



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS



LE VRAI/FAUX DU CONTROLE TECHNIQUE 2018

Un « nouveau » contrôle technique ? Pas de panique !
Décryptage d'une évolution qui affole.

Véhicules immobilisés, points de contrôle multipliés, sanctions renforcées : depuis plusieurs mois, l'évolution du contrôle technique, prévue en mai 2018, fait couler beaucoup d'encre et suscite un vent de panique parmi les automobilistes...

Le CNPA avec la participation du ministère chargé des Transports rétablit la réalité.



PLUS QUE 24
HEURES POUR
FAIRE RÉPARER
SON VÉHICULE ?

LE NOMBRE DE
POINTS CONTRÔLÉS
VA DOUBLER ?

UNE NOUVELLE
SANCTION
APPARAÎT ?

TOUS LES
VÉHICULES SERONT
EN CONTRE-VISITE ?

LA FRANCE N'EN
FAIT QU'A SA TÊTE ?

CNPA

Conseil National des
Professions de l'Automobile

50, rue Rouget de Lisle
92158 SURESNES CEDEX

www.cnpa.fr
info.ct@cnpa.fr

LA FRANCE N'EN FAIT QU'À SA TÊTE !

ET A DECIDÉ DE MODIFIER LA
REGLEMENTATION DU
CONTROLE TECHNIQUE

Une Directive européenne transposée en droit français.

La réglementation du contrôle technique français découle de la transposition de directives européennes.

La dernière directive, publiée en 2014 laissait quatre ans aux Etats membres de l'Union européenne **pour modifier leur réglementation conformément aux nouvelles dispositions.**

Ainsi, le contrôle technique tel que connu aujourd'hui sera modifié le 20 mai prochain pour prendre en compte les évolutions imposées par l'Europe, dont la création d'un troisième niveau de sanction ou encore la liste des points à contrôler. En effet, dans le cadre de sa lutte contre l'insécurité routière, l'Europe s'est fixée comme objectif de **réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2020.** En tant qu'outil fondamental de sécurité routière et de protection de l'environnement, une mise à jour et une harmonisation européenne des règles du contrôle technique était donc nécessaire.

FAUX !

Aujourd'hui le contrôle technique peut donner lieu à deux résultats.

- « Favorable » y compris en présence de défauts mineurs, c'est-à-dire sans contre-visite (ce qui n'enlève rien à l'obligation de faire procéder aux réparations nécessaires comme le précise le code de la route),
- « Défavorable » c'est-à-dire avec des défauts majeurs nécessitant des réparations, avec un délai de deux mois pour faire constater par un centre de contrôle technique la réalisation effective de ces réparations, dans le cadre d'une contre-visite.

Demain, le contrôle technique pourra donner lieu à **un troisième résultat** : « défavorable pour défaillances critiques » pour les véhicules dont l'état présente un **danger immédiat pour la sécurité routière ou l'environnement**, tel que des plaquettes de frein absentes ou mal montées, un essieu fêlé, ou encore un siège conducteur mal fixé.

Des défaillances graves et heureusement rares.

La création d'un troisième niveau de sanction permettra au contrôle technique d'évaluer plus finement l'état de chaque véhicule et de renforcer son rôle au bénéfice de la sécurité routière.

**UNE NOUVELLE
SANCTION
APPARAÎT !**

VRAI !

**L'AUTOMOBILISTE
N'AURA PLUS
QUE 24 HEURES
POUR FAIRE
RÉPARER
SON VEHICULE !**

Deux mois pour justifier des travaux de réparation

Le véhicule qui sera en contre-visite pour une défaillance « critique », c'est-à-dire présentant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou présentant une incidence grave sur l'environnement, **disposera quand même d'un contrôle technique valide jusqu'à la fin de la journée.** L'automobiliste bénéficiera toujours d'un délai de deux mois pour faire constater par le centre de contrôle technique et dans le cadre d'une contre-visite, la réalisation effective des réparations : **aucun changement de ce côté.** Cette mesure, déjà en vigueur pour les poids-lourds, a pour objectif d'éviter la circulation de véhicules très dangereux.

