

N° 189

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 5 décembre 2025

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des affaires européennes (1) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les **documents d'immatriculation des véhicules** et les **données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules**, **abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil (COM(2025) 179 final)** et sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil **modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques** et la **directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (COM(2025) 180 final)**,*

Par M. Jacques FERNIQUE et Mme Pascale GRUNY,

Sénateurs

---

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Rapin, *président* ; MM. Alain Cadec, Ronan Le Gleut, Mme Gisèle Jourda, MM. Didier Marie, Claude Kern, Mme Catherine Morin-Desailly, M. Teva Rohfritsch, Mme Cathy Apourceau-Poly, MM. Cyril Pellevat, Louis Vogel, Mme Mathilde Ollivier, M. Ahmed Laouedj, *vice-présidents* ; Mme Marta de Cidrac, M. Daniel Gremillet, Mmes Florence Blatrix Contat, Amel Gacquerre, *secrétaires* ; MM. Georges Patient, Pascal Allizard, Jean-Michel Arnaud, Bruno Belin, François Bonneau, Mmes Valérie Boyer, Sophie Briante Guillemont, M. Pierre Cuypers, Mmes Karine Daniel, Brigitte Devésa, MM. Jacques Fernique, Christophe-André Frassa, Mmes Pascale Gruny, Nadège Havet, MM. Olivier Henno, Bernard Jomier, Mme Christine Lavarde, M. Dominique de Legge, Mme Audrey Linkenheld, MM. Vincent Louault, Louis-Jean de Nicolaÿ, Mmes Elsa Schalck, Silvana Silvani, M. Michaël Weber.



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>ESSENTIEL .....</b>	<b>5</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>11</b>
<b>I. LE PAQUET « CONTRÔLE TECHNIQUE » VISE À RENFORCER LES ACTIONS DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE LUTTE CONTRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ET LES ÉMISSIONS SONORES.....</b>	<b>13</b>
A. LA LUTTE CONTRE LA DÉFAILLANCE DES VÉHICULES : UNE DIMENSION IMPORTANTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	13
B. LE PAQUET « CONTRÔLE TECHNIQUE » COMPLÈTE UTILEMENT LE PAQUET « PERMIS DE CONDUIRE » QUI VIENT D'ÊTRE ADOPTÉ.....	17
C. UNE RÉGLEMENTATION QUI PERMET DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE PENDANT TOUTE LA DURÉE DE VIE DES VÉHICULES.....	20
D. LES RÉVISIONS PROPOSÉES PERMETTENT DE PRENDRE UNE PART ACTIVE À LA LUTTE CONTRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES ET LES ÉMISSIONS SONORES.....	23
<b>II. DES OBJECTIFS SOUTENABLES MAIS UNE VIGILANCE QUANT À LA FAISABILITÉ ET L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DES MESURES DE MISE EN ŒUVRE ENVISAGÉES .....</b>	<b>25</b>
A. UNE NÉCESSAIRE ADAPTATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUX NOUVEAUX VÉHICULES ET À LEURS TECHNOLOGIES EMBARQUÉES.....	25
B. UNE FRAUDE AU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE QUE CERTAINS ÉTATS MEMBRES ONT RÉUSSI À ÉRADICUER.....	28
C. UNE LIMITATION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES QUI PASSE PAR UNE MEILLEURE DÉTECTION DES MANIPULATIONS DES SYSTÈMES DE DÉPOLLUTION .....	30
D. LA MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE ANNUEL POUR LES VOITURES ET LES VUL DE PLUS DE 10 ANS APPARAÎT COMME UNE MESURE DISPROPORTIONNÉE ET DIFFICILEMENT ACCEPTABLE SUR LE PLAN SOCIAL .....	32
E. UN CONTRÔLE TECHNIQUE OBLIGATOIRE DES DEUX ROUES DÉJÀ MIS EN PLACE EN FRANCE .....	34
F. LES AUTORITÉS FRANÇAISES PROPOSENT D'INTÉGRER L'EXISTENCE DES RAPPELS DES VÉHICULES AUX POINTS DE VÉRIFICATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE.....	35

G. UNE EXTENSION DU CONTRÔLE TECHNIQUE SUR ROUTE AUX VUL QUI DOIT RESTER PROPORTIONNÉE AUX MOYENS POUVANT RAISONNABLEMENT ÊTRE MIS À DISPOSITION.....	37
H. LA MISE EN PLACE DE SYSTÈMES DE TÉLÉDÉTECTION ET DE CHASSE AU PANACHE ENCOURAGÉE À TITRE EXPÉRIMENTAL.....	40
I. UNE VOLONTÉ D'ACCÉLÉRER LA DÉMATÉRIALISATION DES CERTIFICATS ET L'UTILISATION D'UNE PLATEFORME D'ÉCHANGE QUI DOIT RESPECTER CERTAINS PRINCIPES .....	41
J. UNE RECONNAISSANCE TEMPORAIRE DES CONTRÔLES TECHNIQUES EFFECTUÉS DANS UN AUTRE ÉTAT MEMBRE.....	43
K. UNE RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION CONDITIONNÉE À LA RECONNAISSANCE DES CONDITIONS D'HOMOLOGATION.....	43
<b>AVIS POLITIQUE SUR LA PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL CONCERNANT LES DOCUMENTS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ET LES DONNÉES RELATIVES À L'IMMATRICULATION CONSIGNÉES DANS LES REGISTRES NATIONAUX DES VÉHICULES, ABROGEANT LA DIRECTIVE 1999/37/CE DU CONSEIL (COM (2025) 179 FINAL) ET SUR LA PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL MODIFIANT LA DIRECTIVE 2014/45/UE RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À MOTEUR ET DE LEURS REMORQUES ET LA DIRECTIVE 2014/47/UE RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES VÉHICULES UTILITAIRES CIRCULANT DANS L'UNION (COM(2025) 180 FINAL).....</b>	<b>45</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>53</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>62</b>
<b>LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES.....</b>	<b>63</b>

## ESSENTIEL

### **Contrôle technique : des mesures européennes qui doivent rester proportionnées**

Réunie le 26 novembre 2025, la commission des affaires européennes, sur le rapport de Mme Pascale Gruny et M. Jacques Fernique, **a adopté à l'unanimité un avis politique relatif à la révision du paquet « contrôle technique ».**

En effet, la Commission européenne propose de réviser trois directives, adoptées en 2014, relatives au contrôle technique périodique, au contrôle routier des véhicules et aux certificats d'immatriculation.

La commission des affaires européennes soutient les objectifs de cette révision qui visent à garantir **la sécurité et la performance environnementale** des véhicules pendant toute leur durée de vie et contribuent ainsi à renforcer les actions de l'Union européenne en matière de sécurité routière et de lutte contre les émissions de polluants et les émissions sonores.

Toutefois, la commission des affaires européennes est **très vigilante s'agissant de la faisabilité et de l'acceptabilité sociale des mesures envisagées**. Ces mesures devront ainsi être **strictement proportionnées au regard des coûts opérationnels et financiers** qu'elles impliquent pour les services de l'État, pour les entreprises du secteur et surtout pour les automobilistes qui, *in fine*, supporteront la charge de ces évolutions.

Trois points méritent plus particulièrement d'être soulignés :

- la commission des affaires européennes soutient une remise à niveau des contrôles techniques pour prendre en compte l'électrification progressive du parc automobile, les nouvelles technologies embarquées et les émissions de polluants mais **elle s'oppose en particulier à l'instauration d'un contrôle annuel obligatoire pour les véhicules de plus de 10 ans, le bénéfice de cette mesure n'étant pas démontré ;**

- **elle juge également disproportionné l'objectif annuel de contrôle routier de 2 % du parc des véhicules utilitaires légers**, en raison notamment de l'accroissement considérable des effectifs et moyens auquel il conduirait ou, à défaut, de l'impact négatif qu'il aurait sur les autres opérations de contrôle. Elle souhaite la fixation d'un objectif acceptable et absorbable par les services de contrôle ;

- **elle demande, enfin, d'inclure la vérification de l'existence d'un éventuel rappel des véhicules présentant des risques de sécurité graves** lors des opérations de contrôle technique.

