

# Thierry Cotton (Capelec) : « Nous sommes prêts à installer le matériel... »

**Le coup d'envoi du contrôle des cyclomoteurs approche. Chez les équipementiers, il faudra être réactif pour fournir le matériel et l'installer dans un temps très court. A Montpellier, Capelec se prépare.**

**CTMagazine :** Le contrôle technique des cyclomoteurs doit entrer en vigueur au premier janvier 2012 ; Ce dossier est en phase d'être finalisé puisque le texte définitif est examiné par le Conseil d'Etat. La ligne

*d'arrivée n'est plus loin, la course a-t-elle été semée d'embûches ?*

**Thierry Cotton :** Le dossier technique a été difficile à instruire, car de nombreuses modifications ont été apportées au projet initial, ce qui était prévisible. Nous avons dû nous adapter à cette situation, c'est la raison pour laquelle il a fallu effectuer un important travail de pédagogie auprès de notre clientèle.

**CTM :** Au regard du volume du parc à contrôler, certains professionnels doutent de la rentabilité de cette activité et hésitent encore à s'investir. Est-ce votre perception sur le terrain ?

**T.C. :** Nous ne détenons pas le véritable fichier des immatriculations pour la raison qu'elles sont encore en cours, mais en regroupant les cyclomoteurs immatriculés

avec les données des assureurs ainsi que celles des concessionnaires on peut globalement tabler sur 1.500.000 véhicules contrôlables. En ce qui concerne Capelec, nous avons procédé à des sondages dans le cadre de notre étude de marché et je peux dire qu'un nombre significatif d'exploitants veut adjoindre cette activité.

**CTM :** Si l'immatriculation des cyclomoteurs n'est pas terminée le 1<sup>er</sup> janvier 2012, pensez-vous que les exploitants de centre pourraient différer les investissements ?

**T.C. :** Je pense que l'Etat mettra en place les politiques de communications appropriées et les mesures policières nécessaires sur le terrain pour que les immatriculations soient effectuées. De plus, les assureurs ont un rôle qu'ils ne manqueront pas de jouer afin de contraindre les assurés à effectuer leur contrôle technique sous peine d'un rejet de garantie. Le ministère des Transports a d'ailleurs déjà fait une campagne de communication sur le thème « un cyclo débridé, c'est un ado en danger ». Il faut savoir que, dans ce domaine, le marché de l'occasion est très dynamique, la moitié des ventes sont en fait des reventes, par conséquent, les répercussions sur le volume des contrôles sera significatif, quant on sait que ces engins ont une durée de vie moyenne de 7 ans.

**CTM :** Il va falloir que le territoire soit correctement maillé pour un contrôle de proximité. Qu'avez-vous observé lors de vos contacts avec votre clientèle ?

**T.C. :** Si l'on examine une carte de



► Thierry Cotton : « Un nombre significatif d'exploitants veut adjoindre cette activité. »

l'Europe, on constate que le contrôle technique des deux-roues a été instauré en priorité dans des pays à climat tempéré. Le Sud de la France sera donc favorisé, car les deux-roues y sont plus nombreux. De même qu'il y a davantage de cyclomoteurs dans les

grandes agglomérations que dans les zones rurales. Les régions les plus intéressantes sont situées dans le sud et en bord de mer, comme le pourtour méditerranéen et le Pays Basque, par exemple. Pour être plus précis, il faudrait analyser ce marché, non pas par région mais par canton, car le rayon d'action d'un cyclo est très restreint.

**CTM : Les réseaux semblent optimistes quant au nombre de candidats qui se lanceront dans l'aventure. Ne pensez-vous pas qu'ils risquent d'être déçus ?**

**T.C. :** Nous avons procédé à une étude de marché, complétée d'une campagne de phoning sérieuse et nos conclusions rejoignent celles des réseaux.

**CTM : L'équilibre financier de cette**

**activité ne semble cependant pas avoir été démontré.**

**T.C. :** Dans les régions à fortes densités, la rentabilité est acquise. Dans les plus défavorisées ça ne pourra probablement pas être le cas.

