

La profession de l'expertise automobile revendique sa place d'acteur reconnu pour la mobilité verte

Afin d'améliorer l'acceptabilité des ZFE-m et identifier des pistes pour accompagner efficacement leur mise en œuvre, une mission a été confiée, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, à **Philippe Tabarot**, Sénateur des Alpes-Maritimes (Les Républicains), rapporteur.

Ainsi, après une consultation en ligne qui a permis de recueillir plus de 51 000 témoignages, et 45 auditions qui ont permis d'entendre 120 personnes, la mission d'information « *flash* » sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), a formulé 9 propositions qui répondent à trois grands objectifs :

- accélérer le verdissement du parc de véhicules grâce à des moyens renforcés ciblant les publics les plus en difficulté ;
- développer les offres de transport alternatives à l'usage de la voiture ;
- assouplir le calendrier de mise en œuvre des restrictions de circulation, afin de mieux synchroniser ses échéances avec des mesures d'accompagnement plus individualisées des usagers.

Parmi les propositions formulées, **la 9ème qui consiste à « *individualiser le système de vignettes Crit'Air en instituant une vignette Éco-entretien pour les véhicules respectant des seuils d'émissions polluantes dans le cadre du contrôle technique et en permettant à ces véhicules d'accéder aux ZFE-m de manière dérogatoire* » a particulièrement retenu notre attention, considérant que la profession de l'expertise automobile serait tout à fait légitime, tout comme le contrôle technique, pour délivrer cette vignette.**

Et pour affirmer cela, je m'appuie sur les propos de **Jean-Marc Zulesi**, Député des Bouches-du-Rhône, Président de la Commission Développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, qui lors de la commémoration des 50 ans de la loi de 1972, organisant la profession d'expert en automobile, était venu dire que le rôle du législateur n'était pas « **de défendre telle ou telle profession** ». Et d'ajouter que son rôle consiste à accompagner les professions dans les mutations de leurs métiers, précisant qu'« **à l'heure où, dans le cadre du développement durable, on parle de ZFE, de Rétrofit électrique ou encore de leasing social, l'expertise automobile définie par le Code de la route doit assurer un rôle face à une transition écologique devant être comprise par tous les citoyens et assurer la sécurité de tous.** »

Dès lors notre profession, déjà en charge de missions de service public pour les contrôles des véhicules endommagés et dotée d'un Code de déontologie, est idéalement placée pour, à côté du contrôle technique, délivrer cette nouvelle vignette, telle que préconisée par le Sénat.

Car comme pour le contrôle technique, nos professionnels répondent d'un statut de tiers de confiance, indépendant du secteur économique de la réparation automobile. Et nos centres d'expertise ont les moyens de se doter d'un matériel itinérant, identique à celui des centres de contrôle technique et de former à l'analyse des résultats, le professionnel de l'expertise automobile. Les propriétaires de véhicules pourraient nous solliciter sur demande spontanée mais aussi à l'occasion des 4.5 millions d'expertises réalisées chaque année par notre secteur d'activité.

De surcroît, par son action quotidienne et ses connaissances techniques, l'expert en automobile serait en mesure, en cas de besoin, de conduire une action d'information et d'explication quant à l'éco-maintenance. Ce que, par exemple, l'agrément des contrôleurs techniques ne leur permet pas d'effectuer.

Si d'aucuns attendent l'expert en automobile dans ce registre de santé publique au prétexte qu'il serait exclusif des activités d'expertise automobile du Code de la route, j'affirme tout au contraire, en tant que Président de la FFEA et au nom de la profession, que cela n'est pas vrai dès lors que les activités extérieures à réaliser ne sont pas de nature à porter atteinte à son indépendance garantie par l'Etat.

Ce qui serait pleinement le cas dans le cadre de cette activité de contrôle qui, au-delà des compétences techniques nécessaires pour le réaliser, requiert la capacité d'agir en toute indépendance, pour délivrer la vignette dérogatoire aux seuls véhicules qui remplissent les conditions pour l'obtenir.

C'est pourquoi je m'adresse directement aux pouvoirs publics et à l'ensemble de la classe politique en posant la question suivante : ne serait-il pas dommage de ne pas associer la profession de l'expertise automobile, parfaitement structurée et présente dans les territoires, à la politique environnementale et de préservation de la santé publique ?

Sachez, en tout cas, que la FFEA se tient d'ores et déjà prête à travailler à la mise en place de toute précision des textes juridiques qui pourraient s'avérer nécessaires, si l'expert en automobile devait intervenir d'autorité en tant que tiers de confiance et pour l'intérêt général lié au développement durable, tout comme il le fait déjà pour la sécurité routière.

François Mondello, président de la FFEA