



BAROMÈTRE DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Par l'association "40 millions d'automobilistes"
En collaboration avec



AUTOVISION

CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

BAROMÈTRE

Annuel 2025



Ce **baromètre annuel** du contrôle technique automobile a été réalisé grâce aux **données collectées et fournies par Autovision**, réseau de centres de contrôle technique automobile, agréé par le ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports.

Le réseau Autovision dispose de plus de **1 000 centres de contrôle affectés**, juridiquement indépendants et répartis sur l'ensemble du territoire français, en métropole comme en outre-mer.

Ce baromètre est élaboré **à partir de données collectées pour l'année 2024.**



LA RÉGLEMENTATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

La notion de contrôle technique automobile a été introduite dans la réglementation européenne en 1976. La directive 2014/45/UE du Parlement européen établit un cadre harmonisé pour le contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques au sein de l'Union européenne.

En France, le contrôle technique automobile est encadré par divers textes législatifs et réglementaires :

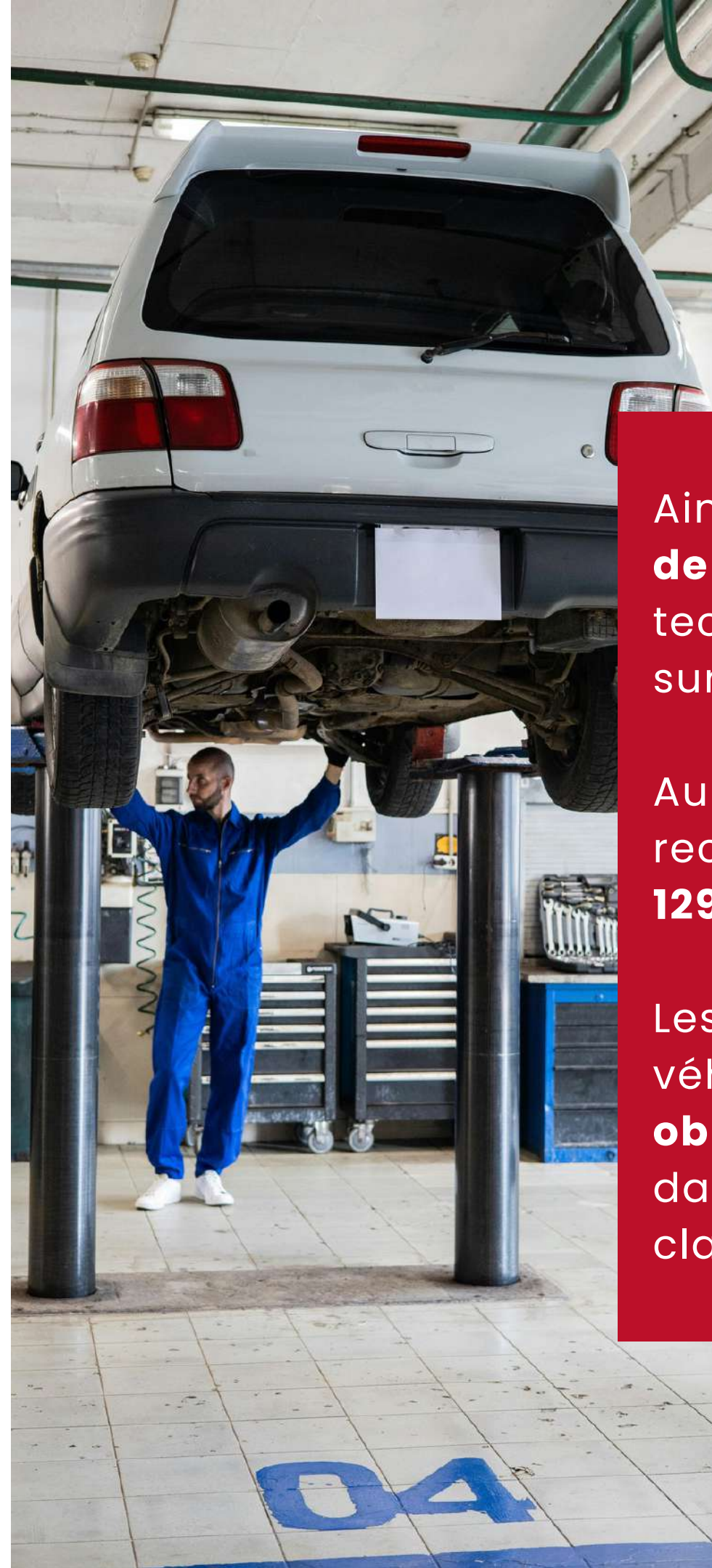
- **L'article L. 323-1 du Code de la route rend obligatoire le contrôle technique périodique des véhicules.**
- **Les articles R. 323-1 à R. 323-26 du Code de la route précisent les modalités de ce contrôle.**
- **L'article R. 311-1 du Code de la route définit les véhicules concernés par le contrôle périodique obligatoire.**

LES POINTS DE CONTRÔLES

Ainsi, depuis le 1er janvier 1992, **tout propriétaire d'une voiture particulière de 4 ans et plus** doit régulièrement présenter son véhicule au contrôle technique. Depuis 2023, les vérifications réalisées à cette occasion portent sur **136 points** de contrôle, classés en 9 catégories.

Au sein de ces points de contrôle, de nombreuses défaillances peuvent être recensées : il existe **139 défaillances mineures**, **341 défaillances majeures** et **129 défaillances critiques**.

Les défaillances mineures sont sans conséquences sur le droit de rouler des véhicules. En revanche, les défaillances majeures et critiques entraînent une **obligation de réparation** et la présentation du véhicule en **contre-visite** dans les 2 mois, sous peine d'une amende de 135 € (contravention de 4ème classe) en cas de contrôle routier par les forces de l'ordre.





