

« Conseil et service offrent les plus grandes opportunités »

La Journée des garagistes suisses, le 14 janvier 2014 à l'UmweltArena de Spreitenbach (AG), mettra à l'honneur l'efficacité énergétique technologies chez Axpo Holding AG. Dans cette interview, l'expert des différents systèmes de propulsion lève le voile sur ce qui attend

■ **Monsieur Dietrich, dans votre intervention lors de la Journée des garagistes suisses, vous esquissez quelques lignes de l'avenir du monde automobile. Qu'est-ce qui attend les visiteurs ?**

Philipp Dietrich: D'abord je dévoilerai les grandes tendances générales du secteur de la mobilité. J'aborderai aussi la question des répercussions de ces changements sur les technologies et leur utilisation. Bien sûr, cela changera le quotidien des usagers mais également celui des garagistes.

Le titre de votre exposé est la question suivante :

« Sommes-nous entrés dans l'ère des moteurs électriques ? » A l'heure actuelle, la part de marché des moteurs électriques n'est que d'un pour cent. A quelle vitesse cela va-t-il évoluer, selon vous ?

Les moteurs électriques et ceux à combustion ne s'excluent pas l'un l'autre. La technologie hybride montre bien comment un même véhicule peut utiliser différents types d'entraînement.

Le moteur électrique n'est pas la seule alternative à la combustion : on trouve aussi la propulsion par pile à combustible. Peut-on prédire lequel de ces systèmes s'imposera ?

C'est une bonne question, mais elle mérite une réponse approfondie. Je reviendrai dessus

sur les routes. Parmi les intervenants de renom, nous accueillerons aussi Philipp Dietrich, responsable de la gestion des visiteurs et sur l'avenir possible de la mobilité. Vanessa Georgoulas, rédaction

lors de mon intervention à la Journée des garagistes suisses. Les visiteurs peuvent déjà se réjouir.

Quels nouveaux défis pour les garagistes ces changements annoncent-ils ?

Le thème des véhicules électriques va prendre de l'ampleur. Ils seront face à des questions telles que :

est-ce que je dispose de spécialistes qui s'y connaissent en systèmes 12 volts mais également de plus 48 volts ? Mais la flexibilité des voitures ira également crescendo. Cela offre des opportunités aux garagistes mais implique également une charge de travail supplémentaire. Les garagistes devront à l'avenir en savoir plus puisqu'ils seront forcés de connaître davantage de technologies.

Aujourd'hui, les garagistes, en tant qu'optimisateurs de CO₂, jouent déjà un rôle de taille dans le conseil. Leur rôle gagnera-t-il en importance ?

Absolument. Soutenir le client sera de plus en plus important mais il est également capital que les garagistes se voient comme des médiateurs honnêtes et non seulement comme des vendeurs de produits. Les besoins des clients doivent demeurer au centre des préoccupations. Ce n'est que quand on les a analysés que l'on peut accompagner le client, également dans un rôle de conseil, et lui présenter des solutions sur mesure.

Cela signifie-t-il aussi qu'à l'avenir, dans un garage, on discutera davantage qu'on ne réparera ?

>>

Journée des garagistes suisses



U. Wernli, président central de l'UPSA



H. Karrer, président d'économiesuisse



Ph. Dietrich, responsable de la gestion des technologies chez Axpo



Gérard Poffet, domaines techniques de l'environnement à l'OFEV



L. Hediger, gagnant de la médaille de bronze aux WorldSkills 2013



Antonio Torres, meilleur mécanicien Ferrari du monde



A. Furrer, hôtelier et acrobate à ski



F. Dudenhöffer, professeur en économie automobile



J. Beckmann directeur de l'Académie de la mobilité



R. Nordmann, conseiller politique et conseiller national



J. F. Gasser, entrepreneur et conseiller national



Peter Götschi, président central du TCS



P. Rohr, animateur

• En exclusivité pour vous, le professeur Ferdinand Dudenhöffer esquissera les principaux facteurs de succès et les modèles d'affaires du futur **et il vous montrera comment attirer les femmes et les jeunes dans votre clientèle.**

• Heinz Karrer, le nouveau président d'économiesuisse, détaillera les facteurs de réussite concrets, valables pour toutes les entreprises **et indiquera comment se forger une compétitivité et une force d'innovation.**

• Philipp Dietrich, responsable de la gestion des technologies chez Axpo Holding AG, montrera la façon dont l'électrotechnique évoluera à bord des véhicules **et dans quelle mesure les garagistes en bénéficieront.**

• Gérard Poffet, responsable des domaines techniques de l'environnement à l'Office fédéral de l'environnement, vous offrira un aperçu exclusif de la façon dont la Confédération traite les thèmes de la protection climatique **et le rôle que vous jouez en tant que garagiste.**

