

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

NOR : ECOC95 10102X

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^{er} 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^{er} 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.

Rapide historique de la réglementation concernant d'une part les obligations en matière de contrôle technique, d'autre part l'étendue des réparations obligatoires après un contrôle technique

• Le contrôle technique

Actuellement, un contrôle technique doit obligatoirement être effectué sur tous les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers de plus de 5 ans et d'un poids total en charge inférieur à 3,5 tonnes. Le contrôle est effectué sans démontage et porte sur une liste de 52 points de sécurité.

Il doit être effectué au plus tard avant la date anniversaire de 1^{re} mise en circulation du véhicule, puis ensuite tous les trois ans (décret du 15 avril 1991, arrêté du 18 juin 1991 modifié).

En cas de vente, le vendeur (professionnel ou particulier) doit délivrer à l'acquéreur un certificat de contrôle technique datant de moins de 6 mois. La durée de validité d'une visite technique est de trois ans pour les voitures particulières et de deux ans pour les camionnettes ou véhicules assimilés, à compter de la date de la dernière visite technique. Le défaut de remise de ce document, indispensable à l'obtention de la carte grise, constitue une cause de résolution de la vente au titre de l'article 1615 du Code civil énonçant que l'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel.

Il est prévu par les pouvoirs publics de modifier la périodicité des contrôles techniques de la manière suivante :

- à dater du 1^{er} janvier 1995, le contrôle technique devra être fait au plus tard 4 ans après la date anniversaire de 1^{re} mise en circulation du véhicule, puis 3 ans plus tard, puis tous les 2 ans (4 x 3 x 2) ;

- à dater du 1^{er} janvier 1996, le contrôle technique devra être effectué 4 ans après la date de 1^{re} mise en circulation du véhicule, ensuite tous les 2 ans (4 x 2 x 2).

• Les réparations obligatoires après un contrôle technique

La réglementation actuelle (arrêté du 18 juin 1991, arrêté du 2 juillet 1993, arrêté du 5 juillet 1994 ci-joints en annexe) soumet à contre-visite dans les deux mois qui suivent le contrôle technique, c'est-à-dire à réparation obligatoire même si le véhicule ne change pas de propriétaire, uniquement les défauts concernant :

- le système de freinage, points n^{os} 17 à 22 de la liste en annexe à l'arrêté du 18 juin 1991, obligatoire depuis le 1^{er} janvier 1992 ;

- les pneumatiques, points n^{os} 36 à 40 de l'arrêté et l'éclairage, points n^{os} 26 à 34 de l'arrêté, obligatoire depuis le 1-10-1993 ;

- le dispositif d'échappement, point n^o 52 de l'arrêté, s'il n'est pas conforme aux normes antipollution, obligatoire à dater du 1^{er} octobre 1994 pour les véhicules à essence, à dater du 1^{er} janvier 1996 pour les véhicules diesel, et du 1^{er} janvier 1997 pour les véhicules à pots catalytiques.

Selon la direction de la Sécurité et de la Circulation routière, il est prévu de modifier prochainement la liste des 52 points de sécurité pouvant faire l'objet d'un contrôle technique et de mettre au point une nomenclature distinguant les défauts importants de ceux qui le sont moins, et indiquant les points pour lesquels il y aura obligation de contre-visite et ceux pour lesquels cette obligation n'existera pas.

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

Deux rapporteurs ont été désignés : M. de MINVIELLE (CNPV) pour le collège des professionnels, M. MARLEIX (AFOC) pour le collège des consommateurs et usagers.

La liste des participants figure en annexe.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

Il est ressorti des premiers échanges intervenus au sein du groupe de travail que professionnels et organisations de consommateurs se sont d'emblée déclarés favorables à l'extension des réparations obligatoires et à l'accélération de la périodicité des contrôles techniques, les mesures en ce sens répondant à leur souci commun d'améliorer la sécurité des usagers de la route.