BAROMÈTRE **DU CONTRÔLE TECHNIQUE** **LES RÉSULTATS 2024**



AUTOVISION

CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

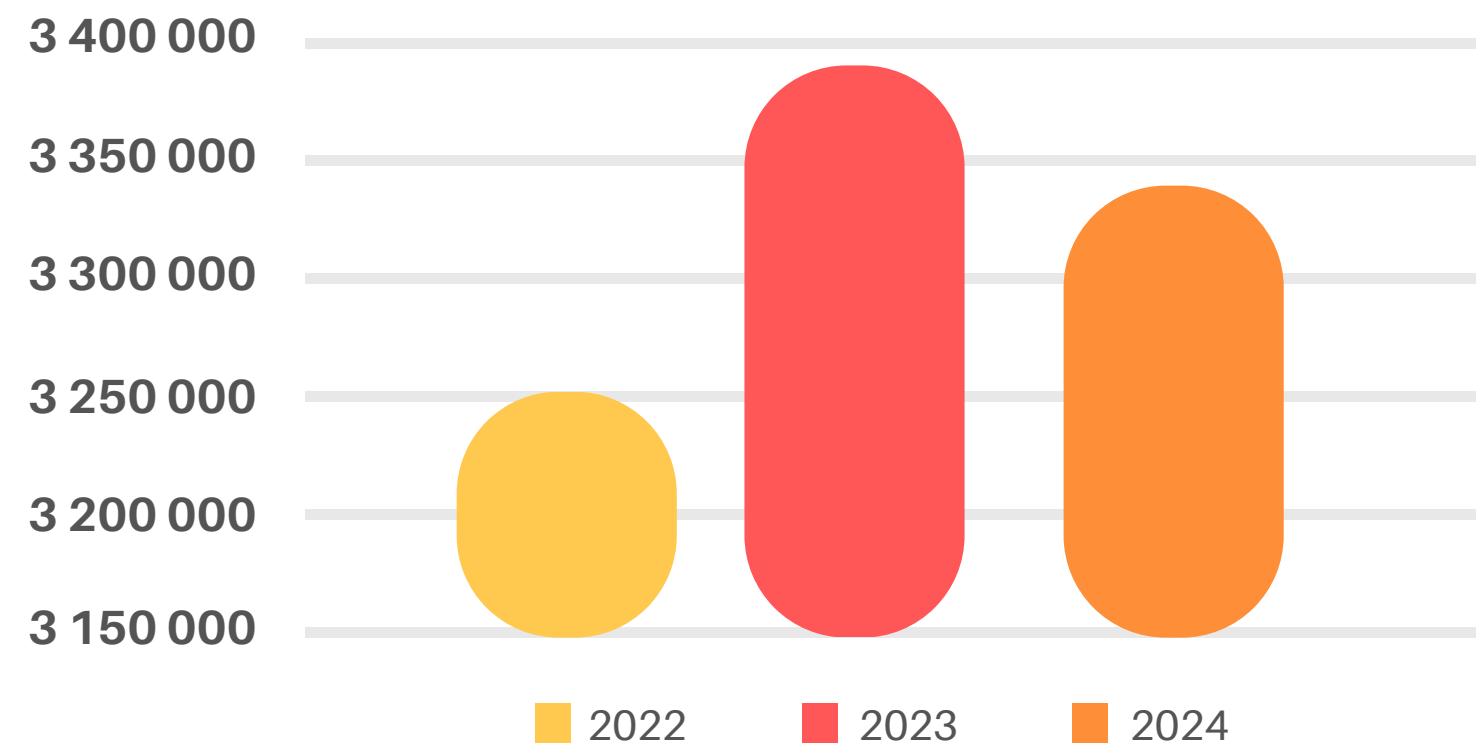
A background image of a male mechanic with short brown hair and a beard, wearing a grey work shirt, looking down intently at a task. He is in a workshop setting with a blue car lift and other vehicles visible in the background. A semi-transparent red banner with rounded corners is overlaid across the middle of the image.

I - BILAN DE L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE

I - BILAN DE L'ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Au cours de l'année 2024, 3 351 178 contrôles techniques périodiques ont été réalisés par les centres de contrôle technique du réseau Autovision (sur 22,23 millions à l'échelle nationale).

Évolution du nombre de CTP dans le réseau Autovision



EN 2024, DANS LE RÉSEAU AUTOVISION :

81,60 %

des véhicules contrôlés ont obtenu un résultat favorable.

17,67 %

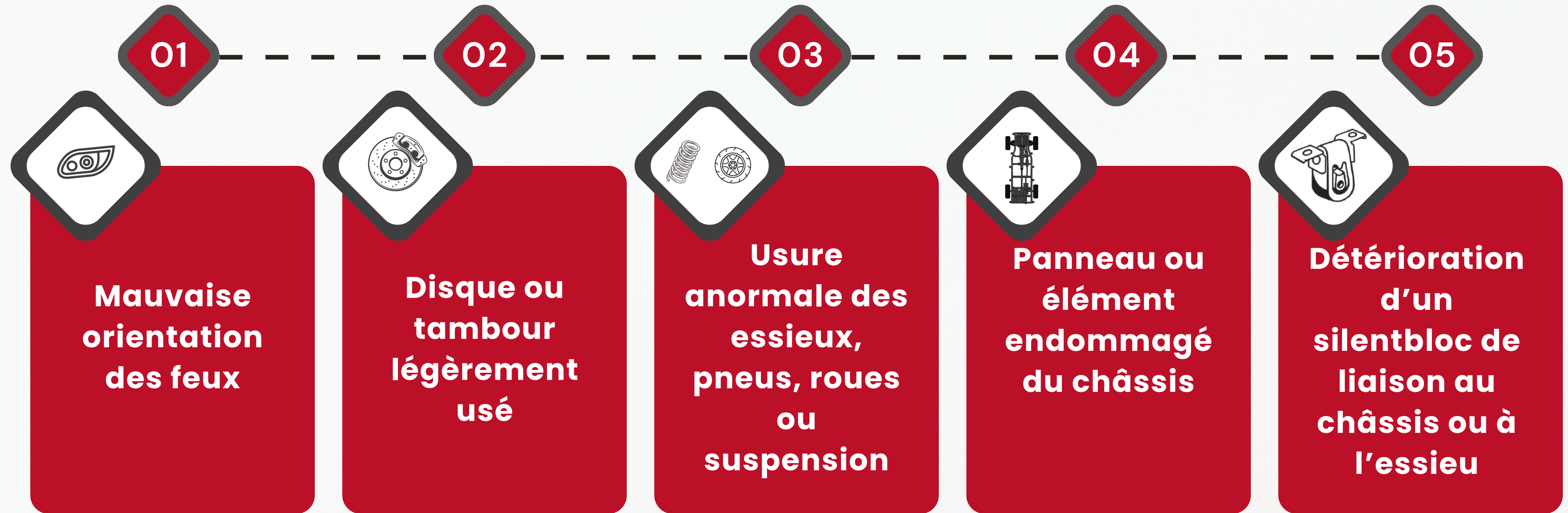
des véhicules ont obtenu un résultat défavorable nécessitant une intervention sur le véhicule et une présentation à une contre-visite.

