

ORGANISME TECHNIQUE CENTRAL

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

CONTRÔLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES AUTOMOBILES

RAPPORT D'ACTIVITE
ETAT DU PARC AUTOMOBILE NATIONAL

***BILAN DE 10 ANS DE
CONTROLE TECHNIQUE***

———— 1992-2001 ————



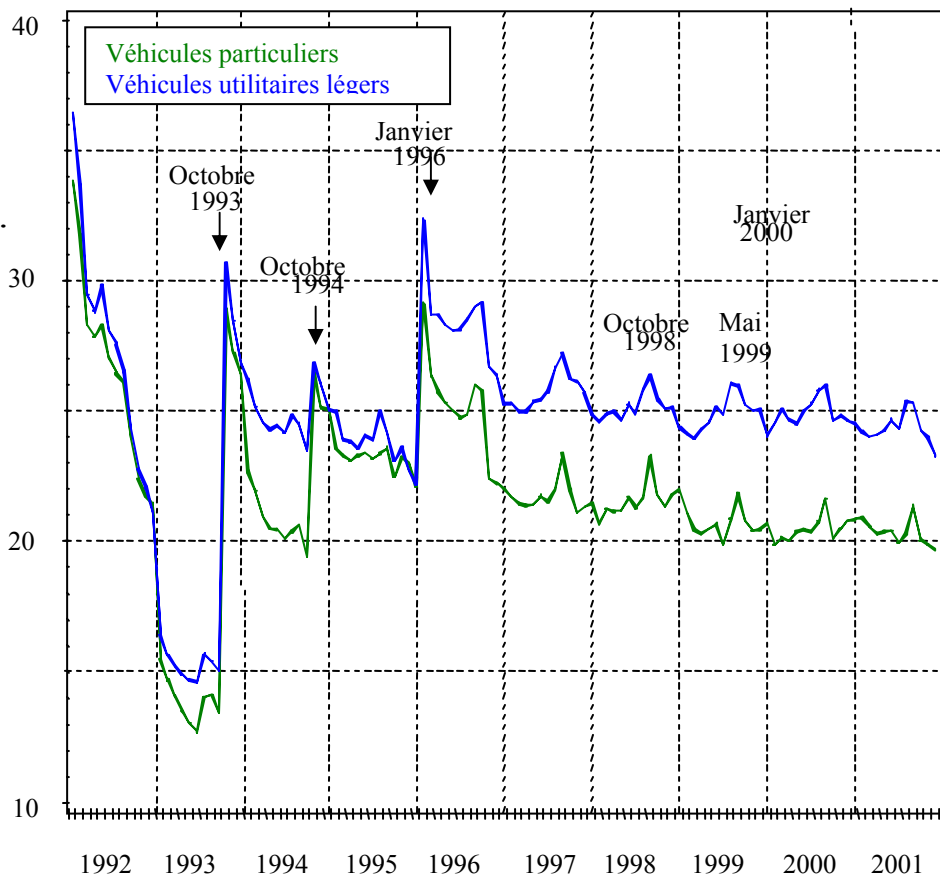
JANVIER 2002

02-03

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



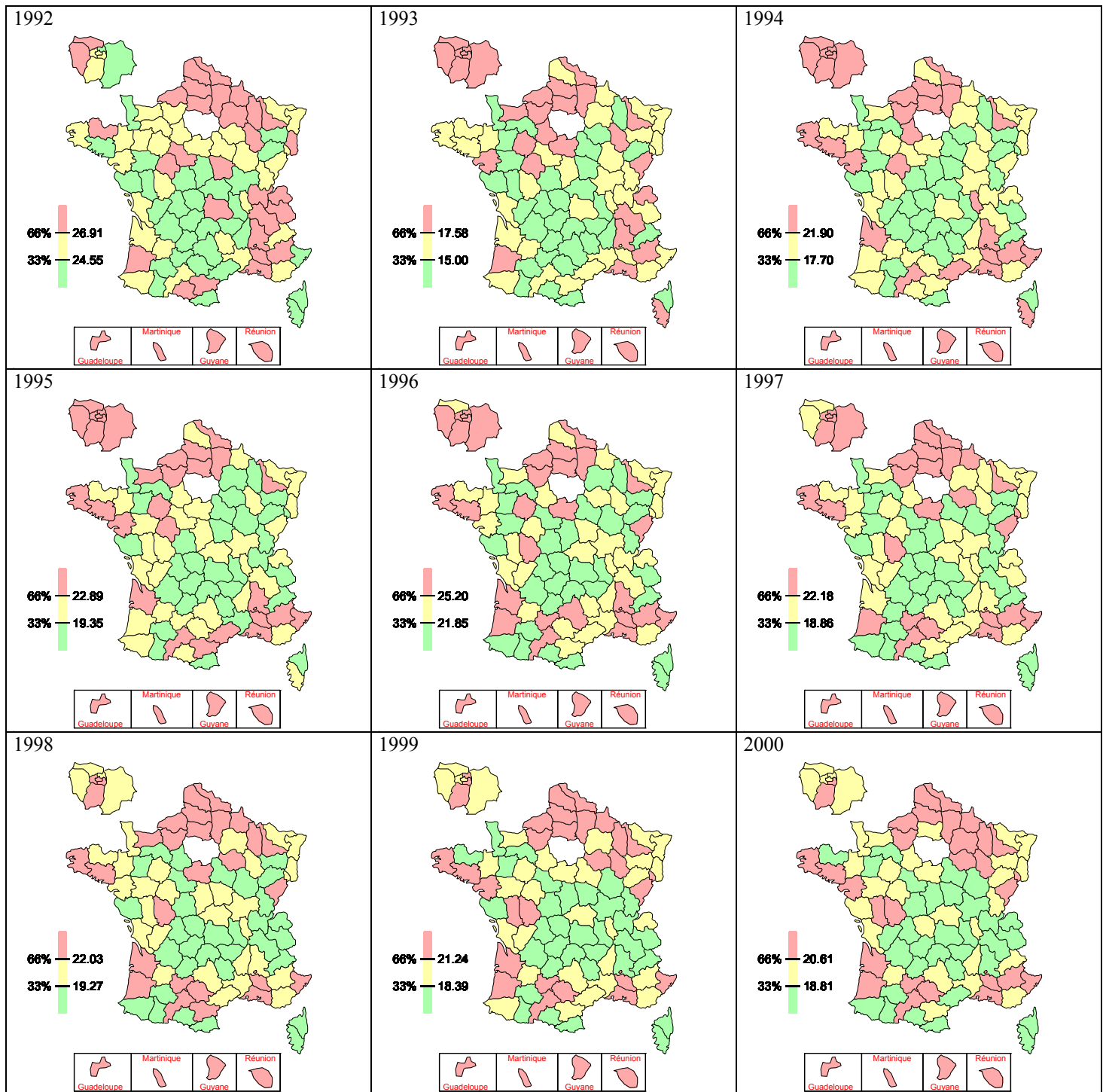
Depuis 1992, la courbe d'évolution du taux de prescription de contre-visites est une courbe décroissante rythmée par des « chocs » dus à l'introduction de nouveaux motifs de contre-visites dans la réglementation.

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.

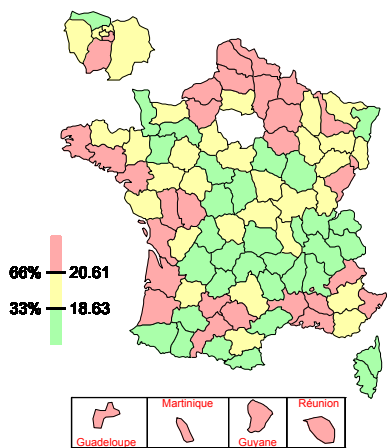
L'écart important que l'on peut observer en 1994 entre la courbe bleue et la courbe verte s'explique par le passage en contre-visite de l'altération « Teneur en CO » pour les véhicules à allumage commandé dont la proportion est plus importante dans la population des véhicules particuliers que dans celle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

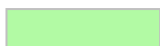
3.1.2 Taux de prescription de contre-visites par département pour les véhicules particuliers.



