AUTOSÉCURITÉ CONTROLE TECHNIQUE — SECURITEST CONTROLE TECHNIQUE

Communiqué de presse mars 2026

UN BILAN PARADOXAL DU CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES LÉGERS 2025

Une baisse des contre-visites malgré un parc automobile vieillissant

Leaders du contrôle technique VL en France, Auto Sécurité et Sécuritest s'étonnent du bilan paradoxal dressé par l'OTC.

Après analyse statistique des plus de 27,6 millions de contrôles réalisés en 2025, la tendance au vieillissement du parc automobile se confirme avec un âge moyen des véhicules contrôlés qui atteint 13,3 ans. En parallèle, le taux de contre-visites baisse en passant de 19,44 % en 2024 à 19,30 % en 2025. Deux tendances contradictoires qui s'expliquent notamment par l'augmentation des ventes de véhicules d'occasion récents systématiquement révisés par les professionnels. À l'inverse, les véhicules utilitaires se heurtent à un taux de contre-visite de 22,39 %, soit près de 3 points de plus que pour les véhicules particuliers. Cela pose la question de l'efficacité de leur suivi au quotidien et de leur cadre de contrôle.

La hausse des ventes des véhicules d'occasion

En 2025, l'activité a été soutenue dans les centres de contrôle technique. En effet, l'OTC recense 27 611 997 contrôles techniques effectués dans l'année dans les 6 784 centres du territoire français. Une hausse du volume significative de 4,04 % par rapport à 2024. Une hausse qui s'explique par le vieillissement du parc et par la mutation du marché de la vente des véhicules.

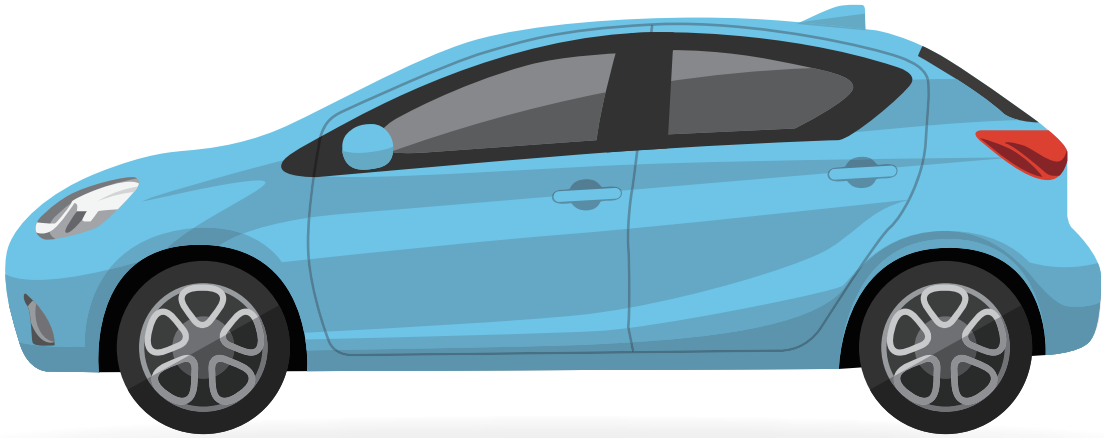
En effet, le marché des véhicules neufs a reculé de 5,6 % tandis que le marché de l'occasion a augmenté de 0,72 % par rapport à 2024[1]. Devant le prix des véhicules neufs, les particuliers préfèrent conserver leur véhicule plus longtemps ou bien se tourner vers les véhicules d'occasion. Le public auparavant adepte du véhicule neuf lui préfère désormais le véhicule d'occasion récent, le plus souvent vendu par des professionnels. Le volume total des ventes de particulier à particulier représente 55,4 % du marché des véhicules d'occasion (contre 40,8 % des véhicules vendus par les pro[2]), il porte essentiellement sur des transactions de véhicules anciens et à faible valeur qui échappent aux réseaux professionnels. Le marché de l'occasion récent reste l'apanage des professionnels.

Gage de qualité, le professionnel de l'occasion révise systématiquement les véhicules qu'il propose à la vente et contribue à faire baisser le taux global de contre-visites lors du contrôle technique obligatoire de cession.

(1) Source : L'Argus. (2) Source : VPN Autos Pro.

