

**Participation du public – Synthèse des observations du public concernant le projet de décret modifiant des dispositions du code de la route relatives aux mesures en cas de risque grave ou de non-conformité et au contrôle technique périodique et le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes**

\*\*\*\*

**La consultation s'est déroulée du 09 juillet 2025 au 31 juillet 2025. Elle a porté sur :**

- le projet de décret modifiant des dispositions du code de la route relatives aux mesures en cas de risque grave ou de non-conformité et au contrôle technique périodique,
- le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.

**Le projet de décret** a principalement pour objet de faire le lien entre les campagnes de rappel des véhicules, dont les dysfonctionnements ont des conséquences graves sur la sécurité routière ou l'environnement, et le contrôle technique périodique afin de faciliter l'efficacité des opérations de rappel, sans se substituer aux obligations d'information et d'actions des constructeurs en la matière. Les campagnes de rappel effectuées ces dernières années liées à des airbags défectueux ont en effet notamment mis en exergue la difficulté pour les constructeurs de joindre les propriétaires des véhicules, et le levier que pourrait constituer le contrôle technique pour contribuer à rendre ces campagnes plus efficaces.

Ainsi, le projet de décret prévoit, pour les campagnes de rappel de véhicules compromettant gravement la sécurité routière ou nuisent gravement à l'environnement ou à la santé publique, que les constructeurs transmettent les données des véhicules concernés à l'autorité chargée de la surveillance du marché des véhicules et des moteurs, au ministère de l'intérieur et aux installations de contrôle technique, par l'intermédiaire de l'Organisme Technique Central. Sur la base de cette transmission des données, le texte fonde la possibilité pour le contrôle technique de vérifier que les véhicules concernés par une campagne de rappel « grave » ont été effectivement rappelés et renvoie à un arrêté la définition des mesures qui peuvent être prises pour les véhicules identifiés qui n'auraient pas été soumis aux opérations de rappel.

Afin de faciliter la mise en contact des propriétaires de ces véhicules avec les constructeurs, le texte fonde le recueil des données de contact de ceux-ci lors des opérations de contrôle technique. Les constructeurs ne peuvent utiliser ces données que dans le cadre des campagnes de rappel en conformité avec le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

De plus, le projet de décret clarifie les mesures en cas de risque grave ou de non-conformité notamment les mesures que l'autorité chargée de la surveillance du marché des véhicules et des moteurs, et l'autorité de réception peuvent prendre. Il prévoit également une amende administrative en cas de non-respect des obligations de transmission et d'actualisation des données des véhicules par les constructeurs.

Par ailleurs, le texte prévoit la publicité des prix des contrôles techniques des véhicules de catégorie L et renforce les modalités de la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs en prévoyant la possibilité d'imposer une amende administrative à hauteur d'un montant maximum de 1500 euros et en précisant les pouvoirs des agents en charge de leur surveillance.

**Le projet d'arrêté** définit les mesures d'application du projet de décret ci-dessus, dont les plus importantes concernent :

- Le déclenchement du système faisant le lien entre les campagnes de rappel et le contrôle technique décrit ci-dessus : les constructeurs de véhicules compromettant gravement la sécurité routière ou nuisant gravement à l'environnement ou à la santé publique notifient au ministre chargé des transports et à l'organisme technique central, la date à laquelle ils transmettent les données relatives à ces véhicules à l'autorité chargée de la surveillance du marché des véhicules et des moteurs, au ministère de l'intérieur et aux installations de contrôle ainsi que les justificatifs relatifs à leur appréciation de la gravité du rappel, et le volume des véhicules concernés par le rappel. Parmi ces véhicules, les constructeurs identifient, le cas échéant, ceux représentant un danger grave direct et immédiat pour l'intégrité physique des usagers ou pour l'environnement. Ce régime déclaratif est encadré dans la mesure où le ministre chargé des transports peut modifier l'appréciation faite par chaque constructeur et en cas de carence d'un constructeur le mettre en demeure de transmettre les données des véhicules concernés ;
- Sur la base de ces données, les opérations de contrôle technique mettent en contre-visite les véhicules, que les constructeurs ont indiqués comme représentant un danger grave direct et immédiat pour l'intégrité physique des usagers ou pour l'environnement et pour lesquels ils ont enclenché une mesure de « stop drive ». Le niveau de la défaillance proposé est une défaillance critique avec une validité limitée au jour du contrôle technique conformément à la défaillance 0.7.1. a. 3. de l'annexe I ;
- Les données de contact des propriétaires des véhicules recueillies lors des opérations de contrôle technique sont définies et les missions de l'Organisme Technique Central sont modifiées afin de lui permettre de procéder à ce recueil ;
- Les principes posés dans le projet de décret, portant sur la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs, sont précisés : délai d'au moins une minute entre la validation des opérations de contrôle d'un véhicule et la remise du véhicule, procédure de sanction administrative avec, en cas de grief à l'encontre du contrôleur limité à la présence d'une condamnation sur le bulletin n°2 de son casier judiciaire, la tenue d'une réunion contradictoire à la demande du contrôleur.