## I. LE CONTRÔLE TECHNIQUE : UN DISPOSITIF ESSENTIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DE LA LUTTE CONTRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ET SONORES



Alors que l'on dénombre près de 19 800 décès sur les routes de l'Union en 2024, les mesures proposées par la Commission européenne permettraient de sauver quelque **7 000 vies et d'éviter quelque 65 000 blessés graves** entre 2026 et 2050 par rapport au scénario de référence.

Le transport routier représente **36 % des émissions de NOx et plus de 8 % des émissions de particules fines**. Il représente **54,8 % du bruit**. Les mesures proposées

permettraient de réduire de 20 % les émissions de polluants atmosphériques et le nombre de décès prématurés liés à ces émissions.

En 2024, **26,6 millions de contrôles techniques** ont été effectués sur les véhicules légers dont **4,3 millions sont déclarés non conformes**. De même, 65 000 véhicules lourds ont été contrôlés en bord de route. 1 939 infractions ont été ainsi relevées, dont 308 relatives à l'arrimage.

## II. UNE RÉVISION NÉCESSAIRE ET AMBITIEUSE...

### A. UNE RÉVISION DES CONTRÔLES RENDUE NÉCESSAIRE PAR L'ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES ET PAR L'INEFFICACITÉ DE CERTAINES MESURES



En effet, la structure du parc automobile a fortement évolué et la part des motorisations électriques et hybrides est en nette augmentation. Par ailleurs, tous les nouveaux véhicules sont dotés de systèmes de sécurité active et de systèmes intelligents d'aide à la conduite (ADAS). Pour répondre à cette double évolution, la Commission européenne propose de modifier les directives pour y **inclure de nouveaux points de contrôle pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides**.

La commission des affaires européennes se félicite de ces ajouts mais reste vigilante sur le fait que les nouvelles méthodologies définies puissent être facilement déployées auprès de l'ensemble des centres de contrôle technique et que les investissements nécessaires restent **proportionnés** aux objectifs visés. Elle souligne également **l'importance de pouvoir associer les constructeurs automobiles à cette démarche**, en leur demandant de mettre gratuitement à la disposition des autorités compétentes des États membres les informations techniques nécessaires au contrôle technique.



Par ailleurs, les méthodes de contrôle actuelles pour les émissions à l'échappement ne sont pas adaptées. La commission des affaires européennes soutient les mesures visant à contrôler efficacement les émissions de NOx et de particules fines et à lutter contre la manipulation des systèmes de dépollution. Toutefois, elle engage la Commission européenne et les experts nationaux à poursuivre leurs travaux afin de trouver une méthodologie à la fois **scientifiquement établie mais opérationnellement et économiquement acceptable**.

#### ***B. UNE EXTENSION DU CHAMP DE LA RÉGLEMENTATION QUI PERMETTRAIT DE LUTTER CONTRE LA FRAUDE AU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE ET DE FACILITER LE RAPPEL DE CERTAINS VÉHICULES***



Afin de lutter contre la fraude au compteur kilométrique et en s'inspirant des exemples belge et néerlandais, la commission des affaires européennes soutient la proposition d'étendre l'obligation de transmettre les relevés kilométriques, dans un premier temps, aux constructeurs automobiles et à leurs garages et concessionnaires agréés.

La Commission européenne estime le taux de fraude kilométrique en France à près de **760 000 véhicules**, pour une perte évaluée à **1,55 milliard d'euros** pour les seuls acheteurs français.



En réaction aux accidents liés aux airbags Takata, la commission des affaires européennes soutient la proposition des autorités françaises visant à utiliser les opérations de contrôle technique pour **faciliter les opérations de rappel** des véhicules présentant des défauts de sécurité graves. L'inscription de cette possibilité en droit européen permettrait de sécuriser juridiquement l'ensemble de la procédure.

### III. ...MAIS UNE RÉFORME QUI DOIT TENIR COMPTE DES COÛTS ET DE L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DES MESURES PROPOSÉES



La commission des affaires européennes **s'oppose à l'instauration d'un contrôle technique annuel obligatoire pour les véhicules de plus de 10 ans**. Cette mesure, qui n'a **pas de bénéfice démontré**, risquerait de s'appliquer à la moitié du parc automobile français et toucherait les propriétaires des véhicules les plus anciens qui sont souvent aussi les particuliers les plus modestes. **Cette proposition n'apparaît pas justifiable et est difficilement acceptable sur le plan social.**



De même, pour compléter le contrôle périodique de l'émission de polluants, la Commission européenne propose de soumettre les véhicules utilitaires légers (VUL) à un contrôle annuel de leurs émissions un an après la date de première immatriculation. La commission des affaires européennes **s'interroge sur la pertinence et l'acceptabilité sociale d'un contrôle dès la première année** mais est convaincue de la **nécessité de supprimer toute velléité de manipuler le système de dépollution de son véhicule** pour éviter une opération de maintenance ou pour améliorer, à court terme, ses performances.



Concernant le contrôle routier, la Commission européenne a proposé de fixer un pourcentage national de contrôle des poids lourds équivalant à 5 % du nombre de véhicules de cette catégorie alors qu'actuellement, il ne s'agit que d'un objectif européen. Elle fixe également un objectif de 2 % pour les VUL qui étaient jusque-là exclus du champ de la directive. **La commission des affaires européennes juge ce dernier objectif disproportionné**, puisqu'il conduirait à multiplier le nombre de contrôles par trois. Elle souhaite qu'un autre objectif soit fixé pour le contrôle routier des VUL et qu'il corresponde au moins à 10 % des contrôles à effectuer pour les véhicules lourds.

En outre, la commission des affaires européennes demande qu'une attention particulière soit portée à la faisabilité opérationnelle et économique des vérifications en bord de route et à la sécurité des agents chargés de ces vérifications. Ces contrôles ne doivent pas être confondus avec les contrôles approfondis réalisés en centre agréé.



Pour développer le contrôle routier à une plus grande échelle, la Commission européenne a également proposé la mise en place de dispositifs de **télé-détections** qui contrôleraient les émissions sonores et les émissions atmosphériques d'au moins **30 % du parc national**. Compte tenu des dispositions déjà applicables en matière de contrôle technique périodique, du risque majeur en termes d'acceptabilité sociale et du manque de maturité technique d'une telle mesure, la commission des affaires européennes demande que cette mesure reste **facultative**. Elle préfère encourager les États membres, voire les collectivités locales qui le souhaitent, à effectuer des **expérimentations**.





Le troisième objectif poursuivi par la proposition de révision vise à accélérer la dématérialisation des certificats, à favoriser l'échange d'informations entre États membres et à faciliter la reconnaissance mutuelle des dispositifs des autres États membres.

La commission des affaires européennes encourage ces mesures dès lors qu'elles ne conduisent ni à des doublons ni à des charges administratives inutiles et que seules les données strictement nécessaires à l'objectif recherché soient transmises et échangées.



Concernant la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation, elle demande toutefois, que celle-ci soit conditionnée à la reconnaissance des conditions d'homologation des véhicules. En effet, les autorités françaises ont recensé de nombreux cas de véhicules importés qui obtiennent une homologation dans d'autres États membres alors qu'elle aurait été rejetée en France. Une reconnaissance automatique comporterait des risques majeurs sur la sécurité des véhicules importés.



Enfin, la Commission européenne envisage de fixer les délais de transposition de ces directives à deux ans. La commission des affaires européennes propose que ces délais soient rallongés au regard de l'ampleur des mesures proposées et des déclinaisons opérationnelles à mettre en œuvre.



## AVANT-PROPOS

Le 24 avril 2025, la Commission européenne a publié deux propositions de directive visant à réviser le **paquet « contrôle technique »** de 2014 qui se compose des trois directives suivantes :

- **la directive 2014/45/UE** du Parlement européen et du Conseil relative au **contrôle technique périodique**, qui exige de soumettre les véhicules utilisés sur la voie publique à des contrôles périodiques afin de garantir leur conformité à une série d'exigences minimales. Elle s'applique à toutes les voitures<sup>1</sup>, camionnettes et remorques lourdes et à tous les camions, autobus, tracteurs plus rapides, ainsi que, depuis janvier 2022, aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles de plus grande taille (sauf mise en place de mesures alternatives de sécurité routière),
- **la directive 2014/47/UE** du Parlement européen et du Conseil relative au **contrôle technique routier**, qui poursuit un objectif semblable à celui de la directive 2014/45/UE, bien qu'elle concerne le contrôle routier des **véhicules lourds** de transport de voyageurs et de marchandises et de leurs remorques,
- **la directive 2014/46/UE** du Parlement européen et du Conseil relative aux **documents d'immatriculation des véhicules**.