Le trio gagnant des défaillances : pneus, phares et pollution

Les principales défaillances relevées sur les véhicules contrôlés en 2025 sont dans la lignée de celles pointées lors du précédent bilan :



1

La liaison au sol (essieux, roues, pneus, suspension) : première cause avec 10,49 % des contrôles non-conformes.

2

La visibilité et l'éclairage (feux, équipements électriques) : deuxième cause (8,93 %), avec en tête le mauvais réglage des feux de croisement.

3

Les nuisances (pollution, fuites) : troisième motif de contre-visite, touchant 6,50 % des véhicules.

Les pneumatiques, éléments de sécurité essentiels des véhicules, restent en tête de liste. Entre bandes de roulement lisses et usures anormales, l'état des pneumatiques du parc automobile français est inquiétant. De plus, cela risque de s'aggraver avec l'essor des véhicules électriques. En effet, sur les véhicules électriques, la durée de vie des pneumatiques est moindre et doit donc être suivie de manière beaucoup plus régulière que sur les véhicules thermiques. En moyenne, le premier remplacement de pneus d'un véhicule électrique intervient au bout de 28 944 km, contre 39 000 km pour un véhicule thermique[3].

Second point d'alerte : le réglage des feux. Les centres de contrôle techniques constatent régulièrement des feux mal réglés, même après un passage du véhicule dans un garage. En effet, les professionnels du contrôle technique sont formés en continu[4], disposent d'équipements étalonnés et de zones calibrées pour contrôler le réglage des feux, ce qui n'est pas le cas dans la plupart des ateliers de réparation.

Aujourd'hui, les contrôleurs ne sont pas autorisés à régler les feux des véhicules qu'ils contrôlent alors qu'ils sont parfois les seuls à pouvoir le faire de manière optimale. Nous sommes partisans d'une modification de la réglementation sur ce point pour donner la possibilité aux contrôleurs de régler les feux des véhicules lors du contrôle. Cela contribuerait à sécuriser les trajets de nuit, souvent vecteurs d'accidents. 👀

Nicolas Letissier
Responsable technique des réseaux Auto Sécurité et Sécuritest

(3) D'après une étude de l'entreprise Epyx.

(4) Un stage de maintien de qualification de 20h est obligatoire tous les ans pour tous les contrôleurs VL pour conserver leur agrément.

L'inquiétant constat de l'état des véhicules utilitaires

Le taux de prescription des contre-visites est particulièrement élevé pour les véhicules utilitaires : 22,39 % de contre-visite contre 18,92 % pour les véhicules particuliers. Ce sont généralement des véhicules qui parcourent davantage de kilomètres et qui roulent en charge du fait de leur usage professionnel. L'usure de ces véhicules est donc plus rapide et moins suivie car ils sont souvent multi-utilisateurs.