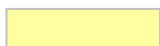
2001



Légende :



Départements dont le taux de prescription de contre-visites fait partie des 33 % de taux les plus faibles .



Départements dont le taux de prescription de contre-visites est situé entre les taux des départements de la première classe (verte) et de ceux de la troisième classe (rouge). Cette classe contient 33 % des départements.



Départements dont le taux de prescription de contre-visites fait partie des 34 % de taux les plus élevés.

En 2001

33 % des départements ont un taux de prescription de contre-visites inférieur ou égal à 18.63 %.

66 % des départements ont un taux de prescription de contre-visites inférieur ou égal à 20.61 %.

3.2 Résultats 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 :

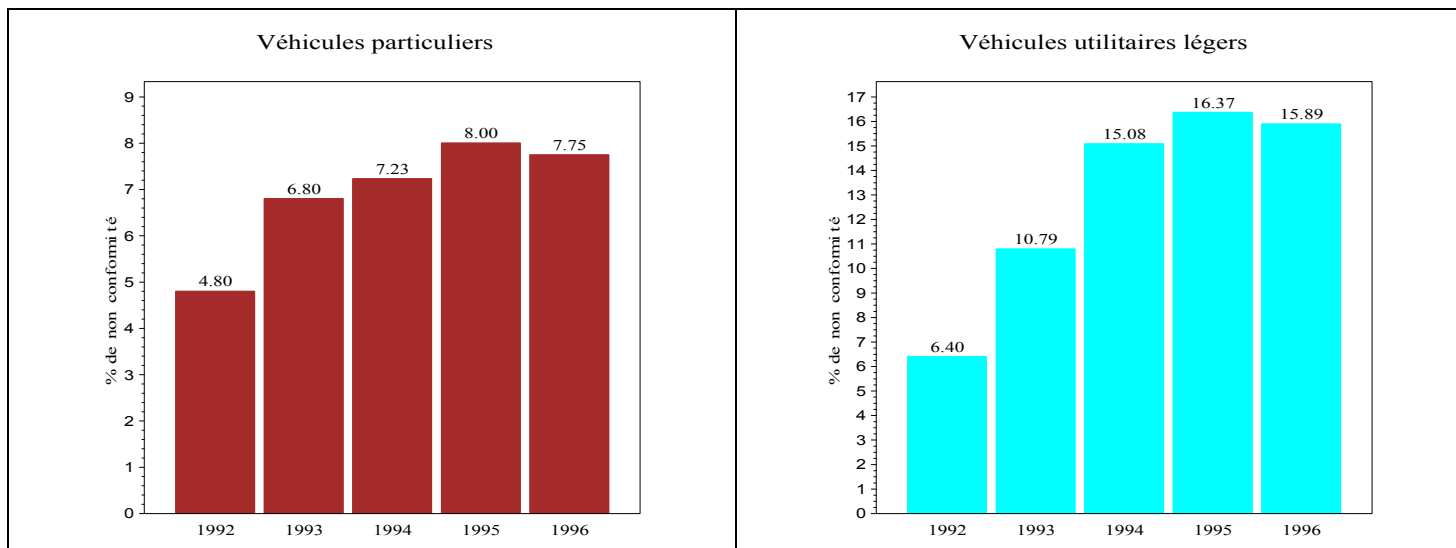
- La fonction est déclarée non-conforme pour une visite initiale si au moins une de ses altérations soumise à l'obligation de contre-visite est déclarée non conforme. Ainsi, par année de contrôle et par fonction, on obtient un effectif de visites non-conforme. Le taux de non-conformité de la fonction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

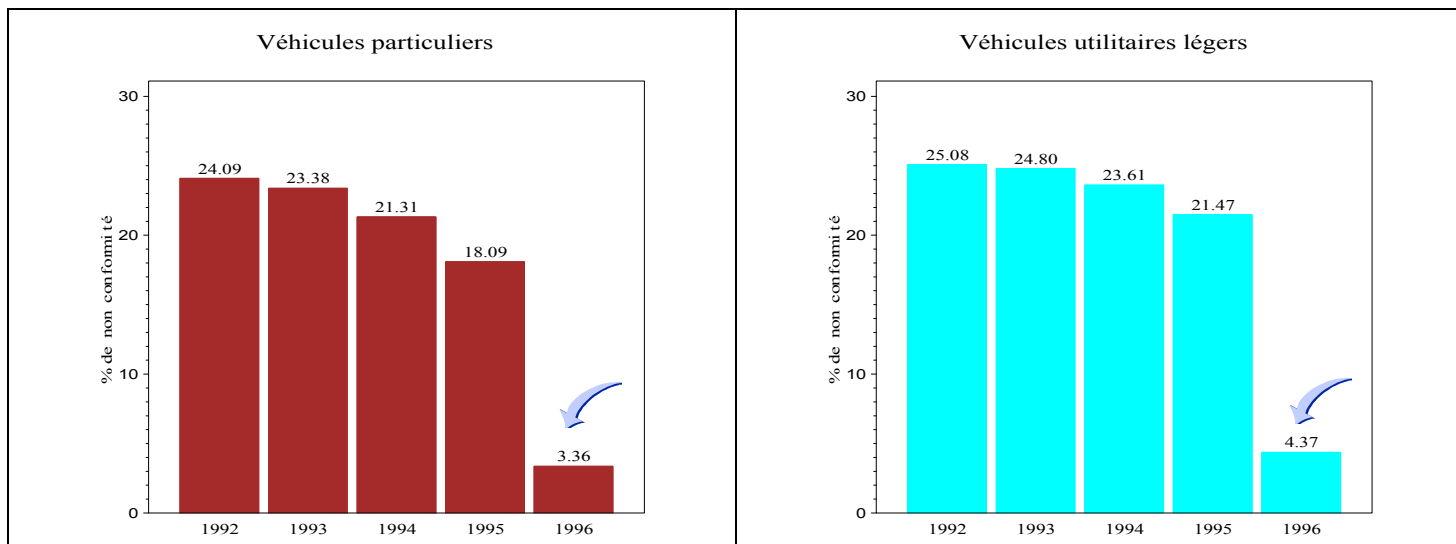
3.2.2 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-1996