En effet, depuis leur adoption, de nombreuses lacunes ou sources d'inefficacité se sont faites jour. Certains véhicules dangereux, c'est-à-dire présentant des défaillances majeures ou critiques, peuvent ne pas être détectés, soit parce que les contrôles techniques périodiques ou les contrôles routiers ne sont pas en mesure de les détecter, soit parce qu'ils ne sont pas soumis à un contrôle.

Si l'on peut se féliciter que de nombreuses améliorations aient été apportées aux technologies automobiles, notamment les systèmes de sécurité active et les systèmes intelligents d'aide à la conduite, on doit regretter que la réglementation ne soit pas adaptée à ces nouveaux systèmes. En effet, elle ne prévoit pas de protocoles de contrôle spécifiques qui garantiraient la conformité et l'entretien des véhicules électriques et hybrides, notamment concernant les mises à jour logicielles.

Il devient nécessaire **d'actualiser les contrôles techniques** pour obtenir de manière efficace des données importantes concernant la sécurité de nos véhicules et surveiller les nouveaux capteurs et les nouvelles fonctionnalités qui les équipent.

---

<sup>1</sup> La directive permet aux États membres d'exclure les véhicules présentant un intérêt historique de son application.

Par ailleurs, un **contrôle insuffisant des émissions de polluants atmosphériques et des émissions sonores** des véhicules peut être déploré. Certains contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques actuels ne sont plus suffisamment sensibles pour détecter les défaillances du système de contrôle des émissions des véhicules modernes, et les procédures de contrôle actuelles ne sont pas adaptées pour atteindre les objectifs stratégiques de l'Union européenne (UE) en matière de pollution atmosphérique et sonore. **La mesure des émissions de NOx ou les valeurs du nombre de particules** pour les voitures neuves ne sont toujours pas couvertes par les directives actuelles, et il n'existe actuellement aucune réglementation de l'Union permettant de contrôler si les véhicules sont équipés de systèmes de réduction des NOx ou de filtres à particules **défectueux ou manipulés**.

Même si l'**harmonisation des documents** d'immatriculation des véhicules a permis aux citoyens d'immatriculer plus facilement des véhicules provenant d'autres États membres et de l'EEE, le processus de ré-immatriculation est encore parfois fastidieux et il est possible d'améliorer la reconnaissance mutuelle des contrôles techniques périodiques entre les États membres.

Enfin, le cadre qui régit actuellement l'**échange d'informations** sur les résultats des contrôles entre les États membres s'est révélé inefficace. Bien que les directives encouragent la possibilité de procéder à des échanges électroniques de données entre les autorités des États membres, ils n'en font pas tous usage. Ce paquet devrait mieux exploiter les avantages de l'échange numérique de données et harmoniser davantage les documents des véhicules afin de **réduire la charge et les coûts administratifs**.

Les trois principaux objectifs des propositions de révision présentées par la Commission européenne visent à :

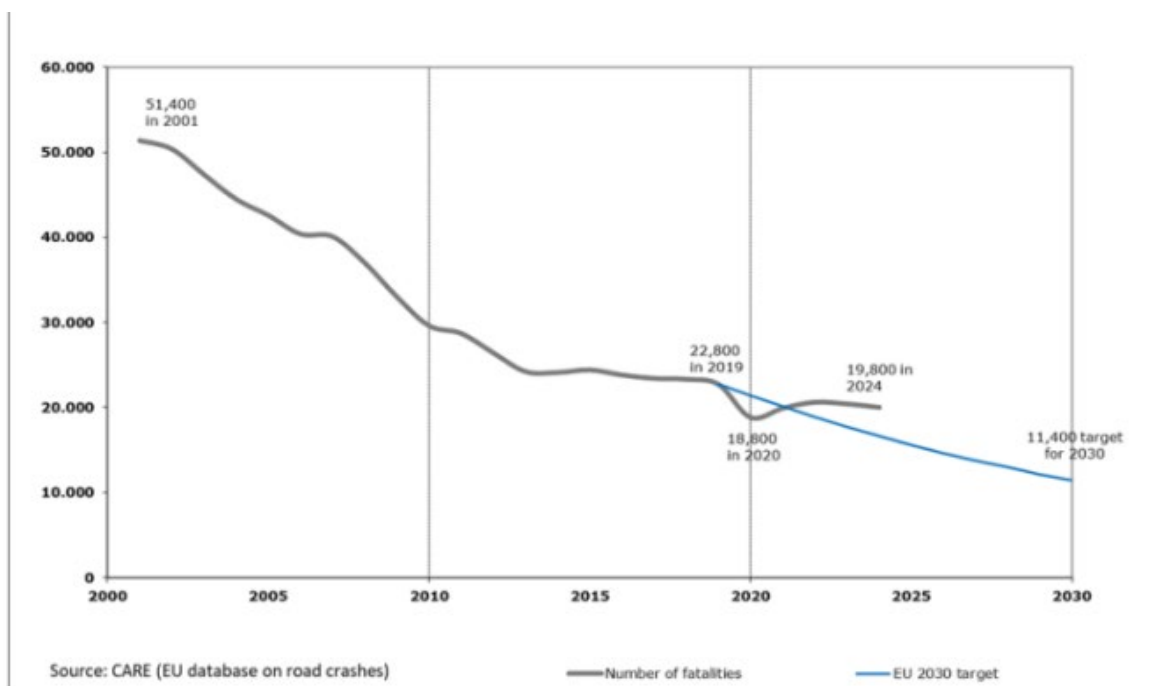
- **améliorer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique** des véhicules d'aujourd'hui et de demain afin de remédier à l'incapacité de mener certains contrôles et à l'obsolescence de certaines mesures ;
- **perfectionner la détection des systèmes de sécurité et de contrôle** des émissions défectueux ou manipulés et réduire de manière significative les fraudes et les émissions qui en résultent ;
- **accroître le stockage et l'échange électronique** de données pertinentes relatives à l'identification et au statut du véhicule (y compris son kilométrage) et **favoriser la dématérialisation** des certificats.

## I. LE PAQUET « CONTRÔLE TECHNIQUE » VISE À RENFORCER LES ACTIONS DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE LUTTE CONTRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ET LES ÉMISSIONS SONORES

### A. LA LUTTE CONTRE LA DÉFAILLANCE DES VÉHICULES : UNE DIMENSION IMPORTANTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