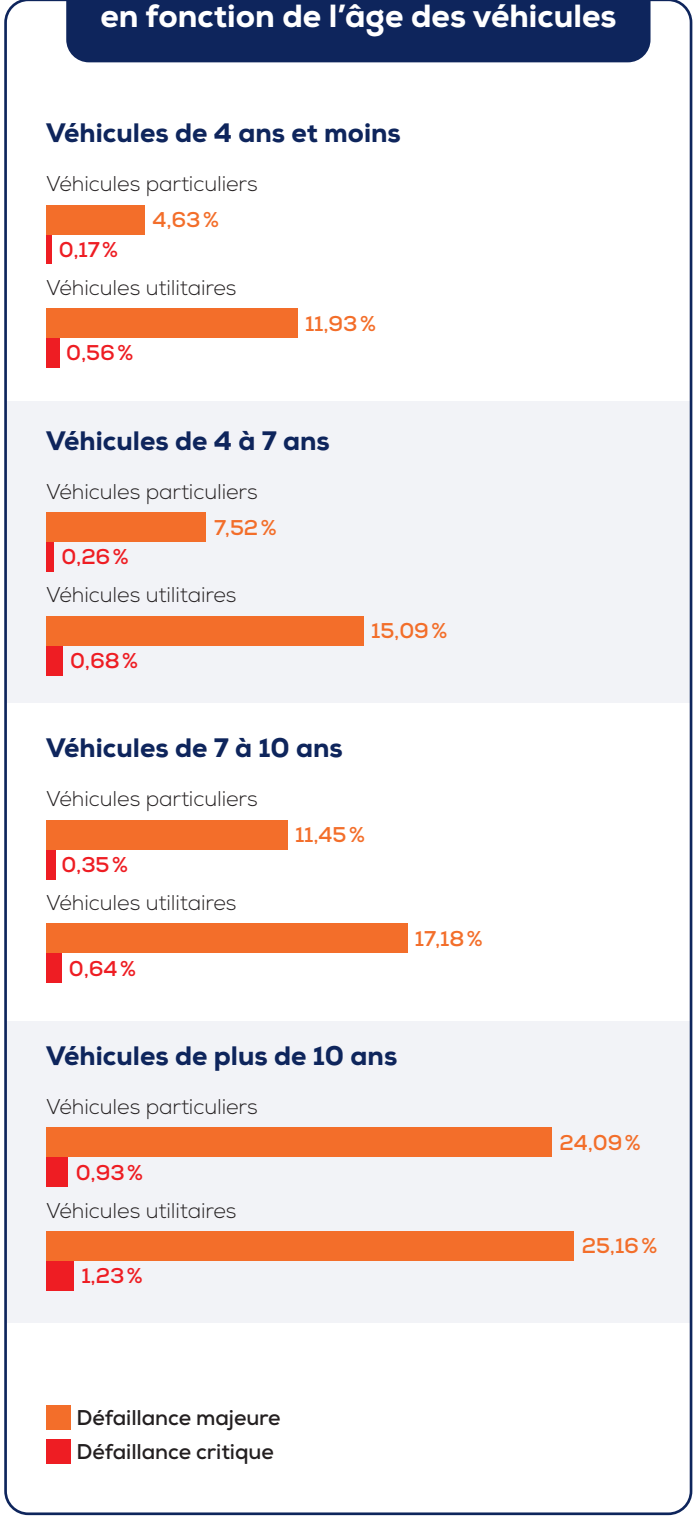
Comme le montre le bilan de l'OTC, la différence d'usure se fait sentir dès le premier contrôle technique, 4 ans après la mise en circulation avec un niveau de défaillances qui passe du simple au triple par rapport aux véhicules particuliers (4,8 % de VP de 4 ans ou moins recalés contre 12,49 % pour les VUL du même âge). Ce rapport passe ensuite du simple au double et ne s'équilibre qu'une fois l'âge des véhicules supérieurs à 10 ans, soit l'âge auquel les VUL sont majoritairement détenus par des particuliers (Artisans, TPE).

Dans un contexte où la cause principale des accidents mortels au travail est un accident de la circulation, ces chiffrent posent question de la fréquence du contrôle des véhicules utilitaires. Si un contrôle complémentaire (pollution) est obligatoire tous les ans en complément du contrôle technique, il n'est pas suffisant pour garantir la sécurité du parc.

> *Un véhicule utilitaire qui se présente à son contrôle complémentaire avec des pneus lisses ou sans feux de STOP ne sera pas mis en contre-visite pour ces raisons-là. Le contrôleur doit se résigner à laisser partir un véhicule qu'il sait pertinemment dangereux. Pour des professionnels de la Sécurité Routière, c'est difficile à admettre.*

Laurent Palmier
Président du réseau Sécuritest

Résultat du contrôle technique en fonction de l'âge des véhicules



À PROPOS D'AUTO SÉCURITÉ

Premier né sur le marché du contrôle technique automobile, le réseau Auto Sécurité compte aujourd'hui plus de 900 centres sur l'ensemble du territoire. En 2025, 1 850 contrôleurs ont réalisé plus de 3,1 millions de contrôles techniques. Auto Sécurité assure également le contrôle des véhicules des catégories L (scooters, motos, voiturettes, quads...) avec plus de 140 000 contrôles réalisés l'année passée. Le réseau récolte la note de 4,87/5 pour une moyenne de 97 avis Google par centre. www.autosecurite.com

À PROPOS DE SÉCURITEST

Sécuritest assure aux automobilistes un service de proximité et de grande qualité grâce à ses 2 200 contrôleurs agréés répartis dans plus de 1 000 centres. En 2025, le réseau Sécuritest a réalisé plus de 3,7 millions de contrôles techniques dont plus de 170 000 sur les véhicules des catégories L. Le réseau obtient la note de satisfaction de 4,77/5 pour une moyenne de 92 avis Google par centre. www.securitest.fr

Contacts presse - Agence Azak
Audrey Zachayus • audrey@azak.fr • Tél. : 06 29 54 75 73 Julie Fullana • julie@azak.fr • Tél. : 06 45 06 82 75