3.2.2.1 Fonction « Immatriculation »



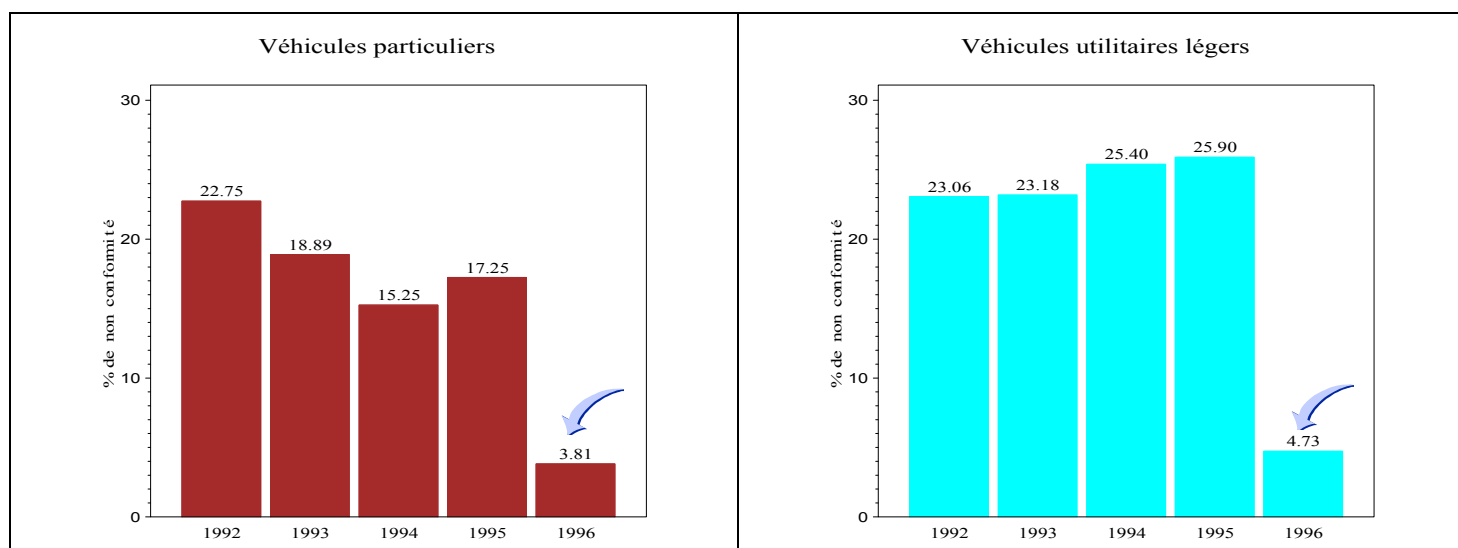
Cette fonction sans altération soumise à contre-visite s'est plutôt dégradée entre 1992 et 1995.

3.2.2.2 Fonction « Châssis-Eléments de Châssis. »



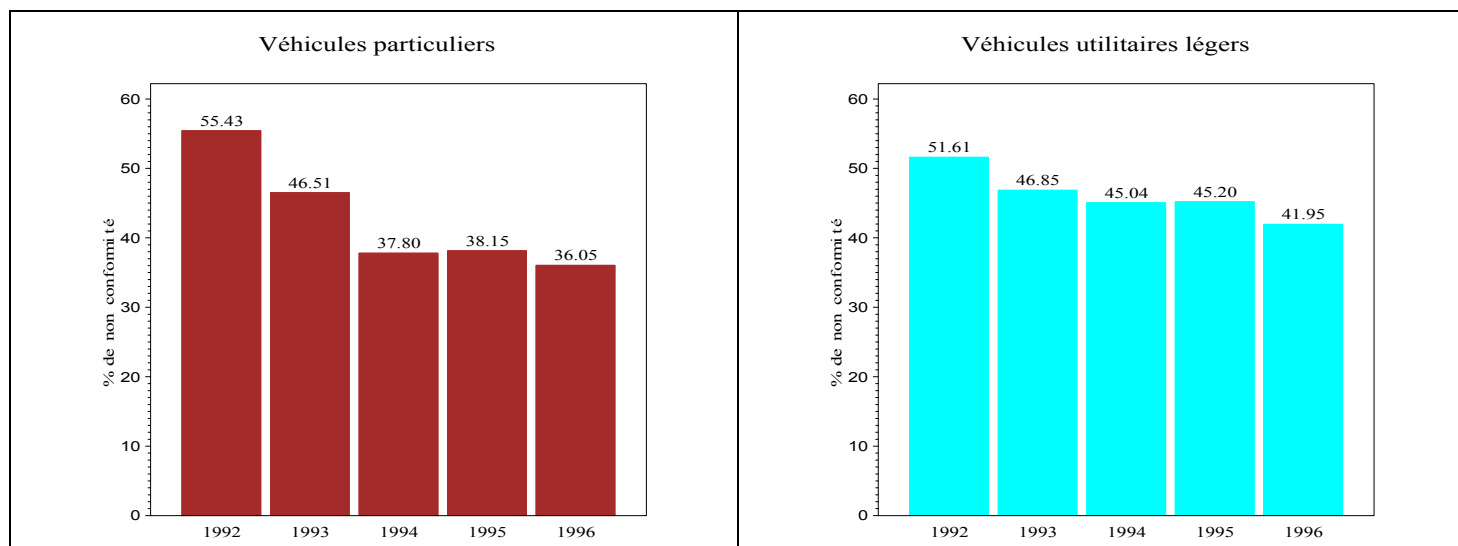
Le taux de non-conformité de cette fonction diminue progressivement depuis 1992. Cette diminution est particulièrement forte en 1996, date d'entrée en vigueur de prescription de contre-visites pour certaines de ses altérations.

3.2.2.3 Fonction « Suspension, Essieux »



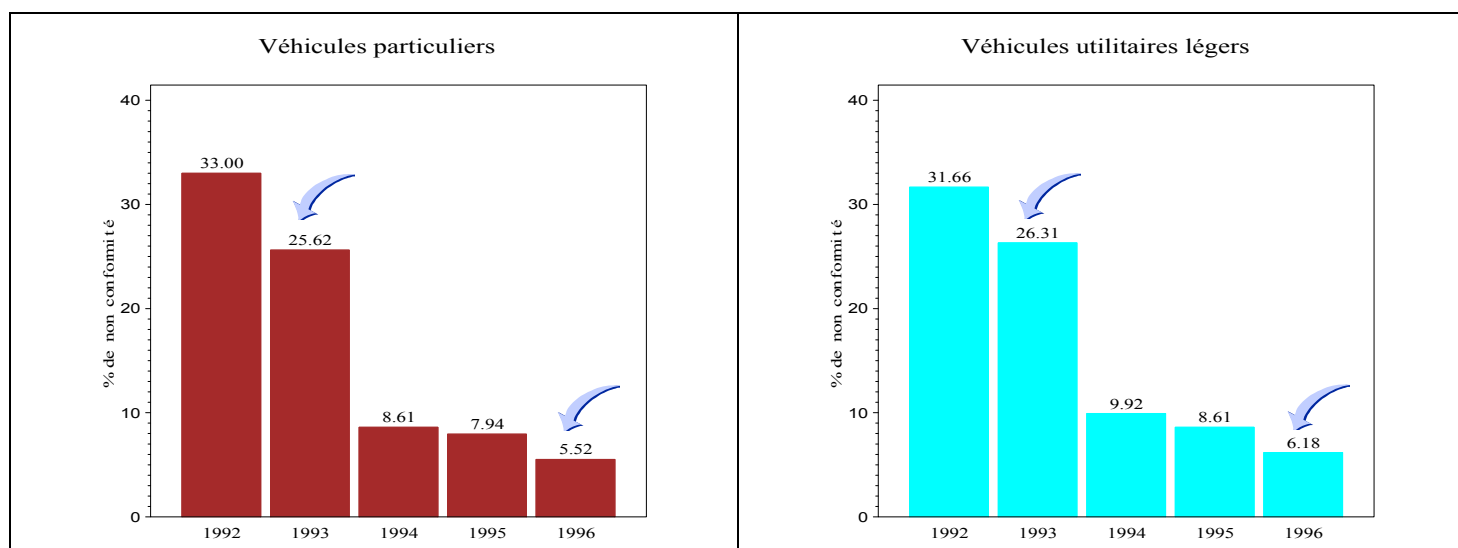
Cette fonction subit également en 1996 l'impact de l'entrée en vigueur de la mise en obligation de réparation pour certaines de ses altérations.

