

## AVIS DU CNC SUR L'EXTENSION DES RÉPARATIONS OBLIGATOIRES DES VÉHICULES AYANT SUBI UN CONTRÔLE TECHNIQUE

**Le bureau du CNC a adopté le 6 juillet 1993 le mandat suivant :**

Le ministre de l'Économie a souligné, au cours du Conseil national de la consommation du 17 juin 1993, que la consommation pouvait avoir un rôle déterminant à jouer, notamment en matière d'emplois. Ainsi le développement des services aux consommateurs, l'amélioration de leur qualité et de leur sécurité sont de nature à créer de nouvelles activités bénéfiques pour l'emploi.

Parmi les actions susceptibles de renforcer la sécurité des consommateurs tout en soutenant l'activité économique, il a cité l'extension des réparations obligatoires des véhicules ayant subi le contrôle technique.

Au cours de la même séance, le CNC a examiné le rapport du groupe de travail sur les règles de commercialisation des véhicules d'occasion et a constaté l'accord des professionnels pour remettre en état, avant la revente, certains organes de sécurité dont les défauts ont été révélés par le contrôle technique ; il a souhaité que l'obligation de réparation concerne également les véhicules faisant l'objet d'une transaction entre particuliers.

Le ministre chargé des Transports a, de son côté, déjà annoncé qu'il allait rendre obligatoire, dès le 1<sup>er</sup> octobre prochain, la remise en état des pneus et des organes d'éclairage et de signalisation lumineuse dont la non-conformité aura été constatée lors du contrôle technique du véhicule (1).

Dans ce contexte, un groupe de travail est créé au sein du CNC en vue :

1. D'étudier la mise en place de l'obligation de réparer certains organes de sécurité défaillants avant la vente des véhicules d'occasion même lorsque la transaction s'effectue entre particuliers.

2. D'étudier la mise en œuvre de l'extension progressive des réparations des véhicules ayant subi le contrôle technique, afin d'accélérer le calendrier initialement prévu, étant observé qu'actuellement seules les défaillances portant sur le freinage doivent être réparées (cf. annexe 1 à l'arrêté du 18 juin 1991 sur la mise en place et l'organisation du contrôle technique des véhicules de moins de 3,5 tonnes) et que la directive européenne fait obligation de réparer tous les points non conformes au 1<sup>er</sup> janvier 1998.

L'étude de l'élargissement de l'obligation de réparer à d'autres points de sécurité que ceux concernant le freinage, les pneus et l'éclairage devra tenir compte à la fois de l'importance du coût de cette mesure pour les ménages et de la nécessaire adaptation de l'offre de réparation afin d'éviter des délais d'attente trop longs pour le consommateur.

(1) Les arrêtés du 2 juillet 1993 et du 5 juillet 1994 ont rendu obligatoires les réparations des pneumatiques, de l'éclairage et de l'échappement lorsque le contrôle technique a mis en évidence leur défaut.

Les propositions du groupe de travail du CNC pourront être transmises au ministre chargé des Transports pour être soumises à la Commission centrale de l'automobile.

Le groupe de travail s'est réuni 7 fois d'octobre 1993 à novembre 1994.

Deux rapporteurs ont été désignés : M. de Minvielle (CNPF) pour le collège des professionnels, M. Marleix (AFOC) pour le collège des consommateurs et usagers.

### LES PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES

Les deux collèges se sont accordés pour engager leur réflexion dans la perspective d'une extension des contrôles techniques et des obligations de réparation après contrôles techniques dans un délai plus rapproché que celui du 1<sup>er</sup> janvier 1998 fixé par la Directive européenne du 29 décembre 1976.

Ils considèrent en effet que du point de vue économique de telles orientations généreraient une progression significative d'activités favorables à l'emploi. En outre, serait réglé le problème des activités marginales des centres de contrôle technique, dont la compatibilité avec les règles déontologiques strictes du contrôle n'est pas évidente.

Les deux collèges ont également pris en considération les dispositions de l'article R 117-1 du Code de la route qui font obligation aux automobilistes de maintenir leur véhicule en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien. Ils engagent leur responsabilité dès lors qu'ils ne se conforment pas à cette prescription ; dans ces conditions il apparaît que l'obligation de réparation telle que prévue par la réglementation sur les contrôles techniques ne doit pas être en retrait de celle édictée par la jurisprudence et le texte de base que constitue le Code de la route.

