



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Nouvelles dispositions du contrôle technique

Question écrite n° 10600

### Texte de la question

Mme Bérengère Poletti attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les nouvelles dispositions du contrôle technique. Le 20 mai 2018 est entrée en vigueur la directive européenne du 4 avril 2014 portant réforme du contrôle technique. Cette réforme a pour objectif la normalisation du contrôle technique dans l'ensemble de l'Union européenne. Mais cela augmente notamment les points de défaillances majeurs qui donnent lieu à des contre-visites ou l'apparition de défaillances critiques qui se traduisent par une interdiction de circuler. En résumé, 133 points du véhicule soumis au contrôle (au lieu des 123 actuels), plus de 600 défaillances (et non plus 450 défauts) passées au crible des contrôleurs agréés et plus de 450 défaillances (au lieu de moins de 200) devant être réparées, donc nécessitant une contre-visite. De plus, la contre-visite devient payante et la durée du contrôle s'est donc allongée, du fait des nombreux points supplémentaires à contrôler. À noter également que le prix du contrôle technique a été augmenté du fait des points supplémentaires à contrôler. Les défaillances se classent désormais en 3 niveaux, mineures, majeures, avec l'ajout d'un stade critique. Les défaillances mineures n'imposent pas de contre-visite, mais la réparation est conseillée. Par exemple, un tuyau d'échappement un peu endommagé ou un léger jeu de la direction. Les défaillances majeures entraînent une contre-visite obligatoire dans un délai de 2 mois. C'est le cas de pneus ayant atteint la limite d'usure, de plaquettes de freins excessivement usées ou de feux de croisement défectueux. Les défaillances critiques affectent gravement la sécurité du véhicule, elles imposent une réparation dans les 24 heures, sauf si la voiture remise hors de la voie publique ne circule plus ! Feux stop défectueux ou absence de liquide de frein sont des exemples de défaillances critiques. La validité de la vignette délivrée par le centre de contrôle est limitée « au jour du contrôle ». Une fois ce délai écoulé, l'automobiliste n'est pas autorisé à faire circuler son véhicule sur la voie publique. L'automobiliste est contraint de faire réparer dans la journée et de représenter son véhicule au contrôle technique pour pouvoir l'utiliser ou il choisit de remettre à plus tard les réparations, dans un délai maximal de 2 mois, en remisant son véhicule puis en le faisant remorquer jusqu'au garage qui réparera. Cette réforme est donc porteuse d'un certain nombre d'inquiétudes, tant pour les professionnels que pour les citoyens. Nombreux et nombreuses sont les automobilistes qui ne peuvent effectuer convenablement l'entretien de leur véhicule mais qui ont besoin de leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail. Il est évident que certains automobilistes ne pourront pas effectuer les réparations dans les plus brefs délais et auront donc des difficultés pour se déplacer et se rendre sur leur lieu de travail. Elle l'interroge sur la réalisation indispensable d'une étude d'impact et la prise en compte des effets pervers de ces modifications.

### Texte de la réponse

L'évolution réglementaire qui a transposé au 20 mai 2018 la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, s'inscrit dans la perspective d'une réduction de moitié, par rapport à 2010, du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne. Cette évolution réglementaire, à l'image de ce que prévoit la directive qu'elle transpose, classe les défaillances constatées lors des contrôles

techniques périodiques selon 3 catégories : les défaillances mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement, les défaillances majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route et, enfin, les défaillances critiques constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. L'introduction de cette classification pour les véhicules légers, déjà en place aujourd'hui en France dans le domaine des véhicules lourds, s'inscrit dans une démarche de cohérence, associée à un objectif de renforcement de la sécurité routière. Ce renforcement consiste notamment en une amélioration de l'information délivrée aux propriétaires de véhicules. La nouvelle classification des défaillances associées aux véhicules légers permettra ainsi d'évaluer plus finement l'état de ces véhicules. En particulier, les défaillances critiques sont réservées aux anomalies très graves qui mettent directement en danger la vie des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route, comme une absence de liquide de frein, un disque de frein cassé, l'absence de fonctionnement de l'ensemble des feux stop ou encore une mauvaise fixation des roues. Comme pour les véhicules lourds aujourd'hui, un véhicule léger qui présente au moins une défaillance critique lors du contrôle technique se voit délivrer un contrôle technique valable jusqu'à la fin de la journée et n'est en aucun cas immobilisé dans le centre de contrôle. Son propriétaire dispose alors d'un délai de deux mois pour justifier des réparations dans le cadre d'une contre-visite. Tant que la défaillance critique n'a pas été corrigée, le véhicule ne doit plus être utilisé sur la voie publique. Dans la mesure où ces cas concernent des véhicules dangereux pour la sécurité routière, qui devraient au demeurant être en nombre limité, il n'apparaît pas possible d'envisager que ces véhicules bénéficient d'une durée de validité de contrôle technique au-delà du jour du contrôle. Un premier bilan de cette évolution réglementaire démontre que les défaillances critiques ne sont heureusement relevées que sur une part très faible des véhicules contrôlés (1,8 % d'entre eux). En outre, les défaillances critiques les plus constatées sont relatives à des pneumatiques complètement usés, une efficacité du frein de stationnement très nettement insuffisante et une absence de fonctionnement de l'ensemble des feux stop. Il s'agit donc de défaillances pouvant être réparées rapidement et à un coût raisonnable.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Bérengère Poletti](#)

**Circonscription :** Ardennes (1<sup>re</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10600

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [10 juillet 2018](#), page 5978

**Réponse publiée au JO le :** [7 août 2018](#), page 7230