



COMMISSION EUROPEENNE

## MÉMO

Bruxelles, le 13 juillet 2012

# Sécurité routière - Paquet «contrôle technique»: des inspections plus sévères pour sauver des vies

## Que contient le nouveau paquet «contrôle technique»?

Le nouveau **paquet «contrôle technique»** se compose de trois volets: les contrôles techniques périodiques, les contrôles techniques routiers des véhicules utilitaires et l'immatriculation des véhicules.

Chaque volet est traité à tour de rôle dans le présent mémo.

## Contrôles techniques périodiques: les principales améliorations

**Réglementation actuelle:** La directive 2009/40/CE fixe des normes minimales pour le contrôle technique périodique des véhicules à moteur. Il s'agit de l'inspection automobile régulière requise par la législation. La directive s'applique aux voitures particulières, aux autobus et autocars et aux poids lourds et leurs remorques, mais pas aux scooters ni aux motocycles.

Avec les nouvelles propositions (voir le tableau ci-dessous pour un aperçu concernant les particuliers):

1. Les contrôles porteront désormais également sur la catégorie la plus exposée, à savoir les **véhicules motorisés à deux et trois roues** (motocycles et cyclomoteurs) et les remorques légères (moins de 3,5 tonnes). Ces deux catégories de véhicules ne sont actuellement pas visées par la législation européenne.

La proposition définit plus précisément les catégories que les États membres peuvent exempter du contrôle technique, à savoir notamment les véhicules agricoles et certains véhicules roulant à moins de 40 km/h et qui ne sont pas utilisés dans le trafic interurbain.

Ces exemptions concernent également les véhicules d'intérêt historique, qui font désormais l'objet d'une définition plus précise.

2. En ce qui concerne la **fréquence des contrôles**, deux aspects doivent être pris en considération: **l'âge et le kilométrage annuel**. Par conséquent, la fréquence de contrôle des véhicules âgés sera augmentée et les véhicules au kilométrage élevé seront contrôlés annuellement, comme c'est déjà le cas pour les taxis et les ambulances.

Pour certaines catégories de véhicules, la fréquence actuelle des contrôles périodiques est jugée insuffisante pour garantir qu'ils sont dépourvus de défaillances. La proposition augmente la fréquence minimale des contrôles techniques périodiques pour trois catégories de véhicules:

**Voitures:** premier contrôle après 4 ans, puis 2 ans plus tard, et ensuite annuellement (autrement dit, 4-2-1 au lieu de 4-2-2 actuellement).

Voitures et véhicules utilitaires légers (jusqu'à 3,5 tonnes) ayant parcouru plus de 160 000 km à la date du premier contrôle (après 4 ans): contrôle annuel après le premier contrôle (4-1-1 au lieu de 4-2-2 actuellement).

Changements pour les particuliers par pays:

<b>Nouveau contrôle 4 – 2 – 1 des véhicules et changements pour les particuliers</b>			
	Fréquence actuelle*		
<b>État membre</b>	<b>Voitures</b>	<b>Motos Scooters</b>	<b>Changements pour les particuliers</b>
Autriche	3 - 2 - 1	1 - 1 - 1	Aucun changement.
Belgique	4 - 1 - 1	Pas de contrôle	Aucun changement pour les voitures; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Bulgarie	3 - 2 - 1	Pas de contrôle	Aucun changement pour les voitures; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Chypre	4 - 2 - 2	Pas de contrôle	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
République tchèque	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; les véhicules âgés seront contrôlés chaque année.
Danemark	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; les motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Estonie	3 - 2 - 2 - 2- 1	3 - 2 - 2 - 2- 1	Contrôle des voitures, des motocycles et des scooters tous les ans à partir de la 6 <sup>e</sup> année (au lieu de la 10 <sup>e</sup> année).
Finlande	3 - 2 - 1	Pas de contrôle	Aucun changement pour les voitures; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
France	4 - 2 - 2	Pas de contrôle	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Allemagne	3 - 2 - 2	2 - 2 - 2	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; les

			motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Grèce	4 - 2 - 2	Pas de contrôle	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Hongrie	4 - 3 - 2 - 2	3 - 3 - 2 - 2 <sup>o)</sup>	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; les motocycles âgés seront contrôlés chaque année; introduction de contrôles pour les scooters.
Irlande	4 - 2 - 2	Pas de contrôle	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Italie	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; les motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Lettonie	1 - 1 - 1	1 - 1 - 1 <sup>o)</sup>	Aucun changement pour les voitures et les motocycles; introduction de contrôles pour les scooters.
Lituanie	3 - 2 - 2	1 - 1 - 1	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; aucun changement pour les motocycles et les scooters.
Luxembourg	3.5 - 1 - 1	3.5 - 1 - 1	Aucun changement.
Malte	1 - 1 - 1	Pas de contrôle	Aucun changement pour les voitures; introduction de contrôles pour les motocycles et les scooters.
Pays-Bas	4 - 2 - 2 - 1	Pas de contrôle	Contrôle des voitures tous les ans à partir de la 6 <sup>e</sup> année (au lieu de la 9 <sup>e</sup> année); les motocycles et scooters seront contrôlés.
Pologne	3 - 2 - 1	3 - 2 - 1 <sup>o)</sup>	Aucun changement pour les voitures et les motocycles; introduction de contrôles pour les scooters.
Portugal	4 - 2 - 2 - 1	Pas de contrôle	Contrôle des voitures tous les ans à partir de la 6 <sup>e</sup> année (au lieu de la 9 <sup>e</sup> année); les motocycles et scooters seront contrôlés.
Roumanie	2 - 2 - 2	Pas de contrôle	Les voitures âgées seront contrôlées chaque année; introduction de contrôles pour les

			motocycles et les scooters.
Slovaquie	3 - 1 - 1	4 - 2 - 2	Aucun changement pour les voitures; les motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Slovénie	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	Aucun changement.
Espagne	4 - 2 - 2 - 1	5 - 2 - 2	Contrôle des voitures tous les ans à partir de la 6 <sup>e</sup> année (au lieu de la 9 <sup>e</sup> année); les motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Suède	3 - 2 - 1	4 - 2 - 2	Aucun changement pour les voitures; les motocycles et scooters âgés seront contrôlés chaque année.
Royaume-Uni	3 - 1 - 1	3 - 1 - 1	Aucun changement.

\*) Fréquence 4-2-1: premier contrôle après 4 ans, contrôle suivant 2 ans plus tard, ensuite contrôle annuel.

o) Actuellement, les scooters ne sont pas contrôlés.

Source: CITA, AUTOFORE.

3. L'**équipement** utilisé pour effectuer les contrôles doit respecter certaines **exigences minimales** en vue d'une application efficace des méthodes d'inspection décrites.

La disponibilité et les caractéristiques des équipements de contrôle déterminent la qualité du contrôle technique. Actuellement, la législation européenne ne contient pas de dispositions sur ces équipements.

C'est pourquoi la proposition contient une liste d'équipements minimums pour le contrôle technique périodique, assortis de leurs caractéristiques techniques.

Une période transitoire doit permettre le remplacement progressif des équipements actuels qui ne respectent pas les nouvelles normes.

4. Les **inspecteurs** qui effectuent les contrôles doivent disposer d'un certain niveau de **connaissances** et de **compétences** et être adéquatement formés.

Pour effectuer des contrôles de qualité, le personnel doit disposer de connaissances et de compétences de haut niveau. La proposition définit les connaissances dont les candidats inspecteurs doivent disposer et introduit un régime de formation comportant une formation initiale et des cours périodiques de formation continue ainsi que les domaines que ces formations doivent couvrir.

Une période transitoire doit permettre aux évaluateurs de passer aisément du système actuel au régime de cours périodiques.

5. Les **défaillances** détectées seront **catégorisées** en fonction de leur dangerosité sur la base de **règles communes**.

L'évaluation de l'état technique des véhicules sera harmonisée partout dans l'Union européenne et, pour ce faire, les défaillances détectées seront évaluées à l'aune d'une norme commune. La Commission a adopté en 2010 des recommandations à cet effet. Celles-ci définissent trois catégories de défaillances (mineures, majeures et critiques) en fonction de leurs effets sur la sécurité du véhicule. La directive classe les défaillances possibles dans une ou plusieurs de ces catégories.

Les règles d'évaluation des défaillances et la définition des catégories figureront désormais dans le règlement.

6. La **qualité** des contrôles techniques effectués par des **organismes privés agréés** fera l'objet d'une **surveillance nationale**.

Les États membres ont l'obligation de surveiller le fonctionnement des centres de contrôle et la qualité des inspections effectuées par ces centres.

Pour assurer le maintien d'un haut niveau de qualité des contrôles dans la durée, les États membres doivent mettre en place un système d'assurance de la qualité couvrant le processus d'autorisation, de surveillance et de retrait, suspension ou suppression d'autorisation d'effectuer des contrôles techniques.

