

L'arrêté du 27 septembre dernier, qui modifie celui du 27 juillet 2004 et, partiellement, celui du 24 avril 2017, est le dernier texte d'application de la directive 2014/45/CE sur le contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Les nouvelles normes et référentiels entreront en vigueur le 20 mai 2018.

CONTRÔLE TECHNIQUE

CE QUI VA CHANGER EN 2018



Une nouvelle classification des points de contrôle

Points de contrôles	Qualification avant 19/05/18	Qualification à partir du 20/05/18
Feux de marche AR	Observation	Défaillance majeure
Feux de plaque AR	Observation	
Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation		Défaillance majeure
Câblage électrique	Observation	Défaillance critique
Circuit de carburants	Sursis	
Réservoir de carburant	Sursis	
Réservoir et conduites de carburant		Défaillance critique (2)
Carrosserie	Sursis	
Caisse	Sursis	
Bache	Sursis	
Benne	Sursis	
Caisse amovible	Sursis	
Grue	Sursis	
Cabine	Sursis	
Etat de la cabine et de la carrosserie		Défaillance critique
Marche pieds	Observation	
Marche pieds pour accéder à la cabine		Défaillance majeure
Commande d'accélérateur	Sursis	
Commande d'embrayage	Observation	
Commandes de conduite		Défaillance critique
Bruit moteur	Observation	
Système de réduction de bruit		Défaillance critique
Moteur (1)	Sursis	
Pont (1)	Sursis	
Boîte de transfert (1)	Sursis	
Boîte de vitesse (1)	Sursis	
Pertes de liquide		Défaillance critique

La mise en conformité avec la directive de 2014 fait passer le nombre de points de contrôle de 203 à 157. Ce qui ne veut pas dire qu'il y en ait moins, en réalité. Seulement, certains sont regroupés par « familles » ou détaillés, comme par exemple « nuisances » qui regroupent les points « pollution » et « niveau sonore » ou « feux, dispositifs réfléchissant et équipements électriques » qui remplacent « éclairage et signalisation ». Ci-contre quelques exemples des changements majeurs qui seront apportés lors des contrôles techniques.

Le texte de septembre prévoit un nouveau procès verbal pour les contrôles techniques ainsi qu'une nouvelle qualification pour les contrôleurs. Mais surtout, il intègre les modifications prévues par la directive européenne visant à uniformiser les pratiques et le vocabulaire dans l'ensemble des pays de l'Union. Le principal changement apporté par le texte concerne la terminologie acquise aussi bien par les centres que les transporteurs. On ne parlera plus de défaut mais de défaillance. Les remarques résultant des contrôles seront également modifiées : on ne dira plus « observation » mais de « défaillance mineure » (qui n'entraîne pas de contre-visite) et au lieu de « sursis » (ou plus communément « contre-visite ») - qui implique qu'au bout d'un mois, le véhicule doit revenir dans un centre - on aura l'indication « défaillance majeure ». Enfin, le « refus » (l'interdiction de circuler) est remplacé par « défaillance critique ».

« Il y a des conséquences sur les process et les procédures de contrôle qui peuvent être plus longs et, le cas échéant, plus coûteux », indique Thibault Riester, P-dg de Contrôleplus.fr⁽¹⁾. A titre d'exem-

ple, le contrôle de l'indépendance des circuits de freinage prendra 5 minutes de plus et tous les essieux seront désormais soumis au contrôle sur les plaques à jeu. Des formations d'une semaine sont prévues pour les contrôleurs et doivent se dérouler avant la fin de l'année. « On va communiquer vis-à-vis de nos clients pour qu'ils se préparent pour l'échéance, afin d'éviter l'affolement préventif », ajoute-t-il.

L'ESPRIT DE LA DIRECTIVE

Dans le considérant n° 24 de la directive de 2014, la Commission indique qu'« afin de mieux appliquer le principe de libre circulation au sein de l'Union, aux fins de la nouvelle immatriculation d'un véhicule, les États membres devraient reconnaître les certificats de contrôle technique délivrés par les autres États membres ». Ce qui ne préjuge pas du droit d'un État membre de vérifier le certificat de contrôle technique et l'identification du véhicule lors de la nouvelle immatriculation et de demander un nouveau contrôle technique. D'où l'établissement d'un référentiel commun et, surtout d'une volonté d'harmoniser l'appréciation des « pannes » et autres défauts sur les différents composants du véhicule. Concernant la qualification des techniciens de contrôle, le texte européen estime qu'« un contrôle

technique de qualité implique que le personnel chargé de procéder au contrôle soit hautement qualifié. Il convient d'introduire un système de formation comprenant une formation initiale et des recyclages périodiques, ou un examen approprié ».

La directive prévoit, notamment, l'adoption par la Commission d'un ensemble d'informations techniques relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en oeuvre des méthodes de contrôle recommandées ainsi que des règles détaillées

concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes. D'autres changements vont intervenir au 1er janvier 2019 qui concernent les opacimètres dont certains doivent être remplacés avant la fin 2018. « Depuis juin dernier déjà, si un défaut dans le boîtier électronique lié à la pollution est remonté, la réglementation française considère que l'on passe de l'observation au sursis », note Thibault Riester. Ce qui n'est pas sans poser problème pour les véhicules qui doivent passer à l'atelier obligatoirement dans un délai d'un mois pour des pannes qui ne le nécessitaient pas avant. ♦ SILVIA LE GOFF

(1) La société donnera une conférence le 21/11 à 16h sur le stand TIP Trailer Service, à Solutrans.



Thibault Riester, P-dg de Contrôleplus.fr.