



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Nouvelle réglementation du contrôle technique et mobilité en milieu rural

Question écrite n° 1098

Texte de la question

M. Jérôme Nury attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences des modifications de l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes sur la mobilité en milieu rural. L'arrêté du 2 mars 2017 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes entrera en vigueur le 20 mai 2018. Ce texte qui transpose la directive européenne 2014/45/UE prévoit des dispositions qui modifient substantiellement la procédure du contrôle technique. Le nombre de points de contrôle passera ainsi de 124 à 400. En cas de défaillance touchant à l'un des 126 points de contrôle qualifiés de critiques, un avis défavorable devra être délivré et une contre-visite effectuée le jour du contrôle. Les automobilistes dont le véhicule aura reçu un avis défavorable devront donc effectuer les réparations nécessaires dans les 24 heures sous peine d'immobilisation du véhicule. À ce jour, le délai pour une contre-visite est de deux mois. Les nouvelles dispositions relatives au contrôle technique laissent donc au propriétaire d'un véhicule ayant reçu un avis défavorable un délai très court pour corriger les dysfonctionnements relevés et sont à même de rendre plus fréquent le recours à l'immobilisation des véhicules défaillants. En effet, les concitoyens sont nombreux à ne pas être en mesure d'acquérir des véhicules récents comme en témoigne l'évolution du parc automobile français. Trois automobiles sur quatre sont aujourd'hui achetées d'occasion, et l'âge moyen des véhicules y est de près de 9 ans. Ces caractéristiques rendent plus probable la mise au jour de défaillances lors des contrôles techniques. Or dans les territoires ruraux, où les réseaux de transport en commun sont rares, l'automobile reste le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements de la vie quotidienne et en particulier pour les trajets entre le domicile et le travail. Les mesures précitées risquent donc de priver les habitants de ces territoires de toute possibilité de mobilité, y compris professionnelle. Il lui demande de bien vouloir l'informer des mesures qui pourraient être envisagées afin d'éviter le recours à l'immobilisation des véhicules lors de contrôles techniques et ainsi garantir aux habitants des territoires ruraux les moyens de leur mobilité.

Texte de la réponse

L'évolution réglementaire qui transpose 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 trois 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 seront réservées aux anomalies 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. En parallèle, cette évolution réglementaire prévoit un changement de la nomenclature des points de contrôle et des défaillances potentielles. Elle passera ainsi de 123 à 131 points de contrôle pour les véhicules légers. Si le nombre de points de contrôle n'augmente pas de manière significative, les 409 défaillances potentielles de la nomenclature actuelle augmenteront quant à elles mathématiquement à environ 600, du fait de l'introduction du nouveau niveau de gravité. Comme c'est déjà le cas pour les véhicules lourds, les véhicules légers qui seront soumis à une obligation de contre-visite pour une ou plusieurs défaillances critiques se verront délivrer un contrôle technique valide jusqu'à la fin de la journée. Ils ne seront donc jamais immobilisés par les centres de contrôle technique. À partir du lendemain du contrôle, ils pourront ensuite retrouver la validité de leur contrôle technique après avoir justifié des réparations dans le cadre d'une contre-visite. Cette contre-visite pourra être réalisée, comme aujourd'hui, dans un délai de deux mois.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Nury](#)

Circonscription : Orne (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1098

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 11 décembre 2017

Question publiée au JO le : [19 septembre 2017](#), page 4443

Réponse publiée au JO le : [9 janvier 2018](#), page 212