0,73 %

des véhicules ont été immobilisés immédiatement en vertu d'une ou plusieurs défaillances critiques.

Les taux de contre-visite constatés dans les centres du réseau Autovision sont en moyenne 1 point en dessous la moyenne nationale (selon le Bilan de l'UTAC-OTC pour 2024). Ces chiffres sont stables depuis 2022.

TOP 5 DES DÉFAILLANCES (MAJEURES OU CRITIQUES) EN 2024



Le nombre de contre-visites prescrites en raison d'une défaillance liée à la pollution est très nettement inférieur à celui des contre-visites pour motif de sécurité.

Les véhicules diesel/essence sont les plus concernés par les contre-visites motif de pollution.

A background image of a male mechanic with a beard, wearing a grey work shirt, looking down at a task in a workshop. A car is partially visible in the background, and the scene is dimly lit with a blueish-grey color palette.

II - CONTRÔLE TECHNIQUE ET POLLUTION ENVIRONNEMENTALE



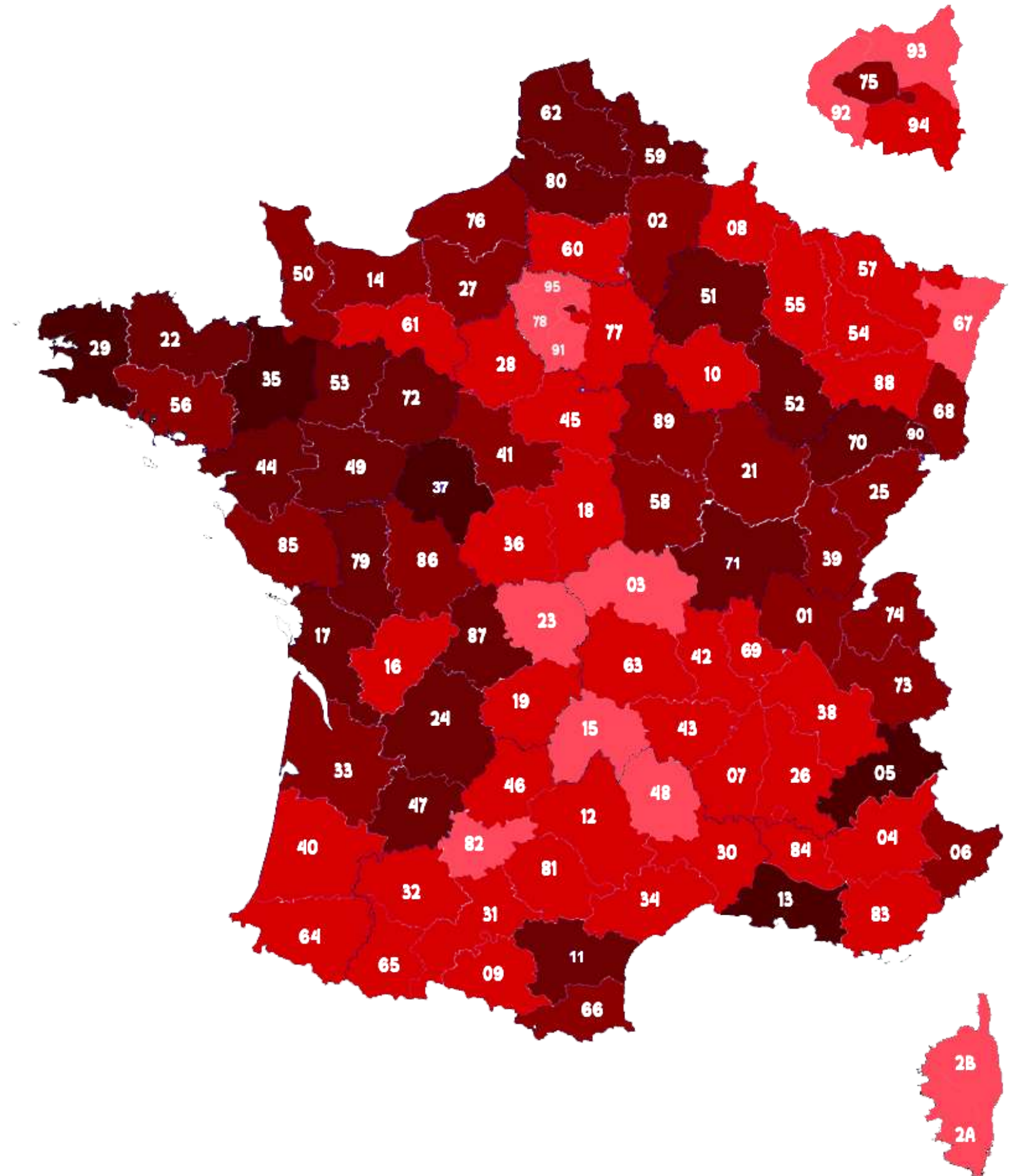
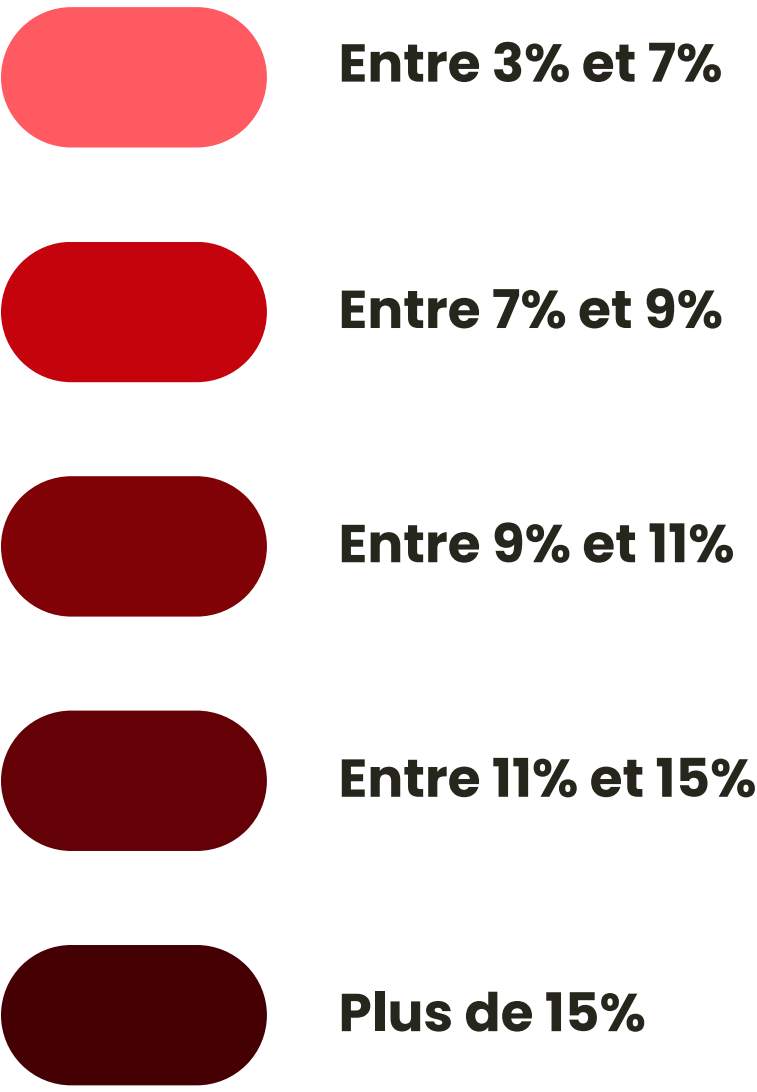
II - CONTRÔLE TECHNIQUE ET POLLUTION ENVIRONNEMENTALE