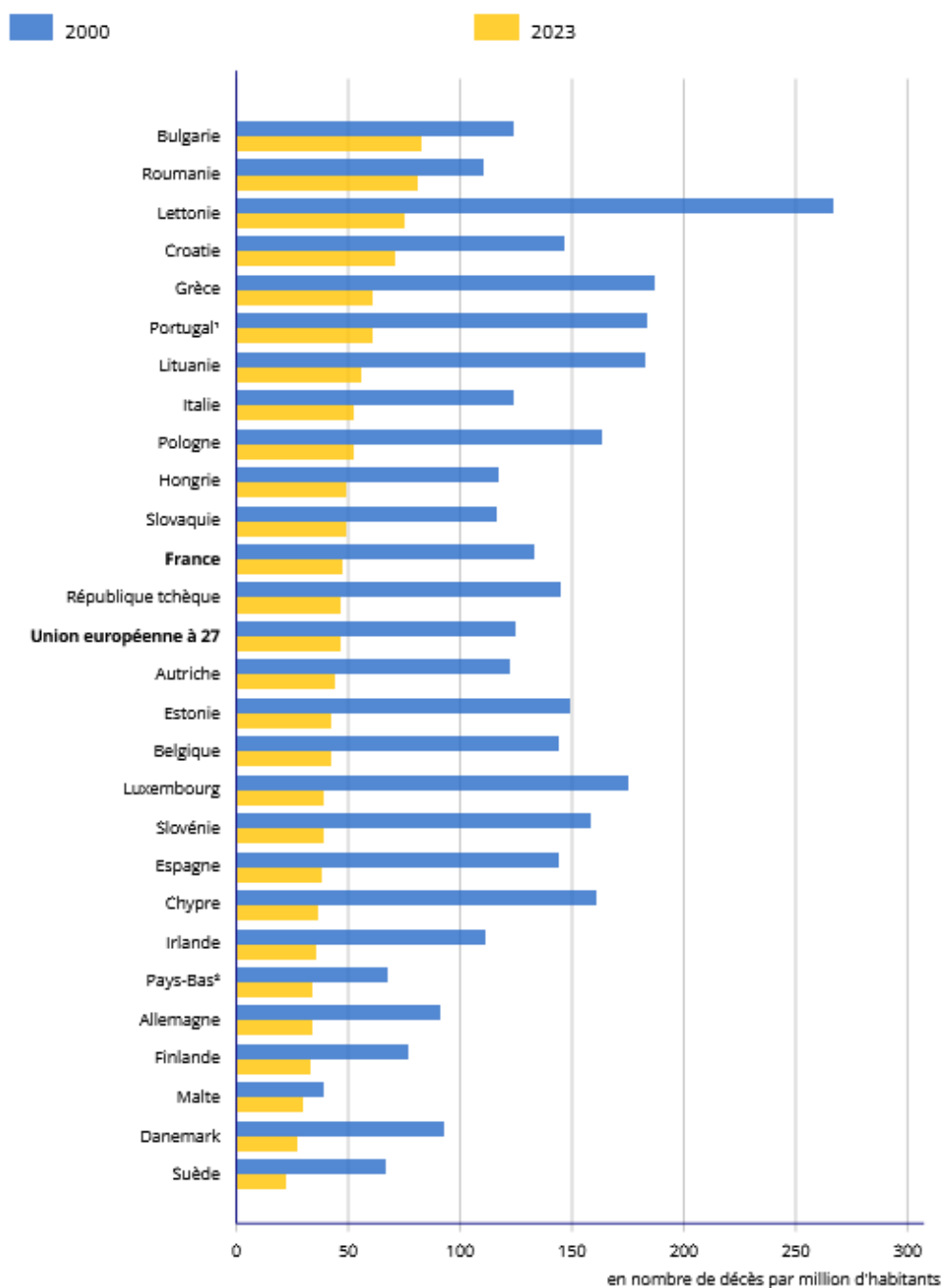
Le 16 novembre dernier s'est tenue la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route. À cette occasion, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a dressé le triste bilan des **1,2 million de personnes qui sont décédées et des 50 millions de personnes qui ont été blessées à la suite d'un accident de la route au cours de l'année**. Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes.

Au niveau de l'**Union européenne**, on déplore malheureusement encore **19 800 décès en 2024**. Si ce nombre a largement baissé depuis 2001 (51 400 décès), on peut regretter l'atteinte d'un palier depuis 2014.



Les statistiques sont très variables selon les États membres et la France n'est pas la meilleure élève. En 2024, **3 432 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine et d'outre-mer**, soit une augmentation de 1 % par rapport à 2023, mais une diminution de 1,9 % par rapport à 2019.

## Victimes d'accidents de la route dans l'Union européenne



1. Y compris Açores et Madère en 2023.

2. Le nombre de décès enregistrés par la police est sous-déclaré et équivaut à environ 85 % du nombre total de décès publié au niveau national.

Lecture : en 2023, le nombre de décès après un accident de la route pour un million d'habitants s'élève à 48 en France et à 46 dans l'ensemble de l'Union européenne à 27 pays.

Champ : décès survenus dans les 30 jours suivant l'accident.

Source : Commission européenne (extraction du 4 novembre 2024), base CARE (Community Road Accident).

Les **principales causes** des accidents de la route sont la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, la distraction au volant (téléphone, télévision, ...), les excès de vitesse, ainsi que diverses erreurs humaines.

**Le mauvais état ou la mauvaise conception de l'infrastructure** (surfaces glissantes, marquages inadéquats et mauvais entretien) en sont également responsables.

L'amélioration des dispositifs de sécurité des véhicules et la mise en place des contrôles périodiques et routiers ont conduit à ce que **les défaillances ne constituent plus qu'une part faible des accidents. Elles en demeurent toutefois un facteur contributif et une part de ces défaillances reste évitable via un contrôle effectif et efficace.**

L'approche pour un **Système Sûr**, rappelée lors de la déclaration de Stockholm<sup>2</sup>, exige de prendre des mesures sur tous les fronts, en tenant compte du fait que les différentes parties de l'ensemble du système – y compris les utilisateurs, les véhicules, les infrastructures et les interventions d'urgence – forment un tout.

Cette proposition de révision du paquet « contrôle technique » contribue ainsi à atteindre **l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves entre 2020 et 2030**, fixé dans la déclaration de La Valette<sup>3</sup>, et à se rapprocher de l'objectif à long terme de « zéro décès » sur la route dans l'Union d'ici 2050 (campagne « **Vision zéro** »). La Commission estime que les différentes mesures proposées pourraient permettre de sauver quelque 7 000 vies et d'éviter quelque 65 000 blessés graves entre 2026 et 2050 par rapport au scénario de référence.

#### **L'approche pour un Système Sûr**

L'approche dite du Système Sûr représente une des pierres angulaires du mouvement contemporain international pour la sécurité routière.

Les premières conceptualisations de l'approche Système Sûr émergent au début des années 1990 en Europe :

- aux Pays-Bas, le programme de « Sécurité Durable » (*Sustainable Safety*), initié dès 1992, propose une structuration du réseau routier, une planification urbaine cohérente et des règles de circulation conçues pour éviter les erreurs humaines ou en réduire les conséquences ;

- en Suède, en 1997, le Parlement adopte le programme « Vision Zéro », affirmant qu'aucun décès ni blessure grave persistant ne peut être toléré. La stratégie s'appuie sur des infrastructures plus sûres, un fort travail sur la vitesse et une prise en compte des limites physiologiques humaines.

D'autres pays s'inspirent ensuite de ces approches : l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou encore la Norvège, qui enregistre l'une des baisses les plus fortes de mortalité routière en Europe grâce à des infrastructures sécurisées, des véhicules plus sûrs et une réduction significative des vitesses pratiquées.

<sup>2</sup> Déclaration de Stockholm effectuée lors de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière des 19 et 20 février 2020.

<sup>3</sup> Déclaration de La Valette de mars 2017 adoptée par le Conseil sur la sécurité routière lors de sa réunion du 8 juin 2017.

L'approche Système Sûr prend véritablement forme sur le plan international lorsque l'OCDE et le Forum International des Transports (FIT/ITF) publient en 2008, après deux ans de travaux, le rapport « Zéro tué sur la route, un Système sûr, des cibles ambitieuses », qui synthétise et formalise les principes fondamentaux de cette philosophie.

L'approche Système Sûr rompt avec l'approche traditionnelle, centrée sur la responsabilité individuelle. Cet ancien paradigme considère que c'est à l'utilisateur de ne pas commettre d'erreur et d'être responsable de sa propre sécurité. Les actions de sécurité routière ne visent qu'à punir les comportements dangereux. Le Système Sûr inverse cette logique : les accidents graves ne sont pas acceptables et l'erreur humaine, elle, est normale. La responsabilité est donc partagée car les systèmes doivent compenser les défaillances humaines. Cette responsabilité partagée n'exempte pour autant ni les usagers ni leurs comportements fautifs.

L'approche Système Sûr dépasse le champ de la sécurité routière *stricto sensu*. Elle s'inscrit dans le champ de la transition écologique, du développement des mobilités actives, de la planification urbaine durable et de la réduction des inégalités dans l'espace public. C'est avant tout une approche éthique, systémique, lente et évolutive, orientée vers les mobilités de demain.