3.2.2.4 Fonction « Transmission »



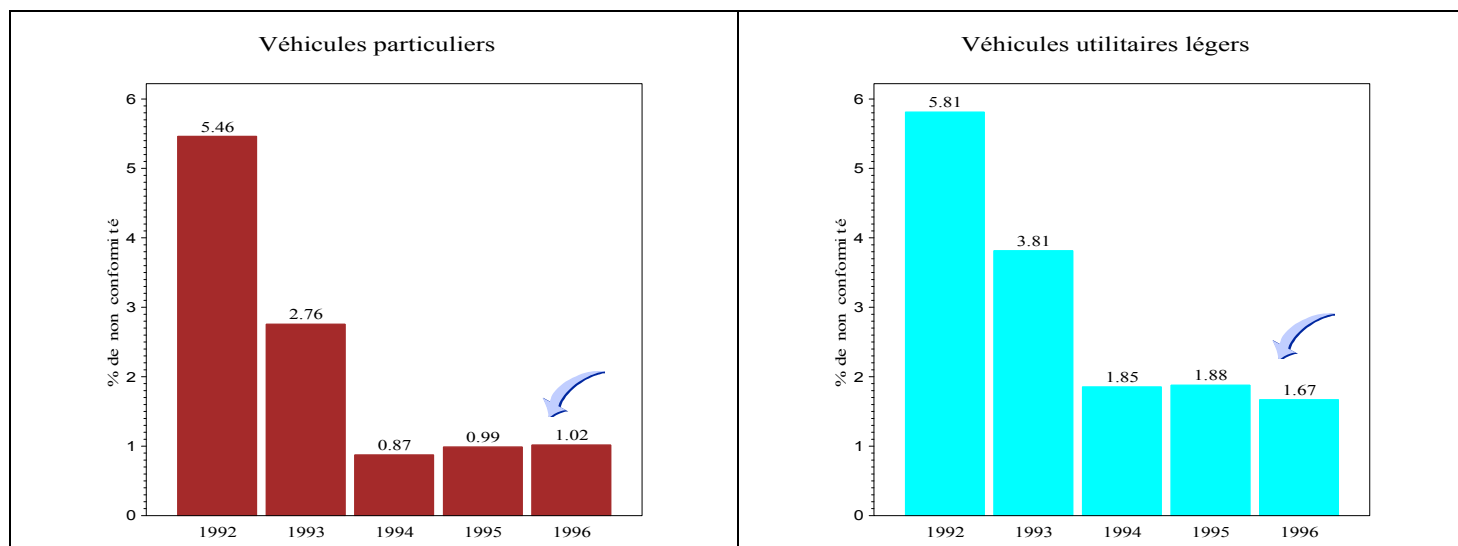
Les résultats de cette fonction s'améliorent pour les véhicules particuliers et pour les véhicules utilitaires légers depuis 1992 bien qu'il n'existe pas d'altération soumise à contre-visite attaché à la fonction « Transmission ». Notons cependant que le taux de non-conformité reste élevé pour les deux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

3.2.2.5 Fonction « Roues, Pneumatiques »



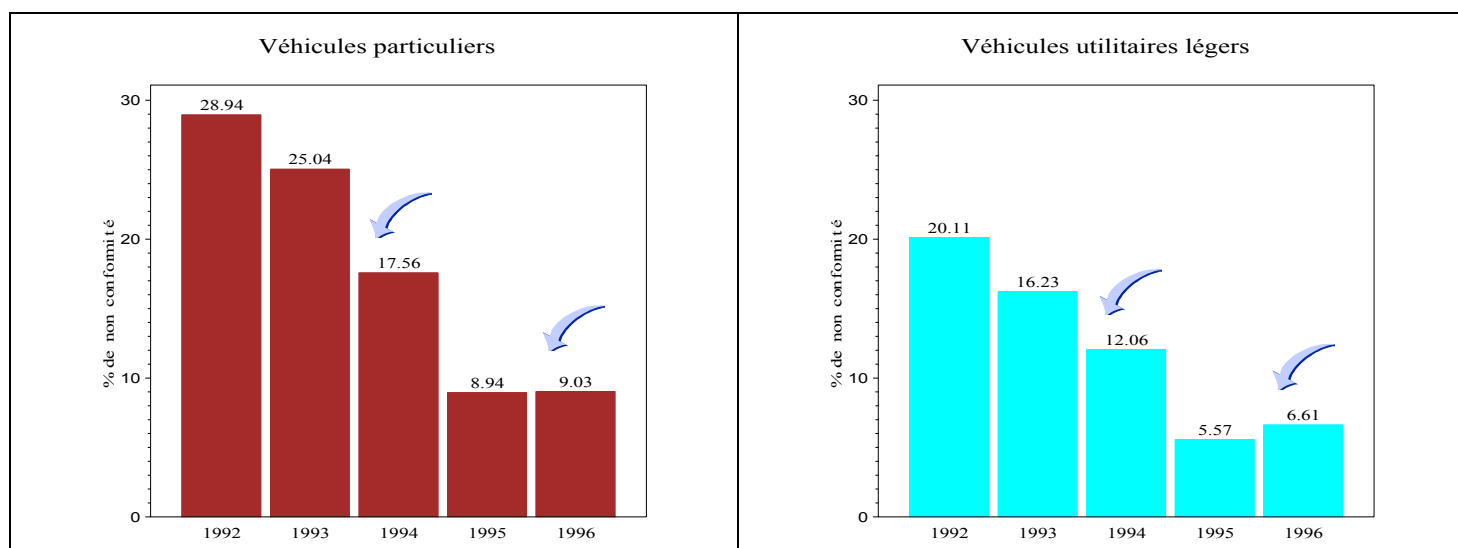
Cette fonction a vu son taux de non-conformité fortement réduit, à la suite de la mise en obligation de réparation de plusieurs de ses altérations le 01/10/93.

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.

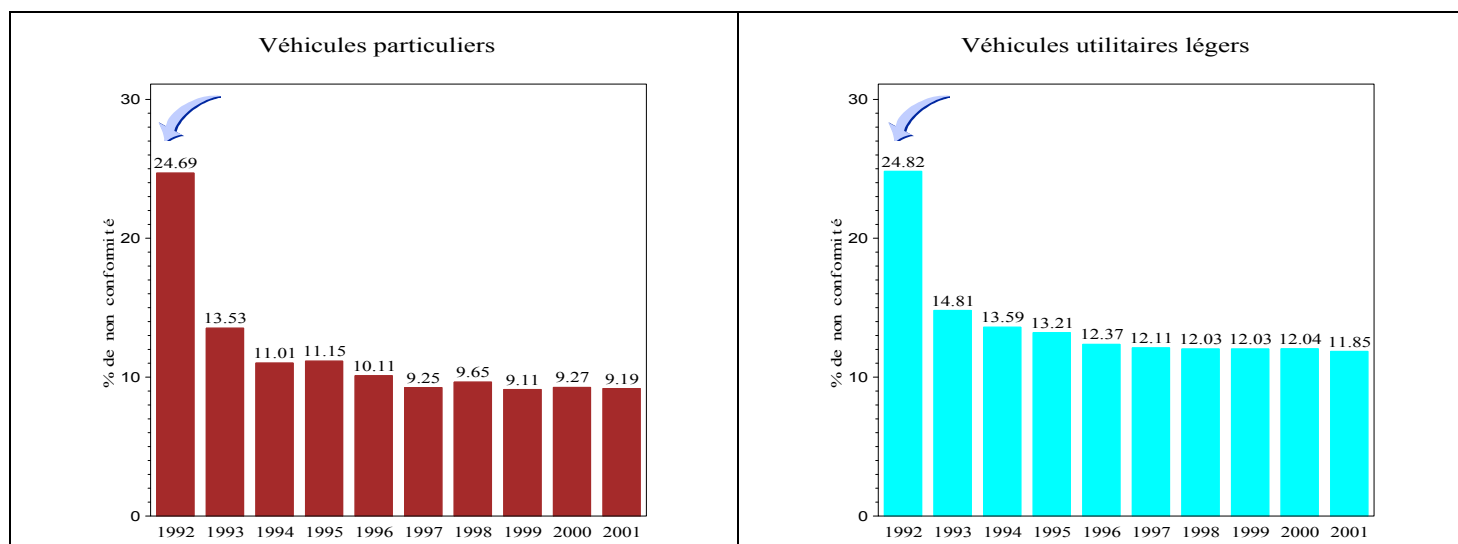
3.2.2.7 Fonction « Divers »



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.