*« On peut tabler sur 1.500.000 véhicules contrôlables. »*

**CTM : Peut-on parler de cela sans connaître le prix d'un contrôle, pas plus que le montant des investissements en matériel qui sont tout de même des paramètres indispensables pour parler d'équilibre financier ?**

**T.C. :** En ce qui concerne le prix d'un contrôle, on parle de 40 à 50 €, pour ce qui est du matériel, entre 7.000 et 20.000 € suivant les configurations choisies.

**CTM : Pensez-vous que le prix du contrôle que vous avancez ici soit « socialement » acceptable et supportable pour ce type de clientèle et compte tenu de la valeur des véhicules ?**

*« Il faudrait analyser ce marché, non pas par région mais par canton, car le rayon d'action d'un cyclo est très restreint. »*

**T.C. :** La prestation nécessite un temps opératoire minimum. Le passage au céleromètre n'est pas la seule opération lors d'un contrôle, il y a une inspection visuelle sur un nombre de points non négligeable. Les chiffres avancés ne sont donc pas surévalués et devraient correspondre en gros à la réalité.

Nous avons travaillé avec les réseaux et sommes parfaitement informés du déroulement d'un contrôle cyclo et du temps nécessaire pour effectuer la prestation par le contrôleur. Je vous rappelle que François Fillon avait même

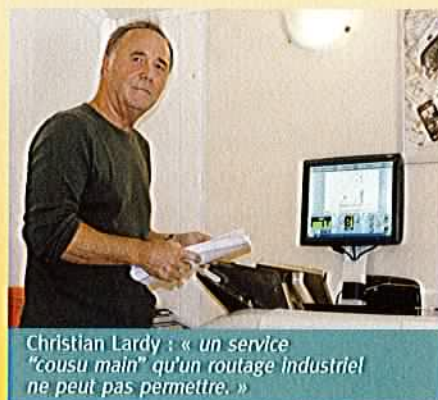
avancé au départ des montants de 60 à 70 € ... Les vieux véhicules seront certes défavorisés, mais la prestation étant la même quelque soit l'âge du cyclo, il ne me semble pas imaginable d'adapter

son prix à la valeur résiduelle de l'engin. N'oublions pas qu'il s'agit de la sécurité des adolescents, je vois mal les parents refuser de payer un contrôle technique avec le risque supplémentaire que **Suite page 14 ►►**

## La relance personnalisée clé en main

0,52€  
à l'unité

Fidéliser sa clientèle est un facteur déterminant de la pérennité de votre entreprise et de la valorisation de son fonds de commerce. Dans un secteur où les prestations sont réglementairement les mêmes pour tous, l'image de votre centre de contrôle est le seul critère qui vous démarque de la concurrence et vous devez l'intégrer au mieux dans votre communication. Une relance personnalisée est le meilleur moyen de fidéliser vos clients, car au-delà de votre enseigne, elle resserre les liens commerciaux qu'ils ont avec votre centre en particulier. Christian Lardy, fort d'une expérience passée de plus de 25 ans dans le contrôle technique automobile propose avec Ctmailing, une solution innovante, aboutie et sécurisée pour le traitement des relances périodiques.



Christian Lardy : « un service "cousu main" qu'un routage industriel ne peut pas permettre. »

**Ctmailing traite déjà 1.200.000 relances par an, à la grande satisfaction des centres de contrôle qui lui ont fait confiance. Vous êtes des professionnels, alors faites confiance à des professionnels de la relance clientèle des Centres de Contrôle Technique.**

**Site web : [www.ctmailing.com](http://www.ctmailing.com) • Email : [ctmailing@orange.fr](mailto:ctmailing@orange.fr)  
Téléphone du lundi au vendredi : 06.07.02.82.09**

► Suite de la page 9 : Thierry Cotton (Capelec) :  
« Nous sommes prêts à installer le matériel... »



► « Le prix du matériel, entre 7.000 et 20.000 €, suivant les configurations choisies. »

l'assurance refuse de délivrer sa garantie au motif que l'engin risque d'être débridé.

