ENTREPRENEURS ARTISANS
DE L'AUTOMOBILE & DE LA MOBILITÉ

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Saint-Ouen, le 10 janvier 2025

La FNA réagit à la publication du rapport d'activité annuel de l'UTAC-OTC sur le contrôle technique des VL

La Fédération Nationale de l'Automobile (FNA) profite de la publication par l'UTAC-OTC de son rapport d'activité annuel sur les contrôles techniques périodiques des véhicules légers pour l'année 2024, pour rappeler l'importance du rôle de ces entreprises de proximité sur l'amélioration de la sécurité routière et sur la protection des émissions polluantes du parc automobile roulant.

Ce bilan annuel de l'Organisme Technique Central du contrôle technique des véhicules légers, outre le fait d'établir un état du parc roulant des véhicules de plus de 4 ans, met en avant le travail des 6.790 centres, très majoritairement des entreprises artisanales, et des 13.633 contrôleurs français (+2,3% par rapport à 2023).

Un rôle préventif

Ce rapport met en évidence, par le nombre de défaillance constatées sur les 22.229.050 contrôles techniques périodiques réalisés, les missions d'amélioration de la sécurité routière et de protection de l'environnement du contrôle technique.
Le premier rôle du contrôle technique est la prévention (et non la sanction). Les principales défaillances mineures relevées en prouvent l'utilité. Pour les automobilistes, ces résultats rappellent l'importance d'un entretien régulier afin d'éviter des contre-visites coûteuses et garantir leur sécurité.

Principales défaillances sur les fonctions de 0 à 8, toutes défaillances confondues :

1. Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant (45,71%)
2. Disque ou tambour de frein légèrement usé (24,94%)
3. Anomalie du dispositif antipollution, sans dysfonctionnement important, sur le relevé du système OBD (24,24%)
4. Usure anormale des pneumatiques ou présence d'un corps étranger (24,10%)
5. Panneau ou élément endommagé sur la cabine ou la carrosserie (23,96%)
6. Détérioration d'un silentbloc de liaison au châssis ou à l'essieu (14,76%)
7. Système de projection des phares légèrement défectueux (14,03%)
8. Protection défectueuse des amortisseurs (10,49%)
9. Usure importante des garnitures ou plaquettes de frein (9,61%)
10. Corrosion du châssis (9,22%)

Les défaillances majeures et critiques détectées jouent quant à elles un rôle déterminant dans l'évaluation de la conformité des véhicules. Elles permettent d'identifier les anomalies présentant un

risque significatif pour la sécurité routière ou l'environnement, et imposent des réparations rapides afin d'assurer une remise en circulation du véhicule en toute sécurité.

Principaux taux de non-conformité avec prescription de contre-visites pour des défaillances majeures :

1. L'orientation d'un feu de croisement n'est pas dans les limites prescrites par les exigences (4,73%)
2. Pneumatique gravement endommagé ou entaillé ou montage inadapté (3,44%)
3. Contrôle impossible des émissions à l'échappement (2,90%)
4. L'opacité dépasse la valeur de réception ou les mesures sont instables (2,37%)
5. L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures des pneumatiques est atteint (2,22%)

Principaux taux de non-conformité avec prescription de contre-visites pour des défaillances critiques :

1. Corde des pneumatiques visible ou endommagée (0,24%)
2. Usure excessive des garnitures ou plaquettes de frein (marque minimale non visible) – (0,08%)
3. Efficacité du frein de stationnement inférieure à 50 % de la valeur limite (0,08%)
4. Aucune source lumineuse ne fonctionne sur les feux de stop (0,06%)
5. Déséquilibre important du frein de service sur l'essieu directeur (0,05%)

Ce rapport démontre donc également que la réforme du contrôle technique de 2018 porte ses fruits, puisqu'en 2024 18,70% étaient en défaillances majeures et 0,73% des véhicules contrôlés présentaient des défaillances critiques nécessitant une interdiction immédiate de circuler jusqu'à réparation.

État du parc roulant

Il met également en évidence le vieillissement progressif du parc automobile français. L'âge moyen des véhicules contrôlés est ainsi passé de 11,5 ans en 2015 à 13 ans en 2024, confirmant la tendance à conserver et réparer son véhicule. Cette évolution s'accompagne d'une augmentation du poids de la catégorie des véhicules de plus de 10 ans, qui représentent désormais 60,25% du total (contre 58,70% en 2023).
D'autre part, les véhicules à moteur thermique dominent toujours largement le marché, représentant encore plus de 96% du parc contrôlé : le diesel conserve une place importante, avec 61,08%, tandis que l'essence représente 35,5% des véhicules.
Ces chiffres témoignent des défis qu'il reste à relever en matière de transition énergétique et d'entretien des dispositifs de dépollution.

Pour Bertrand BILLAUD, Président de la branche contrôle technique de la FNA :

« Nous profitons de ce rapport pour saluer une nouvelle fois le travail de ces plus de 6.000 entreprises de proximité qui œuvrent au quotidien pour la sécurité des automobilistes français. Compte tenu des résultats présentés, avec l'âge vieillissant du parc, la part du moteur thermique et du nombre de défaillances en lien avec la pollution, il est pour nous important de sensibiliser la profession sur l'entretien des dispositifs de dépollution et éviter qu'ils se dégradent. Nous invitons le gouvernement et les professionnels à se pencher sur la mise en place d'un éco entretien, afin d'anticiper et limiter la dégradation des systèmes de dépollution. »

La FNA et la profession attendent avec intérêt, lorsque le volume réalisé sera significatif, le premier bilan du contrôle technique mis en place sur la catégorie CL.

ENTREPRENEURS ARTISANS
DE L'AUTOMOBILE & DE LA MOBILITÉ

À propos de la FNA

La FNA est l'organisation professionnelle représentative des Entrepreneurs-Artisans de l'automobile et de la mobilité depuis 1921. Elle regroupe l'ensemble des métiers en lien avec les services de l'automobile, un secteur qui compte 170 000 entreprises et 421 000 salariés.