Le contrôle technique automobile revêt un intérêt majeur en matière d'environnement. Voici ses principaux objectifs écologiques :

- **Réduire les émissions polluantes : Vérifier que les véhicules respectent les normes en vigueur sur les émissions de gaz polluants. Le contrôle technique contribue ainsi à limiter l'impact des véhicules sur la qualité de l'air.**
- **Préserver l'environnement : S'assurer que des éléments comme le système d'échappement, le catalyseur ou le filtre à particules fonctionnent correctement pour éviter une pollution excessive.**
- **Identifier les fuites de liquide : Détecter des fuites éventuelles de carburant, d'huile ou de liquides de refroidissement qui pourraient contaminer les sols ou les eaux.**
- **Encourager l'entretien des véhicules : Favoriser un bon entretien régulier des véhicules, ce qui aide à réduire leur empreinte écologique.**

Le nombre de contre-visites prescrites en raison d'une défaillance liée à la pollution est très nettement inférieur à celui des contre-visites pour motif de sécurité : en 2024, seuls 6,61 % des véhicules présentés au contrôle technique périodique présentaient une défaillance de la fonction « nuisances » (8) motivant la prescription d'une contre-visite, alors que la plupart des défaillances liées à la pollution mènent obligatoirement à une contre-visite.

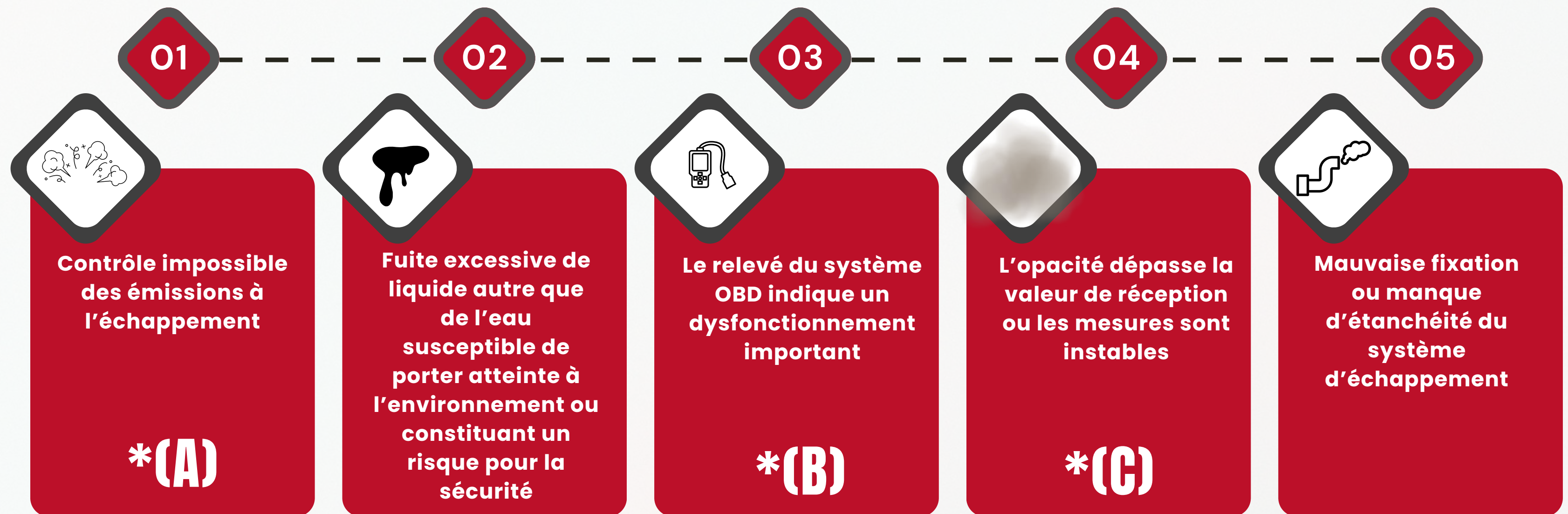
TAUX DE CONTRE-VISITE POLLUTION PAR DÉPARTEMENT



TOP 5 DES DÉFAILLANCES LIÉES À LA POLLUTION POUR LE CTP 2024

(DONNÉES AUTOVISION)

Précisions sur les contrôles de ces défaillances :



* (A)

Une défaillance pour "contrôle des émissions impossibles à l'échappement" lors du contrôle technique peut être causée par plusieurs problèmes mécaniques ou techniques. Principalement une fuite dans le système d'échappement, un état du moteur dégradé, un problème lié aux liquides ou l'absence et la défaillance de composants.