• Au travers de Lukas Hediger, champion suisse des mécatroniciens d'automobiles et d'Antonio Torres, meilleur mécanicien Ferrari du monde, vous ferez la connaissance de deux grands représentants des garages **et vous ferez honneur à cette fierté que notre branche doit davantage afficher.**

• Art Furrer, entrepreneur et self-made-man valaisan vous racontera son parcours et vous transmettra de façon divertissante de sages enseignements qui s'avèrent efficaces **et qui vous inspireront.**

Non, car les deux ont leur place. Le conseil n'est qu'une partie du travail, même s'il est capital. Sur la base de l'analyse des besoins du client, le garagiste peut proposer des produits qui devront ensuite être entretenus. Et c'est là que le conseil cèdera la place à l'atelier.

Outre la motorisation, la conduite changera elle aussi fortement. Quelles opportunités les aides à la conduite, de plus en plus variées, représentent-elles pour les garagistes ?

L'évolution vers des véhicules de plus en plus autonomes n'a rien à voir avec le système de motorisation. Les voitures à essence comme les voitures électriques sont équipées d'aides à la conduite de plus en plus diverses. Le fait que les voitures électriques feront à l'avenir probablement partie du système énergétique représente une opportunité de conseil supplémentaire. Je pense là à l'alimentation électrique. Le garagiste peut montrer au client comment se comporter au sein de ce système.

Quel rôle l'optimisation de l'utilisation énergétique (notamment sous la forme de

systèmes de récupération de l'énergie cinétique) jouera-t-elle ?

Je pense que ces systèmes doivent être automatisés pour le conducteur. Aujourd'hui, l'ordinateur est bien capable de calculer la quantité d'essence qui sera injectée et cela n'est généralement pas modifié par le garage. Je pense que l'on devrait maintenir cet aspect-là

« Pour les garagistes, une question se pose : quels sont les besoins du client en termes de transports ? »

aussi comme un produit. Il s'agit davantage d'identifier les besoins des clients. Cela soulève notamment des questions telles que : quelle distance le client doit-il parcourir, quels sont ses besoins en termes de transports ? A-t-il éventuellement besoin d'un service supplémentaire ? Est-il dans certains cas plus judicieux de vendre une citadine combinée à une offre de voitures partagées CarSharing ?

Le garagiste sera-t-il dépaycé par rapport à son rôle habituel et reprendra-t-il de nouvelles prestations ? Dans ce cas, il est vrai qu'il est quasiment un loueur de voitures...

Cela est tout à fait concevable mais ce n'est qu'un des nombreux exemples possibles. Le conseil à la clientèle et les offres de services créent, à mon avis, les plus grandes opportunités pour les garagistes. Parce que l'utilisation des véhicules (par opposition à la possession d'un véhicule) sera de plus en plus importante et que les garagistes pourront en tirer profit en proposant cette utilisation à leur clientèle. <

S'inscrire

Coûts pour les membres UPSA : CHF 245.- (hors T.V.A.), un(e) apprenti(e) compris(e). Rabais de groupe : 5%. Inscription en ligne sur www.agvs.ch, rubrique Cours/manifestations, Journée des garagistes suisses, ou via le coupon-réponse joint à votre invitation écrite.

www.agvs.ch



AUTOFIT vous ouvre de nouvelles perspectives en qualité de garage multimarques.

Les prestations novatrices d'AUTOFIT vous fournissent précisément le soutien dont vous avez besoin dans l'univers automobile actuel

www.autofit.ch



D'abord chirurgien cardiologue, puis chauffeur routier et enfin chauffeur d'autocar : Markus Studer

« Mon camion me manque plus que le bloc »

Après 25 années en blouse blanche, Markus Studer, aujourd'hui âgé de 67 ans, a troqué son scalpel de 40 grammes pour un Mercedes Benz Actros 1846 MP2 de 40 tonnes. Cette deuxième carrière s'est pourtant elle aussi achevée prématurément au bout de dix ans. Aujourd'hui chauffeur d'autocar, il revient dans l'interview sur sa vie mouvementée. *Vanessa Georgoulas, rédaction*

■ M. Studer, en devenant chauffeur routier en 2003, vous avez réalisé votre rêve d'enfant. Pourquoi avoir arrêté, là encore, le métier dont vous aviez toujours rêvé ?

Cette décision m'a été imposée par la situation économique. L'ouverture de l'Europe à l'Est a fait dégringoler les prix. Il aurait fallu rattraper tôt ou tard. Et puis, mon camion avait déjà un million de kilomètres au compteur. Il aurait fallu le remplacer et ça aurait été la facture de trop. J'en ai beaucoup souffert.

Comment gagnez-vous votre vie aujourd'hui ?

