



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Nouveau contrôle technique

Question écrite n° 8601

Texte de la question

M. Maxime Minot appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la question du nouveau contrôle technique. À partir du 20 mai 2018 et en application des textes européens, le contrôle technique sera plus poussé et plus exigeant. En effet, le nombre de points de contrôle passera de 123 à 133 et le nombre de défaillances augmentera également de 410 à 610. Le contrôle technique sera ainsi plus complexe, plus long et donc plus coûteux pour les automobilistes. Le résultat de cette réforme serait une augmentation du prix moyen de 20 % selon les experts. Or après la baisse de la limitation de vitesse sur les routes à double sens de circulation à 80 km/h qui, opportunément, se concilie avec la privatisation des contrôles par radars embarqués et l'augmentation du prix du diesel, les automobilistes sont une nouvelle fois pris pour cible et sanctionnés, en particulier les plus modestes et ceux qui sont contraints d'utiliser leur véhicule tous les jours. Il lui demande donc quelle est l'utilité réelle de cette réforme et si une étude d'impact a été effectuée avant sa mise en œuvre.

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 personnes tuées sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne. Cette évolution réglementaire classe les défaillances constatées sur les véhicules légers en trois catégories, comme cela était déjà le cas pour les véhicules lourds : 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 grave sur l'environnement. Cette dernière catégorie caractérisant les anomalies très graves qui nuisent sérieusement à la sécurité routière, un véhicule qui présente de telles défaillances ne doit donc plus être utilisé sur la voie publique tant que ces défaillances n'ont pas été corrigées. Cela est par exemple le cas pour l'absence totale 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. 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 : [M. Maxime Minot](#)

Circonscription : Oise (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8601

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 mai 2018](#), page 4198

Réponse publiée au JO le : [31 juillet 2018](#), page 6986