Mais ces considérations dans l'esprit des participants au groupe de travail ne peuvent que s'inscrire dans la finalité de leurs travaux : l'amélioration de la sécurité des usagers de la route pour réduire dans toute la mesure du possible la part de risque imputable à l'état défectueux des véhicules.

Des chiffres différents de cette dangerosité ont été cités ; le groupe s'en rapporte à l'étude statistique sur les accidents de la route (REAGIR) : dans 32 % des cas d'accidents mortels (5 043 en 1985), le véhicule est en cause.

Il serait utile de mesurer le « sous-risque » induit par les obligations de réparation après contrôles techniques intervenues depuis. Aussi, le groupe demande que les études engagées sur ce point soient rapidement conduites et leurs résultats publiés. Ils sont appelés à devenir à l'évidence un élément important des décisions à prendre sur la mise en œuvre des contrôles techniques.

Ceci étant, les aspects positifs attendus de l'amélioration de l'état des véhicules ne doivent pas faire perdre de vue les raisons qui avaient conduit à étaler dans le temps l'obligation de réparation des véhicules non conformes ;

elle peut représenter un coût élevé pour des ménages dont les niveaux de vie sont les plus faibles et les plus sensibles à un environnement social contraignant.

Le groupe a toujours eu présent à l'esprit cette préoccupation essentielle qui l'a conduit notamment à écarter toute réparation qui pourrait s'avérer disproportionnée par rapport à la valeur économique du véhicule.

Il a toutefois noté pour s'en féliciter qu'un nombre important d'automobilistes (60 % environ) engagent spontanément les réparations au-delà des obligations auxquelles ils sont tenus pour des raisons évidentes de sécurité et de responsabilité.

Le groupe considère que de telles initiatives doivent être encouragées et présente à cet effet les propositions exposées ci-après.

Toujours dans le droit fil de cette préoccupation de compatibilité entre les coûts de mise en conformité et les ressources des ménages, il a été insisté sur la nécessité d'une sensibilisation permanente des automobilistes concernant l'entretien attentif de leur véhicule qui permet d'éviter le plus souvent le coût de réparations lourdes, le problème n'ayant pas été tranché de savoir qui pourrait prendre en charge cette information : Pouvoirs publics, centres de contrôle techniques, assurances, professionnels de l'entretien et de la réparation...

De même il serait souhaitable que les pouvoirs publics, s'agissant de sécurité, engagent régulièrement des campagnes de sensibilisation du public sur l'importance de l'entretien et la nécessité du contrôle.

*Sous le bénéfice des observations qui précèdent, le groupe s'est accordé sur les propositions suivantes :*

### **I. Véhicules mis sur le marché de l'occasion**

L'accord réalisé dans le cadre du Conseil national de la consommation a été rappelé ; il a permis de faire un grand pas en avant par l'engagement de tous les professionnels de remettre en état les véhicules d'occasion qu'ils offrent à la vente sur tous les points touchant à la sécurité tels que révélés par le contrôle technique avec une garantie minimum de trois mois ou 5 000 km.

Le CNC avait préconisé que pour les particuliers vendeurs d'un véhicule d'occasion, l'obligation de réparer toute non-conformité au regard de la sécurité devienne également la règle ; en effet, les considérations d'ordre social ne s'appliquent plus au cas d'espèce ; il serait par ailleurs anormal de ne pas tenir compte de la décision des pouvoirs publics de soumettre au contrôle technique les véhicules dans un délai réduit à 4 ans, donc de plus en plus proche de leur millésime de sortie et dont le prix, qui reste élevé, justifierait que soient prises en compte toutes les exigences de sécurité.

Le groupe reprend intégralement les conclusions du CNC sur ce point en déplorant qu'elles n'aient pas été prises en considération lors de la décision arrêtée le 16 octobre 1993 d'étendre l'obligation de réparation obligatoire aux pneumatiques et à l'éclairage.

Aucune explication valable ne lui a été fournie sur le rejet de cette proposition du CNC dont les représentants des pouvoirs publics étaient pleinement informés et sur laquelle ils n'avaient présenté aucune objection.

Les professionnels se sont engagés à fournir les éléments d'information sur la façon dont les engagements pris le 17 juin 1993 devant le CNC ont été tenus, l'Administration pour sa part ayant accepté d'enquêter également sur ce point. Les conclusions de ce débat à intervenir prochainement devraient permettre d'apprécier si une réglementation s'avère nécessaire à l'égard des professionnels comme des particuliers.