**Cette consultation a recueilli 47 observations du public. La présente synthèse expose les observations et propositions du public avant d'indiquer celles dont il a été tenu compte.**

\*\*\*\*

## **1. Nombre total d'observations**

Cette consultation publique a recueilli 47 observations parmi lesquelles figurent 3 observations n'ayant pas de lien avec les dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatifs soumises à consultation du public.

Après déduction des 3 observations précitées, 44 observations ont été analysées dans la synthèse ci-dessous. Le total du nombre d'observations analysées ci-après est supérieur à 44 car certaines observations portent sur plusieurs sujets et sont, par conséquent, prises en compte plusieurs fois.

## **2. Synthèse des observations**

Les observations portant sur l'ensemble des dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatifs sont au nombre de 27. Une majorité d'observations est favorable au dispositif faisant le lien entre campagne de rappel et contrôle technique.

### **2.1 Observations favorables aux dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatif : (16 retours)**

Les observations s'exprimant en faveur des dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatif font valoir les arguments suivants :

- elles mettent en avant le rôle du contrôle technique pour alerter les usagers sur les risques qu'ils encourent si leurs véhicules sont concernés par des campagnes de rappel « graves » et pour obtenir que ceux-ci amènent leurs véhicules faire les réparations nécessaires,
- elles justifient le niveau de gravité de la défaillance critique associée aux véhicules en Stop-Drive par les risques immédiats d'atteinte à la vie des usagers,
- elles soulignent le fait qu'inclure les campagnes de rappel « graves » dans le champ du contrôle technique contribuera à faire de celui-ci, un acteur majeur de la sécurité routière.

### **2.2 Observations défavorables aux dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatif : (11 retours)**

Les observations s'exprimant en défaveur des dispositions des projets de décret et d'arrêté modificatif invoquent les arguments suivants :

- elles font valoir que jouer un rôle dans les campagnes de rappel ne rentrent pas dans les missions du contrôle technique et elles insistent sur l'indépendance entre le contrôle technique et le secteur de la réparation automobile du fait qu'elles associent les rappels de véhicules à une activité de réparation,
- elles alertent sur les risques de conflits des contrôleurs et des centres de contrôle technique avec les usagers en raison de la mise en contre-visite des véhicules placés en Stop-Drive lors du contrôle technique,

- elles évoquent les risques de hausse des prix pour les consommateurs en raison de l'allongement du temps de contrôle dû notamment au recueil des données personnelles des usagers lors des opérations de contrôle technique.

En conclusion, 60 % des observations expriment un avis favorable sur le dispositif faisant le lien entre campagne de rappel et contrôle technique.

### **2.3 Observations portant sur des dispositions spécifiques des projets de décret et d'arrêté modificatif : (16 observations)**

Le nombre total des observations portant sur des dispositions spécifiques des projets de décret et d'arrêté modificatif prises en considération dans l'analyse ci-après est supérieur à 14 car parmi ces observations, certaines portent sur plusieurs dispositions et figurent dans plusieurs des paragraphes ci-dessous.

#### **2.3.1 Observations portant sur la mise en contre-visite des véhicules en Stop-Drive : (8 observations)**

Dans le cadre des projets de décret et d'arrêté modificatifs, il est prévu que les véhicules placés en Stop-Drive par les constructeurs seront mis en contre-visite lors de leur passage au contrôle technique et que le niveau de la défaillance proposé soit une défaillance critique avec une validité limitée au jour du contrôle technique.