**CTM : Les opérateurs ont-ils été assez attentif à ce problème ?**

**T.C. :** Plusieurs facteurs entrent en jeu, le prix du cyclo, celui du contrôle mais aussi le coût éventuel de la réparation. Les réseaux semblent

avoir tenu compte de cela et sont bien conscients qu'il faudra positionner le curseur au bon endroit pour que les centres puissent trouver leur équilibre financier et que le montant de la prestation soit justifié et supportable pour la clientèle.

**CTM : Quelles sont les tolérances admises par les autorités quant aux mesures recueillies par les céléromètres ?**

**T.C. :** 5 km/h. Pour une mesure avec un résultat de 55 km/h, nous retiendrons 50 sur le procès verbal de contrôle. Néanmoins, avec les moyens

dont nous disposons, nous savons exactement différencier les véhicules bridés et débridés, les résultats des mesures ne seront pas contestables. Le contrôle technique des cyclomoteurs modifiera le comportement de certains vendeurs de véhicules neuf

*« Il s'agit de la sécurité des adolescents, je vois mal les parents refuser de payer un contrôle technique... »*

*« Le contrôle des cyclos modifiera le comportement de certains vendeurs de véhicules neuf qui proposaient le débridage comme argument de vente. »*

qui proposaient le débridage comme argument de vente.

**CTM :** Il a longtemps été question de mesures de freinage, ce n'est plus d'actualité alors que les équipementiers avaient présenté leur matériel à l'Utac. Ce marché vous échappe donc provisoirement, puisqu'il est question d'adopter cette mesure dans un second temps, peut être lors de la mise en place du contrôle des motos. Un peu déçu ?

**T.C. :** Bien sûr, nous aurions préféré fournir des bancs de freinage. Mais à la réflexion c'est peut être un mal pour un bien, car cela permettra de minimiser les investissements des exploitants qui seront ainsi plus nombreux à se porter candidats. Lorsque le contrôle des

plus grosses cylindrées sera mis en place, il sera plus aisé de rentabiliser un tel type de matériel. Parallèlement les équipementiers qui cofinancent les essais continuent de travailler avec l'Utac, pour faire progresser la qualité des mesures de nos bancs de freinage deux-roues.

**CTM : Les transmissions des données utiliseront-elles le même protocole que pour les VL ?**

**T.C. :** Oui, le protocole Otc Line prescrit par la réglementation.

**CTM : Les équipementiers seront-ils prêts dans les temps à livrer et installer leurs matériels aux centres ?**

**T.C. :** Je ne peux répondre pour les autres, bien que je ne doute pas de leur réactivité. Mais en ce qui

nous concerne, notre matériel est en phase finale d'homologation à l'Utac et nous sommes prêts à prendre commande, fournir le matériel et l'installer dans les temps impartis. ■

Propos recueillis par  
Frank Ferré

## EN BREF

### Deux-roues : ventes en berne

L'association des constructeurs européens de motocycles (Acem) déplore une chute du marché communautaire de 6 % au premier semestre 2011, ce qui porte à 25 % le déclin des ventes depuis 2008. Selon l'Acem, les ventes ont baissé de 26 % en Grèce, de 16 % en Italie et en Espagne au cours du semestre. Par contre, les immatriculations ont gagné 2.4 % en France, et 1.7 % en Allemagne.

### Moins de morts en Août

Les chiffres de la sécurité routière sont bons pour le mois d'août. Avec 368 morts, la baisse est de 3.9% par rapport à août 2010. C'est le meilleur résultat depuis 1956, précise la Sécurité routière. Ces chiffres offrent à l'association 40 millions d'automobilistes l'occasion de relancer sa campagne contre le démontage des panneaux annonçant les radars. L'association estime en outre que les 40 millions d'euros prévus pour l'installation de radars pédagogiques sont un gaspillage.

### Les belles nostalgiques



Le salon Automédon, voué aux véhicules de collection, ouvrira les 15 et 16 octobre prochains au parc des expositions de Paris-Le Bourget. Sur 16 000 m<sup>2</sup>, il offrira le plus vaste choix de belles machines anciennes. Très anciennes même, cette année, puisque les automobiles construites avant 1914 seront à l'honneur.