

15ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 8259 | De M. André Chassaing (Gauche démocrate et républicaine - Puy-de-Dôme) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > automobiles | Tête d'analyse > Les conséquences des nouvelles modalités du contrôle technique | Analyse > Les conséquences des nouvelles modalités du contrôle technique. |
| Question publiée au JO le : 15/05/2018 Réponse publiée au JO le : 10/07/2018 page : 6192 Date de changement d'attribution : 22/05/2018 | | |

Texte de la question

M. André Chassaing interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences des nouvelles modalités du contrôle technique. La mise en application de l'arrêté du 2 mars 2017 modifiant celui 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, est prévue pour le 20 mai 2018. Cet arrêté crée trois types de défaillances, les mineures, majeures et critiques. Il augmente considérablement le nombre de points de contrôle effectués sur chaque véhicule, ce qui aura pour incidence d'augmenter le coût du contrôle technique supporté par l'automobiliste. De plus, il prévoit que lorsqu'un véhicule sera contrôlé avec une défaillance critique, son utilisation se limitera au jour du contrôle. Cette disposition n'est pas raisonnable. En effet, quand bien même le propriétaire amènerait son véhicule chez son garagiste, ce dernier devrait le réparer dans la journée, pour qu'il ne soit pas inutilisable. Or au regard de la multitude de pièces détachées, il est impensable que le réparateur puisse réparer le véhicule dans la journée. Ainsi, après la réparation et dans l'attente de la nouvelle visite de contrôle, le véhicule satisfaisant désormais aux points de contrôle ne pourra pas emprunter les routes. 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'accidents 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. Aussi, le risque de voir circuler des véhicules rejetés par les contrôleurs techniques est grand, avec les conséquences dramatiques qui sont liées à ce genre de comportement. 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 transporter sur son lieu de travail est un impératif. Pour les personnes ne disposant pas de moyens collectifs, notamment en milieu rural, l'usage de leur véhicule personnel est souvent la seule solution. Il lui demande que soient revues dans un sens plus réaliste ces modalités de contrôle et de surseoir à la mise en application de l'arrêté du 2 mars 2017 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991.

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 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 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, volant non fixé, ancoche de ceinture arrachée. 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 2 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.