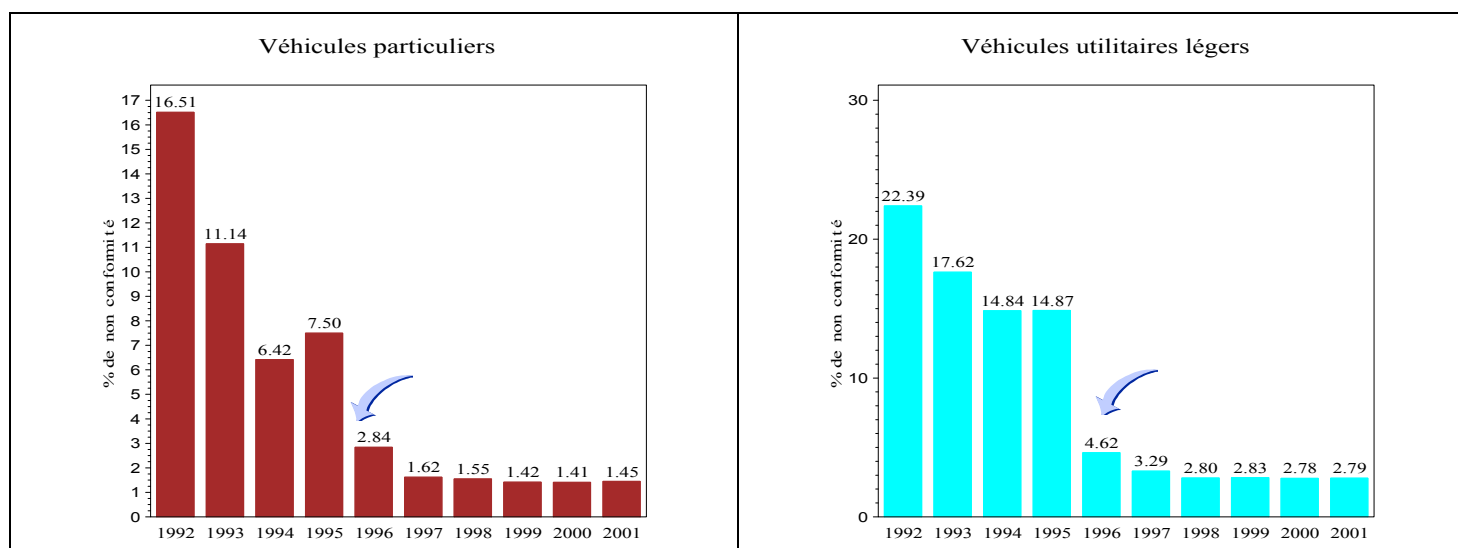
3.2.3 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1992-2001

3.2.3.1 Fonction « Freinage »



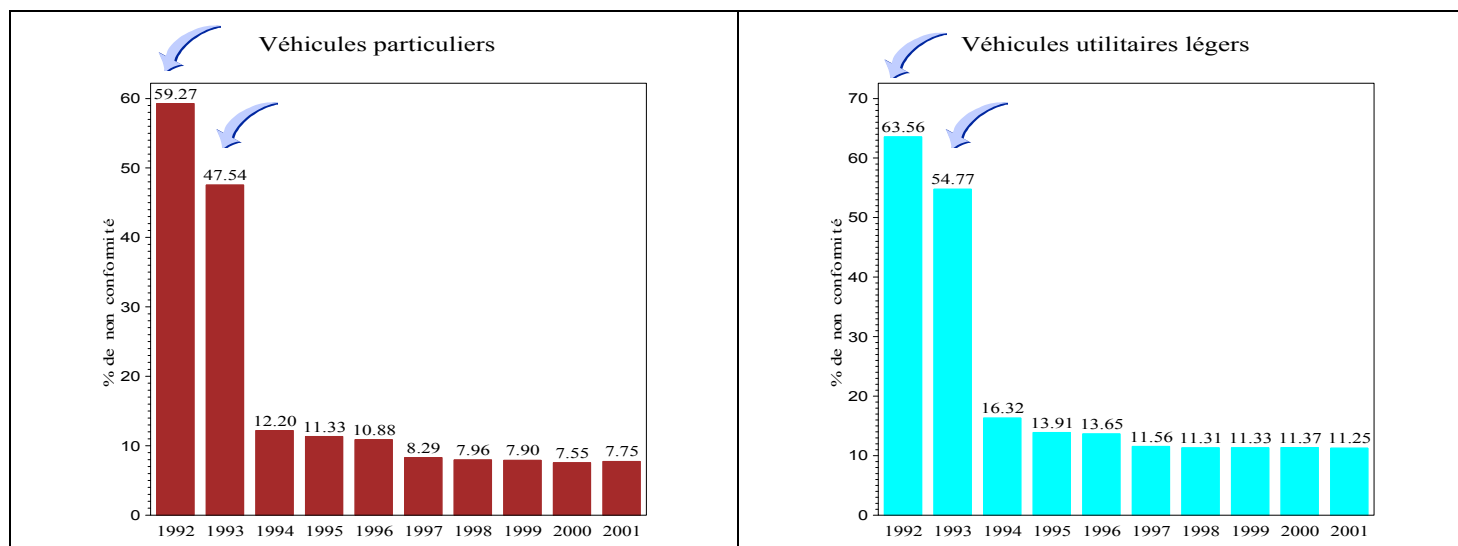
Cette fonction avec ses altérations soumises à contre-visite depuis 1992 s'est progressivement améliorée. Dès l'année 1993, on observe une chute importante du taux de non-conformité.

3.2.3.2 Fonction « Direction »



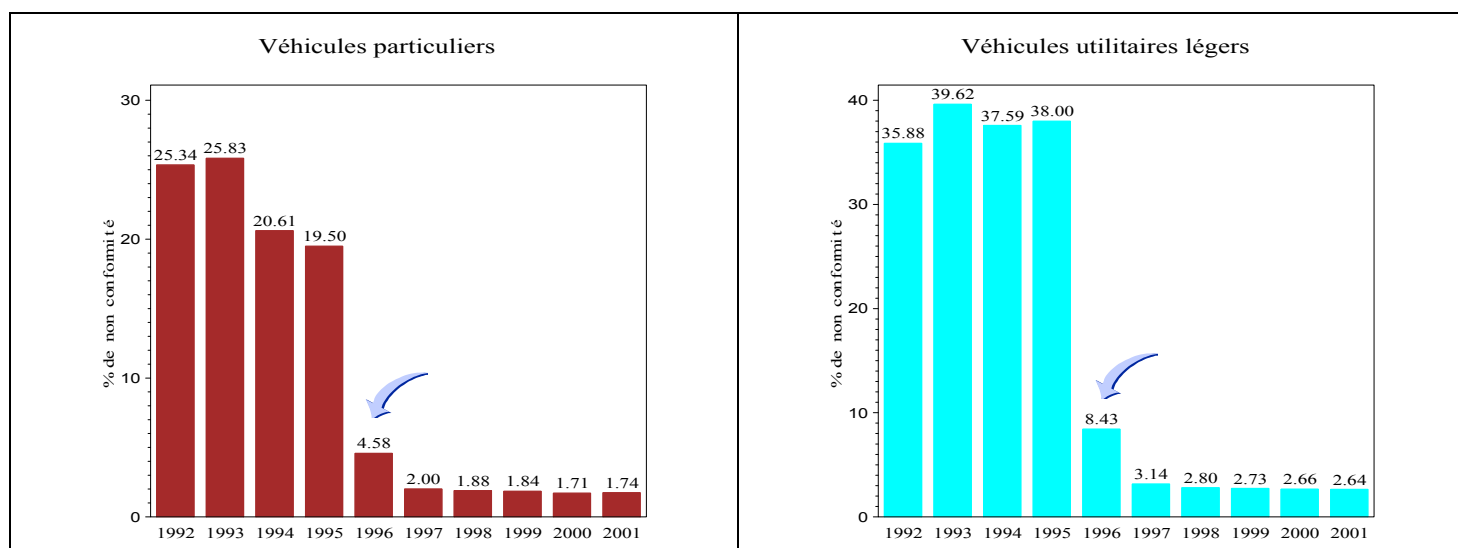
Le taux de non-conformité de cette fonction diminue fortement en 1996, date d'entrée en vigueur de prescription de contre-visites pour certaines de ses altérations. Cependant, on observe une amélioration dès la seconde année de mise en place du contrôle technique obligatoire.