Exemples de **défaillances critiques** :

- Absence de liquide de frein,
- Disque de frein cassé,
- Volant non fixé,
- Absence de tout ou partie du pare-brise,
- Aucun feu stop ne fonctionne,
- Formation d'étincelles au niveau du câblage électrique,
- Mauvaise fixation des roues,
- Pénétration de fumées ou de gaz d'échappement dans l'habitacle du véhicule,
- Absence de plancher,
- Siège conducteur non fixé,
- Impossibilité d'enclencher une vitesse,
- Pas de retour en position repos de la pédale d'embrayage,
- Ancrage des ceintures de sécurité arraché...

FAUX !

Au-delà du fait que les véhicules présentant des défaillances mineures ne seront pas soumis à l'obligation d'une contre-visite, **de nombreux véhicules ne présentent aujourd'hui aucun défaut.**

Ainsi, si un point contrôlé est jugé conforme, aucune défaillance ne sera relevée !

Pour rappel, le taux de prescription de contre-visite pour les véhicules particuliers était de 18,5% en 2017.

Pour autant, la notification de défaillances mineures - et donc non soumises à l'obligation de contre-visite - sur le procès-verbal de contrôle technique permet d'informer l'automobiliste et souligne le rôle préventif du contrôle technique.

**TOUTES LES
DÉFAILLANCES
ENTRAÎNERONT UNE
CONTRE-VISITE !**

FAUX !

LE NOMBRE DE POINTS CONTRÔLÉS VA DOUBLER !

Aujourd'hui, le contrôle technique vérifie 123 points de contrôle (répartis en 10 fonctions). A partir de mai 2018, **134 points** seront contrôlés (répartis en 9 fonctions, hors véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz).

La confusion réside dans le fait que les points de contrôle peuvent donner lieu jusqu'à 459 défauts différents aujourd'hui, parmi lesquels près de la moitié entraîne une obligation de contre-visite à réaliser sous deux mois.

En mai 2018, l'arrivée d'un nouveau niveau de gravité (« critique ») entrainera une **augmentation mathématique** du nombre de défaillances potentielles, qui passera à environ 610.

Par exemple :

- L'état d'usure des plaquettes de frein conduira à une défaillance **mineure** si l'usure est importante sans atteindre la marque minimale, **majeure** si l'usure est excessive avec marque minimale atteinte ou si le témoin au tableau de bord est allumé et enfin **critique** si l'usure est telle que la marque minimale n'est plus visible et que le support de plaquette est proche du disque.
- Un défaut d'étanchéité d'un cylindre conduira à une défaillance **mineure** si des traces de liquide de frein sont visibles mais sans écoulement, **majeure** si un écoulement du liquide de frein par gouttes est présent sur un cylindre et **critique** si un écoulement de liquide de frein est présent sur plusieurs cylindres.
- Un déséquilibre du freinage conduira à une défaillance **mineure** s'il est compris entre 20 et 30%, **majeure** s'il est d'au moins 30% et **critique** s'il est d'au moins 50% sur un essieu directeur.

FAUX !

Si le nombre de points de contrôle n'augmente pas de manière significative, la façon de contrôler les véhicules, elle, évolue.

Les contrôleurs ne se contenteront plus de constater mais **détermineront la gravité d'une défaillance**, en se fondant sur une évaluation des risques pour la sécurité routière et l'environnement.

Par exemple, une mauvaise fixation du système d'échappement constituera une défaillance **majeure**. Mais une mauvaise fixation du système d'échappement pouvant entrainer une chute conduira au constat d'une défaillance **critique**.

Cette évolution du contrôle technique pourra éventuellement conduire, dans un premier temps, à un allongement du temps de contrôle. Aujourd'hui, la durée d'un contrôle technique automobile est en moyenne de 40 minutes mais **cette durée varie selon le type de véhicule** contrôlé. Demain, la durée du contrôle sera probablement allongée du fait de l'analyse des défaillances, au moins dans les premiers mois, le temps que les centres et les contrôleurs s'adaptent et développent la pleine maîtrise de la nouvelle nomenclature, de l'évaluation des risques et du troisième niveau de gravité.

LA DURÉE DU CONTRÔLE TECHNIQUE VA AUGMENTER !

VRAI ! (dans un premier temps)

LE PRIX DU CONTRÔLE TECHNIQUE VA S'ENVOLER !

Le nombre de défaillances potentielles ainsi que le niveau de formation et de technicité des contrôleurs vont augmenter.