Dans les années 2010, l'ONU, l'OMS, la Banque mondiale et l'Union européenne<sup>4</sup> intègrent pleinement ce paradigme dans leurs référentiels de sécurité routière. La déclaration de La Valette, en 2017, puis la déclaration de Stockholm, en 2020, engagent les États à réduire de 50 % les morts et blessés graves d'ici 2030 et à mettre en œuvre l'approche Système Sûr.

Les travaux internationaux, consolidés en 2022<sup>5</sup>, structurent aujourd'hui le Système Sûr autour de six piliers :

1. management de la sécurité routière (rôle d'une agence leader, coopération interministérielle, pilotage continu) ;
2. routes sûres pour tous (conception, hiérarchisation, zones apaisées, séparations physiques, route pardonnante) ;
3. véhicules sûrs (normes, équipements, aides à la conduite) ;
4. vitesses sûres (gestion des vitesses, lisibilité, cohérence avec la vulnérabilité humaine) ;
5. comportements sûrs (éducation, réglementation, contrôle, interventions ciblées) ;
6. secours et soins post-accident (chaîne de secours, qualité des interventions, centres spécialisés).

---

<sup>4</sup> La directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la gestion des infrastructures routières mentionne cette approche dans ses considérants.

<sup>5</sup> Un deuxième rapport « Zéro tué et blessés graves sur les routes, mener un changement de paradigme vers un Système Sûr » est publié en 2016 et présente les 4 principes qui sous-tendent une approche de type Système Sûr. En juin 2022, un troisième rapport « le Système Sûr en action » ajoute aux précédents principes celui du management de la sécurité routière et celui de la gestion de l'après-accident.



## **B. LE PAQUET « CONTRÔLE TECHNIQUE » COMPLÈTE UTILEMENT LE PAQUET « PERMIS DE CONDUIRE » QUI VIENT D'ÊTRE ADOPTÉ**

Le paquet « permis de conduire » qui vient d'être adopté se compose de trois directives :

- la directive (UE) 2025/2205<sup>6</sup> relative au permis de conduire ;
- la directive (UE) 2025/2206<sup>7</sup> en ce qui concerne certaines interdictions de conduire ;
- la directive (UE) 2024/3237<sup>8</sup> facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

La directive 2025/2205 relative au permis de conduire procède à une révision des règles européennes relatives au permis de conduire qui vont toucher **250 millions de conducteurs** dans l'Union européenne. Introduites en 1980, ces règles ont été modifiées à plusieurs reprises, notamment par les directives 91/439/CE et 2006/126/CE. Elles ont permis d'harmoniser les régimes nationaux de permis de conduire, notamment le principe d'un modèle unique pour les permis de conduire physiques, la définition des catégories de véhicules ou la fixation des conditions de délivrance ou d'échange des permis dans l'UE.

Cette nouvelle directive prévoit notamment :

- la mise en place d'un **permis de conduire numérique**, accessible au moyen d'un téléphone portable ou d'un autre appareil numérique, qui serait reconnu dans toute l'UE ;
- l'établissement d'une **période probatoire** d'au moins deux ans après la réussite de l'examen de conduite pour les nouveaux conducteurs, qui seront soumis à des règles et sanctions plus strictes en cas de conduite sous l'emprise de l'alcool ou sous l'emprise de stupéfiants pendant cette période ;
- de fixer à quinze ans, sauf circonstances exceptionnelles, la durée de validité administrative des permis A et B dans tous les États membres (ou à 10 ans si le document sert également de carte d'identité). Cette durée peut être réduite par les États-membres pour les **titulaires âgés de plus de 65 ans** ;

---

<sup>6</sup> Directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 relative au permis de conduire, modifiant le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission.

<sup>7</sup> Directive (UE) 2025/2206 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 modifiant la directive (UE) 2025/2205 en ce qui concerne certaines interdictions de conduire.

<sup>8</sup> Directive (UE) 2024/3237 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

- de contrôler de façon systématique, par la mise en place d'un **examen médical**, la santé physique et mentale des conducteurs lors de la délivrance ou du renouvellement des permis<sup>9</sup>. Toutefois, les États-membres peuvent remplacer cet examen médical par la mise en place de **tests d'auto-évaluations** et/ou la mise en place d'un **système national d'évaluation** qui permet de s'assurer qu'une évolution du niveau de santé physique et mentale du conducteur reste compatible avec les minima de la directive.

**La directive 2025/2206 vise à conférer aux décisions de déchéance du droit de conduire un effet dans l'ensemble des pays de l'Union** en cas d'infractions graves commises dans un État membre autre que celui qui a délivré le permis de conduire du contrevenant.

En effet, l'ancienne directive 2006/126/CE<sup>10</sup> ne fixait pas de cadre européen spécifique pour prévenir les abus de la part des conducteurs qui commettaient des infractions sur le territoire d'un État membre et pouvaient ensuite continuer à conduire dans un autre État membre sans avoir à supporter les conséquences de leurs infractions.

La nouvelle directive oblige l'État membre dans lequel l'infraction a été commise à informer l'État membre de délivrance du permis de conduire de toute décision de déchéance du droit de conduire d'une durée d'au moins trois mois<sup>11</sup>. La notification devra être effectuée au moyen d'un certificat type, transmis entre les points de contact nationaux des deux États membres concernés. Sauf motif de dérogation, l'État membre de délivrance devra prendre les mesures appropriées pour que les décisions de déchéance du droit de conduire se voient conférer un effet dans l'ensemble de l'Union, qu'il s'agisse d'un retrait, d'une suspension ou d'une restriction du permis de conduire ou du droit de conduire.

---

<sup>9</sup> Un arrêté du 28 mars 2022 fixe déjà la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles, avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée.

<sup>10</sup> Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire.

<sup>11</sup> L'interdiction de conduire doit constituer un retrait, une suspension ou une restriction du droit de conduire, du permis de conduire ou de la reconnaissance de la validité du permis de conduire. La décision d'interdiction de conduire ne doit plus être susceptible de recours dans l'État membre de l'infraction. Dans les cas où l'interdiction de conduire est imposée pour une durée déterminée, sa durée doit être d'au moins trois mois. Au moment de la notification, la durée restante de la suspension ou de la restriction à accomplir en vertu de l'interdiction de conduire doit être supérieure à un mois. Enfin, la personne faisant l'objet de l'interdiction de conduire doit être identifiée comme étant le conducteur qui a commis l'infraction entraînant une interdiction de conduire (et non le propriétaire du véhicule).

Enfin, la **directive 2024/3237 vise à faciliter l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et l'exécution des sanctions**, lorsque lesdites infractions ont été commises avec un véhicule immatriculé dans un État membre autre que celui où l'infraction a été commise.

La précédente directive 2015/413<sup>12</sup> facilitait déjà les échanges d'informations relatives à huit infractions : excès de vitesse, défaut de port de la ceinture de sécurité, franchissement d'un feu rouge, conduite en état d'ébriété, conduite sous l'influence de stupéfiants, défaut de port du casque, circulation sur une voie interdite, usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre appareil de communication en conduisant un véhicule.

Le système d'information électronique utilisé – Eucaris – a permis d'échanger des données relatives à l'immatriculation des véhicules de manière efficace, rapide, sécurisée et confidentielle et n'a pas entraîné de charge administrative inutile. Cependant, le système n'a pas été pleinement exploité et près de la moitié des infractions routières qui ont été commises par des non-résidents n'ont pas fait l'objet d'une enquête.

La nouvelle directive étend son champ d'application à dix autres infractions : le non-respect d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, le dépassement dangereux, le stationnement ou arrêt dangereux, le franchissement d'une ou de plusieurs lignes blanches continues, la circulation en sens interdit, le non-respect des règles relatives à la libération et à l'utilisation d'un couloir de secours, l'utilisation d'un véhicule en surcharge, le non-respect des règles relatives aux restrictions d'accès des véhicules, le délit de fuite et le non-respect des règles à un passage à niveau ferroviaire.

Elle impose également aux points de contact nationaux des États membres de coopérer entre eux pour faciliter l'échange automatisé : de données relatives à l'immatriculation des véhicules (DIV), des demandes d'assistance mutuelle afin d'identifier la personne concernée, des demandes d'assistance mutuelle pour la remise de l'avis d'infraction routière ou des documents de suivi à la personne concernée et des demandes d'assistance mutuelle pour exécuter les décisions administratives définitives relatives aux amendes pour infraction routière infligées pour des infractions en matière de sécurité routière.

