

ORGANISME TECHNIQUE CENTRAL

UTAC/OTC ~ Autodrome de LINAS-MONTLHERY ~ BP 212 ~ 91311 MONTLHERY CEDEX

CONTRÔLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES AUTOMOBILES

RAPPORT D'ACTIVITE

BILAN DE 10 ANS DE CONTROLE TECHNIQUE

1992-2001



JANVIER 2002

02-03

SOMMAIRE

RAPPORT D'ACTIVITE	1
RESUME	2
1 LES DATES CLES DU CONTROLE TECHNIQUE	4
2 CARACTERISTIQUES DE L'ACTIVITE	6
2.1 CENTRES DE CONTROLE TECHNIQUE	6
2.1.1 Evolution du nombre de centres agréés	6
2.1.2 Répartition en pourcentage des centres agréés	7
2.2 VOLUME D'ACTIVITE	8
2.2.1 Nombre de visites totales	8
2.2.2 Nombre de visites complémentaires	8
2.2.3 Répartition en pourcentage des visites initiales par catégorie de véhicule	9
2.2.4 Répartition en pourcentage des visites initiales par âge de véhicule	9
2.2.5 Répartition mensuelle des visites initiales par mois sur l'année	10
2.2.6 Répartition des visites initiales en pourcentage par organisme agréé	11
2.2.7 Nombre moyen de visites totales par centre spécialisé et par an	11
3 ETAT DU PARC AUTOMOBILE NATIONAL	12
3.1 TAUX DE PRESCRIPTION DE CONTRE-VISITES	12
3.1.1 Evolution du taux de prescription de contre-visites	12
3.1.2 Taux de prescription de contre-visites par département pour les véhicules particuliers	13
3.2 RESULTATS PAR FONCTION	15
3.2.1 Présentation des résultats	15
3.2.2 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-1996	16
3.2.3 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-2001	19
3.2.4 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1997-2001	22
3.3 NOMBRE DE DEFAUTS CONSTATES SUR L'ENSEMBLE DES ALTERATIONS	25
3.3.1 Pourcentage cumulé de visites initiales en fonction du nombre de défauts	25
3.3.2 Pourcentage de visites initiales sans défaut selon l'année de contrôle	26

"Toute reproduction partielle ou totale de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'UTAC / OTC."

RESUME

Le **1^{er} janvier 1992** marque l'entrée en vigueur en France de la généralisation du contrôle technique obligatoire pour tous les véhicules légers de moins de 3,5 tonnes.

A cette date, toutes les voitures particulières de 5 ans et plus et tous les véhicules utilitaires légers de 4 ans et plus devaient faire l'objet d'une visite technique.

La durée de validité du contrôle était alors égale à 3 ans pour les voitures particulières et à 2 ans pour les véhicules utilitaires légers. En cas de transaction, la dernière visite technique du véhicule devait toutefois dater de moins de 6 mois.

La mise en place du dispositif s'est effectuée sur 3 ans, de 1992 à 1994, pour atteindre un régime de croisière au **1^{er} janvier 1995**.

Au **1^{er} janvier 1995**, l'âge des voitures particulières concernées par le contrôle technique a été avancé de **5 ans à 4 ans** et, au **1^{er} janvier 1996**, la périodicité de ce contrôle ramenée de **3 ans à 2 ans**.

Depuis le **1^{er} janvier 1992**, le nombre de centres de contrôle techniques agréés n'a cessé de croître pour atteindre un effectif de **4 863 centres au 31 décembre 2001**. Alors que le nombre de centres auxiliaires est en constante diminution depuis 1994, on observe une progression importante du nombre de centres spécialisés qui représentent avec 4 312 centres, 88,7 % des centres au 31 décembre 2001. Ils représentaient 82 % des centres en 1992.

Au **31 décembre 2001**, les 4 312 centres spécialisés se répartissent en 4 096 centres rattachés à l'un des réseaux agréés AUTOSUR, AUTOVISION, CECOMUT, DEKRA, SECURITEST et VERITAS, et 216 centres non rattachés à un réseau.

Depuis le **1^{er} janvier 1992**, près de **127 millions de visites techniques**, dont près de **108 millions de visites initiales**, ont été réalisées dans les centres de contrôle technique agréés.

En **1992**, le contrôle technique périodique comportait **96 altérations** élémentaires regroupées en **52 points** représentant **11 fonctions** principales du véhicule. Sur la base de l'expérience acquise au cours des 5 premières années, le **1^{er} janvier 1997**, la nomenclature du contrôle technique était modifiée pour décrire plus finement l'état des véhicules contrôlés et améliorer la lisibilité des rapports de contrôle ; le contrôle technique périodique comportait désormais **584 altérations** élémentaires regroupées en **133 points** représentant **10 fonctions** principales du véhicule. Cette évolution était réalisée sans modification de la sévérité du contrôle.

Le nombre des altérations soumises à contre-visite a progressivement augmenté entre 1992 et 2001. Il est passé de **7 altérations** relatives à la seule fonction freinage en **1992** à **226 altérations** touchant la plupart des fonctions du véhicule en **2001**.

Pendant cette période, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est passé de **25,9 % en 1992** à **20,30 % en 2001**. Cette réduction de 20 % du nombre de véhicules non conformes marque une amélioration très sensible du parc contrôlé.

Pour les véhicules utilitaires légers, le taux de prescription de contre-visites est passé de **26,2 % en 1992** à **24,31 % en 2001**. Cette réduction, beaucoup moins importante que celle observée pour les voitures particulières, traduit toutefois, compte tenu de l'évolution du nombre d'altérations soumises à contre-visite depuis 1992, une amélioration réelle du parc contrôlé.

La diminution du taux de non-conformité est observée, pour les altérations soumises à contre-visite, sur toutes les fonctions du véhicule.

La nomenclature des altérations mise en place au **1^{er} janvier 1997** est beaucoup plus fine que la nomenclature originale, et présente un regroupement des altérations selon des fonctions en grande partie différentes de celles prévues en 1992. En conséquence, le **calcul du taux de non-conformité par fonction**, présenté dans le présent bilan, est réalisé pour chacune des fonctions des deux nomenclatures, sur la base **des seules altérations soumises à contre-visite, au 31.12.1996 pour la nomenclature originale couvrant la période 1992-1996, et au 31.12.2001 pour la nomenclature actuelle, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1997**.

Pour les fonctions "Freinage", "Direction", "Eclairage, Signalisation" et "Equipements", présentes dans la nomenclature du contrôle technique de 1992 à 2001,

- le taux de non-conformité de la fonction **"Freinage"** a été divisé par presque **3** pour les voitures particulières et par **2** pour les véhicules utilitaires légers.
- le taux de non-conformité de la fonction **"Direction"** a été divisé par **11** pour les voitures particulières et par **8** pour les véhicules utilitaires légers.
- le taux de non-conformité de la fonction **"Eclairage, Signalisation"** a été divisé par **8** pour les voitures particulières et par **5,5** pour les véhicules utilitaires légers.
- le taux de non-conformité de la fonction **"Equipements"** a été divisé par **14** pour les voitures particulières et pour les véhicules utilitaires légers.

Pour les fonctions spécifiques à la première période, du 1^{er} janvier 1992 au 31 décembre 1996 :

Pour les voitures particulières,

- le taux de non-conformité de la fonction **"Châssis, Eléments de Châssis"** et **"Suspension, Essieux"** a été divisé par **7** en 5 ans,
- le taux de non-conformité de la fonction **"Suspension, Essieux"** a été divisé par **6** entre 1992 et 1996,
- le taux de non-conformité des fonctions **"Roues, Pneumatiques"** et **"Carrosserie"** a été divisé par **6** entre 1992 et 1996, pour atteindre respectivement 5,52 % et 1,02 % en 1996,
- Le taux de non-conformité de la fonction **"Divers"** a été divisé par **3** entre 1992 et 1996 pour atteindre 9,03 % en 1996.

Pour les véhicules utilitaires légers, les diminutions de taux de contre-visites sont pour ces fonctions entre **15 et 20 %** inférieures à celles observées pour les voitures particulières.

Pour les fonctions spécifiques à la deuxième période, du 1^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2001 :

- le taux de non-conformité de la fonction **"Identification du Véhicule"** a diminué respectivement de 50 et 100 % en 5 ans, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers,
- le taux de non-conformité de la fonction **"Visibilité"** a diminué de 30 % en 5 ans, pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, pour passer respectivement à **1,5 %** et **3,6 %** en 2001,
- le taux de non-conformité des fonctions **"Liaisons au Sol"** est resté pratiquement stable autour de 6,9 % pour les voitures particulières et de 8,55 % pour les véhicules utilitaires légers,
- le taux de non-conformité de la fonction **"Structure, Carrosserie"** passe, entre 1997 et 2001, de **0,86 à 1,03 %** pour les voitures particulières et de **2,13 à 1,97 %** pour les véhicules utilitaires légers,
- le taux de non-conformité de la fonction **"Organes Mécaniques"** a diminué de **10 %** en 5 ans, pour les voitures particulières et de **15 %** pour les véhicules utilitaires légers. Il passe respectivement à **2,6 %** et **3,2 %** en 2001,
- le taux de non-conformité de la fonction **"Pollution, Niveau Sonore"** a été divisé par 2 en 5 ans, pour atteindre respectivement **5,6 %** et **5,2 %** pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.

Globalement, le nombre de véhicules sans défaut sur l'ensemble des altérations de la nomenclature a été multiplié par **4** en 10 ans pour la classe 4 ans et par **2** pour les classes de plus de 4 ans.

1 LES DATES CLES DU CONTROLE TECHNIQUE

1^{er} janvier 1992

Entrée en vigueur du contrôle technique périodique obligatoire

La mise en place est réalisée sur 2 ans pour les véhicules utilitaires légers et sur 3 ans pour les voitures particulières.

- ***En 1992, les véhicules concernés étaient:***

*les voitures particulières de 10 ans et plus,
les véhicules utilitaires légers de 4 ans et plus mis en circulation une année paire,
les voitures particulières de plus de 5 ans et les véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois.*

le délai de validité du contrôle était de :

*3 ans pour les voitures particulières,
2 ans pour les véhicules utilitaires légers.*

- ***le délai de validité d'une contre-visite était de 2 mois.***

- ***La nomenclature du contrôle comportait 96 altérations regroupées en 52 points représentant 11 fonctions du véhicule.***

- ***7 altérations relatives au freinage étaient soumises à contre-visite.***

1^{er} janvier 1993

2^{ème} année de mise en place

- ***En 1993, les véhicules concernés étaient:***

*les voitures particulières de 7 ans à 10 ans,
les véhicules utilitaires légers de 4 ans et plus mis en circulation une année impaire,
les voitures particulières de plus de 5 ans et les véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois.*

1^{er} juillet 1993

- ***Aux 7 altérations soumises à contre-visite était ajoutée la notion de nouvelle visite complète pour les véhicules non roulants.***

1^{er} octobre 1993

- ***24 altérations relatives aux fonctions « Roues, Pneumatiques » et « Eclairage, Signalisation » passaient en contre-visite***

- ***le nombre d'altérations soumises à contre-visite passait alors de 7 à 31.***

1^{er} janvier 1994

3^{ème} année de mise en place

- ***En 1994, les véhicules concernés étaient:***

*les voitures particulières de 5 ans à 7 ans,
les véhicules utilitaires légers de 4 ans et plus dont le délai de validité du dernier contrôle est périmé,
les voitures particulières de plus de 5 ans et les véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois.*