* (B)

Lors du contrôle technique périodique, le système OBD (On-Board Diagnostics) est utilisé pour relever des données liées aux émissions polluantes et au fonctionnement du moteur. L'OBD est obligatoire sur tous les modèles de voitures depuis 2018. Les principales informations collectées concernent l'état des émissions polluantes, les défaillances moteur, l'état des systèmes antipollution et les voyants d'alerte.

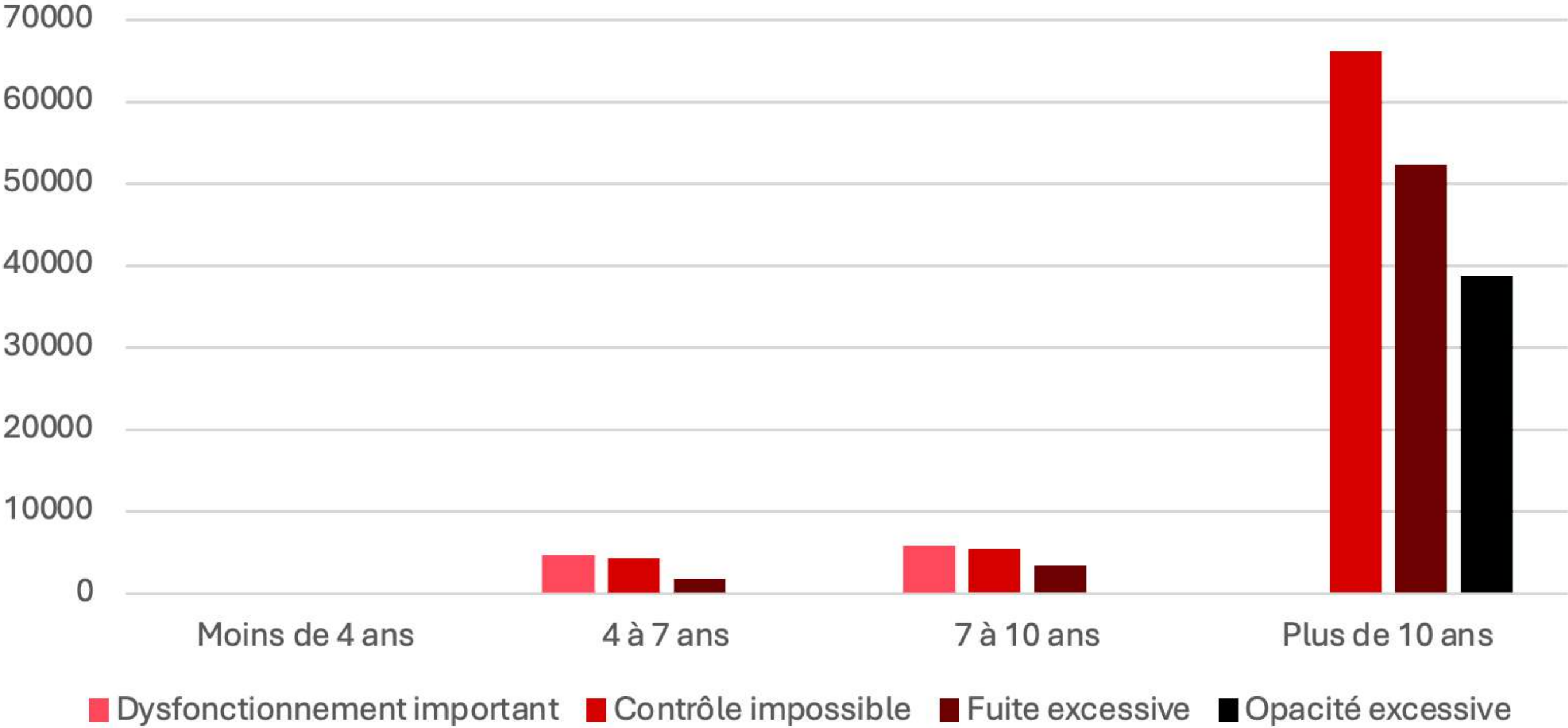
Ces données permettent de diagnostiquer rapidement les problèmes susceptibles d'entraîner une augmentation des émissions polluantes ou des dysfonctionnements majeurs.

* (C)

Les valeurs de réception en termes d'émissions polluantes automobiles correspondent aux seuils réglementaires fixés par les normes européennes (comme les normes Euro) pour limiter les émissions de polluants des véhicules. Ces valeurs sont mesurées lors de tests d'homologation avant la mise en circulation des véhicules. Elles incluent des polluants tels que les Nox (oxydes d'azote), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) et les particules fines (PM).

Ces valeurs sont définies pour chaque norme Euro (Euro 1 à Euro 7, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2025) et varient selon le type de motorisation (essence ou diesel).

NOMBRE DE DÉFAILLANCES ENVIRONNEMENTALES SELON L'ÂGE DES VÉHICULES



Les véhicules de plus de 10 ans sont de très loin ceux qui présentent le plus de défaillances liées à la pollution.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES PAR CRIT'AIR

Avec l'âge, les systèmes de contrôle des émissions peuvent devenir moins efficaces, et les moteurs peuvent accumuler des dépôts de carbone qui augmentent les émissions. Cependant, un entretien régulier et adapté du véhicule est le garant de son succès au contrôle technique, y compris pour les véhicules les plus anciens.