De l'analyse des contributions sur la mise en contre-visite des véhicules en Stop-Drive, il ressort que certaines observations :

- estiment justifiées la mise en place d'une défaillance critique en lieu et place du commentaire actuellement en vigueur, car les véhicules mis en Stop-Drive présentent un danger et immédiat pour la vie des usagers.
- mettent en garde sur le fait que les contrôleurs devront assumer, face à l'utilisateur, la responsabilité de la défaillance critique bien qu'elle soit générée automatiquement sur la base des données transmises par les constructeurs,
- alertent sur les risques d'évitement du passage au contrôle technique des véhicules en Stop-Drive en raison de la défaillance critique limitant la validité du contrôle technique au jour du contrôle technique et préconisent d'abaisser le niveau de gravité par une défaillance majeure.

#### **2.3.2 Observations portant sur la création d'une amende administrative : (6 observations)**

Dans le cadre des projets de décret et d'arrêté modificatifs, un renforcement des modalités de la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs prévoit notamment la possibilité d'imposer une amende administrative à hauteur d'un montant maximum de 1500 euros en cas de manquement à la réglementation.

Certaines observations font valoir qu'une amende administrative viendrait s'ajouter aux sanctions administratives existantes alors que les centres et les contrôleurs font déjà l'objet d'une étroite surveillance dans le cadre de leur activité,

D'autres observations soulignent que le renforcement du régime des sanctions va de pair avec l'élargissement des missions du contrôle technique et qu'il aura un effet dissuasif sur d'éventuels comportements frauduleux.

### **2.3.3 Observations portant sur la mise en place du délai d'une minute (4 observations)**

Dans le cadre des projets de décret et d'arrêté modificatifs, il est prévu la mise en place d'un délai d'au moins une minute entre la validation des opérations de contrôle d'un véhicule et la remise du véhicule.

L'analyse des observations recueillies a mis l'accent sur les conséquences de la mise en place d'un délai d'une minute sur la durée du contrôle et par conséquent sur la rentabilité des centres de contrôle.

### **2.3.4 Observations portant sur la publicité des prix (4 observations)**

Dans le cadre du projet de décret, le texte prévoit la publicité des prix des contrôles techniques des véhicules de catégorie L.

Certaines observations présentent l'obligation de publicité des prix pour les contrôles techniques des véhicules de catégorie L comme une nouvelle contrainte pour les centres de contrôle.

### **2.3.5 Observations portant sur le recueil des données personnelles (5 observations)**

Dans le cadre des projets de décret et d'arrêté modificatifs, il est prévu le recueil des données de contact des usagers des véhicules lors des opérations de contrôle technique.

L'analyse des observations recueillies a permis d'identifier les points d'attention suivants :

- elles alertent sur le fait que les retours du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) ne sont pas fiables et la difficulté pour les centres et les contrôleurs d'y pallier.
- elles soulèvent le fait de la non prise en compte des refus des usagers lors du recueil de leurs données personnelles.

### **2.4 Observations en lien avec l'objet de la présente consultation publique : (1 observation)**

Dans le cadre de cette synthèse, une observation présente une demande de clarification sans exprimer d'avis. Cette observation souligne la difficulté pour le contrôleur de savoir si l'airbag a bien été remplacé lorsque l'utilisateur indique que le véhicule a été pris en charge sans justificatif du garage ou du concessionnaire.

## **3. Prise en compte des observations du public :**

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, les observations dont il a été tenu compte sont présentées ci-dessous avec les réponses qui leur sont apportées.

### **3.1 Objectifs du dispositif**

Le dispositif ne concerne pas toutes les campagnes de rappel mais seulement celles qui sont qualifiées de « graves » car elles portent sur des véhicules compromettant gravement la sécurité routière ou nuisant gravement à l'environnement ou à la santé publique.

Le dispositif fait le lien entre « campagne de rappel » et « contrôle technique » car ceux-ci partagent un objectif commun correspondant à la préservation de la sécurité des usagers des voies publiques, tout en conservant le rôle de chacun des intervenants :

- Les constructeurs gardent la responsabilité de mener à bien les opérations de rappel avec notamment les obligations d'information des usagers et de réparation des véhicules
  
- Le contrôle technique ne fait aucune opération de démontage pour vérifier la réparation des véhicules concernés. Les informations transmises par des constructeurs aux centres indiquent au contrôleur si le véhicule présenté est concerné par une campagne de rappel « grave » et déclenchent le dispositif suivant :
  - Si le véhicule a un statut « stop drive donné par son constructeur, le véhicule sera mis en contre-visite avec un niveau de défaillance critique,
  - Si le véhicule n'a pas un statut « stop drive » mais est néanmoins concerné par la campagne de rappel : un commentaire sur le procès-verbal de contrôle technique invite l'utilisateur à amener ce véhicule chez le garagiste / concessionnaire pour que les réparations soient faites.