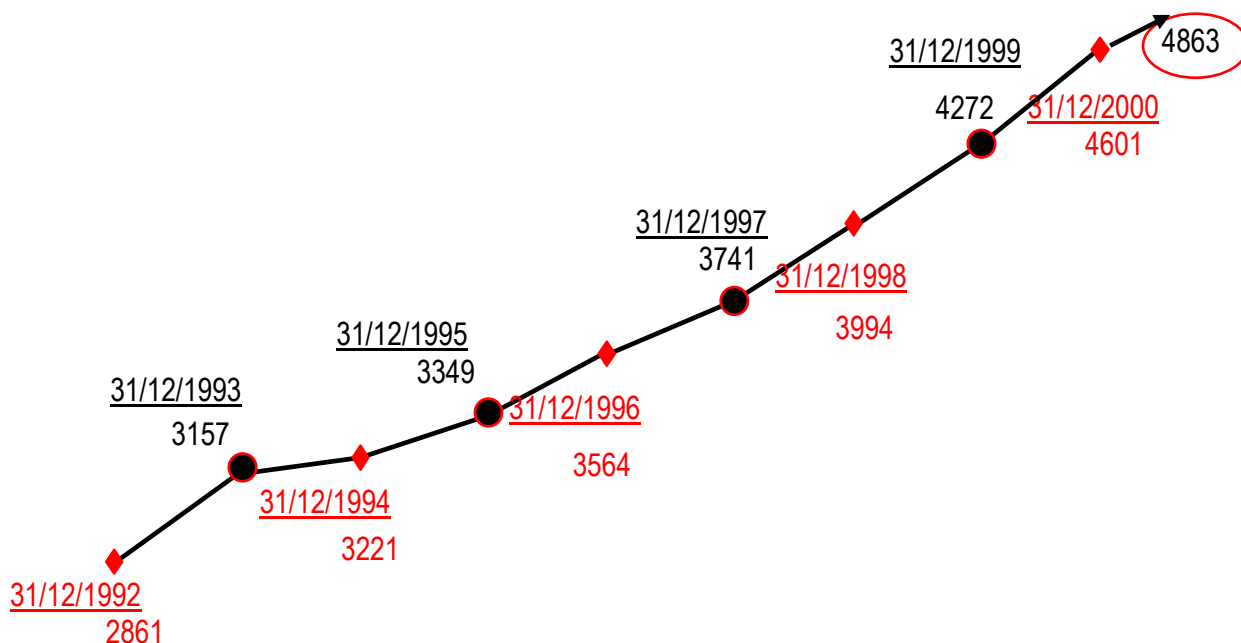
LES DATES CLES DU CONTROLE TECHNIQUE

- 1^{er} octobre 1994** - *L'altération « Teneur en CO » relative aux véhicules à allumage commandé passait en contre-visite, portant à 32 le nombre d'altérations soumises à contre-visite.*
- 1^{er} janvier 1995** - *L'âge des voitures particulières concernées par le contrôle technique était avancé de 5 à 4 ans.*
- *En 1995, les véhicules concernés étaient :*
les voitures particulières de 4 ans et plus dont le délai de validité du dernier contrôle est périmé,
les véhicules utilitaires légers de 4 ans et plus dont le délai de validité du dernier contrôle est périmé,
les voitures particulières de plus de 4 ans et les véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois.
- 1^{er} janvier 1996** *Le cycle de passage des voitures particulières concernées par le contrôle technique est réduit de 3 à 2 ans.*
- Le nombre d'altérations soumises à contre-visite passe de 32 à 55.*
- *23 altérations relatives à la pollution des véhicules à allumage par compression ainsi qu'aux fonctions « Châssis et Eléments de Châssis », « Suspension, Essieux », « Roues, Pneumatiques », Carrosserie », « Direction » et « Equipements » passent en contre-visite au 1^{er} janvier 1996.*
- 1^{er} janvier 1997** *La nomenclature du contrôle technique est modifiée pour décrire plus finement l'état des véhicules contrôlés et améliorer la lisibilité des rapports de contrôle.*
- *Le nombre d'altérations de cette nouvelle nomenclature passe de 96 à 584. Elles sont désormais regroupées en 133 points constituant 10 fonctions principales du véhicule.*
- *Le nombre d'altérations soumises à contre-visite passe de 55 à 215.*
- *Cette modification est réalisée à sévérité égale de contrôle.*
- 1^{er} octobre 1998** *Le nombre total d'altérations passait de 584 à 585.*
Le nombre d'altérations soumises à contre-visite passait de 215 à 218.
- *3 altérations relatives aux fonctions « Pollution, Niveau Sonore » et « Visibilité » passaient en contre-visite*
- 1^{er} mai 1999** *Le nombre d'altérations soumises à contre-visite passait de 218 à 219 avec la mise en contre-visite d'une altération de la fonction « Identification » .*
- 1^{er} janvier 2000** *Le nombre total d'altérations passait de 585 à 592.*
Le nombre d'altérations soumises à contre-visite passait de 219 à 226.
- *7 altérations relatives aux fonctions « Pollution, Niveau Sonore » étaient ajoutées ; 8 altérations de cette même fonction passaient en contre-visite.*
- Les véhicules utilitaires légers de plus de 4 ans devaient désormais satisfaire à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois précédant le 1^{er} anniversaire d'une visite initiale favorable.*

2 CARACTERISTIQUES DE L'ACTIVITE

2.1 CENTRES DE CONTROLE TECHNIQUE

2.1.1 Evolution du nombre de centres agréés

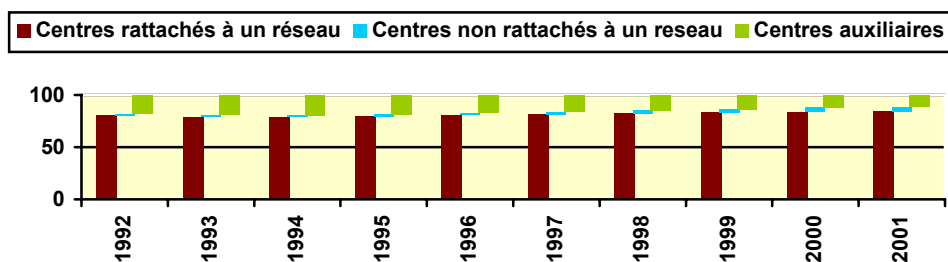


<i>Effectifs absolus</i>	<i>Centres auxiliaires</i>	<i>Centres spécialisés non rattachés à un réseau</i>	<i>Centres spécialisés rattachés à un réseau</i>	<i>Total</i>
1992	522	36	2 303	2 861
1993	604	57	2 496	3 157
1994	620	60	2 541	3 221
1995	618	67	2 664	3 349
1996	608	66	2 890	3 564
1997	595	100	3 046	3 741
1998	589	127	3 278	3 994
1999	578	146	3 548	4 272
2000	567	180	3 854	4 601
2001	551	216	4 096	4 863

Depuis 1992, le nombre de centres agréés n'a cessé de croître. Cette progression est importante en 1992 et en 1993. Elle se ralentit pour atteindre un effectif de 3564 centres en 1996.

Au cours de la période 1996-2001 on observe une reprise de cette progression qui est encore de 5,6 % en 2001.

2.1.2 Répartition en pourcentage des centres agréés

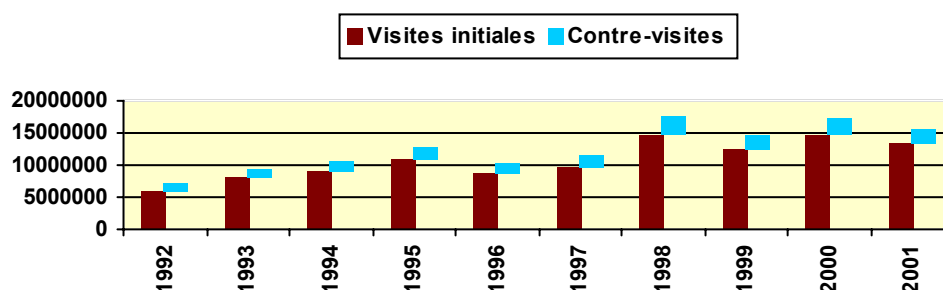


Au cours des dix années de contrôle technique, on observe :

- Une diminution du nombre de centres auxiliaires. Ils représentaient plus de 18 % des centres en 1992 , ils n'en représentent plus que 12 % en 2001,
- une augmentation du nombre de centres spécialisés rattachés à un réseau,
- une augmentation du nombre de centres spécialisés non-rattachés à un réseau, dont le pourcentage passe de moins de 1 % en 1992 à 4,5 % en 2001.

2.2 VOLUME D'ACTIVITE

2.2.1 Nombre de visites totales



<i>Effectifs absolus</i>	<i>Visites initiales</i>	<i>Contre-visites</i>	<i>Total</i>
<i>1992</i>	5 970 893	1 180 641	7 151 534
<i>1993</i>	8 214 529	1 119 991	9 334 520
<i>1994</i>	8 925 283	1 598 647	10 523 930
<i>1995</i>	10 793 941	2 029 708	12 823 649
<i>1996</i>	8 601 428	1 778 828	10 380 256
<i>1997</i>	9 742 976	1 792 149	11 535 125
<i>1998</i>	14 760 856	2 637 357	17 398 213
<i>1999</i>	12 539 334	2 261 084	14 800 418
<i>2000</i>	14 780 686	2 520 823	17 301 509
<i>2001</i>	13 377 399	2 291 935	15 669 334
<i>Total</i>	107 707 325	19 211 163	126 918 488

Le nombre de visites initiales effectuées par année augmente entre 1992 et 1995. La volumétrie de l'année 1995 est importante car on observe une anticipation à la présentation du contrôle technique en prévision de son changement de périodicité qui doit prendre effet le 01/01/96.

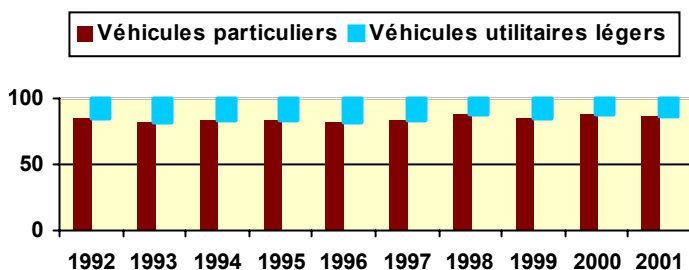
A partir de l'année 1998 on observe une forte augmentation de l'activité, conséquence de la réduction de 3 à 2 ans de la périodicité de passage des voitures intervenue en 1996.

A l'exception des années 1993 et 1996 l'effectif de contre-visites représente environ 15 % de l'effectif total.

2.2.2 Nombre de visites complémentaires

<i>Effectifs absolus</i>	<i>Visites initiales</i>	<i>Contre-visites</i>	<i>Total</i>
<i>2000</i>	447 873	2 438	450 311
<i>2001</i>	500 005	2 132	502 137
<i>Total</i>	947 878	4 570	952 448

2.2.3 Répartition en pourcentage des visites initiales par catégorie de véhicule

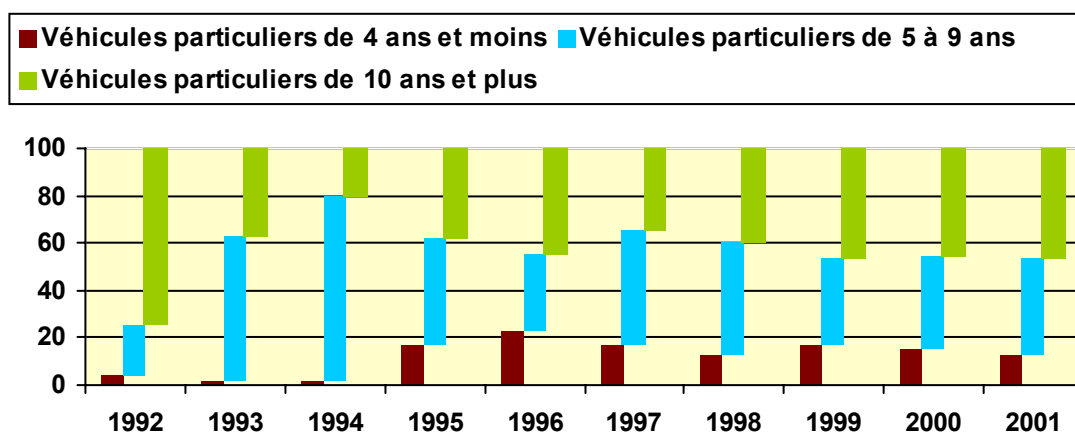


<i>Effectifs absolus</i>	<i>Véhicules particuliers</i>	<i>Véhicules utilitaires légers</i>	<i>Total</i>
1992	5 109 887	861 006	5 970 893
1993	6 746 047	1 468 482	8 214 529
1994	7 384 453	1 540 830	8 925 283
1995	8 945 019	1 848 922	10 793 941
1996	7 085 965	1 515 463	8 601 428
1997	8 049 832	1 693 144	9 742 976
1998	13 074 679	1 686 177	14 760 856
1999	10 727 832	1 811 502	12 539 334
2000	12 987 402	1 793 284	14 780 686
2001	11 591 882	1 785 517	13 377 399
Total	91 702 998	16 004 327	107 707 325

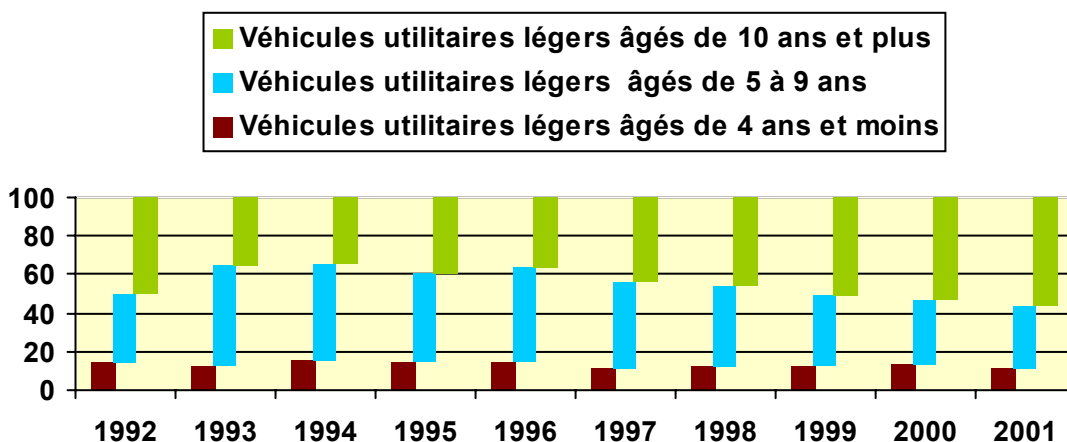
Selon les années l'effectif de véhicules utilitaires légers qui se présentent au contrôle technique varie entre 11.42 % et 17.88 % de l'effectif total.