Or, entre 2022 et 2024, le réseau Autovision a constaté une baisse du nombre de véhicules âgés de 10 ans et plus se présentant au contrôle technique périodique, et ce pour toutes les catégories Crit'air :

	2022	2024	Evolution (%)
Crit'air 1	196 436	193 013	-1,74%
Crit'air 2	742 238	704 838	-5,04%
Crit'air 3	911 771	804 918	-11,72%
Crit'air 4	312 541	256 267	-18,01%
Crit'air 5	79 329	61 827	-22,06%
Non classés	133 504	111 504	-16,47%

Pourtant, dans le même temps, le nombre total de contrôles a augmenté de +3,08 % et au niveau national, l'âge moyen du parc automobile roulant n'a cessé de croître : 13 ans en 2024, contre 12,5 ans en 2022 (Bilan du contrôle technique 2024, UTAC-OTC).

A background image showing a mechanic in a blue shirt and white gloves working on the engine of a car. The engine components are visible, including various hoses, belts, and metal parts. The image is slightly darkened to make the text stand out.

III - CONTRÔLE TECHNIQUE ET POLITIQUES PUBLIQUES ENVIRONNEMENTALES

Le constat de la baisse du nombre de véhicules « anciens » présentés par leur propriétaires au contrôle technique périodique conduit à plusieurs explications en lien avec les politiques publiques environnementales menées en France, et particulièrement au déploiement des Zones à faibles émissions (les ZFE-m).

CONSÉQUENCES DES ZFE SUR LE CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES « ANCIENS »

Les ZFE-m sont des territoires au sein desquels la circulation des véhicules est réglementée en fonction de leur classification selon le système Crit'air. Les véhicules les plus récents y sont autorisés, tandis que les véhicules les plus anciens en sont écartés.

En 2024, 42 agglomérations de plus de **150 000 habitants** sont concernées par l'obligation de mise en œuvre d'une ZFE. Sur les 39,3 millions de véhicules en circulation en France au 1^{er} janvier 2024, on estime que leurs propriétaires d'environ **11 millions de véhicules** sont ainsi **pénalisés** par les mesures d'interdiction de circulation imposées dans ces zones urbaines.





LES ZFE EN FRANCE EN 2024

RÉPARTITION DES VL* DU PARC AUTO ROULANT EN FONCTION DE LEUR CLASSIFICATION CRIT'AIR

(au 1^{er} janvier 2024 – Ministère du Développement durable)

	Part du parc roulant
Crit'air E (électrique et hybride rechargeable)	2,20%
Crit'air 1	33,10%
Crit'air 2	35,70%
Crit'air 3	19,40%
Crit'air 4	5,80%
Crit'air 5 et non classées	3,80%

*VL : Véhicules légers

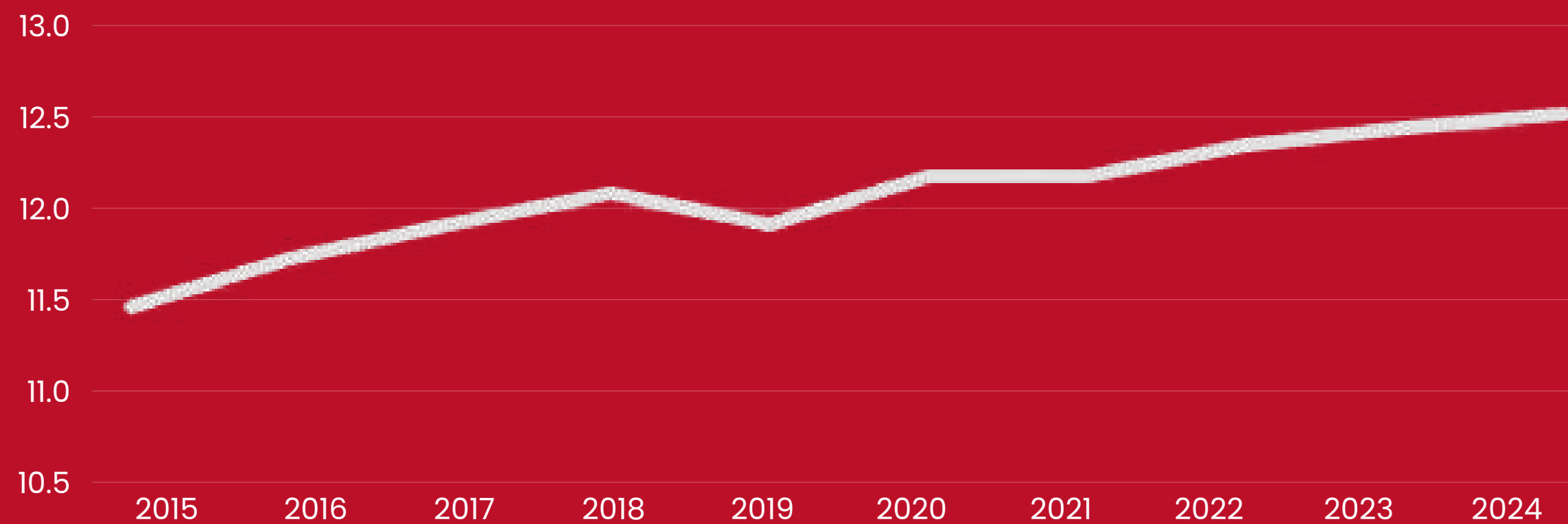
BILAN

Il est ainsi assez aisé de rapprocher le défaut de présentation des véhicules les plus anciens au contrôle technique et l'entrée en vigueur des interdictions de circulation visant ces véhicules : la mise en application des ZFE-m dissuade les propriétaires des véhicules les plus anciens (essentiellement Crit'air 4, 5 et non-classés) de passer le contrôle technique périodique, dans la mesure où le niveau du certificat Crit'air attribué au véhicule prévaut sur le résultat du contrôle technique (même si le résultat du contrôle technique est satisfaisant, le véhicule est tenu à l'écart des villes).

