



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... qui gagne jusqu'à l'Assemblée Nationale !

PLUS QUE 24
HEURES POUR
FAIRE RÉPARER
SON VÉHICULE ?

LE NOMBRE DE
POINTS CONTROLÉS
VA DOUBLER ?

UNE NOUVELLE
SANCTION
APPARAÎT ?

TOUS LES
VÉHICULES SERONT
EN CONTRE-VISITE ?

LA FRANCE N'EN
FAIT QU'A SA TÊTE ?

CNPA
CONTROLE TECHNIQUE

50, rue Rouget de Lisle
92158 SURESNES CEDEX

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. 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.

- « valide » 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),
- « en contre-visite » 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.

Demain, le contrôle technique pourra donner lieu à **un troisième résultat** dit « critique » 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 du parc automobile 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 réaliser les travaux de réparation

Le véhicule qui sera en contre-visite « critique », c'est-à-dire présentant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou présentant une incidence grave sur l'environnement, **sera quand même autorisé à circuler 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 la réalisation effective des réparations : **aucun changement de ce côté**. Cette mesure, déjà en vigueur pour les poids-lourds, permet d'écarter de la circulation des véhicules très dangereux.

Exemples de défauts entraînant une contre-visite « critique » :

- 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 défauts mineurs ne seront pas en contre-visite, **de nombreux véhicules ne présentent aucun défaut**.

Ainsi, si un point contrôlé est jugé conforme, aucune défaillance n'est relevée !

Le taux de contre-visite se situe pour les véhicules particuliers et selon les années, entre 17,5% et 18,5%.

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

FAUX !

LE NOMBRE DE POINTS CONTRÔLÉS VA DOUBLER !

Aujourd'hui, le contrôle technique vérifie 124 points de contrôle (répartis en 10 fonctions). A partir de mai 2018, 131 points seront contrôlés (répartis en 9 fonctions), entraînant environ 396 constats.

La confusion réside dans le fait que les points de contrôle peuvent donner lieu jusqu'à 413 défauts différents aujourd'hui, parmi lesquels près de la moitié entraîne une contre-visite à réaliser sous deux mois.

En mai 2018, l'arrivée d'un nouveau niveau de gravité (« critique ») entraînera une **augmentation mathématique** du nombre de défaillances potentielles, qui passera à près de 600.

Par exemple :

- L'état d'usure des plaquettes de frein sera jugé « mineur » si l'usure est importante sans atteindre la marque minimale, « majeur » si l'usure est excessive avec marque minimale atteinte et témoin de tableau de bord allumé (quand présent) 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 sera jugé « mineur » si des traces de liquide de frein sont visibles mais sans écoulement, l'étanchéité sera jugée insuffisante et donc « majeure » si un écoulement du liquide de frein par gouttes est présent sur un cylindre et enfin, l'étanchéité sera jugée trop insuffisante et donc « critique » si un écoulement de liquide de frein est présent sur plusieurs cylindres.
- Un déséquilibre du freinage sera jugé « mineur » s'il ne dépasse pas 30%, « majeur » s'il est compris entre 30 et 50% et enfin « critique » à partir de 50%.

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 **d'évaluer la dangerosité d'une défaillance**, en se fondant sur sa probabilité d'apparition ou d'évolution et sa gravité.

Par exemple, une mauvaise fixation du système d'échappement sera une défaillance majeure. Mais une mauvaise fixation du système d'échappement pouvant entraîner une chute conduira à une défaillance critique. Cette évaluation du risque et de la dangerosité allongera donc la durée d'un contrôle technique.

Aujourd'hui, le temps d'un contrôle technique automobile est en moyenne de 40 minutes mais **cette durée varie selon le type de véhicule** contrôlé. Demain, le temps de contrôle sera probablement allongé du fait de l'analyse des défaillances, au moins les premiers mois, le temps que les centres s'adaptent.

LA DURÉE DU CONTROLE TECHNIQUE VA AUGMENTER !

VRAI !

LE PRIX DU CONTRÔLE TECHNIQUE VA S'ENVOLER !

Le nombre de défaillances à évaluer, la durée du temps de contrôle mais également le niveau de formation et de technicité des contrôleurs va augmenter.

Alors qu'un CAP suffisait, à partir de 2018, l'entrée dans la profession ne pourra se faire qu'avec un Bac Pro en mécanique automobile. **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 D'INFRACTION EN CAS DE REPORT DE CONTROLE

Aujourd'hui quand un contrôleur ne peut pas contrôler un véhicule (trop sale, capot moteur ne s'ouvrant pas...), le véhicule se trouve en report de contrôle et sans date de validité pour circuler, donc en infraction. Demain, ce qui constituait un report de visite devient un point majeur et permet ainsi à l'automobiliste d'avoir deux mois pour effectuer les réparations nécessaires à la bonne réalisation du contrôle et à venir faire constater ses travaux dans un centre.

LES DÉFAILLANCES RELEVÉES SERONT PLUS COMPRÉHENSIBLES

Les points de contrôle seront beaucoup plus précis qu'aujourd'hui. Cela facilitera la compréhension du diagnostic par l'automobiliste mais également les réparations à effectuer car les défaillances sont mieux décrites. 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. Egalement le système de contrôle de la pression des pneus ne sera plus inclus dans le point générique « pression des pneus ». Le contrôle des ceintures de sécurité gagne aussi en précision puisque pas moins de 13 points seront contrôlés (son ancrage, sa boucle, son rétracteur, son limiteur d'effort etc.) et non plus le fonctionnement global de la ceinture.

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 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 en contre-visite majeure.

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 aujourd'hui en contre-visite, disparaîtront au profit des risques de chute d'éléments pouvant provoquer accident et/ou blessures.

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 point à 6 points, ce qui se justifie par le fait que les données de l'ABS servent également au calculateur, à l'ESP, à la pression des pneus etc. L'automobiliste aura donc un diagnostic de l'état de son véhicule en cohérence avec son âge.