Ces fluctuations sont aussi la conséquence du changement de calendrier du contrôle technique périodique.

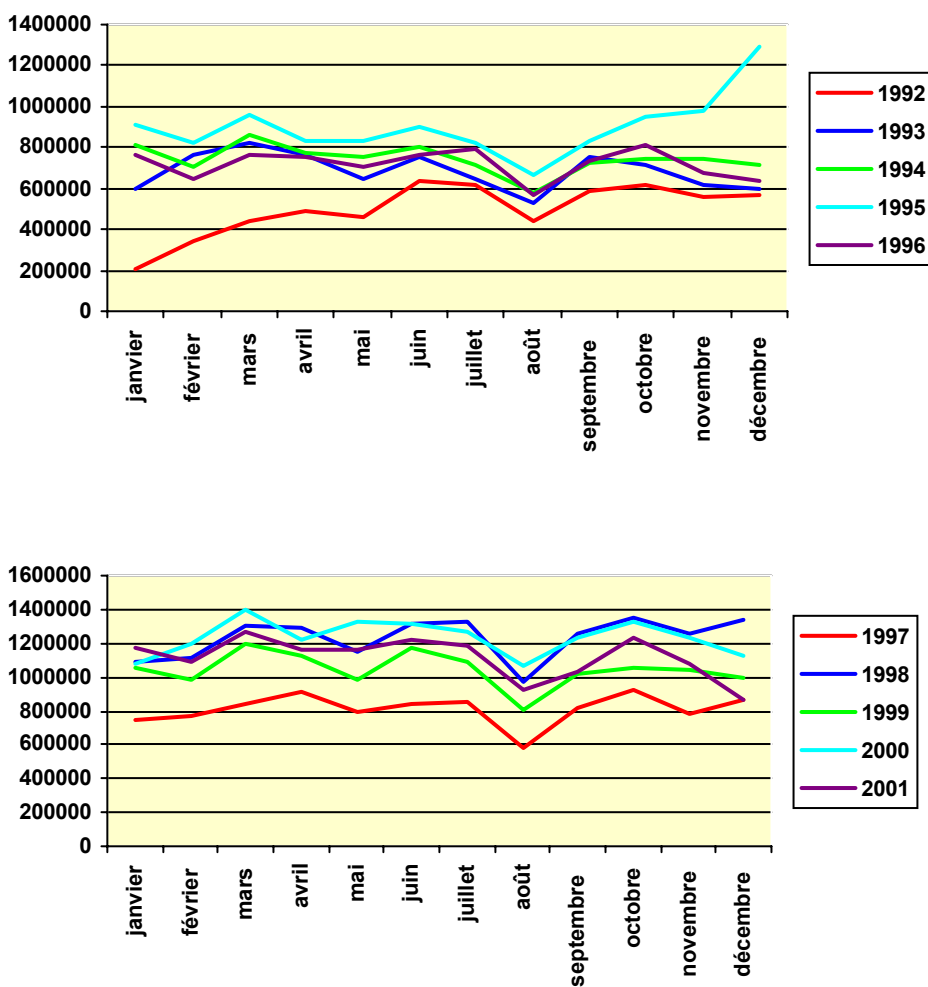
2.2.4 Répartition en pourcentage des visites initiales par âge de véhicule



La répartition par classe d'âge est fonction du calendrier de passage au contrôle technique.



2.2.5 Répartition mensuelle des visites initiales par mois sur l'année



La répartition mensuelle du nombre de visites initiales exprimée en effectifs absolus se stabilise à partir de l'année 1994.

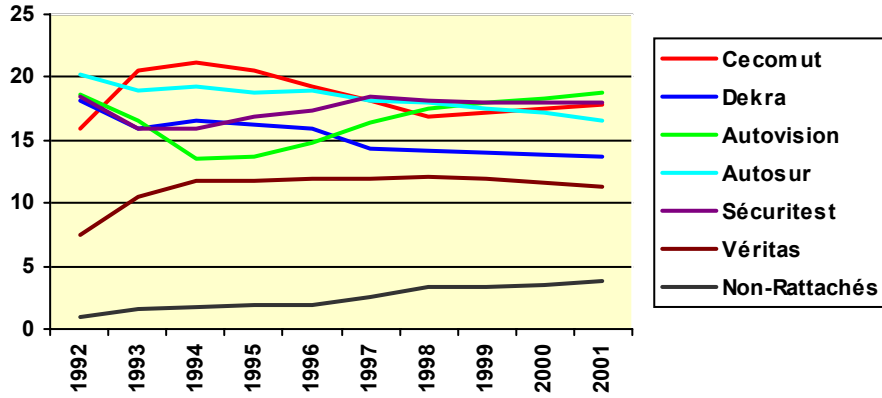
D'une manière générale, on observe que les mois de février, mai et août sont des mois de faible activité.

CARACTERISTIQUES DE L'ACTIVITE

La répartition de l'année 1995 est atypique car elle est marquée par un phénomène d'anticipation en fin d'année.

Depuis l'année 1998, la volumétrie est importante et dépasse pratiquement tous les mois le seuil du million de visites initiales.

2.2.6 Répartition des visites initiales en pourcentage par organisme agréé

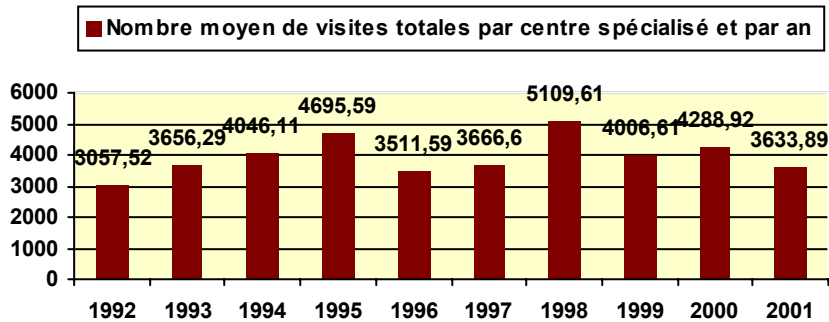


En 1992, les réseaux AUTOSUR, AUTOVISION, SECURITEST et DEKRA occupaient les 4 premières places avec des parts de marché comprises entre 18 % et 20 %.

En 2001, AUTOVISION, SECURITEST et CECOMUT représentent les 3 premières parts de marché avec respectivement 18,8 %, 18,2 % et 17 %.

La part de marché des centres non-rattachés est en augmentation constante depuis 1992 pour atteindre 4,5 % en 2001.

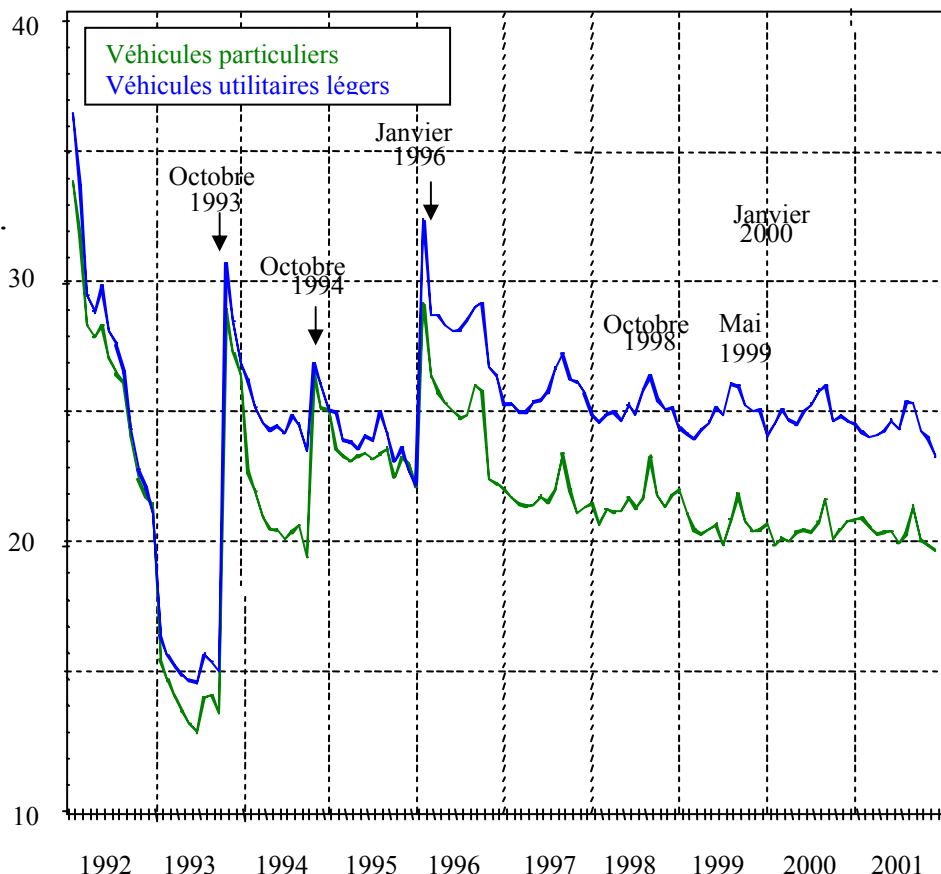
2.2.7 Nombre moyen de visites totales par centre spécialisé et par an