Les participants ont rappelé qu'un accord avait été obtenu avec les professionnels dans le cadre du groupe de travail sur la commercialisation des véhicules d'occasion s'agissant de l'engagement de ces derniers de procéder avant la vente à toutes les réparations concernant les organes de sécurité avec une garantie minimum de 3 mois ou 5 000 km.

Pour les véhicules conservés par leurs propriétaires, les membres du groupe de travail ont insisté toutefois sur la nécessité de ne pas perdre de vue le coût induit par l'extension des réparations obligatoires sur le budget des ménages, ce coût devant en effet s'inscrire dans des limites acceptables qui tiennent compte du contexte économique et social.

À cet égard, ce coût pourrait être réduit dès lors que seraient tirées les conséquences résultant de l'amélioration de la sécurité des véhicules et de la diminution corrélative des sinistres sur le niveau des primes d'assurances. De plus, une campagne de sensibilisation et d'information pourrait être entreprise par les compagnies d'assurance auprès de leurs assurés afin de leur faire prendre conscience des risques qu'ils prennent si leur véhicule n'est pas en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien (art. R 117-1, Code de la route). Les sociétés d'assurances pourraient ainsi être amenées à envisager une modulation de la prime lorsque l'assuré a fait réparer tous les défauts révélés par le contrôle technique.

Les participants ont affirmé toute l'importance attachée au fait que l'activité de contrôle technique réponde mieux aux exigences de qualité du service (qualité des prestations, pas de file d'attente, information sur les prix, etc.) et présente les garanties d'indépendance indispensables à sa compatibilité avec les règles de la déontologie dans ce secteur. Elles considèrent en outre que l'augmentation d'activité qui résultera de l'accélération du rythme des visites de contrôle technique sera favorable à la création d'emplois dans ce secteur.

L'une des associations de consommateurs a fait remarquer par ailleurs que 60 % environ des automobilistes font d'ores et déjà réparer leurs véhicules au-delà des obligations légales et qu'à côté du renforcement de la réglementation concernant les réparations obligatoires, la mise au point d'un dispositif d'incitations financières dans ce domaine pourrait être envisagée.

Le Comité interministériel sur la sécurité routière du 17 décembre 1993 a précisé que contrairement aux demandes exprimées au départ par les membres du groupe de travail aucune décision n'avait encore été prise quant à l'extension des réparations obligatoires, « par souci de ne pas imposer de contrainte pécuniaire à des populations peu argentées ».

La Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) a précisé qu'en tout état de cause « aucune mesure ne pouvait selon elle être prise tant que les procédures d'évaluation et de contrôle des défauts n'auront pas été définies et homogénéisées et que des appareils de mesure fiables et peu coûteux n'auront pas été élaborés ».

LISTE DES RÉPARATIONS OBLIGATOIRES PRIORITAIRES

Le groupe de travail a donc décidé de porter sa réflexion sur la mise au point d'un ordre prioritaire d'extension des réparations obligatoires, à partir d'une liste fournie par les spécialistes de la réparation automobile. Serait également examinée l'obligation ou non de contre-visite suivant la gravité du défaut au regard de la sécurité.

Le CNPA a donc proposé à l'examen du groupe de travail une liste de priorités de réparations en référence aux points de contrôle figurant à l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991.

Liste CNPA	Annexe I
1. châssis	n°s 1 et 54
2. essieux, fixations d'essieux	n° 7
3. direction, train avant, angle de braquage	n°s 13, 9, 16
4. roulements	n° 40
5. suspension	n°s 5 et 6
6. échappement, pollution	n°s 3 et 52
7. transmission	n° 25
8. carrosserie	n°s 41 et 42
9. fixation et état des sièges	n° 43
10. fixation et état des ceintures de sécurité	n° 44
11. rétroviseurs intérieur et extérieur	n° 45
12. pare-brise	n° 46
13. essuie-glaces, lave-glaces	n° 47
14. avertisseur	n° 48
15. fixation et état de la batterie	n° 49
16. attelage	n° 50

MÉTHODE DE TRAVAIL

Le CNPA a précisé qu'il avait établi la liste proposée en fonction d'une logique de sécurité, ce qui l'a conduit à placer en premier le châssis, squelette du véhicule dont la fiabilité conditionne la tenue de toutes les autres réparations, puis la fixation des essieux.

