

Bilan du contrôle technique 2021 : décryptage

Le bilan 2021 du contrôle technique a été publié. Nombre de contrôles, défauts les plus fréquents, profil des véhicules, le point sur ce que ce rapport dit de nos voitures.

Nombre de contrôles techniques en hausse

En 2021, ce sont 21 002 705 contrôles techniques périodiques qui ont été réalisés. Ce chiffre comprend :

- 18 239 741 véhicules particuliers (M1) ;
- 2 548 582 véhicules utilitaires légers (N1) ;
- 178 575 véhicules soumis à réglementation spécifique (véhicules école, sanitaire, dépannage, VTC, taxi, transport public de personne de moins de 10 places) ;
- 35 807 véhicules de collection.

Le nombre de contrôles périodiques est en hausse de 2,98 % par rapport à 2020 qui malgré le contexte sanitaire avait déjà marqué une augmentation (+ 2,17 %). La forte baisse d'activité de mars et avril avait en effet été compensée par un effet « rattrapage » de mai à juillet.

Près de 20 % de véhicules « recalés »

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 se répartissent en 359 défaillances majeures et 129 critiques :



En 2021, sur 21 002 705 contrôles techniques périodiques, 19,90 % ont été déclarés non-conformes et ont généré l'obligation d'une contre-visite contre 21,21 % en 2020. Un chiffre en baisse mais qui représente tout de même plus de 4 millions de véhicules (4 179 135). 19,15 % sont concernés par des défaillances majeures et 0,75 % par des défaillances critiques.



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 (23,36 % contre 19,47 % pour les véhicules particuliers). Cette information interpelle quand on connaît l'usage professionnel des véhicules utilitaires et l'enjeu du risque routier en milieu professionnel. Bien choisir, aménager et

évidemment entretenir les véhicules sont des axes majeurs du management du risque routier en entreprise.



Les pneus et les feux : principaux motifs de contre-visites

Pour l'ensemble des véhicules, le podium des principales défaillances qui entraînent une contre-visite (par fonction) est le suivant :

1. **Fonction Essieux**, roues, pneus, suspension pour 10,21 % des contrôles avec essentiellement des pneumatiques gravement endommagés, entaillés ou montés de manière inadaptée.
2. **Fonction Feux**, dispositifs réfléchissants et équipements électriques pour 9,19 % des contrôles avec en tête des problèmes d'orientation d'un feu de croisement.
3. **Fonction Nuisances** pour 7,23 % 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



Les défaillances majeures

Elles concernent notamment l'éclairage : feux de croisement mal orientés et feux stop dont la visibilité est fortement réduite. Le sujet « pneumatiques » est malheureusement toujours bien représenté dans cette catégorie de défauts graves avec des pneus usés ou gravement endommagés, entaillés ou avec un montage inadapté.

Défaillances critiques

Au rang des défaillances critiques, on note (encore) que les pneumatiques sont problématiques : corde visible ou endommagée, profondeur des sculptures non conforme. Autre sujet d'inquiétude, le freinage et des défauts qui touchent l'efficacité du frein de stationnement, l'usure excessive des plaquettes de frein ou encore des déséquilibres important du frein de service.

Moyenne d'âge des véhicules contrôlés : haute mais stable

L'âge moyen de l'ensemble des véhicules qui passent un contrôle technique périodique était en hausse en 2020 mais se stabilise en 2021. Il est de 12,3 ans. Concernant plus précisément, les véhicules particuliers (M1), l'âge moyen n'évolue pas et reste à 12,2 ans. Il baisse pour les Véhicules Utilitaires Légers (N1) en passant de 13,1 ans en 2020 à 12,9 ans en 2021.



Il est par ailleurs intéressant de noter que pour les véhicules Diesel l'âge moyen augmente légèrement en 2021 et passe de 11,6 ans en 2020 à 11,8 ans en 2021. La tendance est différente

pour les véhicules essence dont l'âge moyen passe de 13,7 ans en 2020 à 13,3 ans en 2021.



Ancienneté du véhicule et contre-visite : un lien de cause à effet ?

Pour les véhicules particuliers (M1) et les utilitaires légers (N1), les résultats du bilan montrent toujours une corrélation entre âge et résultats du contrôle technique. Plus ces véhicules sont anciens plus ils enregistrent de défaillances majeures et critiques.



Cet élément est intéressant à mettre en parallèle avec les chiffres de la sécurité routière. L'ONISR note que l'ancienneté moyenne des véhicules particuliers impliqués dans les accidents mortels est en moyenne plus élevée que le parc automobile. 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 l'est au volant d'un véhicule de 15 ans ou plus. Les véhicules les plus anciens sont principalement conduits par des 18-24 ans et les plus récents par des 45-64 ans : 25 % des véhicules particuliers de 20 ans ou plus sont conduits par un jeune, 30 % des véhicules de 5 ans ou moins sont conduits par des 45-64 ans (chiffres ONISR/Bilan accidentalité 2020).



Entretenir sa voiture, un acte 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'ONISR, en 2020, 1 305 accidents corporels dans lesquels un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique, etc.) ont été déplorés en France. Dans ces accidents, 121 personnes ont été tuées et 1 732 blessées. Sur l'ensemble des chiffres de l'accidentalité 2020, cela représente 2,9 % des accidents, 4,8 % de tués et 3,1 % des blessés.

Compte tenu de la nature des défauts les plus fréquemment relevés (pneus, éclairage...), simples à vérifier et à réparer, l'on peut raisonnablement penser que bon nombre de ces situations pourraient être évitées. La sensibilisation des automobilistes est donc capitale pour qu'ils fassent de l'entretien de leur voiture une préoccupation quotidienne et pas seulement à la veille d'un contrôle technique. Si sa sécurité et celle des autres n'ont pas de prix sur la route, il n'empêche qu'entretenir sa voiture coûte cher. L'entretien est le 2e poste de dépense dans le budget de l'automobiliste et il grimpe chaque année au-dessus du niveau de l'inflation.

Les Français dépensent en moyenne entre 939 et 1 896 € par an pour l'entretien de leur véhicule. Cela représente entre 6 et 20 % du budget automobile total selon le type de véhicule conduit ([Budget de l'Automobiliste](#)). Ainsi ce poste de dépenses doit se stabiliser pour lever les freins économiques à un entretien scrupuleux et régulier qui permet une meilleure sécurité mais aussi la prévention de pannes graves et plus coûteuses encore. Toutes les initiatives permettant de juguler les dépenses doivent par ailleurs être soutenues et multipliées (pièces issues de l'économie circulaire, libéralisation du marché des pièces détachées visibles, etc.). Il s'agit aussi de tirer profit de la connectivité des véhicules qui alerte en temps réel le conducteur de tout dysfonctionnement.

Enfin, notons le développement de la location (LOA, LLD) qui séduit de plus en plus de particuliers. Elle permet d'accéder à des voitures récentes, performantes et innovantes en termes d'équipements de sécurité, d'émissions polluantes tout en budgétisant les dépenses, notamment de l'entretien qui peut être inclus dans le contrat.

Sources infographies : OTC-UTAC / ONISR

Pour aller plus loin

- Rapport d'activité annuel 2021 UTAC-OTC : [Contrôle technique périodiques des véhicules légers](#)
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) : [Bilan 2020](#)
- [Budget de l'Automobiliste](#) de l'Automobile Club Association
- [Le contrôle technique à tarif préférentiel](#) pour les adhérents de l'Automobile Club Association