



Opération dédiée au contrôle technique des véhicules en bord de route

Jeudi 21 novembre 2019

DOSSIER DE PRESSE

SOMMAIRE

➔ **Le contexte**

La route, un mode de déplacement privilégié

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

➔ **Les dispositions du contrôle technique**

Le contrôle technique poids lourds : des règles européennes

Un nouveau contrôle technique renforcé

Point de vigilance dans le contrôle en bord de route : les fraudes au dispositif anti-pollution

La place du contrôle des transports dans le contrôle technique routier

Exemples de défauts identifiés par les contrôleurs des transports terrestres

➔ **L'opération du 21 novembre 2019**

Le contexte

La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière a un impact majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

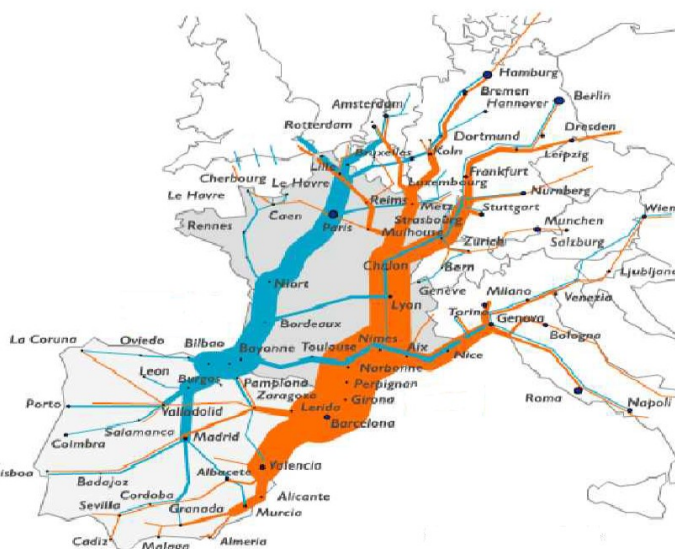
La part des véhicules lourds connaît une forte augmentation, représentant 28 % des émissions de GES routiers. Son impact fait l'objet d'un suivi attentif de l'Europe et d'une volonté de diminuer leurs émissions polluantes, en particulier par les professionnels et les pouvoirs publics.

Le parc des véhicules lourds (poids lourds, autocars/autobus) représentant près des 650 mille unités en circulation, pèse un poids important dans l'enjeu de sauvegarde de l'environnement.

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'UE. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers. Elle effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids lourds (+ 3,5 T PTAC).



Du fait de cette présence, la France se voit appliquer les règles d'harmonisation du contrôle technique qui ont été définies par l'Europe afin de restreindre les écarts dans les niveaux de contrôle de ces états.

Les dispositions du contrôle technique

Le contrôle technique poids lourds : des règles européennes

Dans son livre Blanc du 28/03/2011, la Commission Européenne a défini un objectif de 'sécurité totale' en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif '0 décès' dans les transports routiers d'ici à 2050. La Commission a ainsi défini 7 objectifs stratégiques et a identifié des actions en vue de véhicules plus sûrs. Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large conçu pour garantir que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant toute la durée de leur exploitation.

Par deux directives, l'une relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteurs (n° 2014/45/UE du 03/04/2014), l'autre relative au contrôle technique routiers des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (N° 2014/47/UE du 03/04/2014), les instances européennes se sont mobilisées pour harmoniser les conditions de mise en œuvre du contrôle technique et d'établir des normes de contrôle plus strictes pour inciter les propriétaires de véhicules à adopter de bonnes pratiques et de bonnes habitudes découlant de vérifications élémentaires sur leur véhicule.

Le dispositif mis en place comprend des contrôles techniques périodiques des véhicules et des contrôles techniques routiers des véhicules destinés à des activités de transport routier permettant d'assurer le suivi de l'entretien des véhicules et de détecter de façon précoce d'éventuelles défaillances potentiellement accidentogènes.

Un bon niveau d'entretien des véhicules lourds participe à la lutte contre la concurrence déloyale dans le secteur des transports, à la lutte contre l'insécurité routière et à la limitation de l'impact environnemental (pollution de l'air, nuisances sonores...) de ce type de véhicule.

L'Europe renforce l'aspect sécuritaire du contrôle technique en instituant notamment des contrôles techniques routiers inopinés en bord de route.



Un nouveau contrôle technique renforcé

Le 20 mai 2018, est entré en vigueur la réforme du contrôle technique pour les véhicules à moteur, découlant de la transposition en droit français des deux directives européennes précitées. Celui-ci se veut plus draconien avec un arsenal de contraintes supplémentaires pour le propriétaire du véhicule qui présenterait des défaillances.

