

Contrôle technique renforcé : le Ministère met les points sur les "i"

dimanche, 01 avril 2018

A l'occasion du tout premier Symposium ANEA, organisé le 30 mars dernier à Paris, Cathy Bieth, cheffe du département animation du contrôle technique déconcentré au Ministère de l'écologie, a mis quelques points sur beaucoup de "i", à propos des différentes phases du renforcement du contrôle technique, dont la première entre en vigueur le 20 mai prochain.



Cathy Bieth, cheffe du département animation du contrôle technique déconcentré au Ministère de l'écologie, lors du Symposium ANEA 2018.

Le renforcement du contrôle technique a fait couler des hectolitres d'encre depuis plusieurs mois. Qu'il s'agisse de l'élargissement du nombre de points de contrôle et de l'augmentation du nombre de défaillances critiques, en vigueur à partir du 20 mai prochain. Qu'il s'agisse du renforcement des contrôles d'opacité, prévu pour le 1^{er} janvier 2019. Ou qu'il s'agisse du fameux [contrôle 5 gaz](#) (CO, CO₂, HC, NO_x et O₂), qui devrait finalement débarquer en 2022.

Démêler le vrai du faux dans le nouveau contrôle technique

Beaucoup de choses, vraies et fausses, ont été écrites, ce que déplore le département animation du contrôle technique déconcentré au Ministère de l'écologie. Cheffe de ce bureau depuis 2010, Cathy Bieth, était présente lors du premier Symposium ANEA, le 30 mars dernier à Paris. Elle y effectuait une

présentation qui clarifiait certains sujets mal compris par la filière des services de l'auto et les consommateurs.

Elle faisait également taire quelques idées reçues. A commencer par la sévérité dénoncée des nouveaux points de contrôle, effectifs au mois de mai 2018 : *«133 points de contrôle au lieu de 123, ça n'est pas beaucoup plus sévère ; en revanche [les 3 niveaux de défaillance](#) sont vraiment nouveaux»*. Et les conséquences des défaillances critiques pour le client –au nombre de 129– ont été, selon elles, mal interprétées.

L'impact des défaillances critiques «limité»

«Le procès-verbal de contrôle technique délivré à un véhicule faisant l'objet d'une défaillance technique comportera pour date de validité le jour-même, rappelle-t-elle. Mais cela ne veut pas dire que le véhicule sera immobilisé car les centres de contrôle n'en ont pas le pouvoir. Le propriétaire aura toujours deux mois pour remettre son véhicule en état et passer une contre-visite... mais il circulera en défaut de contrôle technique valide d'ici là. C'est à lui de juger ce qui vaut mieux : amener vite sa voiture au garage ou pas. » Sous peine de voir effectivement son véhicule immobilisé, mais par les forces de l'ordre s'il se fait arrêter. En résumé, le contrôle technique renforcé à partir du 20 mai prochain vise à responsabiliser l'automobiliste.

Autre idée reçue que Cathy Bieth entend combattre, et qu'elle a combattue d'ailleurs à l'occasion de ce Symposium ANEA : l'explosion du nombre de contre-visites. *«Les défaillances critiques concerneront majoritairement des cas très particuliers»*, affirme-t-elle, en s'appuyant sur le taux de défaillances critiques déjà constatées dans le cadre du contrôle technique poids lourds. *«Dans le cas du PL, le taux de défaillances critiques constaté ne représente qu'environ 2%, loin des 40% évoqués [par certains acteurs du CT comme le président de Sécuritest, [Laurent Palmier](#)] ; il faut cesser de voir le CT comme une punition. Il s'agit plutôt d'un moyen d'information sur la sécurité du véhicule.»*

Raison pour laquelle le PV de contrôle technique va changer également, puisqu'à partir du 20 mai, *«y seront renseignés les valeurs limites des mesures à respecter»*, démarche pédagogique en direction des automobilistes.

2019 : rétrofiter ou remplacer les anciens opacimètres ?