Par ailleurs, la politique ZFE a aussi pour objectif d'écarter de la circulation les véhicules les plus anciens au profit de véhicules plus récents, jugés moins polluants. Cependant, les données statistiques du contrôle technique 2024 confirment le vieillissement du parc auto roulant français (12,9 ans en 2024, contre 12,4 ans en 2022), ce qui montre que les véhicules sont maintenus en circulation de plus en plus longtemps.

VIEILLISSEMENT DU PARC AUTO SELON LES DONNÉES UTAC

Âge moyen des véhicules particuliers du parc auto français



ON FORMULE DEUX EXPLICATIONS À CELA :

Les Français n'ont pas les moyens financiers d'acquérir un véhicule plus récent : (hypothèse validée par le sondage « Les automobilistes et les ZFE » réalisé par l'association « 40 millions d'automobilistes » en mai 2025, pour lequel 66,5 % des sondés déclarent ne pas avoir les moyens financiers d'acquérir un véhicule récent (Crit'air E, 1 ou 2)).

Les politiques environnementales contradictoires : (et qui se sont souvent révélées inefficaces d'un point de vue environnemental et délétères économiquement pour les usagers) imposées ces dernières décennies ont rendu les consommateurs méfiants envers les diverses incitations gouvernementales ; ils sont désormais réticents à abandonner un véhicule en bon état de fonctionnement, bien qu'ancien.

Parallèlement aux interdictions de circulation promulguées dans les grandes villes, à l'encontre de ces véhicules anciens, on peut raisonnablement supposer que leurs propriétaires continuent de les utiliser pour leurs déplacements en dehors de ces zones. Dans ce contexte, le défaut de présentation de ces véhicules au contrôle technique périodique pose deux problèmes majeurs :

- Ils ne sont plus entretenus comme ils le devraient du point de vue des émissions polluantes et voient donc leur impact environnemental s'accroître (ce qui est l'opposé-même de l'objectif des ZFE).**
- Ils ne passent plus les vérifications administratives nécessaires visant notamment à s'assurer du bon état de leurs organes de sécurité, ce qui constitue un risque accru en terme de sécurité routière.**

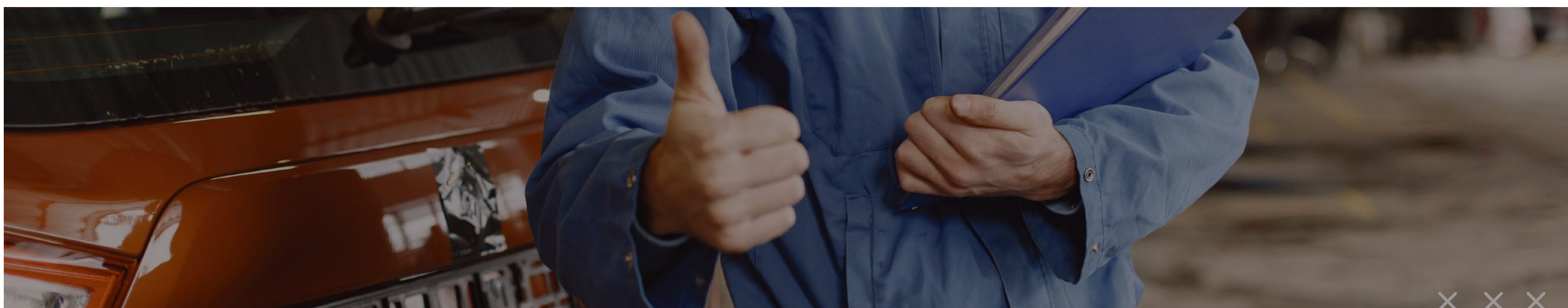
Ces risques sécuritaires et environnementaux s'exercent principalement au détriment des populations péri-urbaines et rurales, où ces véhicules continuent de circuler en dehors de tout cadre réglementaire. D'après le bilan annuel 2024 de l'UTAC-OTC (données nationales officielles), près de 740 000 véhicules n'ont pas été présentés au CTP en France en 2024, ce qui correspond à environ 3 % du parc concerné par cette obligation.

× × × ×

LES CONSÉQUENCES DE L'ÉVITEMENT DU PASSAGE OBLIGATOIRE AU CONTRÔLE TECHNIQUE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'objectif du contrôle technique en matière de sécurité est de détecter les défaillances graves pouvant provoquer des accidents. Avant l'introduction en France en 1992 du CTP obligatoire, jusqu'à 2 % des accidents mortels de la route étaient dus à de telles défaillances, soient environ 200 tués par an (données ONISR). En 2024, grâce au CTP, ce taux est descendu à environ 0,3 % des accidents mortels, soient 10 tués par an.

Le CTP a donc joué un rôle décisif dans le recul du nombre d'accidents de la route dus à un mauvais entretien du véhicule en participant à l'amélioration progressive de l'état du parc roulant. Cependant, le taux croissant de non-présentation des véhicules – en particulier les plus anciens, qui sont aussi les plus concernés par les défaillances techniques – a des conséquences négatives sur la sécurité des usagers.

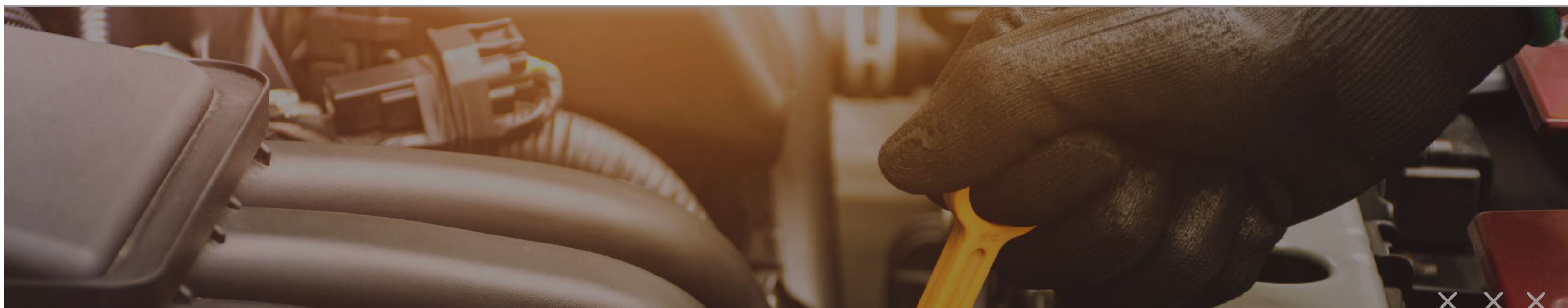


× × × ×

× × × ×

LES CONSÉQUENCES D'UN MAUVAIS ENTRETIEN DU VÉHICULE SUR SES ÉMISSIONS POLLUANTES

L'entretien correct et régulier du véhicule est un facteur clé pour réduire son impact environnemental : les études scientifiques estiment par exemple qu'un véhicule Crit'air 5 mal entretenu peut émettre 20 à 50 % d'oxydes d'azote et de particules fines de plus qu'un même véhicule bien entretenu, et 10 à 20 % de plus de CO₂.