Le contrôle technique consiste en une visite obligatoire dans un centre de contrôle technique agréé afin de garantir un niveau sécuritaire maximal des véhicules circulant sur la voie publique.

Annuelle pour les véhicules de transport de marchandises, elle est réduite à 6 mois pour les véhicules de transport en commun de personnes.

Le véhicule lourd qui passe en centre de contrôle agréé pour effectuer sa visite technique périodique annuelle se voit détailler 14 fonctions comprenant 206 points de contrôle classés en défaillances de 3 gravité : mineure, majeure et critique.

Défaillances mineures	n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou n'ayant pas d'incidence sur l'environnement, et autres anomalies mineures ;
Défaillances majeures	susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, et autres anomalies plus importantes ;
Défaillances critiques	constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement.

En 2019, au niveau régional comme au niveau national, environ **15 % des contrôles techniques périodiques des véhicules lourds ont fait l'objet d'une contre-visite** (12 % pour défaillance majeure et 3 % pour défaillance critique). Les principales défaillances motivant la prescription d'une contre-visite portent sur la fonction 'feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques' et la fonction 'équipements de freinage'.

Les sanctions pénales en cas de manquement (absence de contrôle technique ou non valide ou oubli) relèvent d'une contravention de la 4^e classe avec une immobilisation potentielle du véhicule. Au niveau civil, l'assureur du véhicule pourra invalider un contrat d'assurance, ce qui entraînerait de lourdes conséquences pour le conducteur en cause (suppression de l'indemnisation en cas de dommage causés à un tiers en cas d'accident).








Point de vigilance dans le contrôle en bord de route : les fraudes au dispositif anti-pollution

Depuis quelques années, on constate une recrudescence des fraudes au système anti-pollution, à savoir le système de réduction catalytique sélective (SCR), communément appelé 'système AdBlue'. Fraude majeure en terme d'impacts sur l'environnement et sur la santé des populations, elle constitue un délit d'une extrême gravité. Elle porte atteinte à toute la profession du transport routier.

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'Europe a mis en place dès 1990 des normes anti-pollution visant à limiter les émissions polluantes des moteurs de camions (norme EURO 0), normes devenues de plus en plus exigeantes pour aboutir depuis 2014 à la norme EURO VI.

SIGNALÉTIQUE

Macaron vert (obligatoire dans certains pays de l'UE) présent sur le pare-brise ou la calandre indiquant la norme Euro du véhicule

-   : **Euro 1** - à partir du 01 octobre 1993
camion vert : le « U » est réservé aux allemands et correspond au « E » français.
-  : **Euro 2** - à partir du 01 octobre 1996
-  : **Euro 3** - à partir du 01 octobre 2001
-  : **Euro 4** - à partir du 01 octobre 2006
(les PL de cette génération doivent être équipés du système OBD de diagnostic embarqué)
-  : **Euro 5** - à partir du 01 octobre 2009
-  : **Euro 6** - à partir du 01 octobre 2014

À partir de 2006, les constructeurs de poids lourds se sont orientés vers la technologie SCR pour atténuer les émissions polluantes des moteurs diesel, notamment l'oxyde d'azote (Nox), en utilisant l'adjonction d'une solution à base d'urée, l'AdBlue.

Cette technologie est devenue obligatoire pour tous les véhicules Euro VI mais de fait, pour respecter les normes d'émissions imposées en Euro V, dans la plupart des cas, les constructeurs n'ont eu d'autre choix que d'équiper leurs véhicules répondant aux normes Euro V, de dispositifs SCR.

L'AdBlue est une solution aqueuse composée à 32,5 % d'urée et à 67,5 % d'eau déminéralisée conforme à la norme ISO 22241. Il permet de transformer 85 % des polluants en vapeur d'eau et azote inoffensif.

La fraude au dispositif SCR est opérée dans la plupart des cas grâce à des dispositifs de neutralisation du dispositif SCR (dit 'émulateurs'). Ces boîtiers, peu onéreux et disponibles facilement sur internet, sont faciles à installer. Ces émulateurs sont aussi installés en cas de panne du système, le véhicule se met alors en mode 'dégradé' et émet un niveau maximal de polluants. Le système SCR étant très onéreux à réparer (plusieurs milliers d'euros pour un catalyseur), l'émulateur offre à l'utilisateur une solution de contournement très abordable.



La place du contrôle des transports dans le contrôle technique routier

Les agents de la DREAL en charge du contrôle des transports terrestres sont dotés de nouvelles habilitations en matière de contrôle technique routier, prenant effet au 20 mai 2018.

En réalisant un contrôle technique inopiné en bord de route, ils complètent par leur action la surveillance des véhicules lourds circulant sur le réseau routier national.

