

# ***ORGANISME TECHNIQUE CENTRAL***

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

---

## **CONTRÔLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES AUTOMOBILES**

***RAPPORT D'ACTIVITE***

***RESUME***

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

***———— 1992-2001 ————***



JANVIER 2002

02-03

## RESUME

Le **1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 1995**.

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

**Depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 **"Liasons 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.