7. La consignation du **kilométrage** permettra de détecter la fraude au compteur kilométrique sur la base de preuves officielles.

La proposition établit des règles claires sur le statut juridique de la fraude au compteur kilométrique. L'enregistrement du kilométrage lors de chaque contrôle permettra de détecter toute manipulation du compteur kilométrique. La conservation de ces données rendra plus efficace la vérification du kilométrage et permettra l'utilisation transfrontière de ces informations dès que les registres seront interconnectés.

## **Contrôle technique routier des véhicules utilitaires: principales améliorations**

**Réglementation actuelle:** La directive 2009/40/CE est complétée par la directive 2000/30/CE, qui impose de contrôler l'état technique des véhicules utilitaires entre les inspections périodiques (par des contrôles techniques routiers). Il s'agit de contrôles sur route supplémentaires effectués sur place pour les véhicules à usage commercial.

En vertu des nouvelles propositions:

1. Les véhicules devront être sélectionnés en fonction du **profil de risque** de leurs exploitants et devront **cibler les entreprises à haut risque** afin de réduire la charge qui pèse sur les exploitants qui entretiennent leurs véhicules correctement. Le profil de risque se fondera sur les résultats des précédents contrôles techniques et routiers et tiendra compte du nombre et de la gravité des défaillances constatées. Il sera pondéré par un facteur temps qui accordera une importance accrue aux contrôles récents.

2. Actuellement, les contrôles routiers s'appliquent aux véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes. La proposition **étend** l'obligation de subir un contrôle routier aux **véhicules utilitaires légers** (moins de 3,5 tonnes) et à leurs remorques, étant donné que ces véhicules sont utilisés plus fréquemment dans le transport routier. N'étant pas soumis à certaines obligations, telles que la formation des chauffeurs professionnels ou l'installation d'un limiteur de vitesse, ces véhicules sont impliqués dans un nombre relativement élevé d'accidents de la route.

3. Le **nombre de contrôles routiers par an** et par État membre sera lié au nombre de véhicules utilitaires immatriculés afin de mieux répartir ces contrôles entre les États membres.

4. Les contrôles routiers seront effectués selon une logique progressive. Tout d'abord, une **vérification initiale** de l'état général du véhicule et de ses documents, tels que les certificats de contrôle technique ou les précédents rapports de contrôle routier. Un **contrôle routier plus approfondi** pourra être effectué, en fonction des résultats de l'inspection initiale. Les inspections approfondies seront effectuées par une **unité de contrôle mobile** ou dans un centre de contrôle proche.

5. Les contrôles routiers porteront également sur **l'arrimage du chargement**. On considère que les problèmes d'arrimage causent jusqu'à 25 % des accidents impliquant des camions.

6. **L'harmonisation** des normes **d'évaluation des défaillances**, le niveau des **connaissances et compétences des inspecteurs** chargés des contrôles routiers fondé sur les exigences relatives au contrôle technique périodique ainsi que **l'organisation régulière d'activités de contrôle** contribueront à **éviter les inégalités de traitement**.

### **Immatriculation: principales améliorations**

**Réglementation actuelle:** La directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules définit les exigences à respecter en ce qui concerne la délivrance des certificats d'immatriculation ainsi que leur reconnaissance mutuelle et harmonise les informations minimales qu'ils doivent contenir.

En vertu des nouvelles propositions:

1. Les données relatives aux véhicules immatriculés seront conservées dans des **registres électroniques nationaux**.

2. Les **données techniques** en provenance de la réception du véhicule, mais qui ne figurent pas nécessairement sur les documents d'immatriculation, devront être accessibles à l'inspecteur dans le cadre du **contrôle technique**.