Le groupe de travail a souhaité ensuite centrer les discussions concernant les priorités à observer pour l'extension des réparations obligatoires des véhicules ayant subi un contrôle technique sur trois éléments :

- la sécurité routière et la dangerosité du défaut en cause ;
- le coût des réparations ;
- la valeur économique du véhicule.

Le groupe a décidé d'adhérer aux propositions du CNPA de rendre obligatoire la réparation avec contre-visite des points de sécurité n°s 10 à 14 de la liste en cause. En effet, ces éléments sont d'ores et déjà tenus d'être en bon état de fonctionnement en application des dispositions du Code de la route.

Les organisations de consommateurs ont rappelé qu'elles souhaitaient, pour décider valablement des priorités des réparations, connaître le coût économique des réparations par élément (ex : châssis, fixation des essieux, etc.) de façon à mieux apprécier la contrainte financière qu'il représente pour les ménages et l'ordre de mise en œuvre des obligations de réparations. Des informations à ce sujet ont été sollicitées par le groupe auprès de la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routière).

Une estimation du coût des principales réparations a été demandée à l'APSAD (Assemblée plénière des sociétés d'assurances dommages).

Parallèlement, sur ce même sujet, une enquête effectuée par la DGCCRF auprès de 193 centres de réparation rapide dans 44 départements dont 2 départements d'outre-mer a été portée à la connaissance du groupe de travail. Elle a permis de constater qu'une bonne information sur les prix et la teneur des prestations offertes est réalisée par ces centres.

Les principales prestations offertes par les centres de réparation rapide sont :

- le remplacement des plaquettes de freins ;
- le remplacement de l'échappement ;
- la vidange ;
- le remplacement des amortisseurs ;
- le remplacement des pneus ;
- le remplacement des batteries.

Peu d'infractions ont été constatées et peu de plaintes ont été reçues, selon la DGCCRF.

Selon l'enquête, la réparation rapide propose des prestations de réparation simples et de bonne qualité dans l'ensemble, à des prix compétitifs.

L'enquête n'a révélé aucune pratique de prix concerté ou de prix imposé dans ce secteur.

ÉTUDE DE LA LISTE DES RÉPARATIONS OBLIGATOIRES PROPOSÉES PAR LE CNPA

• En ce qui concerne **les réparations du châssis** (point n° 1, annexe 1, arrêté du 18 juin 91), il est ressorti des discussions que la corrosion aux points d'ancrage est le problème majeur qui affecte les châssis et le point de sécurité dont la réparation doit être obligatoire et retenue comme prioritaire par le groupe de travail. Les professionnels ont précisé en effet que la conception de la coque des châssis ayant évolué (ils sont maintenant monocoque), les problèmes de corrosion du châssis lui-même tendent à diminuer sur les véhicules récents.

• En ce qui concerne **le point 6** (points n°s 3 et 52, annexe, arrêté du 18 juin 1991) : échappement, pollution.

La réparation de cet élément jugé prioritaire par le groupe de travail a été rendue obligatoire par l'arrêté du 5 juillet 1994 (joint en annexe).

• **point 9** (point n° 43, annexe, arrêté) : fixation des sièges.

Ce défaut est jugé marginal et sa réparation peu onéreuse, donc il n'y a pas de difficulté à la rendre prioritaire.

• **point 15** (point n° 49, annexe, arrêté du 18 juin 1991) : fixation et état de la batterie.

Seule la fixation de la batterie paraît poser un problème de sécurité, selon le groupe de travail.