Tous les véhicules sont concernés : résidents et non résidents.

Le rôle des contrôleurs des transports est de s'assurer d'un bon niveau d'entretien des véhicules lourds entre 2 visites techniques périodiques réalisées en centre de contrôle agréé.

Comme les centres de contrôle, le contrôleur des transports est habilité à effectuer en bord de route, un contrôle technique visuel sur certains organes d'un véhicule, classés dans les 14 fonctions précitées.

La réglementation intègre deux niveaux de contrôle :

- a) **le contrôle technique routier initial** : examen visuel réalisé par les contrôleurs des transports (CTT), de façon inopinée, en bordure de route ;
- b) **le contrôle technique routier approfondi** : réalisé dans un second temps pour mettre en évidence des défaillances que le seul contrôle visuel du contrôleur des transports ne permet pas de confirmer. Ce contrôle est confié aux centres de contrôles techniques agréés par les préfets de département.

Le rôle du CTT est donc de détecter lors de son contrôle routier d'éventuelles défaillances flagrantes, génératrices d'insécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement. Si une défaillance constitue un danger direct et immédiat pour les usagers de la route, le véhicule pourra être immobilisé et dirigé vers un centre de contrôle agréé afin d'y subir la seconde phase, un contrôle technique routier approfondi.

L'examen visuel du contrôleur porte donc sur la présence (ou absence), la fixation, le bon état de fonctionnement de l'équipement en question.

En fonction du résultat du contrôle technique routier, le véhicule sera apte à reprendre la route ou pourra faire l'objet d'une remise en conformité (immédiate ou différée d'un mois maximum).

Exemples de défauts identifiés par les contrôleurs des transports terrestres :



*disque de frein cassé (contravention de 4^e classe, immobilisation du véhicule et amende forfaitaire de 90 €)
→ dispositif de freinage non-conforme*

éclairage non réglementaire (contravention de 3^e classe et amende forfaitaire de 68 €)

→ éblouissement des autres usagers de la route





flexibles de freinage ou de feux défectueux (contravention de 4^e classe, immobilisation du véhicule et amende forfaitaire de 90 €)

→ freinage non-conforme et non-fonctionnement des feux



rétroviseur endommagé (contravention de 3^e classe et amende forfaitaire de 68 €)

→ mauvaise visibilité pour le conducteur



pneumatique endommagé (contravention de 4^e classe, immobilisation du véhicule et amende forfaitaire de 90 €)

→ risque d'éclatement du pneumatique et perte de contrôle du véhicule

L'opération du 21 novembre 2019

Jeudi 21/11/2019, entre 9h et 12h, aura lieu une opération de contrôle routier dédiée au contrôle technique en bord de route, menée par les agents de la DREAL Bourgogne-Franche-Comté et assistés de la BMO de Vesoul. L'opération aura lieu sur l'aire de contrôle de la commune de Dampvalley (RN 19), sens Vesoul/Lure.

Elle mobilisera les effectifs de la DREAL, dont l'agent spécialisé en pesées et les motards de la BMO de Vesoul.

Un bon état général des véhicules circulant sera recherché.

L'attention des contrôleurs sera notamment portée sur :

- les décorations des véhicules tracteurs : une tendance au suréquipement lumineux des tracteurs routiers est générateur d'insécurité routière (éblouissement des usagers de la route) et de dangerosité accrue en cas d'ajout d'un pare-buffle non homologué, faisant office de barre anti-encastrement. Ces ajouts ne sont pas réglementaires.

Ces dispositifs peuvent faire l'objet, en plus d'une amende, d'une immobilisation avec remise en conformité ;

- la fraude au système anti-pollution : les contrôleurs des transports sont en mesure de sanctionner la fraude au système SCR par une contravention de 4ème classe prévue par l'article R318-1 du code de la route, dans l'attente de leur habilitation à l'article L318-3 du code de la route qui prévoit une amende pouvant atteindre 7500 euros. Les travaux d'habilitation sont engagés.

Le véhicule est immobilisé dans tous les cas et fait l'objet d'une remise en conformité chez le concessionnaire.

Même si les Véhicules Utilitaires Légers (transporteurs résidents ou non résidents) ne sont pas inclus dans les nouvelles règles du contrôle technique, ils font l'objet d'un contrôle systématique au regard de leur conformité au code de la route.

Par ailleurs, cette opération de contrôle a lieu lors d'une semaine de contrôles coordonnés au niveau européen sous l'égide d'Euro Contrôle Route (ECR).

Des opérations ont donc lieu simultanément au sein des pays membres d'ECR, avec pour thème principal lors de cette semaine le contrôle technique.

Contact presse

DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Patricia DROZ – 03 81 21 67 18 – 07 61 20 94 79 – patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr