

## Stéphane Sorlin

PDG de la société Anancy Electronique,  
propriétaire de la marque EXXOTEST®



À la tête d'une société qu'il dirige depuis 1995 et qui lui appartient, Stéphane SORLIN, 36 ans, peut se vanter d'un rythme de croissance annuel de 25%.

**Son objectif :** miser sur l'export pour doubler son volume d'activité dans les 3 à 5 ans à venir.

Pilote assidu d'aéronefs, le patron de la marque EXXOTEST® possède une bonne vision de la maintenance aéronautique qu'il projette bien volontiers à celle de l'automobile ! Pour lui pas de doute : compte tenu des nouvelles technologies et l'apparition de nouvelles méthodes de maintenance avancées, pour des raisons de sécurité, l'intervention sur véhicule passera inévitablement par des habilitations. Les indépendants devront apprendre à composer avec le réseau du constructeur. Difficile de ne pas être d'accord avec certains de ses arguments.



**"Le constructeur doit permettre à n'importe qui d'intervenir au travers de certification en définissant bien les interventions à risques"**

*Pour ce qui est de l'après vente, vous avez un avis, concernant les constructeurs, qui diverge de celui qu'on a l'habitude d'entendre de la part des représentants de la réparation indépendante. Pouvez-vous nous en dire plus ?*

■ Avant toutes choses, il ne faut pas perdre de vue que celui qui conçoit les véhicules c'est le constructeur. Sans lui, il n'y a plus de véhicule. C'est une considération que certains ont tendance à oublier. On leur reproche un manque de standardisation dans les protocoles d'accès à l'électronique ce qui est à mon sens assez surprenant ! Ils dépensent des sommes d'argent importantes dans la conception de leurs modèles, à étudier la solution la plus performante. Il est normal qu'ils aient toute la latitude pour concevoir leurs véhicules comme bon leur semble s'ils pensent que c'est la meilleure façon de faire. J'estime qu'il est normal qu'ils soient réfractaires à mettre des informations de fonctionnement sur la place public.

**Pourquoi ?**

■ La valeur ajoutée du véhicule se trouve de plus en plus dans l'électronique. Celle-ci

devient stratégique. La qualité d'une bonne électronique prime autant de nos jours qu'une bonne suspension ou un bon train avant. Il est ahurissant d'obliger un constructeur de fournir ces informations sous prétexte qu'il s'agit de données électroniques.

*Le problème n'est pas tant d'avoir accès aux informations d'architecture électronique mais d'avoir à bord une interface standardisée, universelle, permettant le contrôle du fonctionnement de cette électronique embarquée...*

■ Cette interface existe sous l'appellation "EOBD" (NDLR : Interface Européenne de Diagnostic Embarquée). Aujourd'hui limitée au dialogue avec l'électronique de gestion moteur et plus précisément à la fonction "contrôle pollution", elle pourrait être étendue au diagnostic des autres systèmes comme les organes de sécurité. Mais là, il faut répondre à une problématique d'habilitation. Il faudra forcément fixer des limites.

**"J'estime qu'il est normal que les constructeurs soient réfractaires à mettre des informations de fonctionnement sur la place public"**

**Des limites de compétences ?**

■ Que tous les réparateurs puissent intervenir sans contrainte sur un véhicule est légitime. Cependant les systèmes électroniques sont de plus en plus actifs. Demain les liaisons mécaniques de direction, d'accélération et de freinage seront supprimées au profit de liaisons électroniques. Dans un tel contexte, pourra-t-on continuer à penser que n'importe qui avec n'importe quel outil sera en mesure d'intervenir ? Sera-t-il toujours concevable d'avoir des outils de diagnostic multimarques qui permettent d'intervenir sur des organes devenus critiques ? Il y a un paradoxe entre le discours des uns qui s'appuient sur le fait que les automobiles modernes embarquent autant de puissance électronique que les airbus de première génération et ceux qui continuent à penser que n'importe quel réparateur puisse intervenir sur l'ensemble des véhicules. Pourra-t-on continuer à avoir une "Après Vente" multimarque dans un contexte où nos véhicules tendent à utiliser des systèmes aussi critiques que sur la plupart des avions ? Forcément non !

*Tous les véhicules ne sont pas tous aussi sophistiqués. Il y a un parc historique qu'il faut continuer à entretenir...*

■ C'est sûr. Je vous dresse là une réflexion avant-gardiste. Nous en sommes qu'au début. Il est vrai que toutes les opéra-

**"La qualité d'une bonne électronique prime autant de nos jours qu'une bonne suspension ou un bon train avant"**



**CL 500**  
Dernier né des outils après vente signé EXXOtest®

tions de maintenance ne nécessitent pas un téléchargement, un paramétrage ou une configuration. Certaines opérations de contrôle "standards", plus simples, sont et resteront sans risques pour l'utilisateur. Cependant, il faut s'attendre à une grande évolution dans 5 à 10 ans de l'après vente automobile. Si elle n'est pas éminente elle est largement présente pour des raisons de sécurité. Il va falloir beaucoup de volonté de la part des réparateurs pour qu'ils admettent ces évolutions et qu'ils ne pourront plus intervenir à leur guise.