3 ETAT DU PARC AUTOMOBILE NATIONAL

3.1 TAUX DE PRESCRIPTION DE CONTRE-VISITES

3.1.1 Evolution du taux de prescription de contre-visites



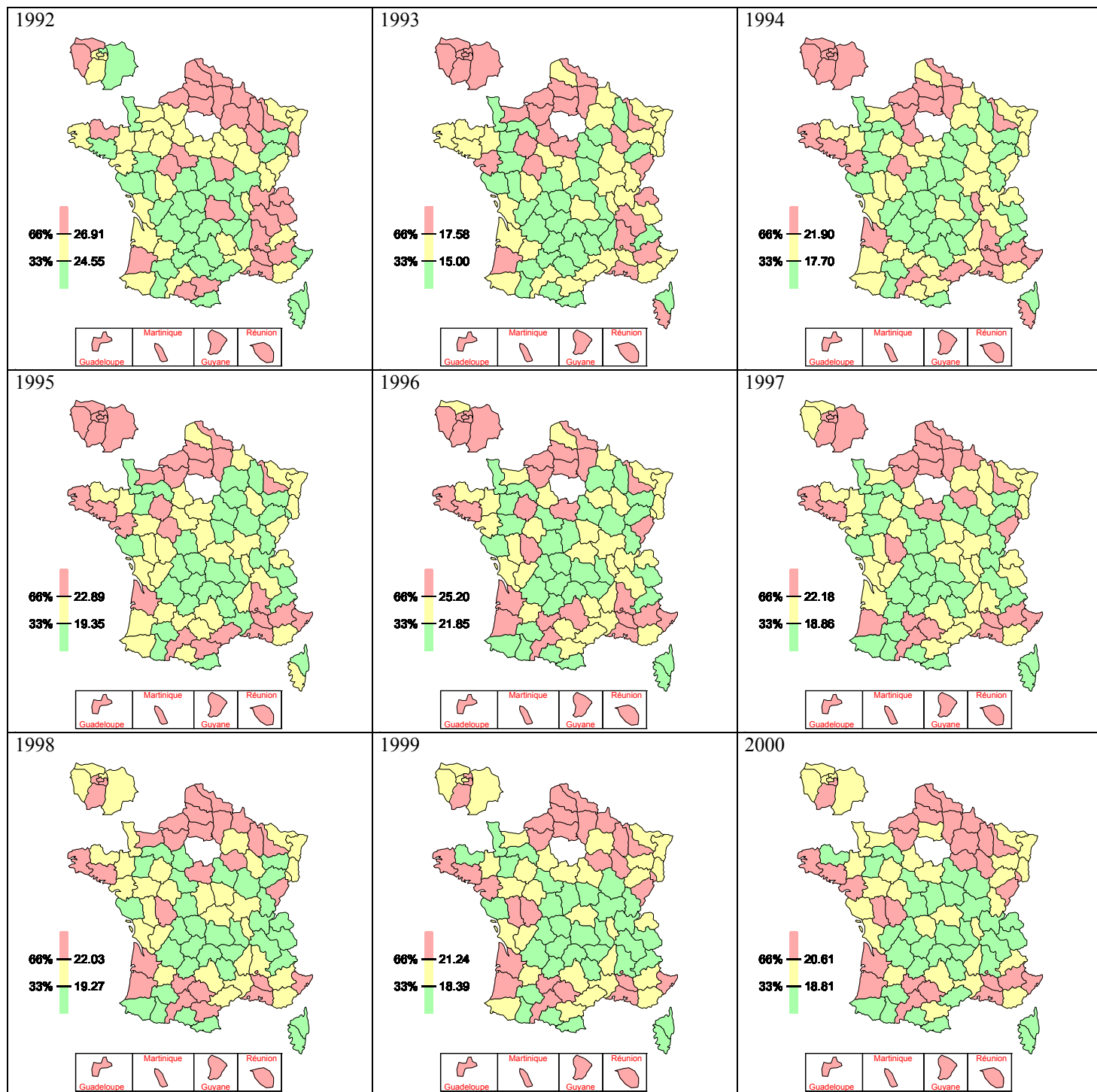
Depuis 1992, la courbe d'évolution du taux de prescription de contre-visites est une courbe décroissante rythmée par des « chocs » dus à l'introduction de nouveaux motifs de contre-visites dans la réglementation.

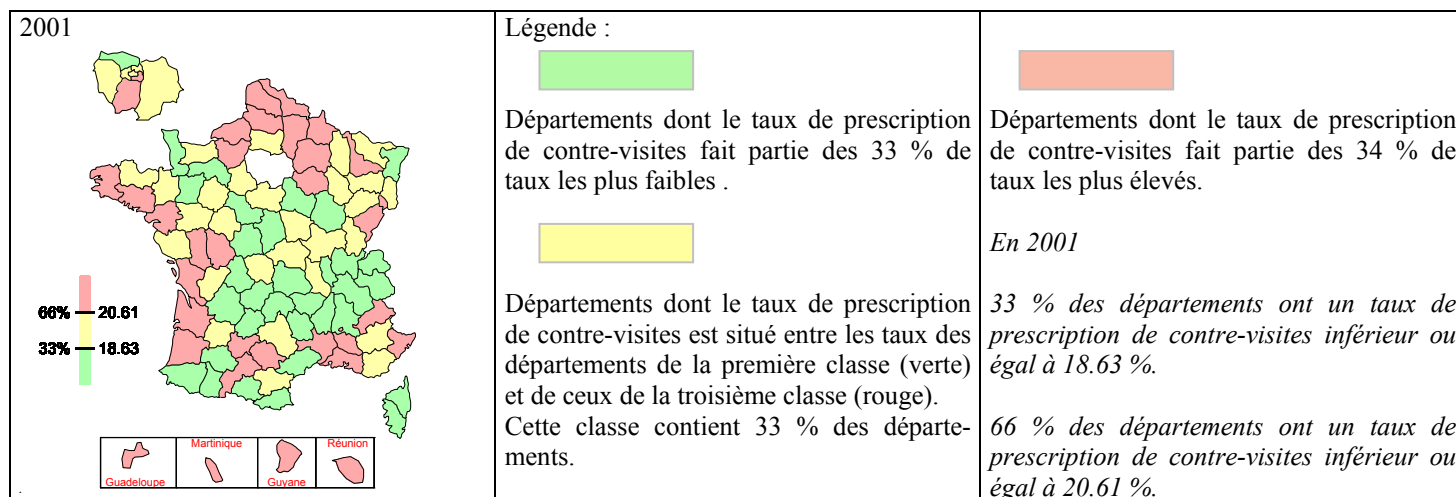
Notons cependant que les changements de réglementation d'octobre 1998, de mai 1999 et de janvier 2000 n'ont pas d'incidence sur le taux, comme d'ailleurs l'avènement d'une nouvelle nomenclature en janvier 1997.

L'écart important que l'on peut observer en 1994 entre la courbe bleue et la courbe verte s'explique par le passage en contre-visite de l'altération « Teneur en CO » pour les véhicules à allumage commandé dont la proportion est plus importante dans la population des véhicules particuliers que dans celle des véhicules utilitaires légers.

Depuis 1997, le taux de prescription de contre-visites des véhicules particuliers diminue de façon plus sensible que celui des véhicules utilitaires légers.

3.1.2 Taux de prescription de contre-visites par département pour les véhicules particuliers.





3.2 RESULTATS PAR FONCTION

3.2.1 Présentation des résultats

Les résultats sont présentés sur trois périodes :

- La période qui débute en 1992 pour se terminer en 1996 regroupe les fonctions existantes d'alors. Elles sont au nombre de sept :
 - la fonction « Immatriculation »,
 - la fonction « Châssis et Eléments de Châssis »,
 - la fonction « Suspension, Essieux »,
 - la fonction « Transmission »,
 - la fonction « Roues, Pneumatiques »,
 - la fonction « Carrosserie »,
 - la fonction « Divers ».

- La période qui s'étend de 1992 à 2001 regroupe les fonctions qui existent depuis le début du contrôle technique en 1992. Elles sont au nombre de quatre :
 - la fonction « Freinage »,
 - la fonction « Direction »,
 - la fonction « Eclairage, Signalisation,
 - la fonction « Equipements ».

- La période allant de 1997 à 2001 regroupe les fonctions apparues en 1997 au moment de l'aménagement d'une nouvelle nomenclature. Elles sont au nombre de six :
 - la fonction « Identification du Véhicule »,
 - la fonction « Visibilité »,
 - la fonction « Liaison au Sol,
 - la fonction « Structures, Carrosserie »,
 - la fonction « Organes Mécaniques »
 - la fonction « Pollution, Niveau Sonore ».

Le principe de calcul du taux de non-conformité par fonction est le suivant :

- La fonction est déclarée non-conforme pour une visite initiale si au moins une de ses altérations soumise à l'obligation de contre-visite est déclarée non conforme. Ainsi, par année de contrôle et par fonction, on obtient un effectif de visites non-conforme. Le taux de non-conformité de la fonction est le rapport de cet effectif à l'effectif de visites initiales de l'année .

- Pour calculer les différents taux de non-conformité par fonction de 1992 à 1996 on retient les altérations soumises à contre-visite en date du 31/12/96.

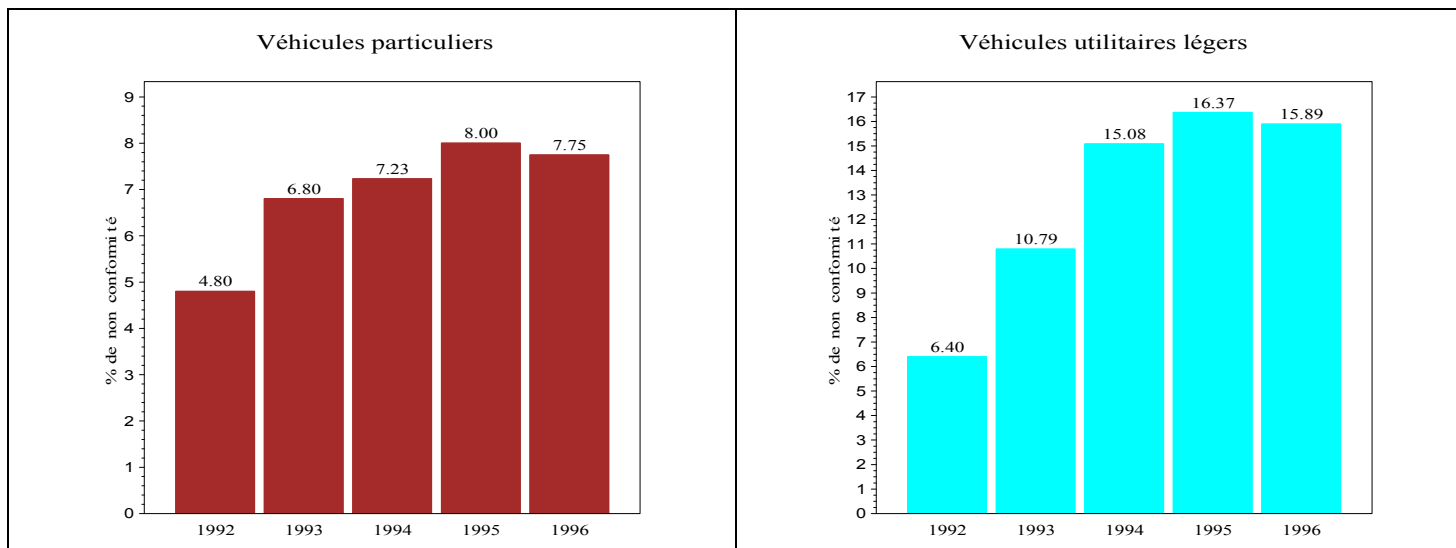
- Pour la même période les fonctions « Immatriculation » et « Transmission » ont un statut particulier puisqu'aucune de leurs altérations n'est soumise à contre-visite le 31/12/96. Pour calculer le taux de non-conformité de ces fonctions, on considère l'ensemble de leurs altérations.

- Pour calculer les différents taux de non-conformité par fonction de 1997 à 2001 on retient les altérations soumises à contre-visite en date du 31/12/2001.

Sur les graphiques la flèche indique le changement de statut de certaines altérations de la fonction par rapport à l'obligation de contre-visite.

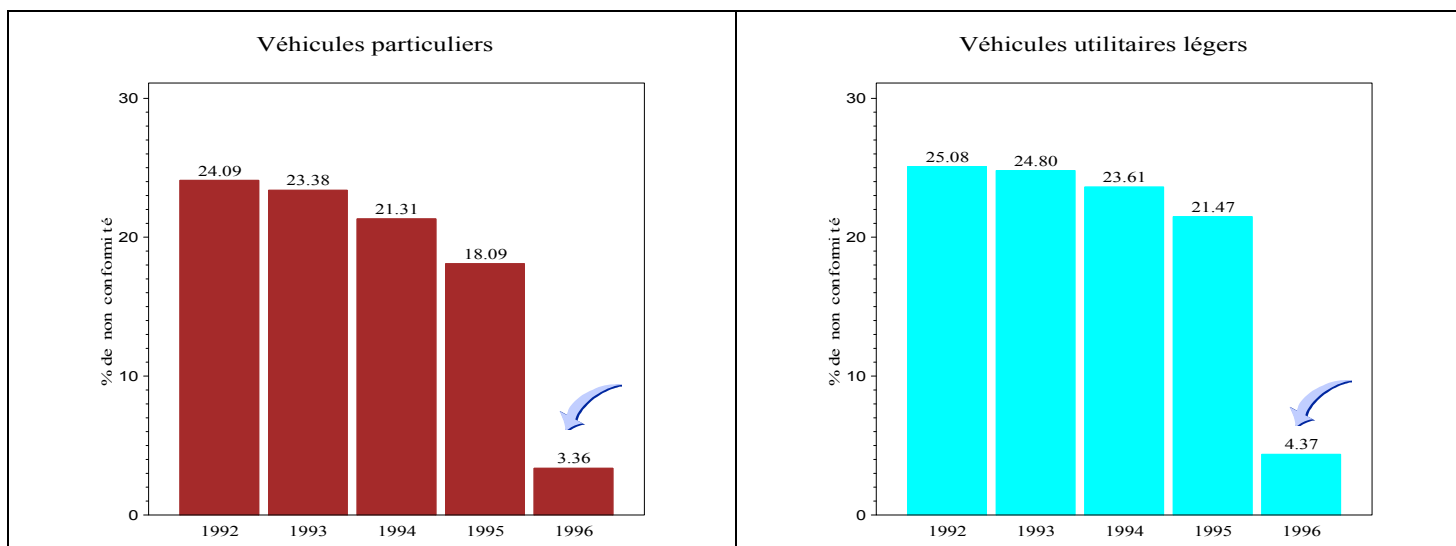
3.2.2 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-1996