• **point 16** (point n° 50, annexe, arrêté) : attelage.

Le groupe de travail décide d'attendre les conclusions de la Commission de la sécurité des consommateurs sur les attelages et les barres de toit.

Suite de l'examen des points 2 à 8 de la liste des priorités de réparations proposée par le CNPA.

• **point 2** : essieux (point n° 7, annexe, arrêté du 18 juin 1991)

Les professionnels attirent l'attention des membres du groupe de travail sur l'inconvénient de rendre obligatoire des réparations d'organes coûteuses sur un véhicule atteint par ailleurs par la corrosion et pouvant être de ce fait considéré comme économiquement irréparable.

S'agissant du coût des réparations concernant les essieux [elles varient de 1 000 francs à 7 500 francs (HT)], il est indiqué par les professionnels que les anomalies des essieux sont souvent liées à la vétusté des véhicules ou consécutives à un accident, mais apparaissent peu fréquemment lors d'un contrôle technique.

Les organisations de consommateurs en concluent qu'en raison de la relative rareté de l'anomalie et considérant son coût, la réparation des essieux ne peut être considérée comme prioritaire à l'exception de celle des silent blocs, mais que l'attention des conducteurs doit être attirée sur les dangers qui peuvent découler d'un mauvais entretien de cette pièce.

• **point 3** : direction, train avant, angle de braquage (points 9, 13, 16, arrêté du 18 juin 1991).

Le coût de la réparation est estimé de 2 000 à 3 500 francs pour un changement de direction.

Le groupe de travail décide d'éliminer la direction de la liste des priorités, peu de véhicules présentant ce type d'anomalies, hormis les cas d'accidents ou de détérioration volontaire.

En revanche la réparation du train avant reste une priorité pour le groupe de travail ainsi que celle de l'angle de braquage.

• **point 4** : roulements (point 40, arrêté du 18 juin 1991).

Coût des réparations : 736 francs en moyenne.

Le groupe estime que cette réparation n'est pas prioritaire dans le cadre du calendrier préconisé ci-dessous, d'autant que cette réparation sera généralement effectuée spontanément par le propriétaire du véhicule.

• **point 5** : suspension (points 5 et 6, arrêté du 18 juin 1991)

Coût moyen de la réparation : de 2 000 à 4 000 francs pour 4 amortisseurs.

Le groupe retient cette réparation comme prioritaire.

• **point 7** : transmission (point 25 de l'arrêté, 18 juin 1991)

Coût de la réparation : entre 400 et 500 francs pour un soufflet, 1 400 francs pour une transmission complète.

Pour le groupe de travail seul l'entretien des soufflets de la transmission doit être obligatoire. Il est précisé par un professionnel qu'actuellement la nomenclature du contrôle technique ne sépare pas l'arbre de transmission des soufflets et qu'il conviendrait de distinguer les opérations d'entretien qui seraient obligatoires et celles qui sont plus importantes et ne seraient pas obligatoires.

• **point 8** : carrosserie (points n° 41 et 42, annexe, arrêté du 18 juin 1991)

Les organisations de consommateurs émettent des réserves sur la nécessité d'engager des dépenses importantes sur des véhicules âgés.

Le groupe de travail souhaite que la nouvelle nomenclature permette de définir précisément les défauts de carrosserie qui pourraient justifier une obligation de réparation autre que les défauts répertoriés à la rubrique 42.1, dont la réparation serait rendue obligatoire.

Il a été souhaité par les organisations de consommateurs que le contrôle technique, outre des informations strictement techniques, sensibilise les propriétaires de véhicules défectueux, sous la forme d'une mise en garde, aux anomalies qui mettent en jeu la sécurité.

Rappel des points qui ont 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, les amortisseurs ;

Point 7 : les essieux : remplacement des silent blocs si les contrôles les distinguent ;

Points 13 et 16 : timonerie de direction et angle de braquage ;

Point 25 : distinguer, dans le phrasier, les anomalies des soufflets (dont la réparation serait obligatoire) de celles de l'arbre de transmission ;

Points 43 à 49 : les équipements ; les points 44 à 49 répondent aux obligations du Code de la route ;

Point 52 : la pollution.

