

J. 183/11-04

annule et remplace la fiche J. 183/04-96

LE CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Pour améliorer l'état du parc automobile français et ainsi éviter des accidents de la route dus au mauvais état des véhicules, les pouvoirs publics ont instauré un contrôle technique périodique obligatoire depuis 1992. Il est organisé par les articles L. 323-1 et R. 323-1 et suivants du code de la route, et par l'arrêté du 18 juin 1991 modifié.

Le code de la route édicte que « tout propriétaire de véhicule n'est autorisé à le mettre ou le maintenir en circulation qu'après un contrôle technique ayant vérifié qu'il est en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien ». Ce contrôle est effectué à l'initiative du propriétaire, dans les délais prescrits et à ses frais (art. R. 323-1 al. 1 et 2 code route).

La présente fiche pratique ne traite ni de la procédure prévue pour les véhicules gravement endommagés (procédure "VGE", art. L. 327-4 et L. 327-5 code route), ni de la procédure prévue pour les véhicules économiquement irréparables (procédure "VEI", art. L. 327-1 à L. 327-3 code route). Les véhicules relevant de ces procédures font l'objet d'un contrôle par un expert automobile et non par un centre de contrôle agréé.*

LES VÉHICULES CONCERNÉS

Les dispositions relatives au contrôle technique sont applicables aux voitures particulières et aux camionnettes, mais ni aux motos, ni aux cyclomoteurs.

Le contrôle technique n'est pas obligatoire pour les véhicules de collection, les véhicules de l'armée, les véhicules immatri-

culés dans les séries diplomatiques ou assimilées (art. R. 323-3 code route).

Les taxis, les véhicules d'auto-école et les véhicules de remise sont soumis à un régime particulier (art. R. 323-6 III code route).

* Pour plus d'informations à ce sujet, vous pouvez consulter la fiche pratique J. 70 "Assurance automobile : les accidents matériels", publiée dans le n° 1317 d'INC Hebdo et téléchargeable à l'adresse <www.inc60.fr/infos-pratiques.htm>.

LE CONTRÔLE DES VÉHICULES

Premier contrôle technique

Le premier contrôle technique doit avoir lieu dans les six mois qui précèdent le quatrième anniversaire de la première mise en circulation du véhicule.

Par exemple, si votre automobile a été mise en circulation pour la première fois le 1^{er} juillet 2001, vous devrez passer le contrôle technique entre le 1^{er} janvier 2005 et le 30 juin 2005.

Visites suivantes : un contrôle périodique tous les deux ans

Une fois passé le premier contrôle, le contrôle technique doit être réalisé périodiquement tous les deux ans à compter du dernier contrôle réalisé.

Vente d'un véhicule d'occasion de plus de 4 ans

Pour vendre un véhicule de plus de 4 ans, le vendeur doit, au préalable, faire effectuer un contrôle technique. Cette exigence est respectée lorsque le contrôle technique a été effectué au cours des six mois qui précèdent la date de demande d'établissement de la nouvelle carte grise (art. R. 323-6, 3^o code route). Inutile, donc, de refaire un contrôle spécifique

lors de la vente d'un véhicule si le contrôle périodique a eu lieu moins de six mois avant celle-ci.

Le vendeur doit transmettre à l'acquéreur le procès-verbal du contrôle initial avec celui de la contre-visite éventuelle.

L'absence de remise de ce document peut justifier la résolution (c'est-à-dire l'annulation) de la vente pour manquement à l'obligation de délivrance (TI Mulhouse, 20 octobre 1998; *Jurisp. auto.* 1998, p. 579).

Cette obligation de contrôle technique ne concerne pas les transferts de propriété suivants¹ :

- véhicule pris en location d'achat ou en location longue durée qui devient, à l'expiration du contrat, la propriété du locataire mentionné sur la carte grise;
- véhicule donnant lieu à la délivrance d'une nouvelle carte grise à la suite d'un changement d'état matrimonial (décès ou divorce);
- véhicule immatriculé au nom d'un héritier à la suite d'une succession;
- véhicule réimmatriculé à la suite d'une fusion de société ou d'une création de nouvelle société.

