

# Contrôle technique 2022: ce qu'il dit de nos voitures

Le rapport d'activité 2022 du contrôle technique périodique des véhicules légers a été publié. Analyse des principaux points à retenir.

## Un nombre de contrôles techniques en hausse

En 2022, ce sont 21 246 547 contrôles techniques périodiques qui ont été réalisés sur :

- 18 380 233 véhicules particuliers (M1) ;
- 2 637 906 véhicules utilitaires légers (N1) ;
- 188 313 véhicules soumis à réglementation spécifique (véhicules école, sanitaire, dépannage, VTC, taxi, transport public de personne de moins de 10 places) ;
- 40 095 véhicules de collection.

Ce chiffre est en hausse de 1,16 % par rapport à 2021.

## Plus de 4 millions de véhicules non-conformes

Un contrôle technique périodique c'est 13 fonctions vérifiées, 149 points de contrôle pouvant conduire à 652 défauts dits « défaillances » de gravité différente (mineures, majeures, critiques). 488 d'entre elles entraînent une contre-visite et comprennent 359 défaillances majeures et 129 critiques :



En 2022, sur 21 246 547 contrôles techniques périodiques, 19,44 % ont été déclarés non-conformes et ont généré l'obligation d'une contre-visite contre 19,90 % en 2021. Un chiffre en légère baisse, mais qui représente tout de même plus de 4 millions de véhicules (4 130 333 exactement). 18,70 % sont concernés par des défaillances majeures et 0,74 % par des défaillances critiques.



Source UTAC - OTC

Des différences persistent entre véhicules particuliers (M1) et utilitaires légers (N1). Le taux de prescription de contre-visites est certes en baisse pour chaque catégorie mais reste en proportion plus important pour les véhicules utilitaires légers (22,82 % contre 19,01 % pour les véhicules particuliers). Cette situation interpelle quand on connaît l'usage professionnel des véhicules utilitaires et l'enjeu du risque routier en milieu professionnel. Selon le bilan de l'accidentalité 2021 de l'ONISR, quand le motif du trajet est connu (84 % des cas), 51 % des conducteurs de véhicules utilitaires impliqués dans un accident mortel effectuent un trajet professionnel.

Bien choisir, aménager et évidemment entretenir les véhicules sont des axes majeurs du

management du risque routier en entreprise.



Source UTAC - OTC

## Pneus et feux : principaux motifs de contre-visites

Pour l'ensemble des véhicules (M1 et N1), le podium des principales défaillances par fonction qui entraînent une contre-visite reste le même qu'en 2021 :

- 1. Essieux, roues, pneus, suspension pour 10,20 %** des contrôles avec essentiellement des pneumatiques gravement endommagés, entaillés ou montés de manière inadaptée ou encore un niveau d'usure atteint.
- 2. Feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques pour 8,91 %** des contrôles avec en tête des problèmes d'orientation d'un feu de croisement ou encore de visibilité fortement réduite des feux stop.
- 3. Nuisances pour 6,86 %** des contrôles avec des problématiques d'opacité dépassant la valeur de réception pour les véhicules diesel et des émissions gazeuses dépassant les niveaux réglementaires pour les véhicules essence.

## Principales défaillances entraînant une contre-visite par fonction



Source UTAC-OTC

S'agissant plus précisément des défaillances majeures (toutes fonctions confondues et pour l'ensemble des véhicules), elles concernent notamment l'éclairage : feux de croisement mal orientés et visibilité fortement réduite des feux stop. Le sujet « pneumatiques » est malheureusement toujours bien représenté dans cette catégorie de défauts majeurs avec des pneus gravement endommagés, entaillés ou avec un montage inadapté ou encore usés.

Et au rang des défaillances critiques, on note (encore) que les pneumatiques sont problématiques : corde visible ou endommagée, niveau d'usure non conforme. Autre sujet d'inquiétude, le freinage et des défauts qui mettent en cause l'efficacité du frein de stationnement, l'usure excessive des plaquettes de freins ou encore le déséquilibre important du frein de service. Enfin, côté signalisation on note le non-fonctionnement du feu stop en bonne place du classement.

## L'âge moyen des véhicules en hausse

L'âge moyen de l'ensemble des véhicules qui passent un contrôle technique périodique augmente en 2022. Il est de 12,5 ans pour l'ensemble des véhicules (12,3 ans en 2021). Concernant plus précisément, les véhicules particuliers (M1), l'âge moyen passe de 12,2 à 12,4 ans. Il augmente plus notablement pour les Véhicules Utilitaires Légers (N1) en passant à 12,9 ans en 2021 à 13,3 ans en 2022 et atteint ainsi l'âge moyen le plus haut de ces dix dernières années.