3.2.2.1 Fonction « Immatriculation »



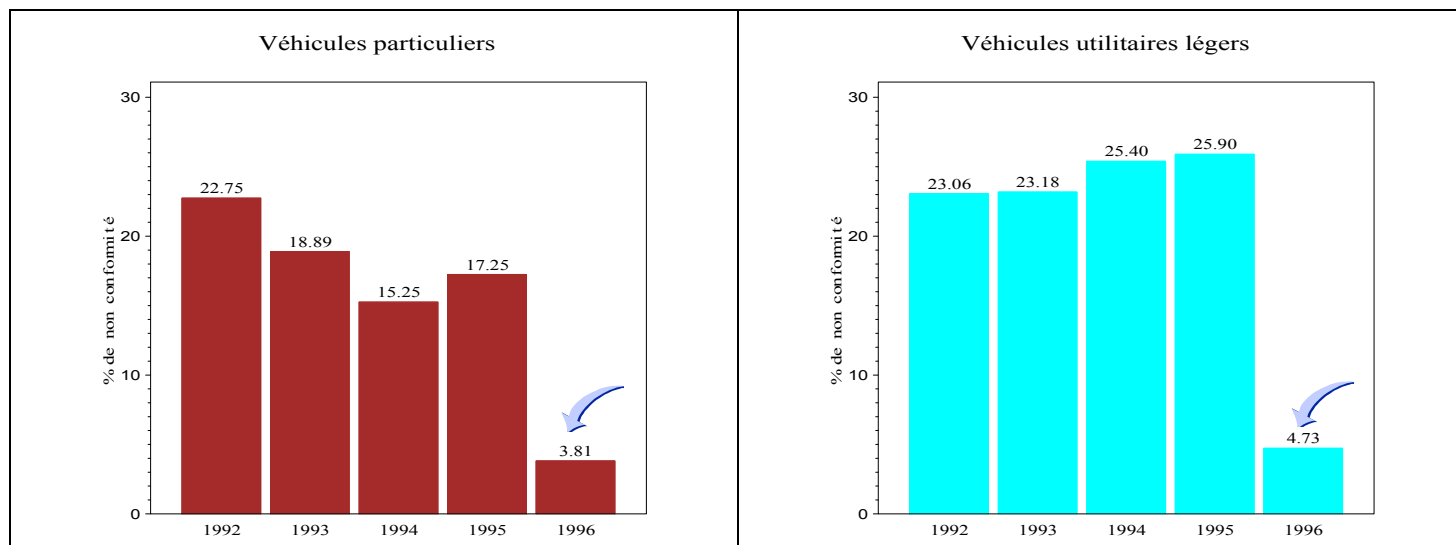
Cette fonction sans altération soumise à contre-visite s'est plutôt dégradée entre 1992 et 1995.

3.2.2.2 Fonction « Châssis-Eléments de Châssis. »



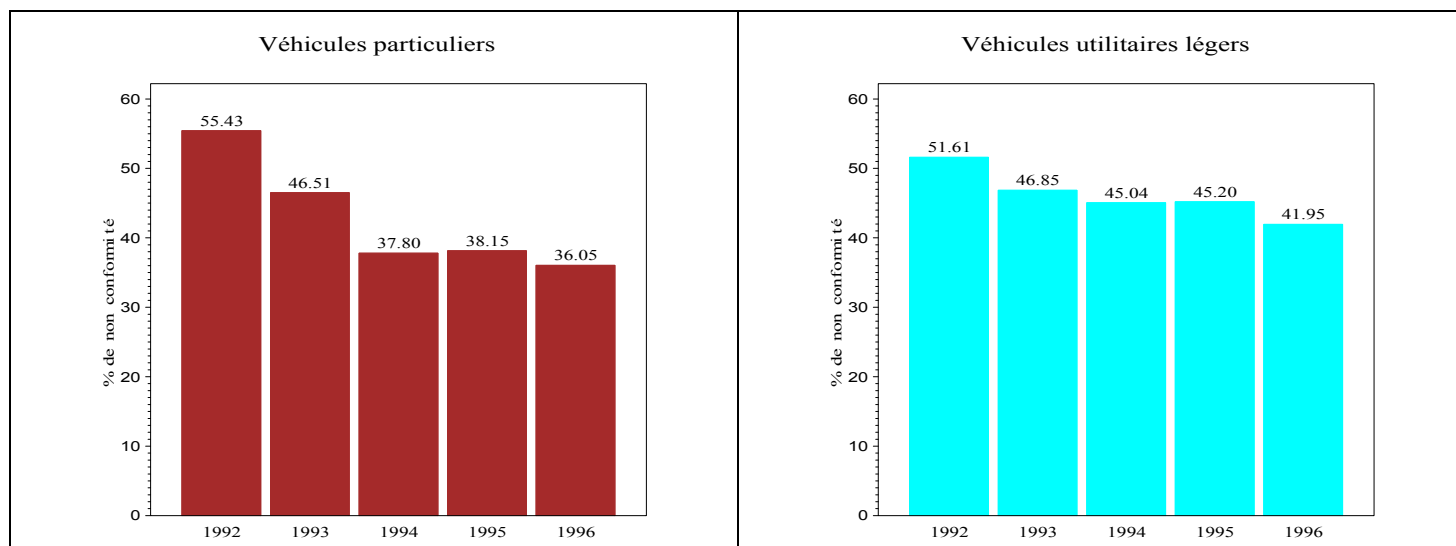
Le taux de non-conformité de cette fonction diminue progressivement depuis 1992. Cette diminution est particulièrement forte en 1996, date d'entrée en vigueur de prescription de contre-visites pour certaines de ses altérations.

3.2.2.3 Fonction « Suspension, Essieux »



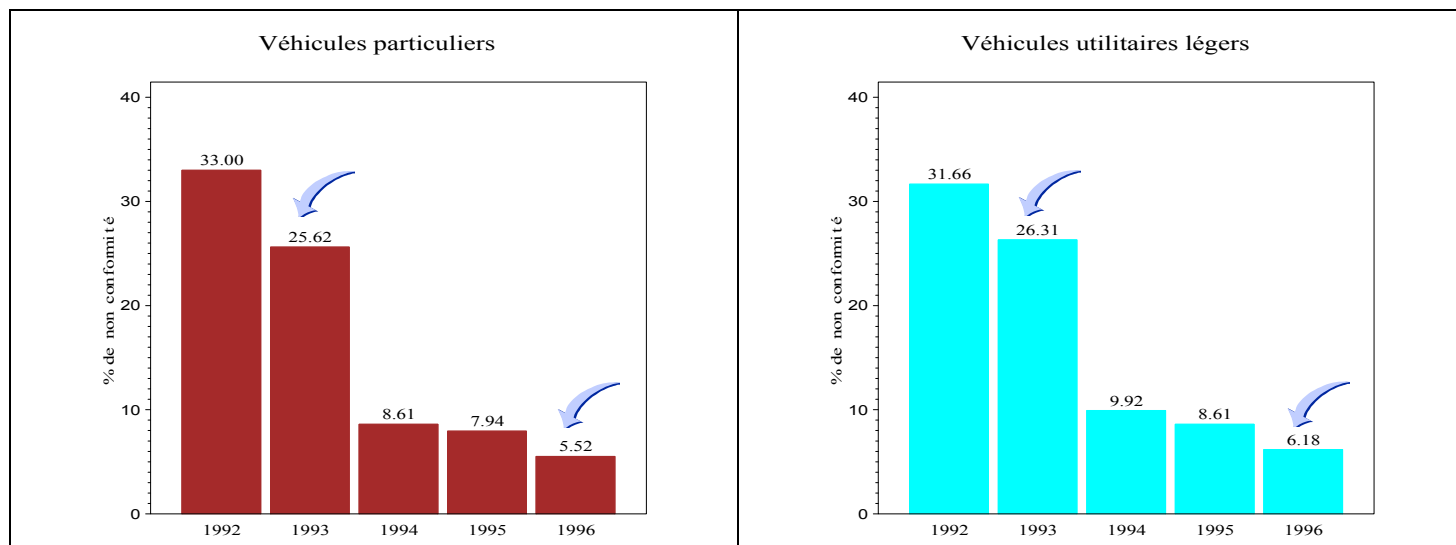
Cette fonction subit également en 1996 l'impact de l'entrée en vigueur de la mise en obligation de réparation pour certaines de ses altérations.

3.2.2.4 Fonction « Transmission »



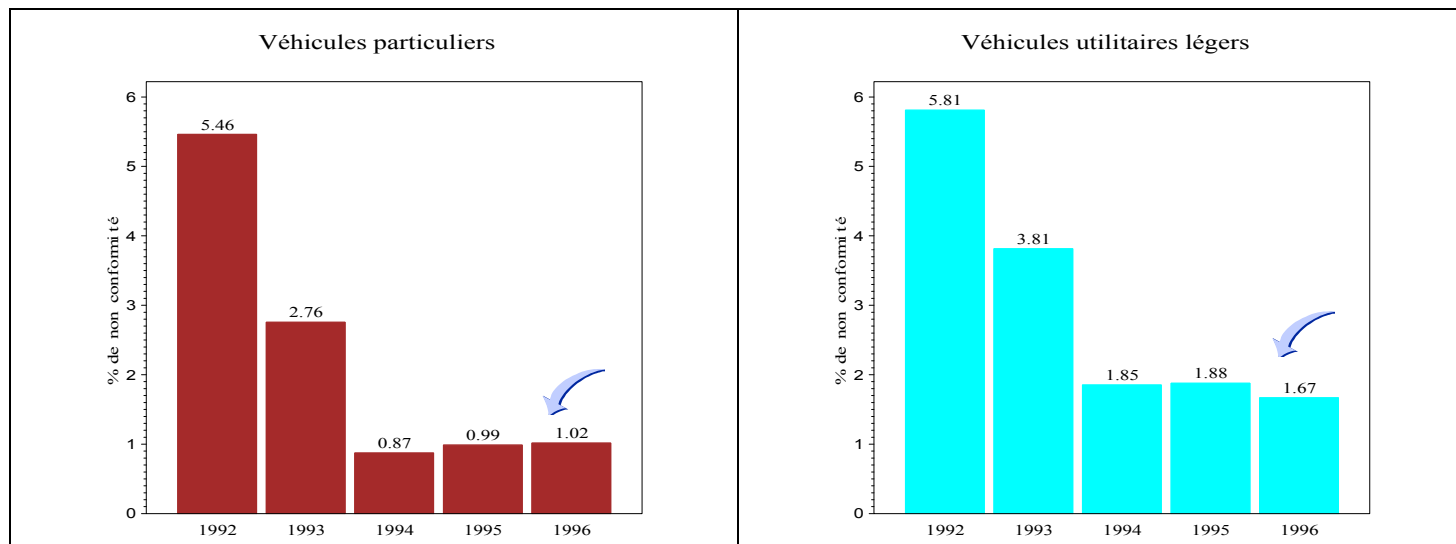
Les résultats de cette fonction s'améliorent pour les véhicules particuliers et pour les véhicules utilitaires légers depuis 1992 bien qu'il n'existe pas d'altération soumise à contre-visite attaché à la fonction « Transmission ». Notons cependant que le taux de non-conformité reste élevé pour les deux catégories de véhicules.