Alors qu'aujourd'hui un diplôme de niveau V suffit (soit un niveau de formation équivalant au CAP ou au BEP), à partir de 2018, les prérequis à l'entrée dans la profession seront plus élevés : le candidat devra justifier d'un niveau Bac Professionnel en mécanique automobile. Comme aujourd'hui, un titre professionnel ou un CQP permettront également d'accéder à une qualification suffisante, mais pour cela, ces qualifications vont rapidement évoluer pour être en adéquation avec les nouvelles exigences.

Enfin, **les prix étant libres**, chaque professionnel décide de la structure de ses tarifs, en fonction de différents éléments, dans le respect des règles de concurrence.

Pour rappel, le prix moyen d'un contrôle technique est aujourd'hui de 65€* tous les deux ans. Soit moins de 35€ par an.

Concernant la contre-visite, son prix moyen est de 14€*.

**Source : Simplauto*

ON NE SAIT PAS !

EN CONCLUSION,
QU'EST-CE QUE ÇA
CHANGE VRAIMENT
POUR
L'AUTOMOBILISTE ?

PLUS DE REPORT DE CONTROLE

Aujourd'hui quand un contrôleur ne peut pas contrôler un véhicule (trop sale, capot moteur ne s'ouvrant pas...), le contrôle de ce véhicule est reporté, sans que la validité du contrôle précédent ne soit prolongée. Demain, ce qui constituait un report de visite conduira au constat d'une défaillance majeure, qui soumettra le véhicule à une obligation de contre-visite dans un délai de deux mois, portant sur l'ensemble des points de contrôle applicables au véhicule.

LES DÉFAILLANCES RELEVÉES SERONT PLUS COMPRÉHENSIBLES

Les points de contrôle seront beaucoup plus précis, ce qui facilitera la compréhension du diagnostic par l'automobiliste mais également les réparations à effectuer. Par exemple, le contrôleur différenciera l'essuie-glace inopérant du balai d'essuie-glace défectueux. Ce sera également le cas pour le lave-phares inopérant, qui est aujourd'hui inclus dans le défaut du feu de croisement inopérant. Le contrôle des ceintures de sécurité gagne aussi en précision puisque pas moins de 4 points seront contrôlés (ancrages, état, prétensionneur et limiteur d'effort) et non plus le fonctionnement global de la ceinture. Enfin, le procès-verbal de contrôle technique évolue : Il comportera les défaillances relevées ainsi que tous les résultats des mesures réalisées comparés aux valeurs autorisées. Par exemple, une efficacité de freinage relevée à 28% sera notifiée sur le PV de contrôle en comparaison de la valeur limite acceptée de 50%.

UNE INFORMATION PRÉCIEUSE SUR LE KILOMÉTRAGE

Le contrôle technique opérera une comparaison du kilométrage du véhicule avec le relevé précédent. En cas d'incohérence, un signal sera envoyé au contrôleur afin qu'il vérifie sa saisie. Si l'incohérence est confirmée, une défaillance mineure sera inscrite sur le procès-verbal de contrôle. Une information qui pourra s'avérer précieuse dans le cadre d'une transaction.

UNE AMÉLIORATION DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Le contrôleur vérifiera si l'équipement (FAP ou catalyseur) monté par le constructeur est bien présent, modifié ou défectueux. Dans ces cas, le véhicule sera soumis à une obligation de contre-visite pour défaillances majeures.

L'ÉTAT DE LA CARROSSERIE SERA MIEUX PRIS EN COMPTE

Et notamment son impact potentiel sur les autres usagers de la route, plus vulnérables (motocyclistes, cyclistes, piétons). Les « parties saillantes » de carrosserie conduisant déjà aujourd'hui à une obligation de contre-visite, seront prises en compte dans une évaluation plus globale des risques de blessures voire de chutes d'éléments.

UN CONTROLE TECHNIQUE ADAPTÉ AUX VEHICULES RÉCENTS

Le contrôle technique rattrape ainsi son retard en termes de modernité des véhicules qu'il contrôle. Par exemple, le contrôle de l'ABS passe de 1 à 6 défaillances potentielles. Lorsqu'ils concerneront des organes associés à la sécurité, les messages de dysfonctionnement communiqués par l'ordinateur de bord seront pris en compte de façon plus stricte. L'automobiliste bénéficiera donc d'un contrôle mieux adapté à l'âge et au niveau d'équipement de son véhicule.

CONTACTS

info.ct@cnpa.fr

www.cnpa.fr

<http://www.utac-otc.com>

