



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Contrôle technique des véhicules particuliers

Question écrite n° 15965

Texte de la question

M. Hervé Saulignac appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences des nouvelles modalités du contrôle technique entré en vigueur en mai 2018. Ces nouvelles modalités augmentent considérablement le nombre de points de contrôle effectués sur chaque véhicule, ce qui a pour incidence d'augmenter le coût du contrôle technique supporté par l'automobiliste. De plus, dans le cas d'une ou de plusieurs défaillances critiques, les automobilistes ne pourront plus circuler le lendemain du passage au contrôle technique sauf si le véhicule est réparé dans la journée et la contre-visite effectuée. Trouver un garagiste au pied levé, qui recevra les pièces détachées et réparera les défaillances dans la journée, relèvera de l'impossible. Dans le cas où les réparations puissent se faire le jour même, les automobilistes ne pourront pas circuler jusqu'au centre de contrôle pour faire la contre-visite, sous peine d'une amende. Aussi, le garagiste n'aura comme autre solution que de transporter, sur plateau ou dépanneuse, le véhicule réparé jusqu'au lieu de contrôle. Cette opération générera inéluctablement un surcoût. Là encore, ces mesures, qui peuvent certainement avoir un rôle dans la diminution d'accident de la route, auront forcément un impact désastreux sur les foyers les plus modestes. Pour la majorité de ces foyers, il est impensable de contracter un crédit pour acheter un véhicule neuf ou récent. S'il est indéniable que la sécurité routière et la diminution des nombres d'accidents et de personnes blessées ou tuées sur les routes doivent être une préoccupation de tous et de tous les jours, les mesures visant à pénaliser uniquement les personnes les plus modestes sont à proscrire. En effet, la possibilité de se rendre jusqu'à son lieu de travail est un impératif. Pour les personnes ne disposant pas ou peu de transports collectifs, notamment en milieu rural, l'usage de leur véhicule personnel est souvent la seule solution. Face aux contestations, le Premier ministre a récemment annoncé qu'il repoussait de 6 mois le volet antipollution visant à surveiller l'opacité des fumées des gazoles, qui devait initialement entrer en vigueur en janvier 2019. Cette mesure n'est pourtant guère contestée et est, par ailleurs, de bon sens. C'est pourquoi, il lui demande de porter davantage l'attention du Gouvernement sur le nouveau contrôle technique, de le revoir dans un sens plus réaliste et de surseoir, dans l'attente, à sa mise en application.

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, en respect 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 depuis de nombreuses années 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. Pour les véhicules légers, le nombre de points de contrôle est passé de 123 à 133. Il n'a donc pas évolué de façon significative. L'introduction des défaillances critiques a quant à elle conduit à une augmentation mathématique du nombre de défaillances potentielles, celles-ci étant désormais réparties selon trois niveaux de gravité au lieu de deux auparavant. Ce nombre est ainsi passé de 459 à 610. La nouvelle classification permet donc d'évaluer plus finement l'état des 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. Dans la mesure où ces cas concernent des véhicules très dangereux pour la sécurité routière, au demeurant 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. Depuis la mise en place de cette évolution réglementaire, les défaillances critiques n'ont heureusement été relevées que sur une part très faible des véhicules contrôlés (moins de 1,2 % 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 graves mais pouvant être réparées rapidement et à un coût raisonnable.

Données clés

Auteur : [M. Hervé Saulignac](#)

Circonscription : Ardèche (1^{re} circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15965

Rubrique : Automobiles

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

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

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 janvier 2019](#), page 566

Réponse publiée au JO le : [30 avril 2019](#), page 4165