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.

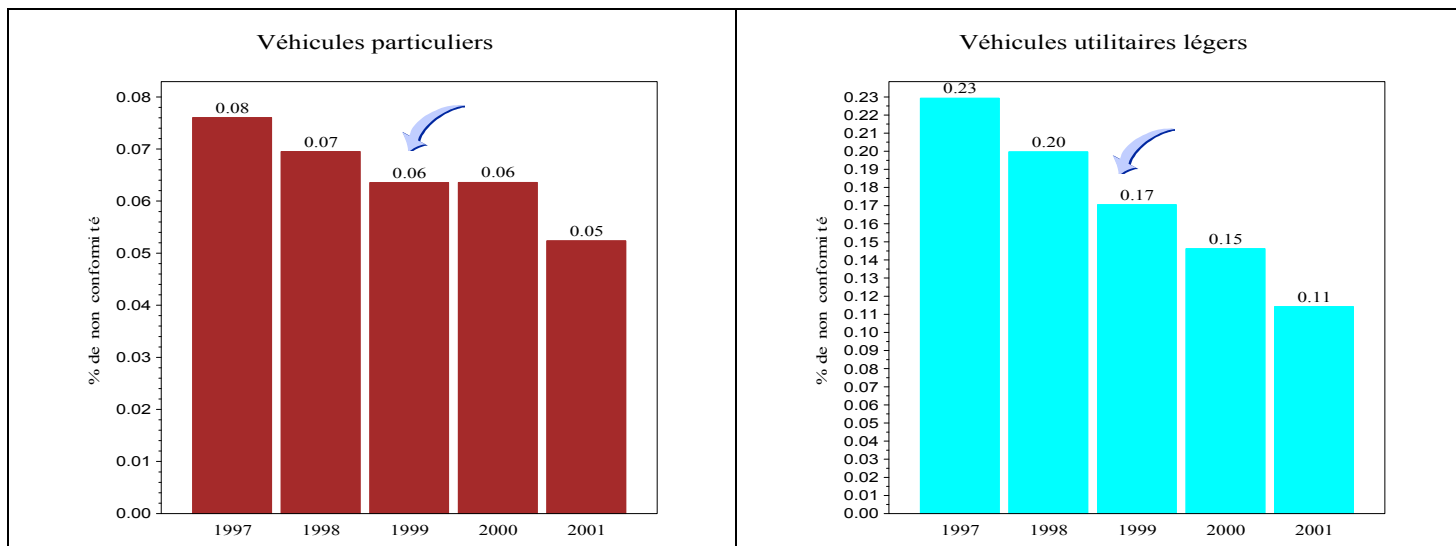
3.2.3.4 Fonction « Equipements »



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.

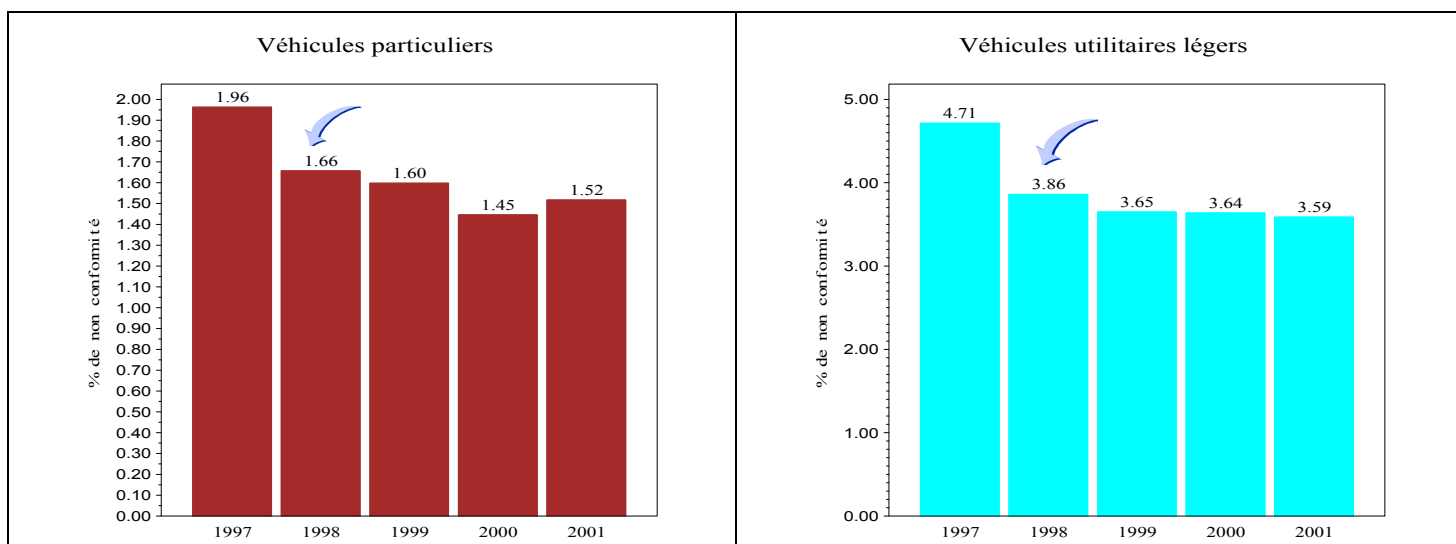
3.2.4 Taux de non-conformité par fonction pour la période 1997-2001

3.2.4.1 Fonction « Identification du Véhicule »



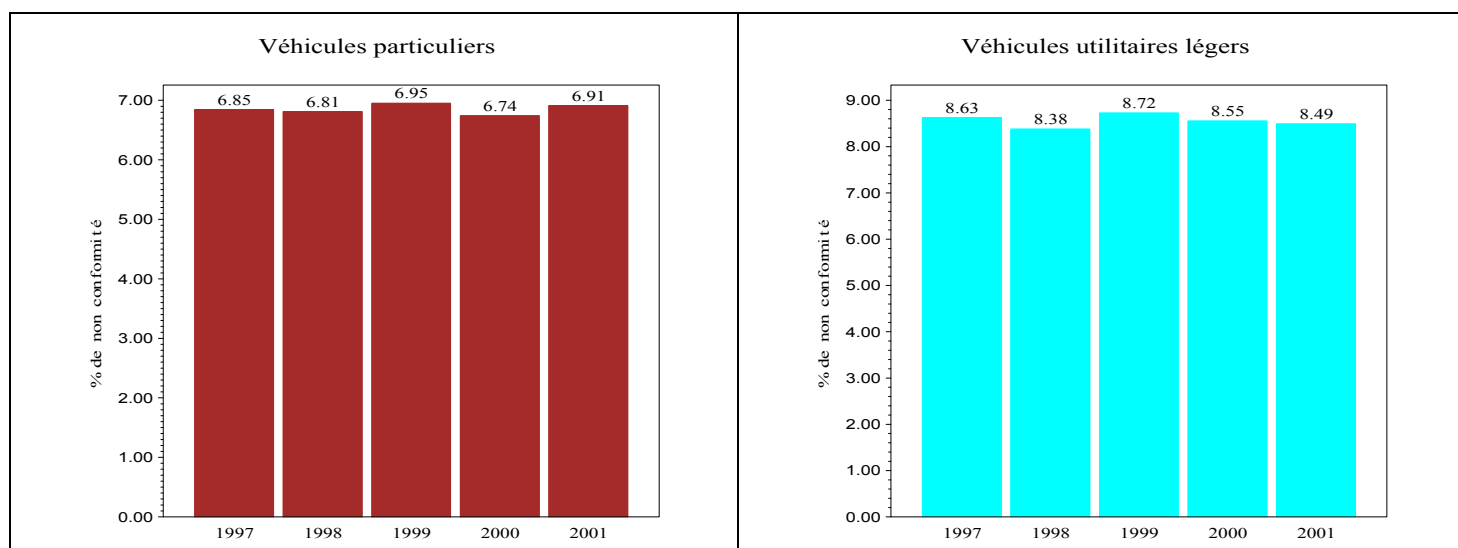
Le taux de non-conformité de cette fonction est toujours très bas depuis 1997. En conséquence, le changement de réglementation est pratiquement sans effet.