*L'après vente automobile est un gros marché, proche des 20 Milliard €. La mauvaise volonté dont font preuve les constructeurs pour délivrer leurs informations techniques n'est pas du goût des Inspecteurs de Bruxelles chargés de la libre concurrence ...*

■ Il est faux de dire que les constructeurs font de la rétention d'information. La plupart d'entre eux la proposent à l'en-



Transairco SA

▲ "Pourra-t-on continuer à avoir une "Après Vente" multimarque dans un contexte où nos véhicules tendent à utiliser des systèmes aussi critiques que sur la plupart des avions ?"

**"Il est faux de dire que les constructeurs font de la rétention d'information"**

semble des réparateurs indépendants. S'il y a un travail à faire, c'est de s'attaquer à une standardisation d'une partie du diagnostic et de définir des limites pour lesquelles au-delà seul le constructeur pourra intervenir. Il y a un vide juridique à combler. Le constructeur est très impliqué. C'est lui qui fabrique. Il est le seul à connaître en détail son véhicule. C'est le seul à pouvoir dire ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire. Il faut une véritable concertation entre ce dernier, seul capable à définir ces limites et le législateur pour, fixer correctement ces frontières sécuritaires. Pour en revenir à l'aéronautique, il y a des réglementations concernant la maintenance qui sont faites par l'administration, en concertation avec les constructeurs qui définissent le programme d'entretien de leurs aéronefs. Le constructeur doit permettre à n'importe qui d'accéder à ces compétences au travers de certifications en définissant bien les interventions à risques.

**Que pensez-vous des machines de diagnostic multimarques qui sont commercialisées ?**

■ Il y a un marché à prendre aujourd'hui avec la vente de ce

genre de machines. Elles sont la seule solution qui s'offre aux réparateurs. Ceux qui en fabriquent ont raison de s'intéresser. Pourquoi EXXOTEST ne présente pas aujourd'hui d'outils multimarque ? Et bien parce que nous pensons que demain, il n'y aura pas la nécessité d'un tel outil. Il y aura d'un côté des outils standards, basés sur des échanges normalisés. Et de l'autre, un diagnostic d'origine, spécifique à chaque marque. Il n'y aura rien entre les deux !

**Pour vous ces outils n'ont pas de pérennité ?**

■ Un véhicule c'est toujours plus de versions d'architectures électroniques, de plus en plus de moutures logicielles et cela pour un même modèle. La gestion cohérente et délicate de cette multitude de configurations a obligé le constructeur à déployer des moyens après vente considérables. Comment voulez-vous que ce type d'informations soit disponible de manière directe ou indirecte au sein d'un outil multimarque unique ? Comment voulez-vous qu'un équipementier arrive à collecter l'ensemble de ces informations et en garantir la conformité ? L'in-

**"L'information d'origine tend à devenir incontournable"**

formation d'origine tend à devenir incontournable.

**Comment s'inscrit la stratégie d'EXXOTEST par rapport à tout ce que vous venez de nous dire ?**

■ Notre stratégie s'appuie sur cette analyse : d'un côté des outils spécifiques et des méthodes d'origines constructeurs que seuls des ateliers certifiés pourront appliquer et de l'autre, une maintenance, plutôt préventive, aux méthodes et aux moyens standards, mettant en œuvre des opérations comme la lecture de codes défauts ou les relevés de paramètres. Pour l'après vente, nous créons des outils fonctionnels répondant à un besoin précis mais standard. Nous travaillons sur l'ergonomie, la simplicité d'utilisation et le prix. Nous développons aussi des outils à destination des constructeurs et des équipementiers au niveau des études et de la fabrication. Nous nous positionnons aussi au niveau de la formation en développant des programmes et du matériel pédagogique.

**La formation justement, elle est souvent citée comme étant le problème majeur des réparateurs. Qu'en dites-vous ?**

■ Beaucoup de gens se plaignent, désirent être formés mais ne font pas d'efforts. Nous avons mis en place des programmes de formation qui nous ont été demandés. On a dépensé des sommes folles : sur 600 personnes attendues, seules 60 sont venues. La technicité n'est qu'un prétexte derrière lequel on se réfugie. Les réparateurs ne sont pas toujours honnêtes avec eux-mêmes. ■

Propos recueillis par  
Jean Marc Felten et Fabio Crocco