

La sécurité routière au cœur du contrôle technique 2018

L'année 2018 tant redoutée s'est plutôt bien passée malgré une réglementation plus sévère. Le taux de contre-visite n'a évolué que marginalement. Et, les défaillances critiques craintes par les automobilistes portent sur des défauts majeurs pour la sécurité tels les pneumatiques, les freins et les feux stop.

Pour les centres de contrôle technique, l'année 2018 a connu deux phases bien distinctes. Du 1^{er} janvier au 19 mai, les contrôles se sont déroulés en répondant à la réglementation en place depuis de nombreuses années, alors que la nouvelle directive européenne CE 2014/45 a été transposée en droit français et appliquée dès le 20 mai.

L'an dernier 20,5 millions de véhicules légers sont passés au contrôle technique. Il s'agit en grande majorité de 17,7 millions de voitures particulières et de 2,8 millions d'utilitaires légers. Le reste est constitué de véhicules répondant à des réglementations particulières spécifiques.

Le nombre de véhicules ayant fait l'objet d'un contrôle technique en 2018 a augmenté de 0,4 % par rapport à 2017. Sur le total des véhicules présentés, seuls 12,9 % ne présentaient aucune défaillance élémentaire, soit un peu plus d'un point de moins que les 14 % de 2017. Il n'y a pas eu de différence notable entre l'avant et l'après 20 mai 2018. L'activité de DEKRA Automotive a suivi les tendances du marché.

Le taux de contre-visites n'a pas crû dans d'importantes proportions, rejoignant ainsi les prévisions de DEKRA Automotive. Ce taux a atteint 21,5 % lors de la seconde phase de l'année, loin des prévisions catastrophiques mises en avant par certains. En début d'année 2018, le taux de contre-visites était de 17,4 %. Ces chiffres agrégés donnent une moyenne 2018 de 19,4 %. Ils concernent les voitures particulières et les utilitaires légers. Pour les VP seuls, les résultats sont meilleurs d'environ un demi-point. Ainsi, 19 % des voitures particulières ont fait l'objet d'une contre-visite en 2018, contre 18,6 % en 2017.

Depuis mai 2018, les défaillances critiques ne s'appliquent qu'à 1,3 % des véhicules présentés.

Rappelons qu'avant le 20 mai 2018, les contrôles techniques portaient sur dix fonctions, comprenant 123 points de contrôle pouvant conduire à 410 défauts dont 206 soumis à l'obligation de contre-visite ou entraînant un report de la visite. Pour la directive en place depuis mai 2018, les contrôles techniques s'articulent autour de neuf fonctions, comprenant 133 points de contrôle. Ceux-ci peuvent générer 610 défaillances dont 470 sont soumises à l'obligation de contre-visite. Ces défaillances sont classées en deux catégories : 341 sont dites majeures et 129 sont qualifiées de critiques.

Evolutions suite aux changements du 20 Mai 2018

Le top 5 des défaillances critiques :

Mois	Taux de refus S + R	Défauts par PV
juin-18	20.4%	3.2
juil-18	20.4%	3.2
août-18	21.8%	3.4
sept-18	20.8%	3.4
oct-18	20.8%	3.4
nov-18	20.8%	3.4
déc-18	20.5%	3.4
janv-19	20.9%	3.6
févr-19	20.8%	3.6

1 - PNEUMATIQUES :

Corde visible ou endommagée

2 - EFFICACITÉ DU FREIN DE STATIONNEMENT :

Efficacité inférieure à 50% de la valeur limite

3 - ÉTAT ET FONCTIONNEMENT (FEUX STOP) :

Aucune source lumineuse ne fonctionne

4 - PNEUMATIQUES :

La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences

5 - GARNITURES OU PLAQUETTES DE FREINS :

Usure excessive (marque minimale non visible)

« Les défaillances constatées concernent des éléments évidents pour la sécurité routière » indique Karine Bonnet, Présidente du Réseau Contrôle Technique France de DEKRA Automotive. Les trois premières défaillances identifiées se rapportent aux pneumatiques, aux freins et aux feux stop. Ce contrôle technique va au bout de sa mission ; faire en sorte que les véhicules circulant sur nos routes soient le plus sûrs possible. DEKRA Automotive estime que le contrôle technique atteint ainsi son objectif principal qui est l'amélioration de la prévention et de la sécurité routière.

« De plus, ajoute Karine Bonnet, « La création de la notion de défaillances critiques a modifié la grille d'évaluation de la sécurité et sa perception, tant par les contrôleurs que par les automobilistes ».

Cette nouvelle grille d'analyse demande encore plus de technicité de la part des contrôleurs, qui doivent estimer le niveau de dangerosité d'un véhicule, entre des défaillances présentant un danger immédiat, classées en critiques, et des défaillances présentant un danger différé, qualifiées de majeures. « Expliquer le résultat du contrôle technique à l'automobiliste requiert également un effort de pédagogie pour lequel les contrôleurs ont été sensibilisés dans le réseau DEKRA Automotive », précise Karine Bonnet. Déjà formés de manière rigoureuse par DEKRA Automotive, les contrôleurs techniques voient leur niveau de compétences à nouveau accru afin de répondre aux nouvelles exigences ; les pré-requis pour devenir contrôleur ont été réévalués avec l'obtention nécessaire d'un bac pro en lieu et place d'un CAP.

Pour aider à cette montée en compétences, DEKRA Automotive met en place des dispositifs pédagogiques performants. C'est pourquoi, cet été, DEKRA Automotive renouvelle son « Summer Campus », pour présenter aux jeunes détenteurs de bac pro maintenance des véhicules, le métier de contrôleur technique, et les intégrer dans un parcours de recrutement innovant.