× × × ×

A background image showing a close-up of a car's engine bay. A mechanic's arm and head are visible at the bottom, working on the engine. The text is overlaid on a red, semi-transparent banner.

***LES CONSEILS DES PROFESSIONNELS POUR
PRÉSERVER LES PERFORMANCES
ENVIRONNEMENTALES DE SON VÉHICULE
(ET PASSER LE CONTRÔLE TECHNIQUE AVEC SUCCÈS !)***



CONSEILS GÉNÉRAUX

L'entretien régulier et adapté du véhicule est le garant de sa réussite au contrôle technique périodique ; c'est d'autant plus vrai pour les points de contrôle liés aux performances environnementales.

Pour optimiser les émissions polluantes de votre véhicule avant de passer le contrôle technique périodique, voici quelques conseils d'entretien :

- La vidange et le remplacement des filtres à huile permettent d'éviter l'encrassement du moteur.
- Le nettoyage des filtres à air et à carburant réduisent les émissions polluantes et maintiennent une combustion « propre ».
- Le contrôle de l'état du système d'échappement (y compris les convertisseurs catalytiques et les silencieux) est nécessaire pour s'assurer de leur bon fonctionnement.
- La révision des injecteurs permet de vérifier qu'ils ne sont pas encrassés, ce qui pourrait provoquer une combustion inefficace et augmenter les émissions. Si besoin, il est possible d'utiliser des additifs décrassants pour maintenir les injecteurs propres.



CONSEILS SPÉCIFIQUES EN FONCTION DE LA MOTORISATION

POUR LES VOITURES À ESSENCE : IL EST IMPORTANT D'EFFECTUER UN ENTRETIEN RÉGULIER ET DE SUIVRE CERTAINS CONSEILS SPÉCIFIQUES :

- Remplacement des bougies d'allumage : Des bougies d'allumage usées peuvent entraîner une combustion incomplète et augmenter les émissions. Remplacez-les régulièrement.
- Entretien du système d'admission d'air : Un filtre à air propre garantit un bon mélange air-carburant. Remplacez le filtre à air régulièrement.
- Réglage de l'allumage : Un allumage correctement réglé permet une combustion optimale, réduisant ainsi les émissions polluantes.
- Vérification des capteurs d'oxygène : Les capteurs d'oxygène défectueux peuvent augmenter les émissions. Remplacez-les si nécessaire.
- Entretien des soupapes : Des soupapes en bon état et bien réglées assurent une combustion efficace.



CONSEILS SPÉCIFIQUES EN FONCTION DE LA MOTORISATION

POUR LES VOITURES *DIESEL* : VOICI QUELQUES CONSEILS D'ENTRETIEN SPÉCIFIQUES :

- **Entretien du filtre à particules (FAP)** : Le FAP est essentiel pour réduire les émissions de particules fines. Faites-le vérifier régulièrement et assurez-vous qu'il fonctionne correctement.
- **Nettoyage du système d'admission** : Les moteurs diesel peuvent accumuler des dépôts de carbone dans le système d'admission. Utilisez des produits de nettoyage spécifiques pour les moteurs diesel pour éliminer ces dépôts.
- **Remplacement des bougies de préchauffage** : Les bougies de préchauffage usées peuvent affecter le démarrage à froid et la combustion. Remplacez-les si nécessaire.
- **Contrôle du turbo** : Un turbo en bon état améliore l'efficacité de la combustion. Faites vérifier et entretenir le turbo régulièrement.
- **Surveillance des capteurs d'oxygène** : Les capteurs d'oxygène jouent un rôle clé dans le contrôle des émissions. Assurez-vous qu'ils sont en bon état et remplacez-les si nécessaire.
- **Maintenance du système de recirculation des gaz d'échappement (EGR)** : Le système EGR réduit les émissions de NOx. Faites-le vérifier et nettoyer régulièrement.



LE DÉCALAMINAGE EST UNE MÉTHODE EFFICACE POUR RÉDUIRE LA POLLUTION AUTOMOBILE. EN ÉLIMINANT LES DÉPÔTS DE CALAMINE (RÉSIDUS DE CARBONE) ACCUMULÉS DANS LE MOTEUR, LE DÉCALAMINAGE PERMET D'AMÉLIORER LA COMBUSTION ET DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS POLLUANTES. VOICI QUELQUES AVANTAGES DU DÉCALAMINAGE :

- Réduction des émissions polluantes : Un moteur décalaminé peut réduire les émissions de CO2 jusqu'à 50 %.
- Amélioration des performances : Le moteur retrouve sa puissance d'origine, ce qui permet une conduite plus fluide et réactive.
- Économies de carburant : La consommation de carburant peut diminuer de 5 à 10 %, ce qui se traduit par des économies.
- Prévention des pannes : Un moteur propre fonctionne de manière optimale, réduisant les risques de pannes et de remplacement coûteux de pièces.
- Facilitation du passage au contrôle technique : Les émissions polluantes réduites augmentent les chances de réussir les tests antipollution.

IL EXISTE PLUSIEURS MÉTHODES DE DÉCALAMINAGE, TELLES QUE LE DÉCALAMINAGE CHIMIQUE, LE DÉCALAMINAGE MANUEL ET LE DÉCALAMINAGE À L'HYDROGÈNE.