En 2019, l'étape suivante du renforcement du contrôle technique sera dédiée au contrôle d'opacité des véhicules diesel. Selon la norme NFR 10-025 de 2016, un nouveau cycle de mesure entrera en vigueur, avec prise en compte du régime moteur et de la valeur d'homologation. Les opacimètres devront assurer une capacité à mesurer des niveaux d'opacité faibles et à détecter un nombre significativement plus important de véhicules non conformes. Quant aux contrôleurs, ils devront s'approprier la méthode nécessaire.

Mais la question qui taraude les centres de CT est la suivante : quid de leurs actuels opacimètres ? *«Ils devront soit remplacer leurs vieux matériels s'ils sont très anciens ou les adapter»*, explique Cathy Bieth. *«Le choix va sûrement être porté sur un renouvellement car la mise à niveau des opacimètres âgés de dix ans peut coûter jusqu'à 3 500 euros, rétorque Laurent Palmier (Sécuritest). Dans tous les cas cela coûtera plus cher que prévu aux centres.»*

Et il ne s'agit pas là du principal investissement qui devrait attendre les centres de CT d'ici 2022. Car les objectifs de l'article 65 de la «*Loi sur la Transition énergétique pour la croissance verte*» ont prévu le renforcement du contrôle des émissions de polluants atmosphériques émanant de l'échappement des véhicules légers, essence comme diesel. Soient les 5 gaz (CO, CO₂, HC, NO_x et O₂) et l'opacité des fumées.

Mesure dynamique incontournable pour le contrôle des NO_x ?

Cathy Bieth est également revenue sur cette mesure, dont l'entrée en vigueur a été repoussée en 2022. La [phase d'expérimentation](#) lancée en 2016 avec les réseaux de CT, les fabricants de matériels et de logiciels et l'UTAC-OTC a duré 8 mois, mobilisé 17 centres et permis de tester 22 équipements. 12 des 17 centres ne disposaient que d'un équipement et 5 de deux. Les mesures de 15 718 véhicules ont été retenues «*car il y a eu parfois des surprises avec les équipements testés ou avec les contrôleurs*», souligne Cathy Bieth. Le propre de toute phase de test, en somme.

Parmi les fabricants de matériel, seul Actia proposait un banc de charge. Et ce pourrait bien être la solution choisie par les pouvoirs publics. Un choix coûteux et encombrant, [comme nous l'avons déjà souligné](#) en analysant les conséquences financières pour les centres.

Reste que pour le ministère, «*le couplage d'un banc de charge et d'un analyseur de gaz, avec mesure des NO et NO₂ est la méthode qui a permis de mieux caractériser les NO_x*», insiste Cathy Bieth. En l'occurrence, une analyse en mode dynamique, avec phases d'accélération et de roulages stabilisés sur un banc à rouleaux (1 essieu ou 2 essieux). «*La conclusion du Ministère est que seules les mesures en phase de roulage s'avèrent pertinentes pour caractériser les NO_x émis*», selon Cathy Bieth.

L'analyseur de gaz couplé à l'opacimètre disqualifié ?

En revanche, le couple analyseur de gaz-opacimètre n'aurait pas donné les résultats escomptés. Le Ministère juge les méthodes proposées incompatibles avec certains véhicules, relève un manque de cohérence des résultats, l'impossibilité d'établir des valeurs limite et d'établir une discrimination des NO_x.

En 2018, par conséquent, un cycle spécifique pour l'évaluation en charge des émissions d'oxyde d'azote des véhicules soumis au CT va être étudié par l'UTAC-OTC et le Ministère. Cycle, protocole d'essais et seuils seront également fixés. Dans cette optique, des bancs 4x4 et 4x2 seront testés indifféremment, même si «*le Ministère est conscient des contraintes d'investissement et d'espace que cela peut représenter pour les centres*», reconnaît Cathy Bieth.

Mais est-ce bien compatible avec les réalités du terrain ? A suivre donc...