

Le contrôle technique catégorie L à la loupe, après 6 mois de lancement.

DEKRA Automotive dresse un premier bilan du contrôle technique des véhicules de la catégorie L qui regroupe les véhicules 2 et 3 roues motorisés et les quadricycles dont les quads et les voitures sans permis.

Un leader mondial techniquement prêt

Soutenu par une croissance forte et régulière, le groupe DEKRA (plus de 4 milliards d'euros de CA en 2023) numéro un du contrôle technique avec 28.5 millions de véhicules contrôlés par an), s'appuie sur l'expertise de près de 49 000 collaborateurs déployés dans plus de 60 pays. Le groupe DEKRA œuvre dans les activités de l'inspection, la certification, les services et la gestion des sinistres dans des domaines variés tels que les transports et l'industrie.

“Nos missions croisent de nombreux métiers et autant de champs d'expertise. Nous réalisons déjà des contrôles de cette catégorie de véhicules, dans d'autres pays européens notamment, depuis de nombreuses années. Nous sommes en permanence dans l'anticipation des besoins du marché. C'est pourquoi nous avons préparé avec succès notre réseau au contrôle des deux et trois roues, conformément aux souhaits du législateur”, déclare Karine Bonnet, directrice générale de DEKRA Automotive.



“Les textes réglementaires ayant été publiés au cours du dernier trimestre de 2023, le passage au contrôle de cette nouvelle catégorie de véhicules a commencé le 15 avril 2024. 900 centres de notre réseau ont en conséquence formé leurs contrôleurs aux spécificités techniques, informatiques et administratives liées à cette nouvelle activité”, précise Karine Bonnet.

Une catégorie de marché hétérogène

La catégorie L se compose des véhicules motorisés à 2 ou 3 roues, les quads et les voitures sans permis. On retrouve dans cette définition les cyclomoteurs (moins de 50 cm³), les motocyclettes (jusqu'à 125 cm³), les motos (toutes cylindrées au-delà de 125 cm³) et les quadricycles à moteur (dont les quads et les voitures sans permis). Cet ensemble constitue un parc roulant oscillant entre 3 et 4 millions d'unités. A date, plus de 500 000 contrôles techniques ont été réalisés depuis le 15 avril.

Information presse

Premier constat, les deux et trois roues de 125 cm³ et plus représentent 84% du parc contrôlé. Les cyclomoteurs plafonnent à 8%, suivis par les voiturettes (5%) et les quads (3%). *“La sous-représentation des cyclomoteurs, qui constituent pourtant 30% du parc immatriculé, s’explique probablement en partie par l’âge des conducteurs, souvent très jeunes, qui sont insuffisamment sensibilisés aux enjeux sécuritaires. Cette catégorie, dont la vétusté moyenne est de 17,3 années, obtient un taux de refus supérieur à 20%, comparable à celui des véhicules légers. Rappelons que les cyclomotoristes sont malheureusement surreprésentés dans les accidents et décès sur la route avec un facteur de risque dix-sept fois supérieur à celui des automobilistes”*, indique Rémi Courant, directeur qualité et technique chez DEKRA Automotive.

“Nous mettons un point d’alerte sur cette catégorie de cyclomoteurs pour veiller à ce que les parents des utilisateurs de ces véhicules soient conscients des enjeux de sécurité routière”, rajoute Karine Bonnet.

Deuxième constat, le contrôle de la catégorie L monte en puissance depuis son démarrage, passant d’un volume national d’environ 50 000 contrôles sur quinze jours en avril 2024 pour atteindre près de 120 000 contrôles en août dernier. Sur ces premiers mois, DEKRA Automotive réalise une part de marché à 23%.

Un calendrier de passage échelonné

La mise en place du contrôle des véhicules de catégorie L est échelonnée entre 2024 et 2026, rappelons ainsi que le contrôle technique concerne cette année les véhicules mis en circulation avant 2017, l’an prochain seront concernés les véhicules mis en circulation entre 2017 et 2019, puis pour l’année 2026 ceux de 2020 et 2021. A partir de 2027, la périodicité normale sera atteinte avec un premier contrôle à réaliser avant le 5^e anniversaire du véhicule puis tous les 3 ans.

Date de 1 ^{ère} mise en circulation	1 ^{er} contrôle
Avant le 1 ^{er} janvier 2017	Avant fin 2024
Entre le 1 ^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019	Avant fin 2025
Entre le 1 ^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021	Avant fin 2026
A partir du 1 ^{er} janvier 2022	Périodicité normale

Point de vigilance sur les voiturettes

Les fameuses “voiturettes” qui se conduisent sans permis (96% de diesel) présentent une surreprésentation géographique dans la moitié nord de la France contrairement aux motos plus représentées dans la moitié sud. Le parc contrôlé des voitures sans permis, dont l’âge moyen est de 12,8 ans, présente des caractéristiques marquées. C’est en effet la tranche de véhicules qui affiche le

Information presse

taux de prescription de contre-visite le plus élevé comparé à la moyenne générale de la catégorie L : 30,60% de défaillances majeures (vs 11,42% pour l'ensemble de la catégorie L) et 0,70% de défaillances critiques (vs 0,14%).

“Ce taux de défaillances est important mais n'est pas surprenant au regard de l'état du parc roulant et de la construction par définition plus légère de ces véhicules. Les défaillances les plus récurrentes concernent l'usure des pneumatiques (pour 8,2% des contrôles réalisés), les amortisseurs endommagés (7,1%), les roulements de roue défaillants (6,6%) ou encore des éléments de carrosserie endommagés ou mal fixés (4,4%)”, poursuit Rémi Courant.

« Et le coût élevé des pièces et des réparations pour ce type de véhicule freinant voire empêchant l'entretien régulier par leur propriétaire explique aussi ce taux de contre-visite », conclut Karine Bonnet.

Un parc de deux roues mieux entretenu

Malgré une moyenne d'âge du parc contrôlé relativement élevée à près de 18 ans, les deux roues de 125 cm³ et plus présentent un taux de refus modéré à 9,45%.

On notera que les principales défaillances relevées sur cette catégorie de véhicules concernent les dispositifs d'identification (plaque d'immatriculation), les pneumatiques (usure, entailles, montage), les émissions de polluants, l'amortissement et les feux stop.

Ces premières analyses démontrent ainsi un niveau d'entretien globalement satisfaisant du parc de deux roues de 125cm³ et plus, avec malgré tout près d'un véhicule sur 10 présentant des défauts de nature à remettre en cause la sécurité routière ou la protection de l'environnement.

Des nouveautés pour 2025

De nouveaux équipements vont être installés dans les centres de contrôle technique pour permettre l'introduction de nouveaux points de contrôle.

Le premier à entrer en vigueur sera au mois de mars 2025 avec l'ajout d'une mesure du niveau sonore pour l'ensemble des véhicules de la catégorie L. Un sonomètre permettra de comparer le niveau de bruit mesuré avec celui prévu à l'homologation du véhicule et figurant sur le certificat d'immatriculation.

La deuxième évolution sera l'ajout du contrôle du bridage des cyclomoteurs avec un dispositif de mesure de la vitesse maximale. Ce point de contrôle entrera en vigueur en juin 2025.