### **3.2 Responsabilité des contrôleurs**

Certaines observations mettent en avant le transfert de responsabilité du constructeur ayant placé les véhicules en Stop-Drive vers le contrôleur technique.

Réponse : comme décrit ci-dessus, la défaillance sera automatiquement portée sur le procès-verbal de contrôle technique sur la base des informations transmises par les constructeurs. La défaillance critique étant automatique, aucune responsabilité ne peut être imputée au contrôleur technique.

Afin que la défaillance critique ne soit pas appliquée à tort, le dispositif met en place une actualisation régulière et automatique des données transmises par les constructeurs pour écarter les véhicules ayant été réparés.

Dès lors, le contrôleur n'aura pas à vérifier que l'airbag a été remplacé car tout le processus est basé sur la transmission de données des véhicules mais non pas sur une vérification physique de la réparation par le contrôleur.

### **3.2 Niveau de gravité de la défaillance**

Certaines observations préconisent d'abaisser le niveau de gravité de la défaillance de critique à majeure afin notamment d'éviter les conflits entre contrôleurs et usagers.

Réponse : Les véhicules en « stop drive » présentent un risque direct et immédiat pour la vie et plus largement pour l'intégrité physique des usagers du véhicule : la durée de validité du contrôle technique est donc en lien avec ce niveau de gravité.

### **3.3 : Séparation entre contrôle technique et réparation automobile :**

Certaines observations s'inquiètent du risque de remise en cause de l'obligation d'indépendance entre activité de contrôle technique et activité de réparation automobile.

Réponse : Le dispositif mis en place ne remet pas en cause l'obligation d'indépendance entre l'activité de contrôle technique et l'activité de réparation automobile car le contrôleur ne fait aucune opération de réparation.

### **3.4 Durée du contrôle**

Certaines observations soulèvent le risque d'un allongement du contrôle et par conséquent une hausse du prix de ce dernier du fait du recueil des données de contact des usagers lors des opérations de contre-visite et du délai d'une minute entre la validation des opérations du contrôle technique et la remise du véhicule.

Réponse : Le recueil des données de contact est fondamental dans la bonne mise en place du dispositif afin de faciliter la mise en contact des propriétaires de ces véhicules avec les constructeurs.

Une fois les opérations de contrôle technique achevées, le contrôleur doit apposer le timbre sur le certificat d'immatriculation et informer l'utilisateur des résultats du contrôle technique (obligations de conseil). Le délai d'une minute est couvert de facto par la durée de ces opérations.

### **3.5 Sanctions administratives**

Certaines observations évoquent le durcissement des sanctions administratives à l'encontre des centres et des contrôleurs du fait de la création d'une amende administrative.

Réponse : La création d'une amende administrative d'un montant maximal de 1500 euros vient renforcer les modalités de la surveillance des centres de contrôle technique et des contrôleurs. Cette amende administrative n'a pas vocation à être systématique mais vient en complément des sanctions administratives prises en cas de manquement grave aux obligations réglementaires s'appliquant aux centres et aux contrôleurs.

### **3.6 La publicité des prix des véhicules de catégorie L**

L'obligation de publicité des prix aux contrôles techniques des véhicules de catégorie L a été mentionnée comme une nouvelle contrainte pour les centres.

Réponse : La disposition étendant l'obligation de publicité des prix au contrôle technique des véhicules de catégorie L ne crée pas de contrainte supplémentaire car l'essentiel des centres de contrôle pour les véhicules de catégorie L sont également des centres de contrôle pour les véhicules légers déjà soumis à cette obligation de publicité. Il s'agit donc d'une harmonisation des obligations en matière de publicité des prix entre les deux catégories de contrôle technique qui permettra de renforcer la transparence des prix du contrôle technique au bénéfice du consommateur et de l'utilisateur.