Source UTAC-OTC

Si l'on observe l'indicateur de l'âge moyen selon le type d'énergie, on note que pour les véhicules diesel il continue d'augmenter (+ 0,5 an en 2022) et s'établit à 12,3 ans.

Pour les véhicules essence, la trajectoire se poursuit à l'inverse avec une moyenne qui passe de 13,3 à 13 ans en 2022.



Source UTAC-OTC

Enfin, parmi les véhicules spécifiques, on note que l'âge moyen des véhicules de collection (identifiés comme tels sur le certificat d'immatriculation) ayant fait l'objet d'un contrôle technique périodique est de 46,5 ans.

## Âge et contre-visite : un lien ?

En 2022, sur l'ensemble des véhicules contrôlés, la part des véhicules de plus de 10 ans représente 59,01 % (51,12 % de véhicules particuliers et 7,60 % de véhicules utilitaires légers).

Ce sont aussi les véhicules les plus anciens qui enregistrent le plus de contre-visites et de défaillances.

Ce constat se vérifie pour les véhicules particuliers (M1) et les utilitaires légers (N1).

Pour les véhicules particuliers de plus de 10 ans, les contrôles techniques périodiques sont conformes à 73,85 %. 25,16 % sont concernés par une contre-visite pour défaillances majeures et 0,99 % pour défaillances critiques.

Les véhicules particuliers entre 4 et 7 ans enregistrent eux un taux de conformité de 92,56 % et des taux de défaillances majeures et critiques à hauteur respective de 7,20 et 0,24 %.



Source UTAC-OTC A= visites conformes R= contre-visites pour défaillances critiques S= contre-visites pour défaillances majeures

Le sujet de l'ancienneté du véhicule est intéressant à mettre en parallèle avec les chiffres de la Sécurité routière. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) note dans le bilan de l'accidentalité 2021, que l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme dans lequel un usager est décédé est sensiblement plus élevée que l'ancienneté du parc automobile.

Les véhicules les plus anciens sont principalement conduits par des 18-24 ans : 25 % des véhicules particuliers de 10 ans ou plus sont conduits par un jeune.

Les jeunes conducteurs (donc les usagers les moins expérimentés) sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des voitures d'ancienneté avancée : plus d'un tiers des jeunes conduisaient un véhicule de 15 ans ou plus.



Source ONISR

## Entretien sa voiture, un enjeu de sécurité routière

Le contrôle technique tel qu'il existe en France relève d'une réglementation européenne, qui a notamment comme objectif de réduire du nombre de tués sur les routes de l'Union européenne.

En effet, l'état du véhicule ou plus précisément le mauvais état, peut être un facteur générateur et ou aggravant d'un accident.

Selon l'étude FLAM du Cerema, le facteur « véhicule » est estimé être impliqué dans 20 % des accidents mortels. L'état du véhicule serait mis en cause dans 8 % des cas, avec notamment des dysfonctionnements liés aux pneumatiques (4 %), à l'état général du véhicule ou à l'absence de signalisation (3 %).

Les défauts les plus fréquemment relevés (pneus, signalisation...) lors des visites périodiques du contrôle technique sont ainsi aussi ceux impliqués dans les accidents graves et mortels. Ils s'avèrent pourtant être simples à vérifier, à corriger ou à réparer.

Poursuivre la sensibilisation des automobilistes est donc capital pour que l'entretien de leur voiture soit une préoccupation du quotidien et soit perçue comme un véritable enjeu de sécurité routière.

Enfin, les solutions permettant de juguler les dépenses d'entretien et de réparations, qui s'envolent chaque année au-dessus du niveau de l'inflation, doivent être soutenues et promues : pièces issues de l'économie circulaire, connectivité des véhicules, écoconduite, développement de la location longue durée (pouvant inclure l'entretien)...

Agir sur les comportements suppose aussi de lever les freins économiques à un entretien régulier qui permet une meilleure sécurité, mais aussi la prévention de pannes graves et plus coûteuses encore pour le budget de l'automobiliste.

---

### Pour aller plus loin :

[Rapport d'activité annuel 2022](#) UTAC-OTC - Véhicules légers

[Bilan accidentalité 2021](#) Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

[Rapport d'étude CEREMA](#) Les facteurs d'accidents mortels en 2015\_ Exploitation de la base FLAM