---

<sup>12</sup> Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si les mesures de transposition de la directive relative au permis de conduire sont principalement de nature réglementaire, une proposition de loi, déposée le 18 mars 2025 à l'Assemblée nationale par le député Frédéric Valletoux et plusieurs de ses collègues (n° 1147, 17<sup>e</sup> législature), vise à renforcer la prévention des accidents de la route en instituant **des visites médicales à intervalles réguliers**. Cette proposition de loi envisage de conditionner l'obtention du permis de conduire ainsi que son renouvellement, soit tous les 15 ans, à une visite médicale. **Cette visite serait effectuée tous les 5 ans lorsque le conducteur est âgé de 70 ans ou plus**. Le texte prévoit par ailleurs que l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les associations rendent public, sur une plateforme numérique nationale, le recensement des **solutions de mobilités adaptées** qu'ils proposent aux particuliers afin d'accompagner les personnes déclarées inaptes à la conduite et afin de rendre cette mesure acceptable socialement.

### ***C. UNE RÉGLEMENTATION QUI PERMET DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE PENDANT TOUTE LA DURÉE DE VIE DES VÉHICULES***

Ce paquet complète les différents règlements de l'Union relatifs à la réception par type des véhicules à moteur. En effet, ces derniers visent à garantir que les véhicules continuent à satisfaire leurs exigences lors de la mise sur le marché, en mettant l'accent sur la responsabilité des constructeurs. Le paquet « contrôle technique » vise, lui, à garantir le respect de normes minimales par les propriétaires tout au long de la durée de vie d'un véhicule.

Si la surveillance du marché nécessite de contrôler un nombre limité de véhicules par modèle, les contrôles techniques périodiques s'appliquent à la quasi-totalité des véhicules immatriculés. Le paquet « contrôle technique » vise ainsi à **garantir la sécurité routière et la performance environnementale des véhicules pendant toute leur durée de vie**.

En France, les contrôles techniques périodiques sont réalisés par des centres et des contrôleurs, qui sont des acteurs privés agréés par les préfets de département.

Les centres sont soit des centres indépendants soit des centres affiliés à des réseaux de contrôle. Les réseaux de contrôle fournissent une assistance à leurs centres affiliés visant à garantir la qualité des contrôles et à assurer le respect de la réglementation.

L'administration centrale définit le cadre réglementaire, assure la surveillance des réseaux de contrôle et anime l'activité de surveillance des centres et des contrôleurs réalisée par les services déconcentrés du ministère de la transition écologique (les directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - DREAL). Des sanctions administratives (suspension temporaire, retrait d'agrément) et pénales peuvent être prises, à

l'encontre du centre et/ou du contrôleur, en cas de manquement à la réglementation<sup>13</sup>.

L'administration centrale s'appuie sur l'**Union technique de l'Automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC)** désignée comme **Organisme Technique Central (OTC)** par le ministre des transports, lequel assure la collecte et l'analyse des données de contrôle technique remontées par les centres de contrôle et fournit une expertise technique.

Le contrôle technique périodique des voitures est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1992. Tous les véhicules de plus de 4 ans doivent passer un contrôle technique tous les deux ans pour assurer leur conformité et leur sécurité. Pour les véhicules utilitaires légers (VUL), un contrôle secondaire doit être effectué dans un délai maximum d'un an après le premier contrôle et alterne ensuite tous les ans avec le contrôle périodique principal. Ce second contrôle se focalise sur les émissions de polluants et les émissions sonores. D'autres fréquences sont prévues pour les véhicules spéciaux (taxis...) et les poids lourds.

#### **Les statistiques du contrôle technique en France**

Dans son rapport d'activité annuel relatif aux contrôles techniques périodiques des véhicules légers, l'UTAC-OTC dénombre, au 31 décembre 2024, 6 790 centres de contrôle agréés (dont 1290 non rattachés à un réseau) qui emploient 13 633 contrôleurs agréés.

Au 31 décembre 2024, les contrôles techniques portent sur 13 fonctions, comprenant 152 points de contrôle pouvant conduire à 665 défaillances dont 489 sont soumises à l'obligation de contre-visite (360 majeures et 129 critiques).

En 2024, **26 645 429 contrôles techniques** ont été réalisés dont **22 229 050 contrôles techniques périodiques (CTP)** :

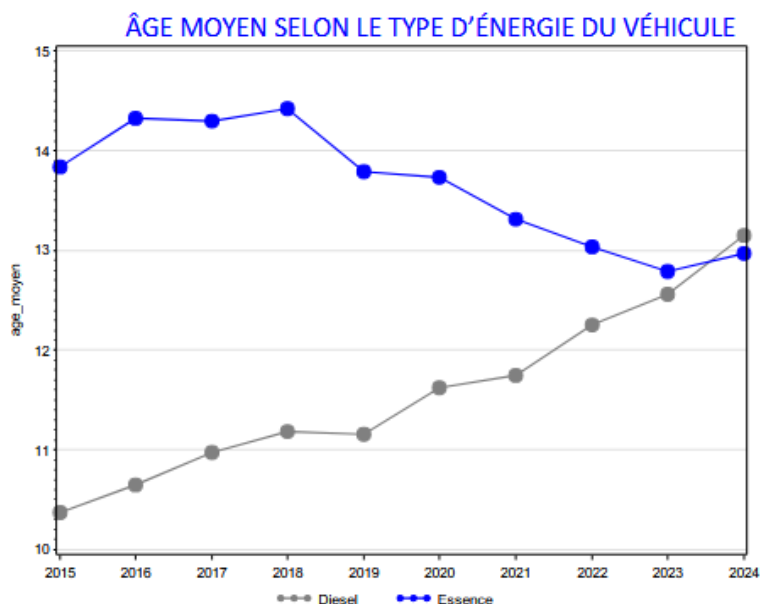
- 19 216 001 CTP pour des véhicules particuliers (M<sub>1</sub>) ;
- 2 759 930 CTP pour des véhicules utilitaires légers (N<sub>1</sub>) ;
- 210 125 CTP pour des véhicules soumis à réglementation spécifique (taxis, véhicules sanitaires, voitures de transport avec chauffeur, ...) ;
- 42 994 CTP pour des véhicules de collection.

À ces CTP s'ajoutent **3 127 040 contre-visites** et, pour les véhicules utilitaires légers (N<sub>1</sub>), **1 280 108 contrôles techniques complémentaires** et **9 231 contre-visites complémentaires**.

---

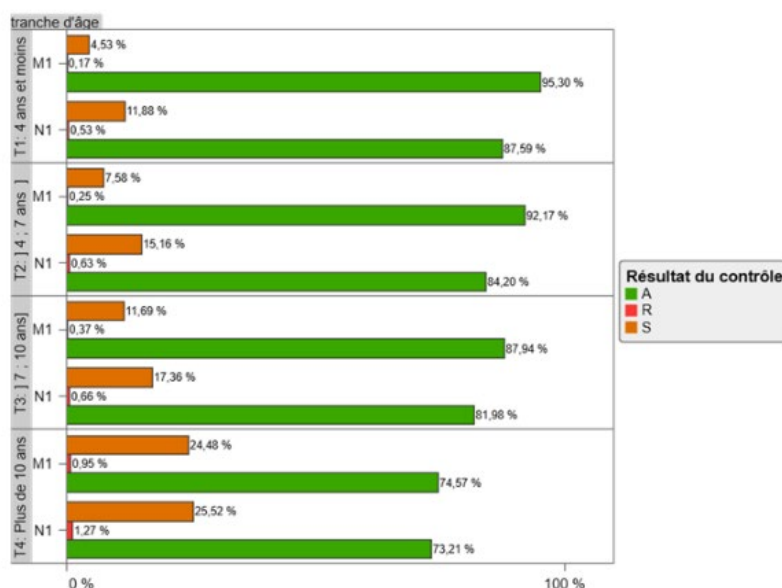
<sup>13</sup> Par exemple, 17 avertissements ont été adressés aux centres et contrôleurs et dix décisions de suspensions d'agrément ont été prises en région Centre-Val de Loire en 2024. Depuis 2022, sur l'ensemble de la région Pays de la Loire, 14 opérations « coup de poing » ont été menées dans le cadre des comités départementaux anti-fraudes (CODAF) ou dans le cadre de perquisitions. 60 sanctions administratives ont été prononcées dont 9 suspensions de centres de contrôles techniques avec des sanctions allant jusqu'à 16 mois de fermeture administrative.