3.2.2.5 Fonction « Roues, Pneumatiques »



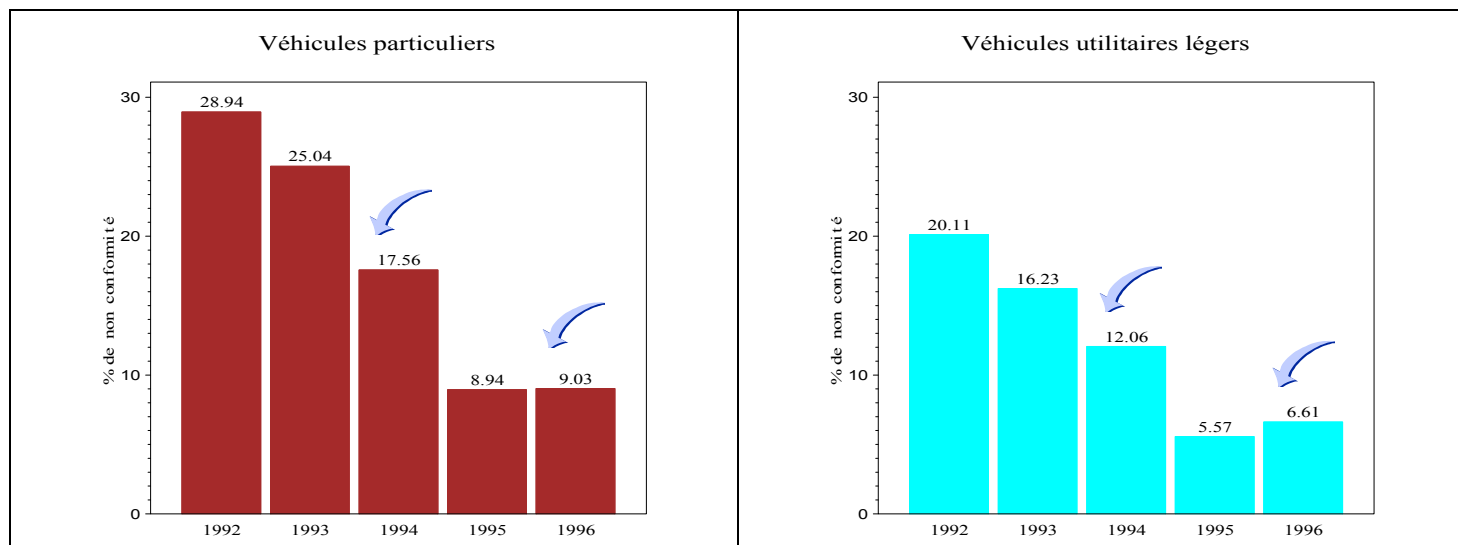
Cette fonction a vu son taux de non-conformité fortement réduit, à la suite de la mise en obligation de réparation de plusieurs de ses altérations le 01/10/93.

3.2.2.6 Fonction « Carrosserie »



Depuis 1992, le faible taux de non-conformité de cette fonction s'améliore sur la période pour les deux catégories de véhicules. Notons que le changement de réglementation du 01/01/96 n'est pas déterminant pour la fonction « Carrosserie » du fait du faible taux de véhicules non-conformes.

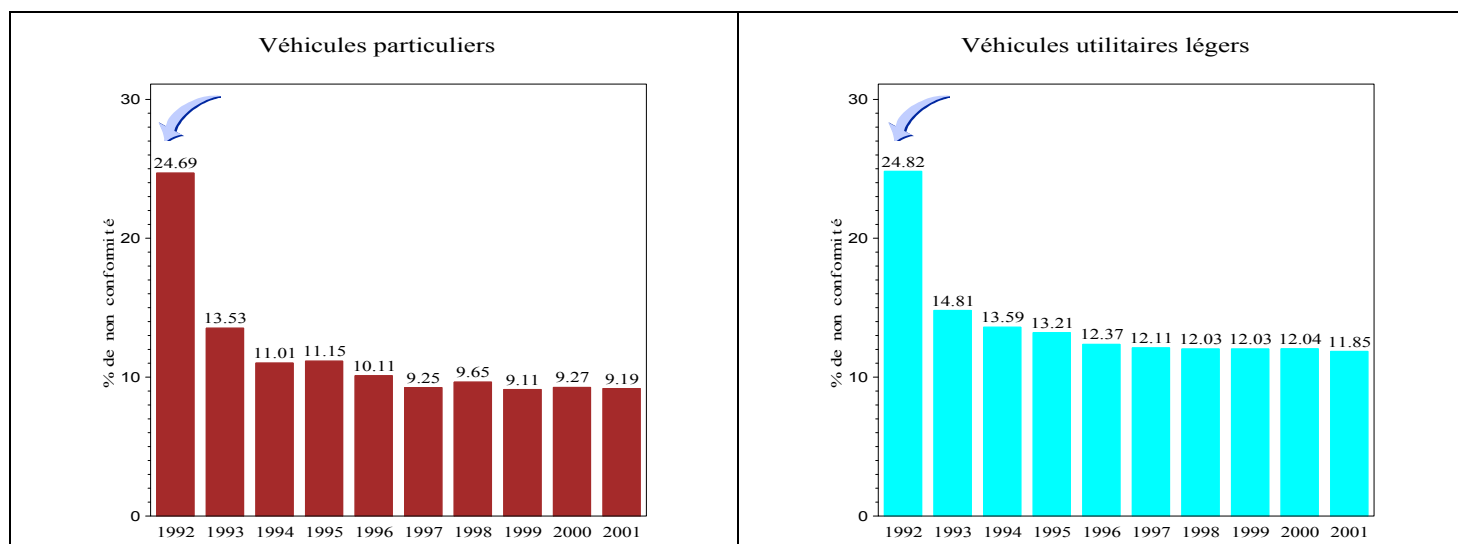
3.2.2.7 Fonction « Divers »



Le taux de non-conformité de la fonction diminue fortement à partir de l'année 1995. Cela est la conséquence des changements de réglementation du 01/10/94 et du 01/01/96.

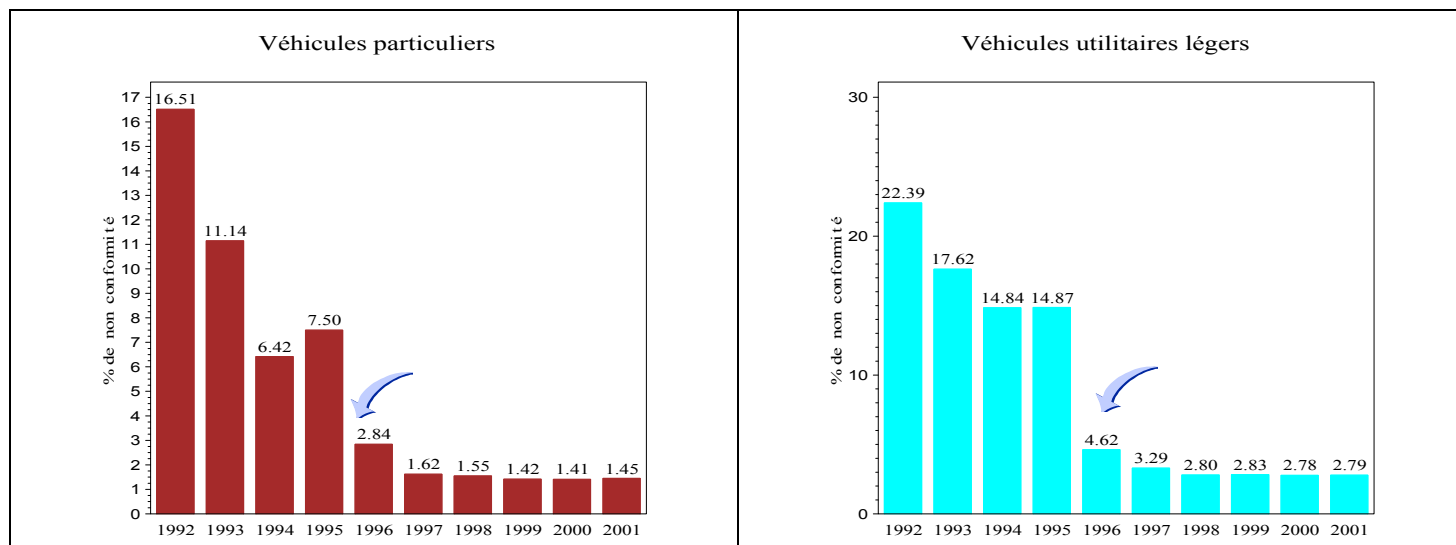
3.2.3 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-2001

3.2.3.1 Fonction « Freinage »



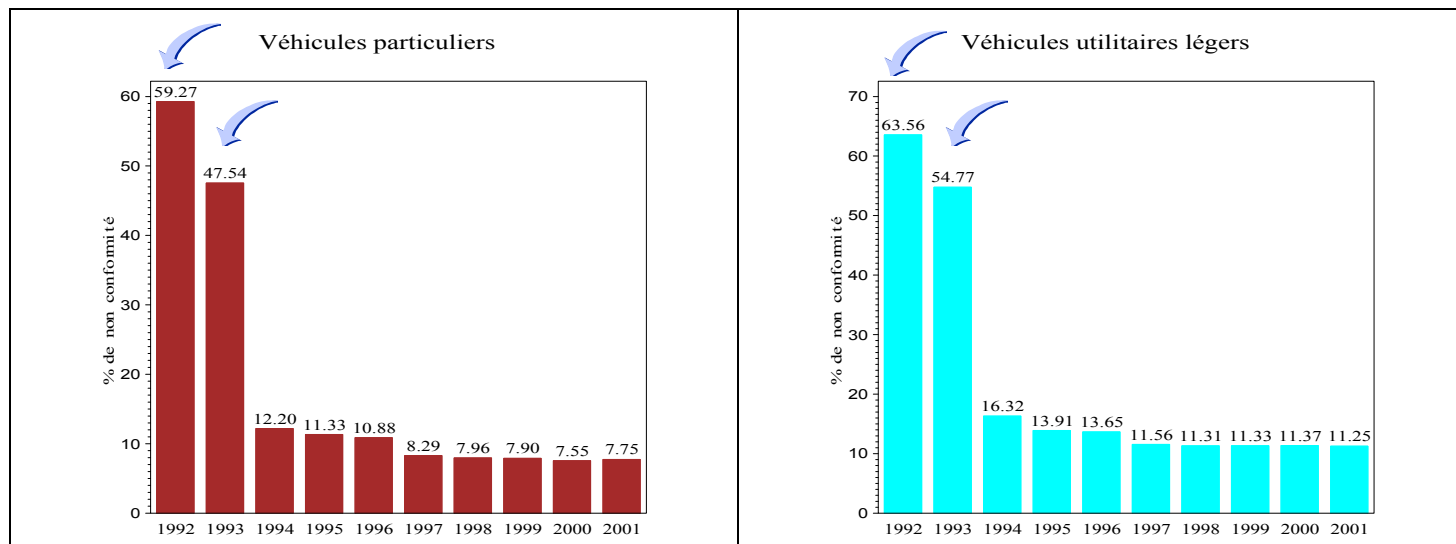
Cette fonction avec ses altérations soumise à contre-visite depuis 1992 s'est progressivement améliorée. Dès l'année 1993, on observe une chute importante du taux de non-conformité.

3.2.3.2 Fonction « Direction »



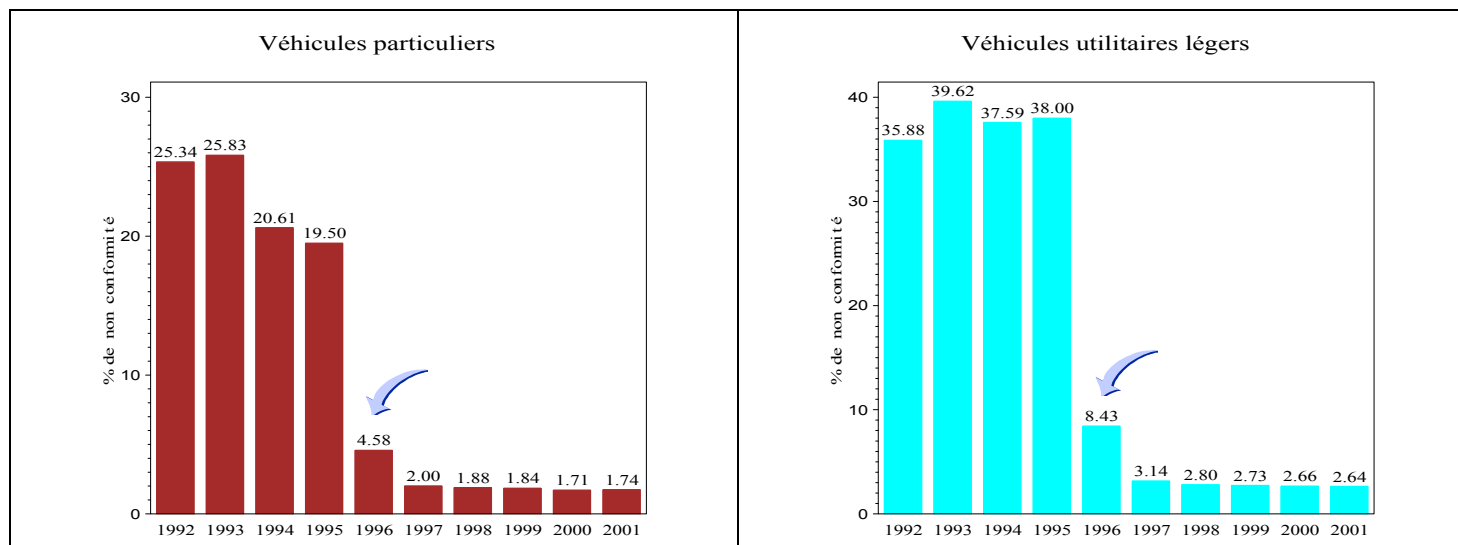
Le taux de non-conformité de cette fonction diminue fortement en 1996, date d'entrée en vigueur de prescription de contre-visites pour certaines de ses altérations. Cependant, on observe une amélioration dès la seconde année de mise en place du contrôle technique obligatoire.