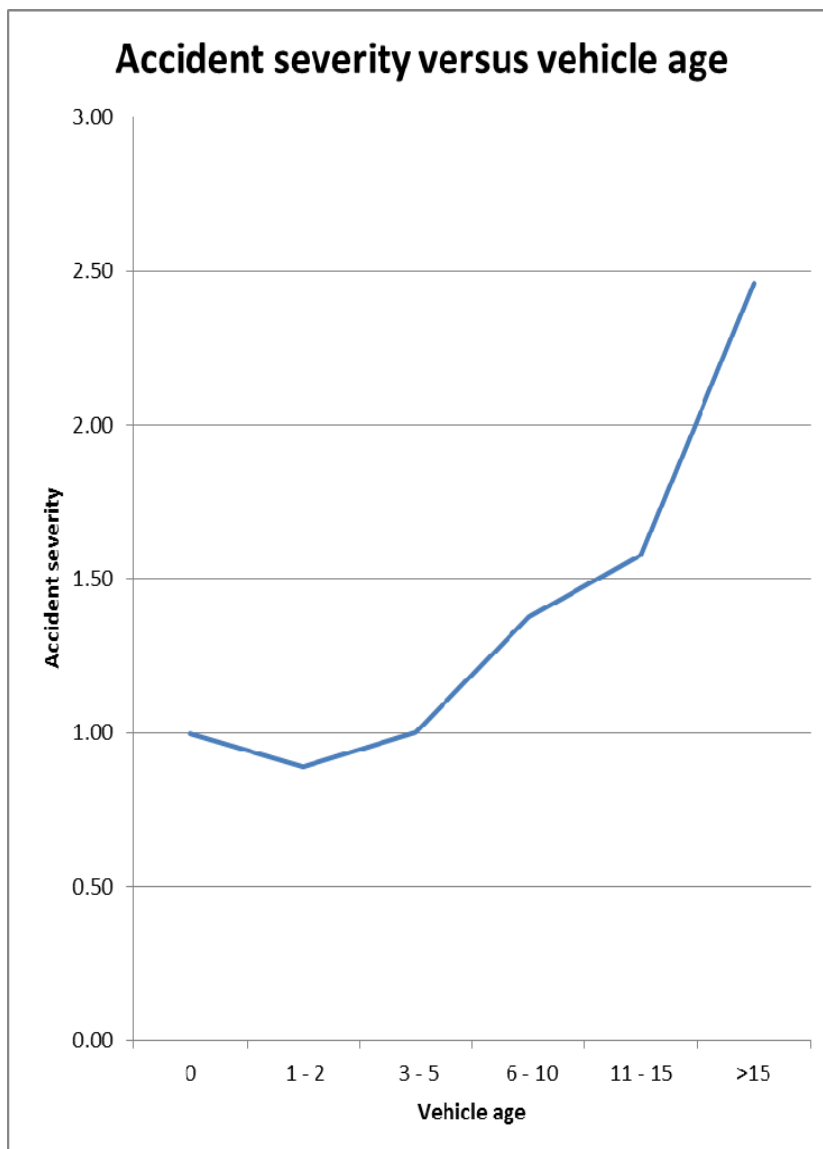
3. Le système d'immatriculation devrait permettre une **mise en œuvre efficace** des contrôles.

## Faits et chiffres clés

### Contrôle technique des véhicules âgés

Il existe un lien évident entre la gravité des accidents et l'âge des véhicules. Il est prouvé empiriquement qu'entre cinq et six ans d'âge, le nombre d'accidents graves (mortels) dus à des défaillances techniques augmente notablement.

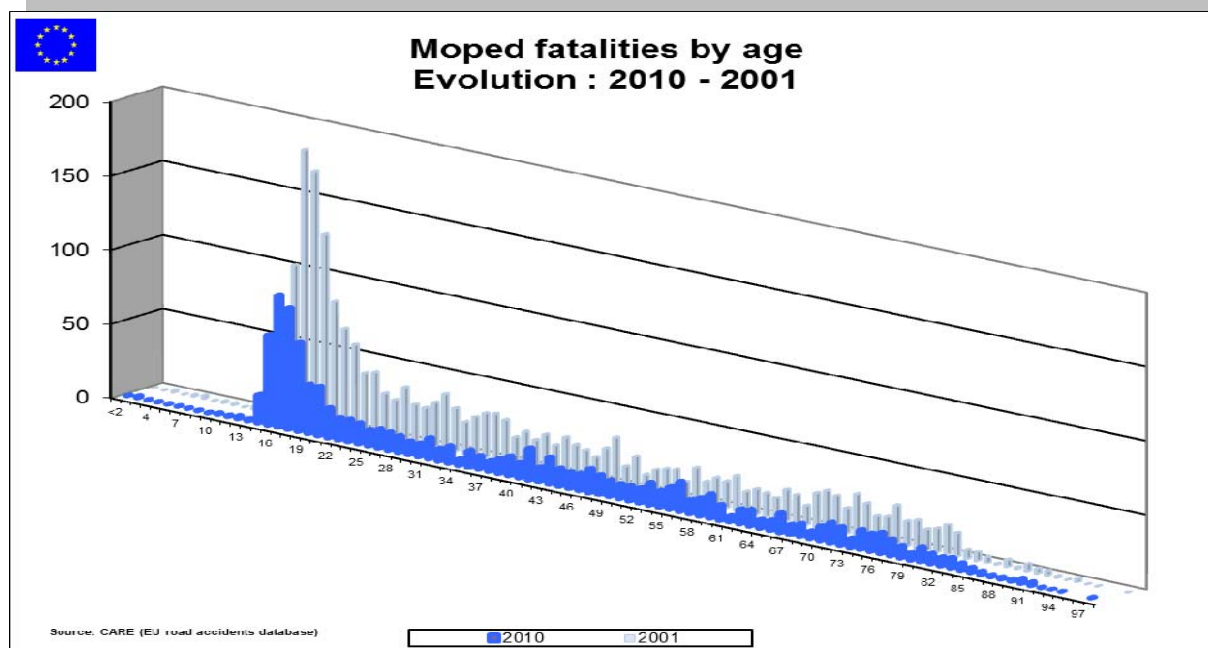
Le défi consiste à prévoir un contrôle technique approprié pour ces véhicules âgés.