En revanche, en cas de changement de locataire dans les cas de location de longue durée ou avec option d'achat, le contrôle est obligatoire.

LES CENTRES DE CONTRÔLE

Le contrôle technique doit être effectué par un contrôleur agréé par l'État, exerçant ses fonctions dans un centre rattaché ou non à un réseau de contrôle (art. R. 323-7 code route). Les fonctions de contrôleur doivent être indépendantes de

toute autre activité exercée dans la réparation ou le commerce automobile. Ceci a pour but d'éviter que le contrôleur ne prescrive des réparations qui ne seraient pas vraiment nécessaires.

LE PROCÈS-VERBAL

Le contrôleur dresse un procès-verbal à l'issue de la visite, qui décrit les contrôles effectués, les défauts constatés et ceux qui nécessitent une contre-visite. Ce procès-verbal est établi sur un document qui doit répondre à certaines caractéristiques (taille, graphisme, informations...)². Il doit mention-

ner : la date du contrôle, l'identité du contrôleur, les caractéristiques du véhicule (marque, modèle, immatriculation, kilométrage...), l'identité du propriétaire.

Un exemplaire de ce procès-verbal est remis au propriétaire du véhicule.

LES MODALITÉS DU CONTRÔLE

Le contrôle technique porte sur 125 points qui sont vérifiés sans démontage du moteur.

Les défauts touchant le système de freinage, les pneus, les dispositifs d'éclairage, la pollution, la suspension et les essieux, la direction et les roues, certains éléments de la carrosserie (fuite de réservoir, ouverture de portes impossible...) et certains équipements de sécurité (retroviseurs, avertisseur...) sont jugés importants pour la sécurité et doivent être impérativement réparés.

Une nouvelle visite technique – appelée contre-visite – doit alors être organisée pour vérifier que les défauts constatés ont été réparés.

Certains défauts ne nécessitent pas de passer une contre-visite, mais cela ne dispense pas pour autant le propriétaire d'y remédier. L'article 1 de l'arrêté du 18 juin 1991 rappelle d'ailleurs que « les visites techniques n'exonèrent pas le propriétaire de l'obligation de maintenir son véhicule en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien conformément

¹ Article 3 de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié.

² Annexe II de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié.

aux dispositions du code de la route et des textes pris pour son application»³.

La contre-visite

La contre-visite doit avoir lieu dans un délai maximal de deux mois après la visite initiale⁴. Elle ne portera que sur les défauts constatés lors de la première visite.

Si le véhicule présente encore les mêmes défauts, il devra repasser une deuxième contre-visite, toujours dans les mêmes délais.

Passé ces délais, ou si le véhicule présente toujours le même défaut, une nouvelle visite complète est obligatoire.

Si le véhicule était non roulant, il doit subir une nouvelle visite dès que les réparations nécessaires ont été effectuées, sans qu'un délai quelconque soit imposé.

LES EFFETS DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Si le contrôle technique ne décèle pas de défauts nécessitant une réparation et une contre-visite, le contrôleur délivre un récépissé et appose une vignette sur le pare-brise. Cette dernière indique le mois et l'année du prochain contrôle technique.

Le contrôleur appose également sur la carte grise un timbre portant la lettre A.

Si une contre-visite est nécessaire, les défauts constatés doivent être réparés et le véhicule doit repasser une contre-visite. Le contrôleur appose sur la carte grise un timbre portant la lettre S.

Si le véhicule est non roulant, une nouvelle visite est nécessaire : le contrôleur appose sur la carte grise un timbre portant la lettre R.

SANCTIONS

Le défaut de contrôle technique ou le défaut de contre-visite entraînent une amende prévue pour les contraventions de quatrième classe, soit 135 € (art. R. 323-1 code route).

Le véhicule peut être immobilisé par les forces de l'ordre avec obligation de le présenter à un centre de contrôle technique dans la semaine qui suit l'immobilisation.

La carte grise est retirée au conducteur. Une fiche de circulation provisoire, valable sept jours, lui est alors remise par les autorités en attendant que le contrôle technique soit effectué

(art. R. 325-6 code route). La carte grise est restituée au vu du procès-verbal de contrôle technique.