3.2.4.2 Fonction « Visibilité »



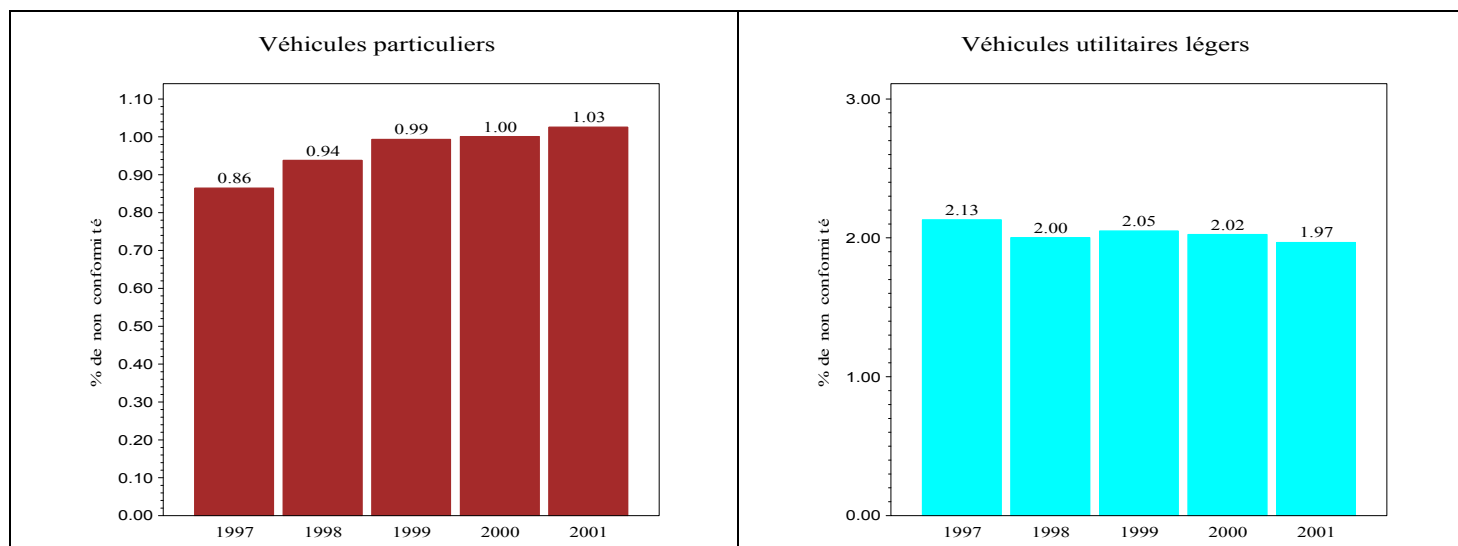
Il s'agit aussi d'une fonction dont le taux de non-conformité est peu élevé. La baisse relative du taux est la conséquence de la modification de la réglementation du 01/10/98.

3.2.4.3 Fonction « Liaisons au Sol »



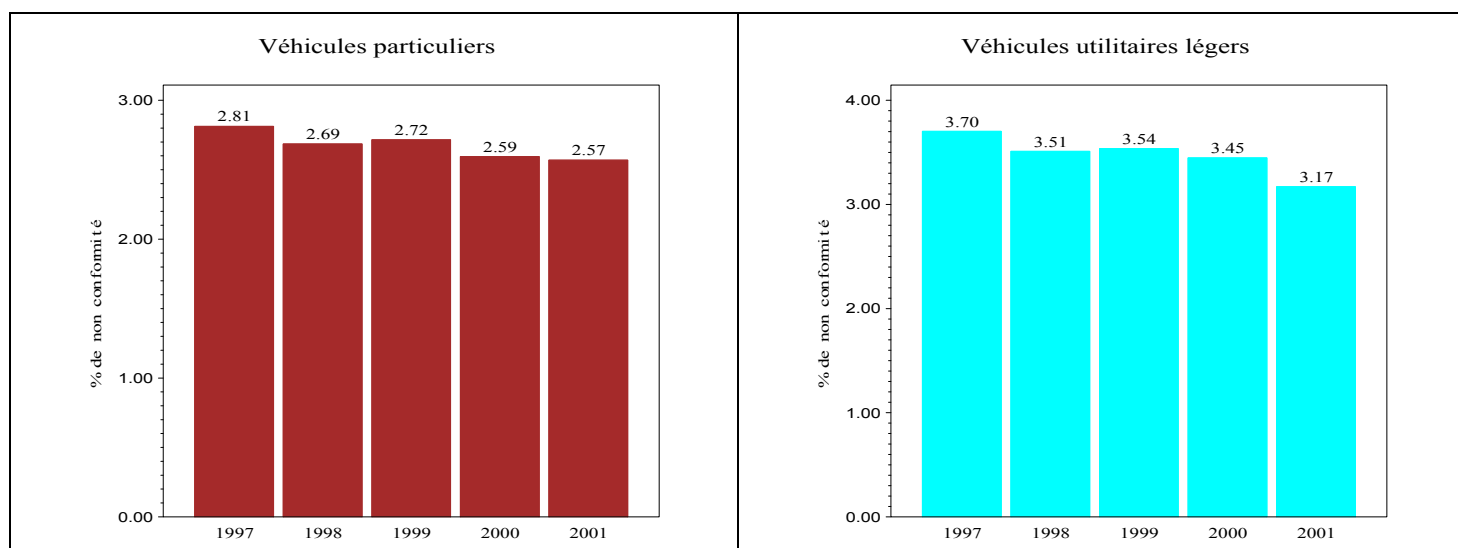
Le taux de non-conformité de la fonction est pratiquement constant sur l'ensemble de la période pour les deux catégories de véhicules.