Les véhicules de 10 ans et moins représentent 32,98 % des contrôles techniques périodiques pour les véhicules diesel et 48,66 % des contrôles techniques périodiques pour les véhicules essence. **L'âge moyen des véhicules diesel est de 13,1 ans et celle des véhicules essence est de 13 ans.**



En moyenne, en 2024, la proportion de contrôles non-conformes pour défaillances majeures (S) est de 18,7 % et pour défaillances critiques (R) est de 0,73 % (4,3 millions de véhicules). **La proportion de contrôles non-conformes est de 4,7 % pour les véhicules M<sub>1</sub> de 4 ans et moins et de 25,43 % pour ceux de plus de 10 ans.**

RÉPARTITION DES CONTRÔLES TECHNIQUES PÉRIODIQUES PAR RÉSULTAT DU CONTRÔLE,  
PAR TRANCHE D'ÂGE ET PAR CATÉGORIE DU VÉHICULE  
EN 2024



Concernant le contrôle technique des poids lourds, on dénombre 399 centres de contrôle (dont 175 centres non rattachés) employant 852 contrôleurs agréés.

Au 31 décembre 2024, les contrôles techniques portent sur 14 fonctions, comprenant 207 points de contrôle pouvant conduire à 847 défaillances dont 658 défaillances soumises à l'obligation de contre-visite (478 majeures et 180 critiques).

Au 31 décembre 2024, il a été réalisé **1 270 015 contrôles techniques de véhicules poids lourds**, dont 1 173 756 CTP et 128 777 contre-visites. En moyenne, 10,97 % des véhicules sont déclarés non-conformes.

Source : UTAC-OTC

#### ***D. LES RÉVISIONS PROPOSÉES PERMETTENT DE PRENDRE UNE PART ACTIVE À LA LUTTE CONTRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES ET LES ÉMISSIONS SONORES***

L'Agence européenne pour l'environnement indique que les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier sont la principale source d'oxydes d'azote (NOx), **responsables de 35,8 % des émissions en 2023**, et représentent une part importante des émissions de particules (8,1 % des émissions de PM<sub>2,5</sub> et 9,5 % des émissions de PM<sub>10</sub>).

Dans les villes, ces pourcentages devraient être encore plus élevés et entraîner une forte exposition à ces polluants. Selon les estimations, en 2018, jusqu'à **70 000 décès prématurés** dans l'UE avaient été attribués aux émissions dues au transport routier<sup>14</sup>. Cela représenterait plus de 10 000 décès prématurés en France.

Afin de réduire ces émissions, des règles révisées sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ont été établies dans le cadre de la directive (UE) 2024/2881<sup>15</sup>. Cette directive vise à placer l'Union sur la voie d'une **pollution zéro dans l'air d'ici à 2050** au plus tard, tout en alignant plus étroitement les normes de qualité de l'air sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé, qui exigent des mesures plus strictes pour réduire les émissions à leur source.

<sup>14</sup> Analyse d'impact accompagnant la proposition de règlement Euro 7 - SWD(2022) 359.

<sup>15</sup> Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

La proposition de révision proposée répond à ces nouvelles exigences en chargeant, d'une part, la Commission européenne d'établir de nouveaux protocoles de mesures permettant de mesurer efficacement les émissions de particules et les émissions des NOx, et d'autre part de renforcer le contrôle de ces émissions et des émissions sonores, tant lors des contrôles périodiques que lors des contrôles routiers. Ces contrôles renforcés permettront d'identifier les véhicules les plus émetteurs mais aussi les véhicules dont les systèmes de dépollution ont été désactivés

**La Commission européenne estime que la mise en place de ces mesures devrait réduire les émissions de polluants de près de 20 % d'ici 2030.**

Les mesures visant à renforcer le contrôle des émissions sonores lors des contrôles techniques périodiques et routiers joueront également un rôle de premier plan dans la lutte contre le bruit.

Comme l'indique l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit constitue, après la pollution de l'air, le deuxième facteur environnemental ayant le plus d'impact sur la santé en Europe.

En France, une étude<sup>16</sup> menée par l'Agence de la transition écologique (Ademe) et le Conseil national du bruit (Cnb) a évalué le **coût social du bruit à 147,1 milliards d'euros par an dont 54,8 % sont liés au bruit routier.**

Par ailleurs, un sondage réalisé par l'institut CSA dans le cadre d'une mission d'information de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat sur les nuisances sonores liées aux transports<sup>17</sup> révèle que **71 % des Français considèrent le bruit comme une préoccupation majeure.** Parmi eux, près d'un quart se déclarent très préoccupés par les nuisances sonores.

---

<sup>16</sup> Le Coût social du bruit en France - <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transports/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html#>

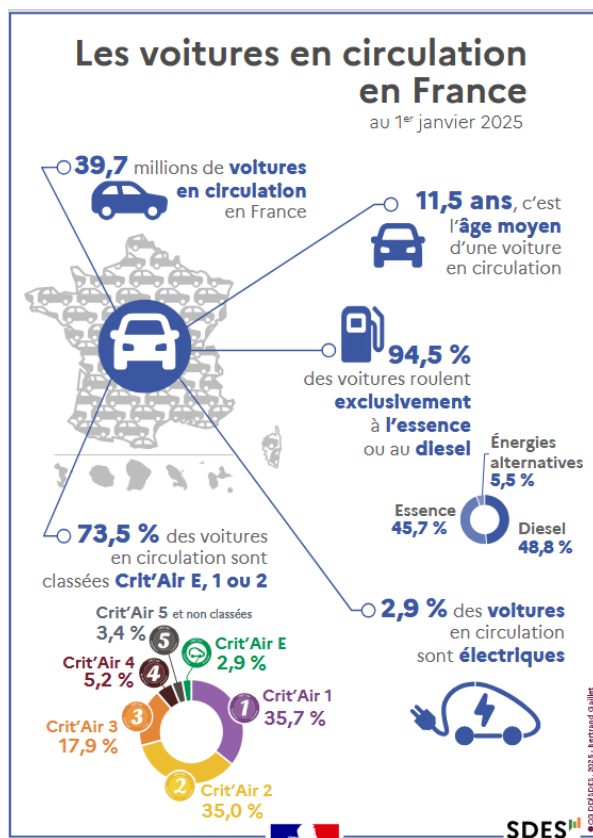
<sup>17</sup> Rapport d'information n° 783 (2024-2025) déposé le 25 juin 2025 de MM. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz intitulé : « Prévenir l'exposition au bruit lié aux transports : une politique publique à mettre en musique ».



## II. DES OBJECTIFS SOUTENABLES MAIS UNE VIGILANCE QUANT À LA FAISABILITÉ ET L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE DES MESURES DE MISE EN ŒUVRE ENVISAGÉES

### A. UNE NÉCESSAIRE ADAPTATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUX NOUVEAUX VÉHICULES ET À LEURS TECHNOLOGIES EMBARQUÉES

#### Statistiques sur le parc des véhicules français



Concernant l'achat de voitures neuves, la motorisation hybride non rechargeable essence progresse nettement et devient la motorisation dominante, devant la motorisation essence thermique. Sa part de marché s'établit à 33,4 % contre 30,2 % pour la deuxième.