3.2.3.3 Fonction « Eclairage, Signalisation »



Le taux de non-conformité de la fonction diminue fortement à partir de l'année 1994. Cela est la conséquence du changement de réglementation intervenu le 01/10/94.

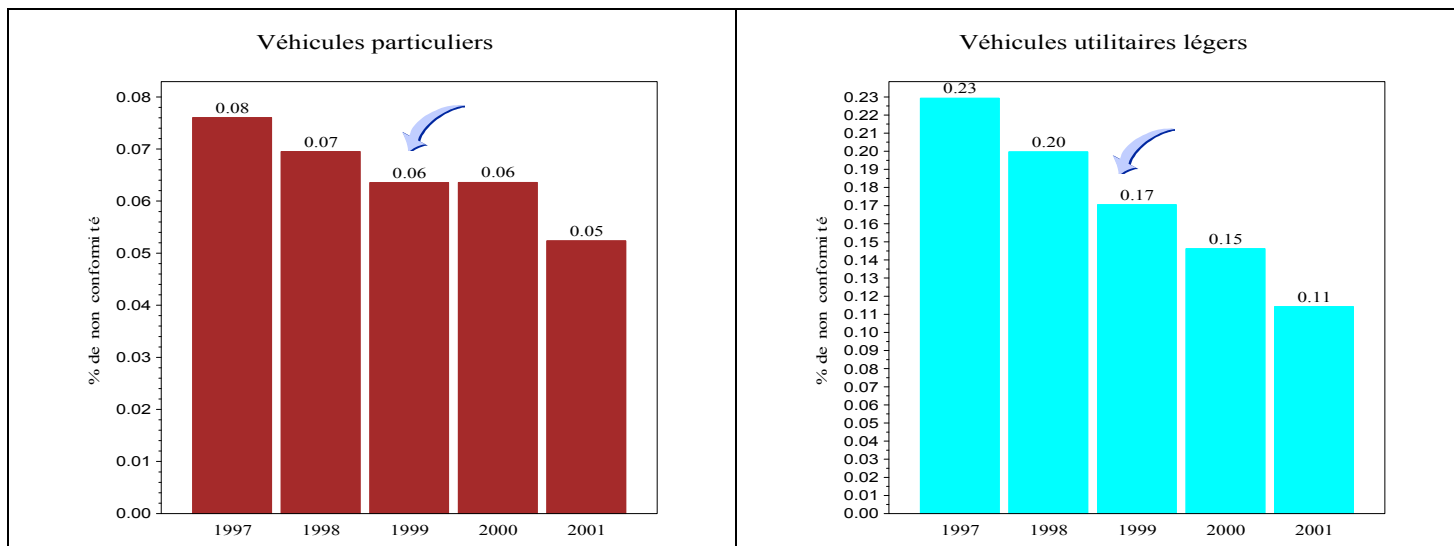
3.2.3.4 Fonction « Equipements »



Entre 1992 et 1995 le taux de non-conformité de la fonction baisse pour les véhicules particuliers et reste élevé pour les véhicules utilitaires légers. En 1996, dès la mise en obligation de contre-visite de certaines altérations de cette fonction, le taux de non-conformité diminue fortement pour les deux catégories de véhicules.

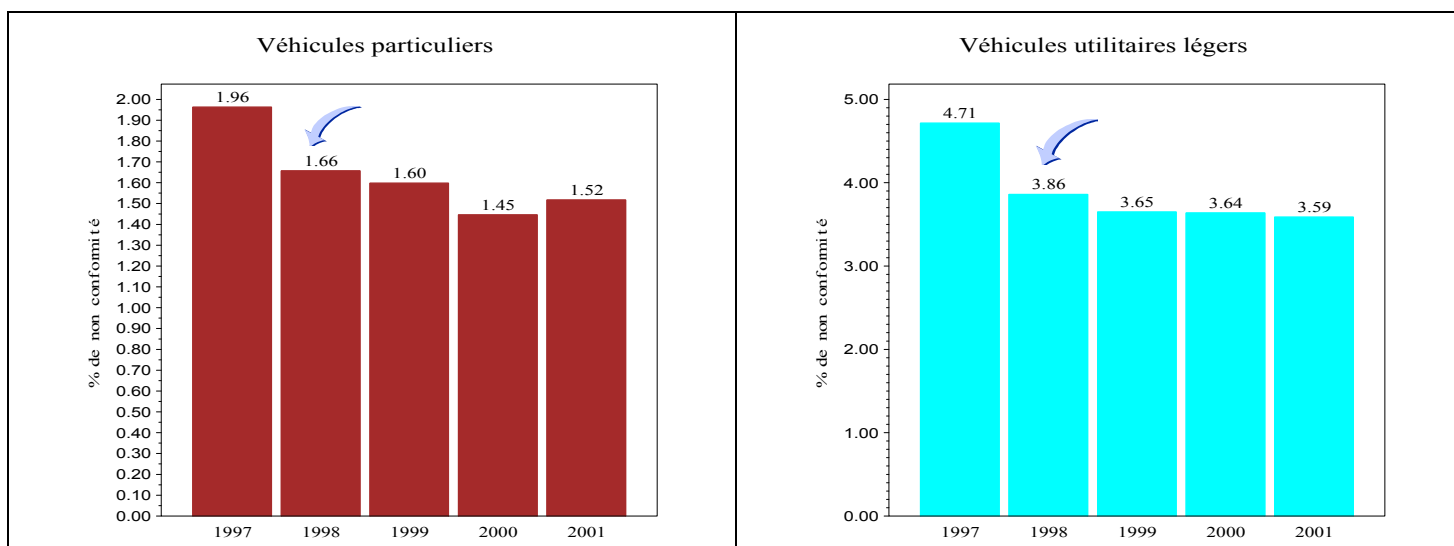
3.2.4 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1997-2001

3.2.4.1 Fonction « Identification du Véhicule »



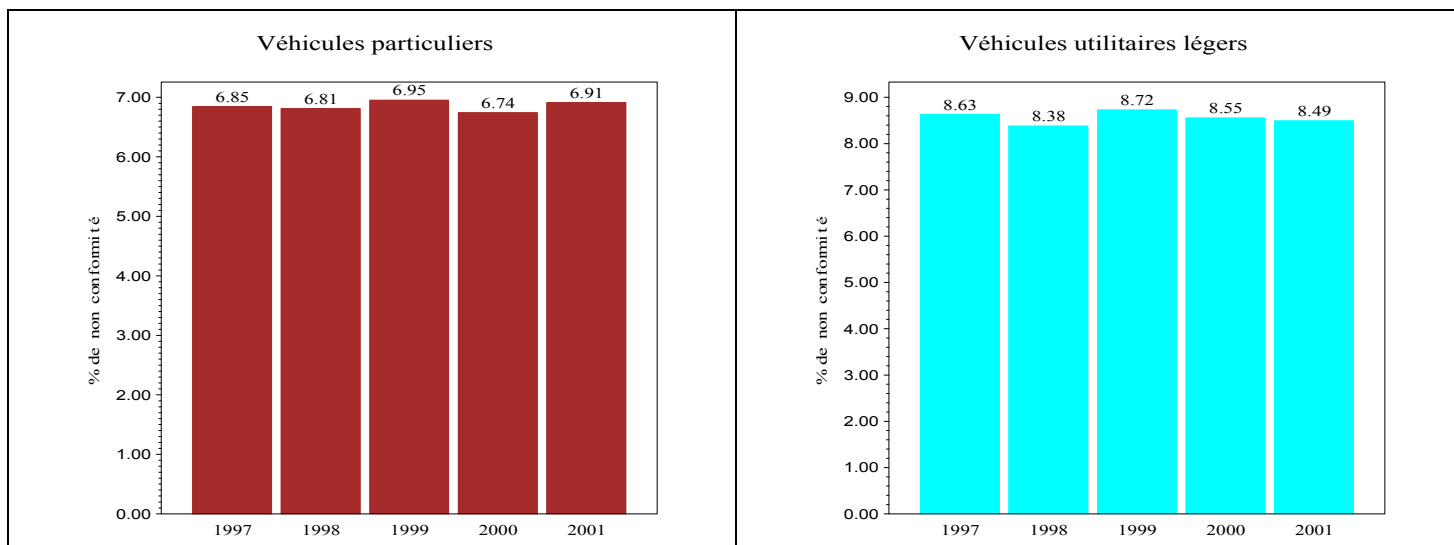
Le taux de non-conformité de cette fonction est toujours très bas depuis 1997. En conséquence, le changement de réglementation est pratiquement sans effet.

3.2.4.2 Fonction « Visibilité »



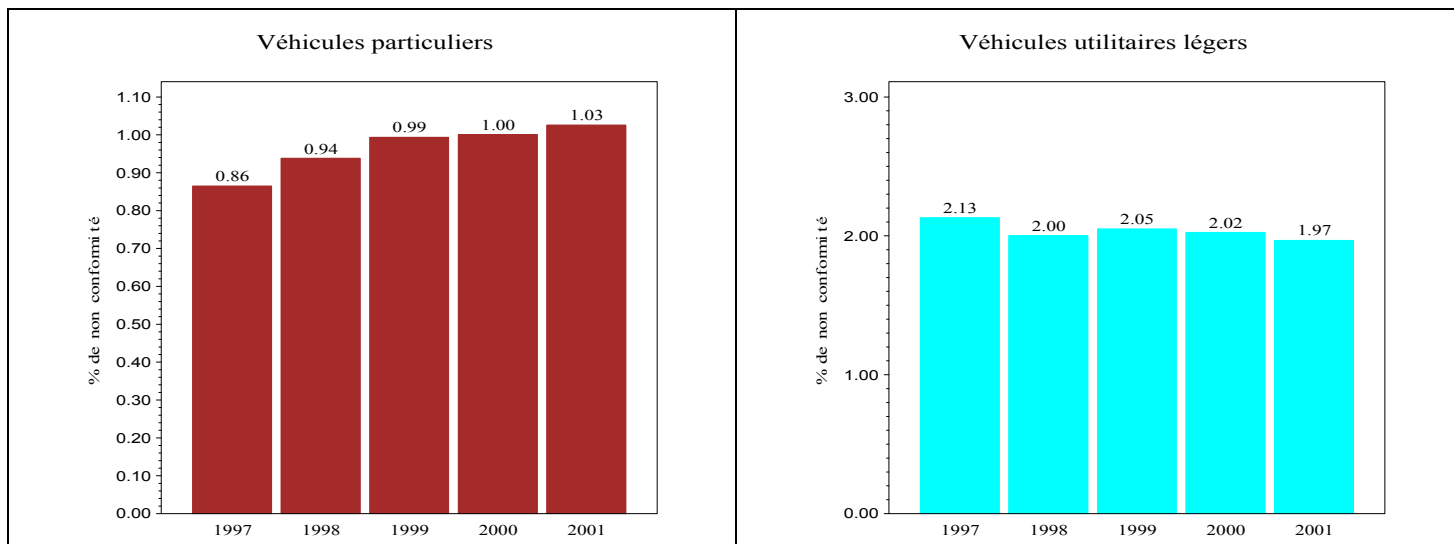
Il s'agit aussi d'une fonction dont le taux de non-conformité est peu élevé. La baisse relative du taux est la conséquence de la modification de la réglementation du 01/10/98.