### **II. Extension des réparations**

Le groupe considère que doivent faire l'objet d'une mise en conformité avec le Code de la route tous les postes suivants lorsqu'un contrôle technique met en évidence leur défectuosité :

- fixation et état des ceintures de sécurité (point 44) ;
- rétroviseurs intérieur et extérieur (point 45) ;
- pare-brise (point 46) ;
- essuie-glaces, lave-glaces (point 47) ;
- avertisseurs (point 48) ;
- phares (points 26 à 35).

Les points suivants ont également fait l'objet d'un consensus et ont été retenus comme prioritaires :

- point 1 : le châssis ; la correction de la corrosion aux points d'ancrage ;
- points 5 et 6 : la suspension ;
- point 7 : le remplacement des silent blocs, si les contrôles les distinguent ;
- points 13 et 16 : état et fixation de la timonerie de direction et réglage de l'angle de braquage ;
- point 25 : arbre de transmission : distinguer, dans le phrasier, les anomalies des soufflets (dont la réparation serait obligatoire) de celles de l'arbre de transmission lui-même ;
- point 42.1 : Éléments ouvrants : fonctionnement et fixation des serrures de portes (portes et capot) ;
- point 43 : Fixation des sièges ;
- point n° 49 : batterie, fixation ;
- point 52 : la pollution.

Le collègue Consommateur s'est montré d'une extrême réserve à l'égard d'une obligation de remise en état de la carrosserie sur des véhicules anciens, cette réparation s'avérant le plus souvent sans rapport avec la valeur vénale du véhicule et n'apparaissant pas prioritaire à l'égard de la sécurité, observation étant faite que le Code de la route (article R 278-3°) fait obligation de réparer les parties saillantes.

### **III. Délai de mise en conformité**

Dès lors que les obligations de réparation proposées tiennent compte de leur coût, le groupe a envisagé favorablement l'avancée de la date butoir du 1<sup>er</sup> janvier 1998 mais sans fixer de priorité d'application dans ses propositions ni de délai, considérant cependant qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager plusieurs étapes dans leur mise en œuvre.

La date du 4<sup>e</sup> trimestre 1995 a été avancée pour tous les véhicules, y compris ceux faisant l'objet d'une transaction au regard desquels toutes les propositions de mise en conformité proposées par le groupe et retenues par les pouvoirs publics devraient pouvoir être appliquées.

Dans leur grande majorité, les membres du groupe de travail ont souhaité qu'une date unique soit retenue pour l'extension de l'obligation de réparation, qu'il s'agisse des contrôles périodiques ou bien des contrôles préalables à une mutation.

#### **IV. Incitations à réparation**

Des incitations à réparation spontanée pour plus de sécurité sont souhaitables, elles pourraient être trouvées dans une bonne exploitation des contrats d'assurance et en premier lieu par une bonne information des automobilistes sur les risques qu'ils prennent si leur véhicule n'est pas conforme au code de la Route (art. R 117-1).

Certes, en toute circonstance les tiers sont protégés et les préjudices subis doivent être réparés ; mais la responsabilité du conducteur peut être mise en cause pour les autres dommages si le tribunal juge que le véhicule était non conforme aux exigences de sécurité. Peu d'usagers sont conscients des risques qu'ils prennent pour eux, leur famille, voire les dommages causés à leur véhicule.

On peut se référer à cet égard aux conclusions d'un groupe de travail mis en place dans le cadre de la commission centrale automobile représentant tous les intérêts en cause (professionnels, assurances : GEMA, FFSA, consommateurs, pouvoirs publics) : des propositions ont été faites sur lesquelles les pouvoirs publics n'ont exprimé aucune réserve particulière, ni sur l'observation émise par le groupe concernant le principe d'un examen attentif des conséquences de l'amélioration sensible de la sécurité sur le nombre et le coût des sinistres et, par conséquent, sur l'ajustement des cotisations qui peut en résulter.

Ainsi, une campagne de sensibilisation menée par les sociétés d'assurance auprès des assurés pourrait être engagée ; il semble qu'elles y soient disposées comme elles le sont d'envisager favorablement une modulation des primes en cas de réparation de toutes les défaillances révélatées par le contrôle technique ; voire une possibilité – dans un cadre légal adapté – de refuser d'assurer des véhicules présentant un niveau de sécurité insuffisant.

#### **V. Délai de validité du certificat de contrôle technique**

Les deux collèges ont estimé qu'il convient de s'interroger sur le maintien à six mois du délai de validité des contrôles techniques, quels que soient le kilométrage parcouru par les véhicules après ces contrôles et le nombre de mutations subies par ce véhicule pendant cette période. Ils ont invité les pouvoirs publics à agir rapidement sur ce point.