Les participants observent que la liste des priorités n'est pas exhaustive et qu'il importe d'attirer l'attention des conducteurs sur la nécessité d'entretenir leurs véhicules pour une meilleure sécurité.

Le calendrier des obligations préconisées par le groupe de travail :

L'ensemble des participants du groupe de travail s'est prononcé pour l'avancée de la date butoir du 1^{er} janvier 1998, sans fixer de priorité d'application ni arrêter des délais.

Plusieurs possibilités ont été envisagées, à savoir :

– soit rendre obligatoires toutes les réparations retenues comme prioritaires par le groupe de travail dès le quatrième trimestre 1995 ou au plus tard le 1^{er} janvier 1996 pour l'ensemble des véhicules ;

– soit rendre ces réparations obligatoires uniquement pour les véhicules faisant l'objet d'une transaction dès le quatrième trimestre 1995, puis étendre cette obligation

de réparation à tous les véhicules soumis au contrôle technique à dater de janvier 1996.

Pour sa part, le CNPA a particulièrement insisté sur le choix d'une date unique pour l'extension de l'obligation de réparation, qu'il s'agisse de contrôles périodiques ou de contrôles préalables à une mutation.

Il a été indiqué par les participants (collège Consommateur) qu'en tout état de cause une nouvelle extension des obligations de réparation après 1996 était difficilement envisageable car elle irait au-delà des possibilités financières des ménages.

Il a été précisé par ailleurs qu'un délai minimum de 2 à 3 mois serait nécessaire pour la mise en œuvre du nouveau dispositif après la publication des textes correspondants.

LISTE DES PARTICIPANTS

Collège Consommateur

M. MARLEIX AFOC
M. HURON FNAUT
M. OTTAVI ADEIC-FEN
M. LAUDIC CNL
M. WILHELM ASSECO-CFDT
M. PHILIPPE ANC
M. ORPHELIN FN LEO LAGRANGE
M. SCIPION INDECOSA-CGT
M^{me} CHABAUD CSCV
M. MONDANGE AFOC
M^{me} KRYSZTAL UFCS
M. PEPERS FAMILLES RURALES
M. BOISSEAU CNAFC
M. CHRETIEN CSF
M. GUION ASSECO-CFDT
M. FOURNIER-PERILHOU ANC
M. LIZIARD FN LEO LAGRANGE
M. CHERGÛI CNAFAL
M. LESREL ORGECO
M^{me} DEVIGNE FAMILLES RURALES
M. MORRONE CSCV

Collège Professionnel

M. DE MINVIELLE CNPF/PEUGEOT
M. MOUCHEL APCA
M. MOUZAY APCM
M. MACAVOY CNPF/FNTR
M. BONNET FNCAA
M^{me} MICHEL FNCAA
M. ALLAIS CNPA
M. MARESTANG CNPA
M^{me} LEBARROIS RENAULT
M. DE LA VILLEON RENAULT
M^{me} DE SAINT-DIDIER PEUGEOT
M. PORTIER FFSA
M. RIMEY CNPA
M. LOUISE PEUGEOT
M. CARBONNE RENAULT
M. GAUDIN CNPA
M. ECHARD-JEAN FNCAA
M. HERITIER PEUGEOT/DSAV
M. VIAL CNPA

Administrations

M. VIGNER MINISTÈRE DES TRANSPORTS/DSCR
M. PUTHOSTE MINISTÈRE DES TRANSPORTS/DSCR
M. FORAY MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
M. COLOMB D'ECOTAY DIRECTION DE L'ARTISANAT
M^{me} MERVILLE DGCCRF
M. MOQUIN DGCCRF
M. DORE DGCCRF
M^{me} LECLERCQ DGCCRF