3.2.4.4 Fonction « Structure, Carrosserie »



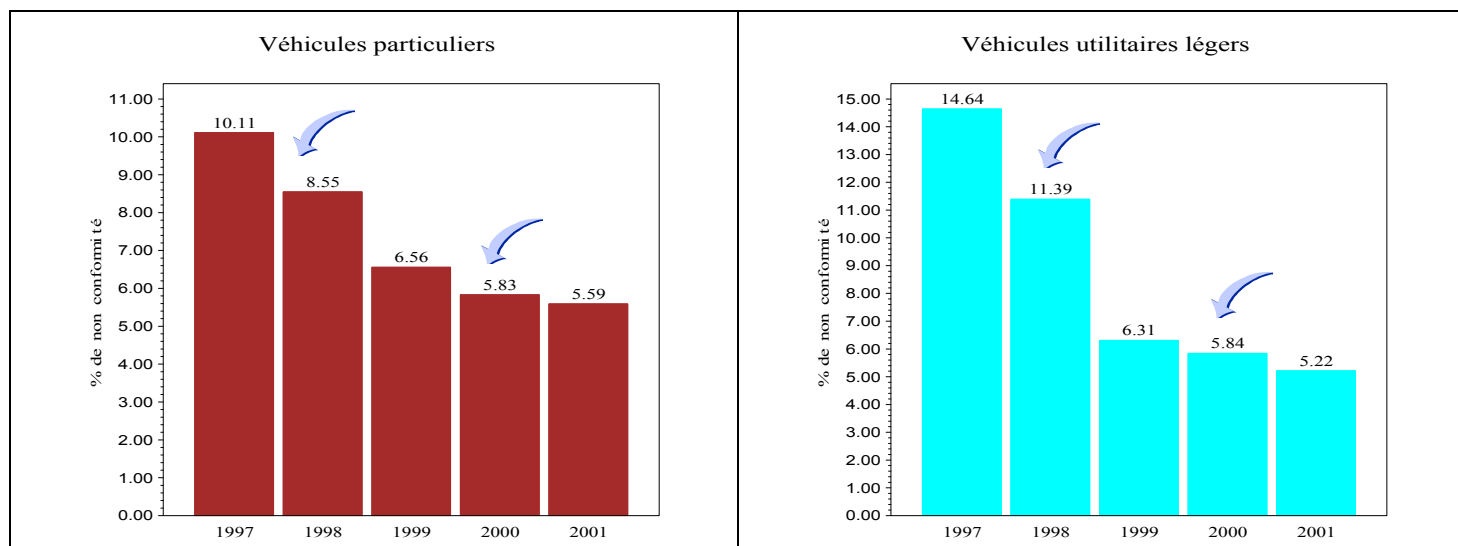
Sans modification de réglementation au cours de la période pour la fonction, son taux reste pratiquement constant pour les deux catégories de véhicules.

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 défauts constatés sur l'ensemble des altérations

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

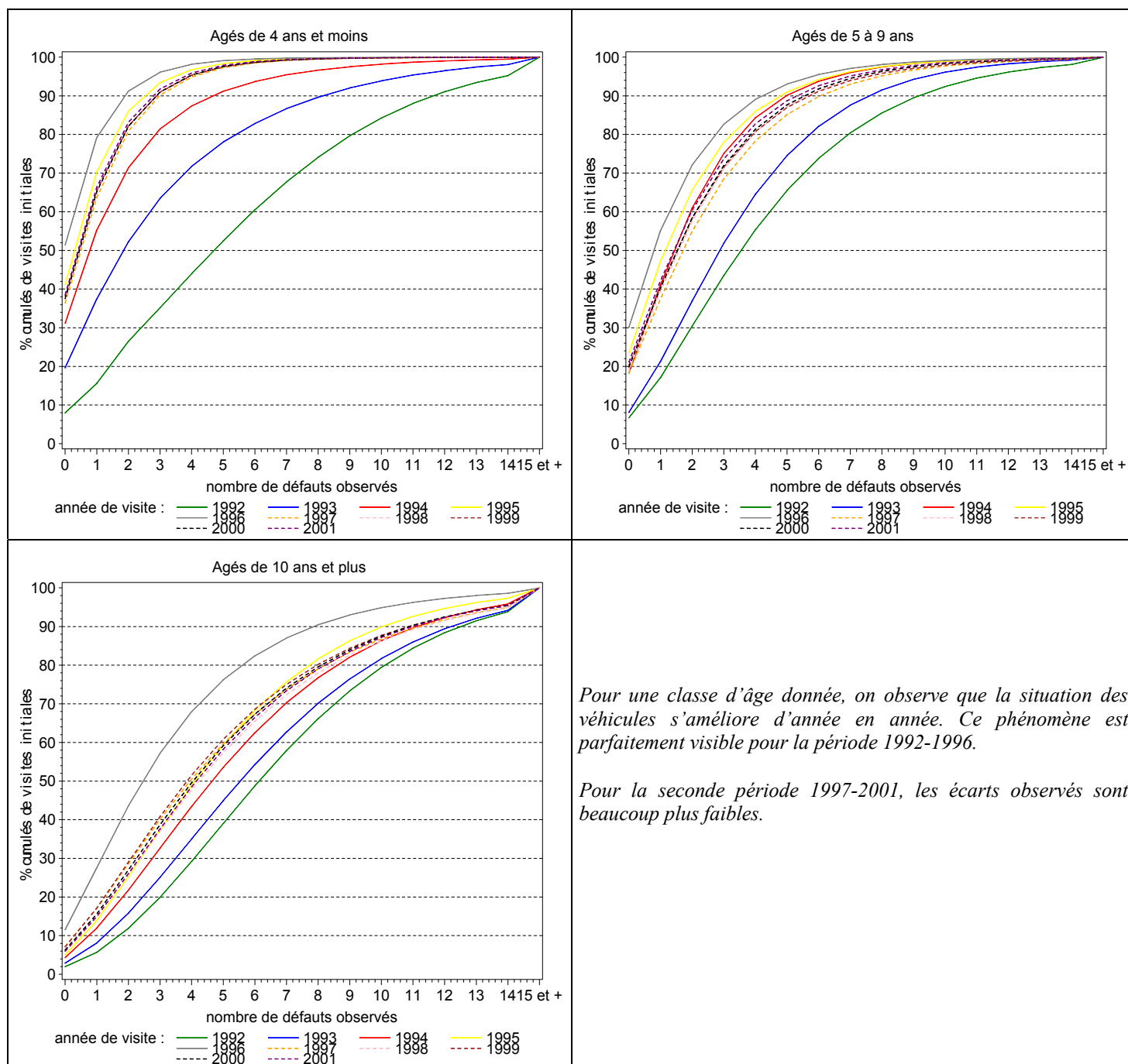
Les courbes présentées ci-après sont établies à partir :

- 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.

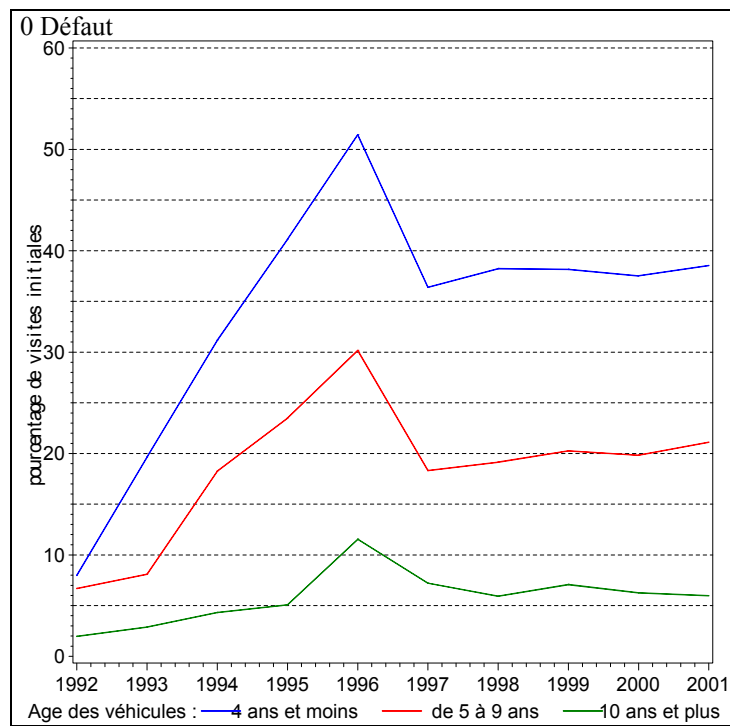
Puis les courbes de ces pourcentages cumulés sont présentées en traits « pleins » pour la période 1992-1996 et en traits « pointillés » pour la période 1997-2001.



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.