3.2.4.3 Fonction « Liaisons au Sol »



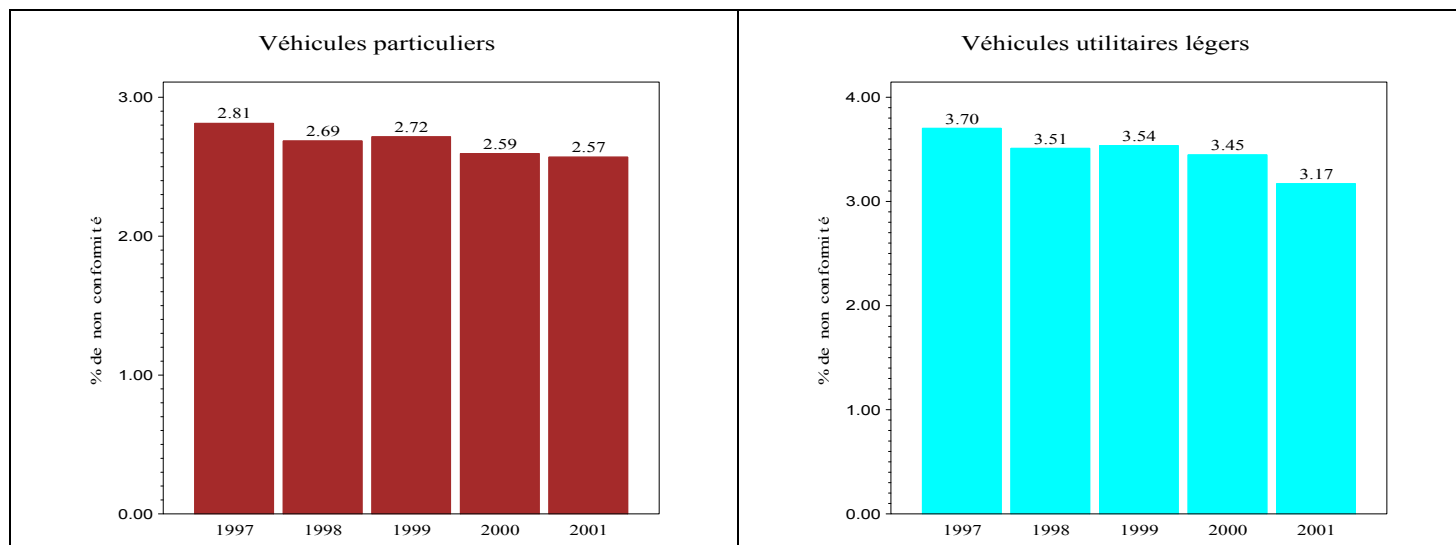
Le taux de non-conformité de la fonction est pratiquement constant sur l'ensemble de la période pour les deux catégories de véhicules.

3.2.4.4 Fonction « Structure, Carrosserie »



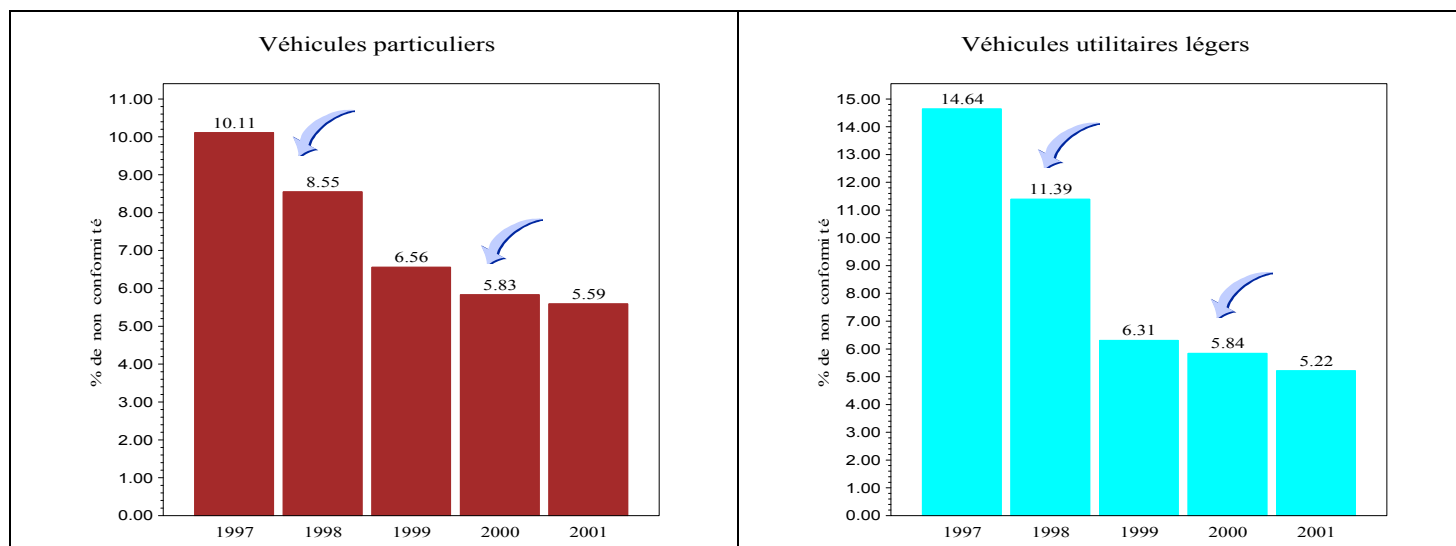
Sans modification de réglementation au cours de la période pour la fonction, son taux reste pratiquement constant pour les deux catégories de véhicules.

3.2.4.5 Fonction « Organes Mécaniques »



Comme pour la fonction précédente la non-modification de la réglementation au cours de la période implique un taux pratiquement constant pour les deux catégories de véhicules.

3.2.4.6 Fonction Pollution, Niveau Sonore



Le taux de non-conformité de cette fonction décroît sur l'ensemble de la période pour les deux catégories de véhicules.

3.3 NOMBRE DE DEFAUTS CONSTATES SUR L'ENSEMBLE DES ALTERATIONS

3.3.1 Pourcentage cumulé de visites initiales en fonction du nombre de défauts

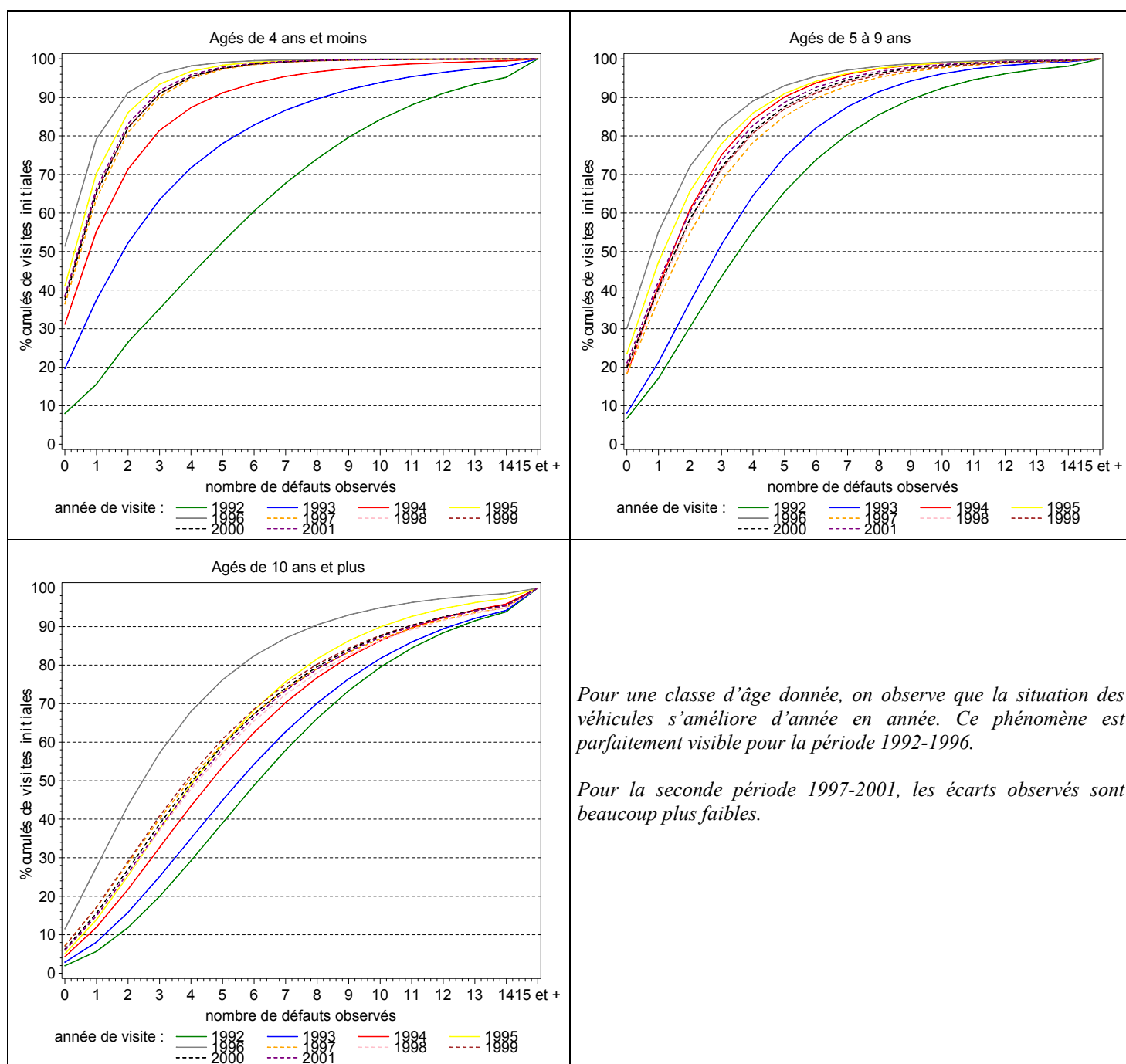
Les courbes présentées ci-après sont établies à partir :

- des 96 altérations de la nomenclature pour la première période de 1992 à 1996,
- des 584 altérations à 592 altérations pour la seconde période de 1997 à 2001.

Le principe de calcul est le suivant :

Pour une classe d'âge donnée, on compte le nombre de véhicules présentant, un défaut, deux défauts, jusqu'à quinze défauts ou plus.

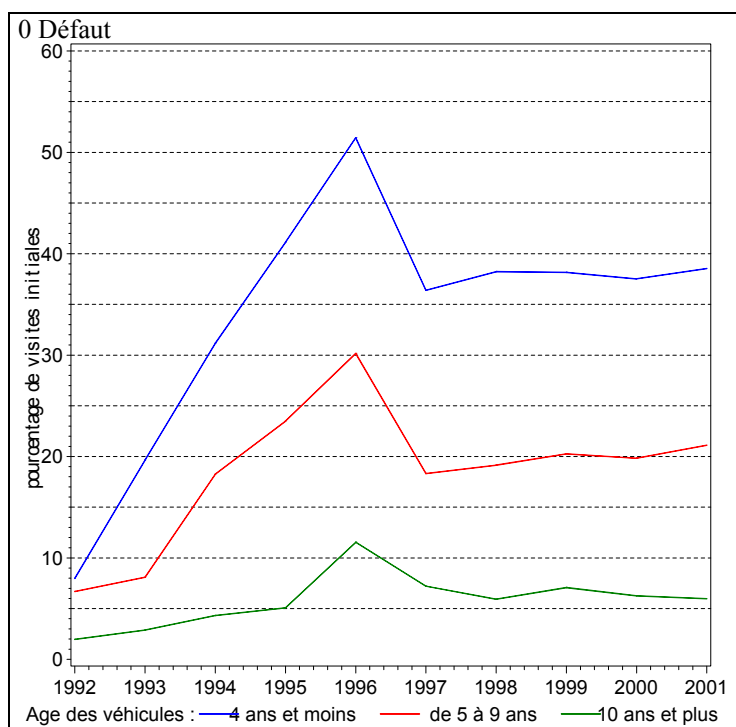
Puis les courbes de ces pourcentages cumulés sont présentées en traits « pleins » pour la période 1992-1996 et en traits « pointillés » pour la période 1997-2001.



Pour une classe d'âge donnée, on observe que la situation des véhicules s'améliore d'année en année. Ce phénomène est parfaitement visible pour la période 1992-1996.

Pour la seconde période 1997-2001, les écarts observés sont beaucoup plus faibles.

3.3.2 Pourcentage de visites initiales sans défaut selon l'année de contrôle.



Le nombre de véhicules sans défaut est multiplié par 4 en 10 ans pour la classe 4 ans et moins.