Le défi consiste à prévoir un contrôle technique approprié pour les véhicules de plus de six ans.

## Contrôle technique des motocycles et des scooters

Les motocyclistes sont le groupe d'utilisateurs qui présentent le risque le plus élevé, allant en outre à l'encontre de la tendance générale à la baisse du nombre de victimes, puisque le nombre de motocyclistes tués<sup>1</sup> chaque année est toujours supérieur à 4 500. 8 % des accidents impliquant des motocyclistes sont causés directement ou indirectement par des défaillances techniques.



Les conducteurs de vélomoteurs sont surreprésentés parmi les victimes, avec plus de 1 400 tués<sup>2</sup>. Parmi ceux-ci, 500 sont des jeunes de 14 à 21 ans. Plus de 25 000 conducteurs de vélomoteurs ont été gravement blessés. 9 000 d'entre eux sont des jeunes de 14 à 21 ans.

### Accès aux données

Au cours des contrôles techniques et routiers, un grand nombre de données sur les véhicules et leurs performances sont collectées. Ces données pourraient être utilisées par les différentes autorités pour assurer le suivi de la détection des défaillances et organiser des contrôles ciblés mais aussi pour améliorer leur processus décisionnel. De même, les contrôles techniques et routiers seraient plus efficaces si les inspecteurs avaient accès à des informations complètes sur l'historique du véhicule et ses caractéristiques techniques. Cet échange d'informations est également essentiel dans la lutte contre la fraude au compteur kilométrique, notamment en ce qui concerne le marché de l'occasion à l'intérieur de l'Union européenne.

<sup>1</sup> Base de données CARE.

<sup>2</sup> Base de données CARE.



## Et ensuite?

L'**objectif principal** des mesures proposées est d'améliorer la **sécurité routière** et de contribuer à l'objectif d'une réduction du nombre annuel de victimes de la route de 50 % d'ici à 2020<sup>3</sup>.

Il est possible de **sauver** plus de **1 200 vies** et **d'éviter** plus de **36 000 accidents**<sup>4</sup>.

En valeur monétaire, l'**avantage pour la société** s'élèverait à plus de **5 600 millions d'euros**.

Plus spécifiquement, les mesures du paquet «contrôle technique» ont **trois objectifs immédiats**:

1. améliorer la **protection des usagers vulnérables** et des jeunes en particulier;
2. établir un **espace européen unique en matière de contrôle technique**, fondé sur des normes harmonisées dans les domaines suivants: contrôle, équipement, qualification des inspecteurs, évaluation des défaillances et coopération entre États membres;
3. **réduire la charge administrative** pour les entreprises de transport routier qui respectent les exigences techniques de sécurité routière.

Les propositions doivent être approuvées par le Parlement européen et les États membres avant d'acquérir force de loi.

À **plus long terme**, une deuxième phase consisterait à mettre en place un système européen d'échange de données harmonisé reliant entre elles les bases de données existantes et autorisant l'accès partout dans l'Union à ces données à des fins de contrôle, par exemple pour vérifier à tout moment et dans n'importe quel État membre la véracité du kilométrage affiché.

Ce type d'accès paneuropéen créerait également la possibilité de mettre en œuvre la reconnaissance réciproque des certificats de contrôle technique, une fois que ces contrôles auront été harmonisés partout en Europe.

**Pour de plus amples informations:** [IP/12/780](#)

---

<sup>3</sup> Orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 (COM (2010) 389 final).

<sup>4</sup> Évaluation d'impact des mesures d'amélioration du contrôle technique (SWD(2012) 206)