En cas de non-présentation aux contrôles techniques obligatoires ou si les réparations prescrites ne sont pas exécutées, la mise en fourrière peut être ordonnée (art. R. 323-1 dernier al. code route).

C'est le propriétaire du véhicule qui supportera la sanction pénale, et non l'utilisateur ; car l'obligation de contrôle technique pèse sur le propriétaire.

LE CONTRÔLE DE POLLUTION

Les véhicules doivent être en conformité avec la réglementation sur les émissions polluantes.

Pour les véhicules à moteur essence

• Teneur en monoxyde de carbone (CO)

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} octobre 1972 sont dispensés de ce contrôle.

Pour les véhicules immatriculés pour la première fois entre le 1^{er} octobre 1972 et le 30 septembre 1986, le taux de monoxyde de carbone (CO) au ralenti doit être inférieur à 4,5 %.

Pour les véhicules immatriculés depuis le 1^{er} octobre 1986, ce taux doit être inférieur à 3,5 %.

Pour les véhicules équipés de pot catalytique, la teneur en CO ne peut excéder la valeur spécifiée par le constructeur ou, à défaut, les valeurs suivantes :

- 0,5 % au ralenti et 0,3 % au ralenti accéléré pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} juillet 2002 ;
- 0,3 % au ralenti et 0,2 % au ralenti accéléré pour les véhicules immatriculés depuis le 1^{er} juillet 2002.

Pour les véhicules à moteur diesel

• Valeur du lambda (proportion d'O₂ dans le mélange air-essence)

À défaut de spécifications particulières du constructeur, la valeur du lambda ne doit pas être inférieure à 0,97 ni supérieure à 1,03 pour les voitures à pot catalytique mises en circulation à compter du 1^{er} janvier 1994.

Les autres véhicules ne sont pas soumis à ce contrôle.

• Opacité des fumées d'échappement

L'opacité des fumées en accélération libre, mesurée par leur coefficient d'absorption, ne doit pas excéder la valeur spécifiée par le constructeur ou, à défaut :

- 2,5 m⁻¹ pour les moteurs diesel atmosphériques ;
- 3,0 m⁻¹ pour les moteurs diesel turbocompressés ;
- 1,5 m⁻¹ pour tous les véhicules immatriculés à partir du 1^{er} juillet 2008.

Les véhicules mis pour la première fois en circulation avant le 1^{er} janvier 1980 sont dispensés de ce contrôle.

³ Article 1 de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié.

⁴ Article 7 de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié.

RESPONSABILITÉ DES CENTRES DE CONTRÔLE

Le contrôle n'a pas été correctement effectué

Un défaut apparent faisant partie des points à vérifier n'a pas été détecté

La responsabilité des centres de contrôle peut être mise en cause lorsqu'un défaut qui aurait dû être détecté ne l'a pas été.

Le centre est non seulement responsable à l'égard du propriétaire du véhicule, mais aussi à l'égard de l'acquéreur lorsque le bilan de contrôle technique est utilisé pour une vente.

Ainsi, l'état d'oxydation du châssis d'un véhicule âgé de 17 ans ne peut échapper au contrôleur à l'issue du simple contrôle visuel préconisé par la norme Afnor. Un centre a donc failli à son obligation contractuelle à l'égard du vendeur qui n'aurait pas pu vendre son véhicule si lui-même et les acheteurs avaient eu connaissance de son état véritable. Ledit centre a également été condamné à verser des dommages et intérêts aux acheteurs de ce véhicule (CA Lyon, 1^{re} ch., 11 avril 1991; *Jurisp. auto.* 1992, p. 429).

De même, un contrôleur qui préconise une remise en état dès que possible (et non immédiatement) du frein de stationnement et un réglage du train avant, sans insister sur l'urgence et la nécessité de faire ces travaux, ne remplit pas sa mission correctement. Il engage donc sa responsabilité à l'égard de l'acquéreur de ce véhicule (TI Clermont-Ferrand, 25 mars 1987; *RGAT* 1988, p. 119).

Le centre de contrôle pourrait éventuellement être poursuivi pour complicité de tromperie à l'égard de l'acheteur (Cass. crim., 13 janvier 2004, pourvoi n° 03-82285).