Je conduis maintenant pour différentes sociétés d'autocars qui proposent des circuits touristiques en Europe. Je suis souvent en Scandinavie, surtout au cap Nord. Certains circuits durent jusqu'à deux semaines. C'est un bon substitut à la conduite d'un poids lourd. J'aime le défi que ça représente et ça me permet de découvrir un nouvel univers. La plupart du temps, il n'y a pas d'accompagnateur à bord, et je prends donc l'initiative de présenter moi-même aux passagers les pays que nous traversons.

À l'âge où bien des gens pensent à prendre leur retraite, vous démarrez une nouvelle vie professionnelle. Comment passe-t-on de la chirurgie cardiaque aux poids lourds ?

Je savais depuis longtemps que je n'avais pas envie de rester chirurgien jusqu'à la retraite. Et je rêve de conduire un gros camion depuis que je suis gamin. J'ai d'abord voulu être ingénieur. Mais j'ai finalement fait des études de médecine et vécu 25 années de bonheur. Mon intérêt pour la technique automobile était tout ce temps en sommeil, et il reste intact aujourd'hui encore. Je souhaitais interrompre ma carrière à son apogée ; en outre, je ne trouvais plus le temps de voyager pour le plaisir durant ces années. J'ai donc profité des jours où je n'opérais pas pour passer les examens de conduite nécessaires et décrocher la

licence de transport européenne. Quant au choix de transporter des aliments liquides, il est rationnel : charger et décharger mon camion est bien plus facile ainsi.

Vous arrive-t-il de regretter votre choix ? Le bloc ne vous manque jamais ?

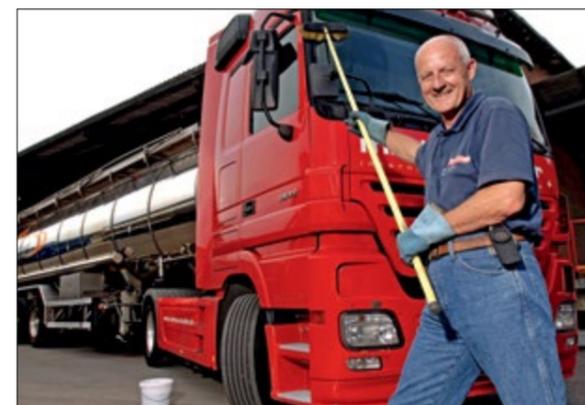
Absolument pas, car ce changement m'a ouvert les portes d'un immense univers très impressionnant : celui du commerce international. Ceux qui ont déjà passé trois heures au port de Rotterdam, au milieu du flux incessant des marchandises qui y transitent, savent de quoi je parle. Il était évident que je ne pourrais plus jamais revenir à mon premier métier. C'est une reconversion longuement mûrie et voulue. Je sentais que je devais le faire au plus profond de moi, alors que la revente du camion était une décision de bon sens. Mon camion me manque plus que le bloc. Mais j'aime aussi beaucoup conduire les autocars.

Avez-vous trouvé des points communs entre la chirurgie et les transports ?

Oh oui, énormément. Ces deux activités exigent un sens aigu des responsabilités. Dans les deux cas, une erreur peut être fatale. Je ferais aussi un parallèle en termes d'organisation. Quand on anticipe une opération, on fait preuve d'une réflexion tactique qui est aussi très utile sur la route.

Et quelles sont les principales différences ?

La plus grande différence, c'est que les chirurgiens travaillent à un endroit précis alors que les chauffeurs bougent tout le temps. Et la reconnaissance n'est évidemment pas la même. Les personnes qui



Après une dizaine d'années et un million de kilomètres au volant de son camion adoré, Markus Studer a dû se résoudre à le revendre.

doivent être opérées du cœur ont toutes peur. C'est tout à fait normal. Et quel soulagement quand tout s'est bien passé ! Les patients m'étaient toujours infiniment reconnaissants. Je dois avouer que ça m'a un peu manqué au début. Dans les transports, l'ambiance est bien plus rude.

Y a-t-il encore d'autres métiers qui vous tentent ?

Pour le moment, je suis très bien où je suis. Mon taux d'occupation ne dépasse pas 60 à 70%. Je prends la route de février à octobre. Je consacre le reste du temps à ma femme, que je n'ai pas beaucoup vue pendant des années.

Vous avez souvent exprimé des opinions tranchées concernant la politique des transports. Pourriez-vous entamer une carrière politique ?

La politique me passionne. Je suis favorable à une égalité de traitement entre le rail et la route. C'est inévitable, surtout en matière de dépenses d'investissement. Mais je n'ai pas les nerfs assez solides pour m'engager en politique. Et je suis quelqu'un de simple, j'ai besoin de voir le fruit de mon travail. <