Un défaut apparent ne faisant pas partie des points à contrôler n'a pas été signalé

Le contrôleur technique est tenu de contrôler les points limitativement énumérés par l'annexe 1 de l'arrêté du 18 juin 1991 modifié. Son contrôle doit s'effectuer dans ce cadre et ne doit pas en principe aller au-delà.

Toutefois, une jurisprudence est allée plus loin en estimant que des dommages apparents attestant que le véhicule avait été accidenté et mal réparé, même s'ils ne font pas partie des points à contrôler, ne peuvent échapper à l'attention du contrôleur technique en sa qualité de professionnel. Les juges ont estimé que le contrôleur ne peut ignorer l'usage qui est fait de son bilan obligatoire pour procéder à une vente, et qu'il commet une faute en ne mentionnant pas de tels dommages (CA Toulouse, 2^e ch., 13 septembre 2000; *D.* 2001, p. 2328, note J. Huet). Attention, cette décision reste isolée et ne peut être généralisée.

Un défaut non apparent n'a pas été détecté

En revanche, il faut souligner que la responsabilité du contrôleur s'arrête aux défauts apparents. Un procès-verbal de contrôle n'implique pas que le véhicule est en parfait état et ne comporte aucun défaut. Le contrôle technique s'effectue par constatation visuelle et sans démontage. Par conséquent, le centre de contrôle n'a pas – dans ce cadre – à vérifier, par exemple, la défaillance de l'embrayage et le défaut de fonctionnement du moteur (CA Douai, 8^e ch., 15 septembre 1994; *Jurisp. auto.* 1995, p. 525).

Le véhicule est endommagé pendant le contrôle

Des incidents se sont déjà produits avec des véhicules à moteur diesel.

Le contrôle pollution des véhicules diesel consiste à vérifier l'opacité des fumées et, de ce fait, exige que le moteur tourne très rapidement.

Certains véhicules ne résistent pas à cette opération, notamment lorsqu'ils n'ont pas été correctement entretenus (mauvais état de la courroie de distribution, niveau d'huile anormal, système de refroidissement défaillant...).

Le propriétaire d'un véhicule diesel a donc tout intérêt à faire procéder à une révision avant le contrôle technique.

Le centre de contrôle technique est dépositaire du véhicule qui lui est confié. Il est présumé responsable des dommages subis par le véhicule qui lui a été confié, sauf s'il établit que les dommages ne sont pas dus à sa faute ou s'il invoque un cas de force majeure.

Pour déterminer la responsabilité du contrôleur, les juges apprécieront au cas par cas l'état du véhicule avant son passage au contrôle technique.

Ainsi les juges ont estimé que le centre de contrôle technique n'était pas responsable de la casse d'un moteur pendant le contrôle pollution dans la mesure où le moteur présentait une usure anormale et un problème de lubrification en relation avec son usure générale. Le contrôle a été fait dans le respect de la norme prévue, aucune faute ne peut être retenue à l'encontre du contrôleur (TC Nîmes, 16 juillet 1997; *Jurisp. auto.* 1997, p. 579).

En revanche, les juges ont estimé que le contrôleur, en sa qualité de professionnel, ne pouvait ignorer que le contrôle pollution soumettait le moteur à des contraintes très fortes, susceptibles de détériorer des pièces fragilisées par une usure normale.

Le contrôleur doit procéder à des vérifications préalables et se renseigner sur l'état général du véhicule. En l'espèce, l'expertise a révélé que le véhicule était correctement entretenu et que c'est bien le contrôle pollution qui était à l'origine de l'emballement du moteur et de sa détérioration. Le centre de contrôle technique a commis une faute et est responsable de la détérioration du moteur (CA Poitiers, 1^{re} ch., 9 juillet 2003; *Jurisp. auto.* 2003, p. 648).

Conservez les factures prouvant que le véhicule a toujours été bien entretenu, elles peuvent vous servir en cas de problème.

Quoi qu'il en soit, le contrôleur technique a la possibilité de refuser d'effectuer le contrôle pollution lorsque le véhicule présente certains défauts comme un niveau d'huile trop bas ou trop élevé, un pot d'échappement en mauvais état...

Françoise Hébert-Wimart

Adresse utile : <www.utac.com>.