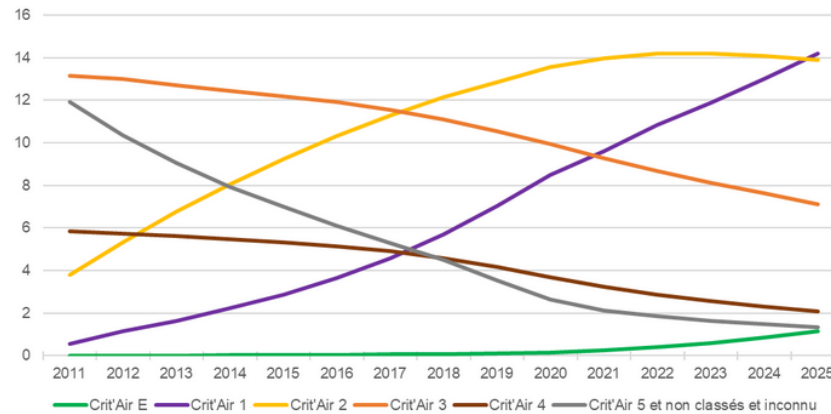
La part des motorisations électriques et hybrides rechargeables, elle, est de 25,2 % des ventes en 2024. Celle du diesel thermique n'est plus que 7,2 % des véhicules neufs.

Compte tenu de cette tendance, la structure du parc automobile français a fortement évolué. Les voitures diesel, si

elles restent prédominantes, représentent désormais moins de la moitié du parc en circulation (48,3 %). Les véhicules hybrides non rechargeables constituent près de 6 % du parc au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les motorisations électrique, hydrogène, hybride rechargeable et bicarburation essence-GPL correspondent à 5,5 % du parc.

## Les voitures ayant un classement CRIT'Air 1 sont les plus nombreuses

Évolution du parc de voitures par vignette Crit'Air, de 2011 à 2025  
En millions de véhicules



© SDES

**Note :** données au 1<sup>er</sup> janvier de l'année.

**Source :** SDES, RSVERO, données provisoires

En 2024, le kilométrage annuel moyen effectué par les voitures particulières s'établit à **11 600 km** ; **1,755 million de voitures neuves** ont été immatriculées, contre 1,817 million un an plus tôt ; **5,5 millions de voitures particulières d'occasion ont été vendues**. Le marché de l'occasion représente 75,8 % des achats de voitures particulières. L'âge moyen des véhicules d'occasion vendus en 2024 s'établit à 10,6 ans ; l'âge moyen des voitures cédées pour destruction est de **19,9 ans**.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, **6,5 millions de véhicules utilitaires légers (VUL)** sont en circulation en France. Ce sont essentiellement des camionnettes (78,2 % du parc). La part du diesel dans le parc des VUL est prédominante, à 92,4 %. Plus de la moitié de ce parc (58,9 %) relève de la vignette Crit'Air 2. Plus de la moitié des VUL en circulation ont moins de 10 ans. Les utilisateurs de VUL sont à 51,7 % des professionnels. Le parcours annuel moyen diminue de 1,9 %, à **13 100 km par véhicule**.

*Source : Service des données et études statistiques (SDES) des ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports*

Alors que le nombre des véhicules électriques, y compris les véhicules électriques hybrides ne cesse d'augmenter, il n'existe pas de règles harmonisées en matière de contrôle technique des composants haute tension de ces véhicules, avec pour conséquence que les **États membres ont élaboré des protocoles de contrôle différents**. Pour garantir l'exploitation sûre de ces véhicules tout au long de leur durée de vie utile et éviter des pratiques contradictoires en matière de contrôle dans les États membres, les points pertinents à contrôler devraient faire partie des exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées.

De même, les nouveaux véhicules sont dotés de systèmes de sécurité active et de systèmes intelligents d'aide à la conduite (ADAS<sup>18</sup>) conçus pour éviter les collisions et réduire le nombre de victimes et de blessés graves. En effet, depuis juillet 2022, le règlement (UE) 2019/2144<sup>19</sup> a imposé sur les nouveaux modèles de véhicules commercialisés (nouvelles homologations) l'équipement progressif d'un certain nombre de dispositifs additionnels de sécurité. Depuis le 7 juillet 2024, c'est l'ensemble de la production automobile commercialisée qui est concerné par ces équipements obligatoires. Les avantages escomptés ne seront toutefois pas atteints si ces systèmes se dégradent au fil du temps ou font l'objet d'altérations. Ces nouveaux systèmes électroniques devraient donc être inclus dans les contrôles périodiques et routiers pour garantir qu'ils produisent les effets bénéfiques escomptés en matière de sécurité.

Pour répondre à cette double exigence, **la Commission européenne propose de modifier les annexes des directives pour y inclure de nouveaux éléments à contrôler pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides** : seraient ainsi introduites dans les annexes des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE une nouvelle section 4.14 sur les systèmes à haute tension et une nouvelle section 10 sur le contrôle des systèmes électroniques de sécurité à l'aide de l'interface électronique du véhicule (plus de 600 nouveaux points de contrôle).

**Les rapporteurs se félicitent de ces ajouts** mais restent **vigilants** sur le fait que les nouvelles méthodologies définies puissent être **facilement déployées** auprès de l'ensemble des centres de contrôle technique et que les **investissements nécessaires restent proportionnés** aux objectifs visés. L'extension du nombre de nouveaux points de contrôle pourrait ainsi être moins ambitieuse et le choix de ces points repriorisé.

À ce titre, les rapporteurs **soulignent l'importance de pouvoir associer les constructeurs automobiles à cette démarche**. Aussi soutiennent-ils la proposition présentée par la Commission européenne visant à ce que ces derniers **mettent gratuitement à la disposition des autorités compétentes des États membres les informations techniques nécessaires au contrôle technique**. Ces autorités devront ensuite mettre les données à la disposition de leurs centres de contrôle. La Commission devra préciser les informations

---

<sup>18</sup> ADAS : sigle pour « Advanced Driver Assistance Systems ».

<sup>19</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission.

techniques, le format des données et les procédures d'accès au moyen d'actes d'exécution.

De même, **ils soutiennent la demande faite par les contrôleurs techniques que des tests soient réalisés en conditions réelles** dès l'homologation des véhicules de façon à adapter leurs centres aux évolutions réalisées par les constructeurs durant les 4 années qui séparent la mise en service du premier contrôle technique<sup>20</sup>.

## **B. UNE FRAUDE AU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE QUE CERTAINS ÉTATS MEMBRES ONT RÉUSSI À ÉRADICUER**

Afin de lutter contre la fraude au kilométrage des véhicules d'occasion, l'enregistrement du kilométrage est inclus dans le contrôle technique périodique.

En France, dans un contexte où la moitié des ventes de véhicules d'occasion comportaient des fraudes mineures ou graves (selon une étude DGCCRF de 2015), la délégation à la sécurité routière du ministère de l'intérieur a voulu créer un espace fiable et sûr et a mis à disposition le service **HistoVec** (historique du véhicule). Ce service permet au propriétaire du véhicule de consulter gratuitement l'historique administratif de son véhicule enregistré dans le Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV). Ce dernier peut ensuite partager avec un acheteur intéressé ces informations (date de mise en circulation, changements de propriétaires, historique complet des kilométrages renseignés lors des différents contrôles techniques, mention des sinistres à réparation contrôlée, situation administrative).

L'efficacité de cette mesure est toutefois limitée car, **dans la plupart des États membres, le premier contrôle n'est effectué que quatre ans après la première immatriculation** et, dans nombre d'entre eux, seulement tous les deux ans par la suite.

Dans son étude d'impact, la Commission européenne estime le taux de fraude kilométrique en France à **3,7 % sur le marché de l'occasion national et de 10,4 % pour les achats transfrontaliers**. Cette fraude toucherait respectivement 227 000 et 530 600 véhicules en France et, globalement à l'échelle de l'Union, plus de 4,8 millions de véhicules. L'étude évalue les pertes minimales à **2 000 € par véhicule et la fraude moyenne à 30 000 km**.

La Belgique, qui a mis en place en 2006 le système du Car-Pass, et les Pays-Bas, qui ont développé un système équivalent (Nationale Auto Pas, NAP), ont réussi à faire chuter drastiquement le taux de fraude kilométrique, que la Commission n'estime plus qu'à 0,2 %.

---

<sup>20</sup> Les centres de contrôles ont témoigné, lors de leur audition, de cas de véhicules (camping-car) qui ne pouvaient pas être contrôlés dans tous les centres car leurs dimensions spécifiques ne correspondaient pas à celles des bancs de freinage (châssis à voie large).

### Le système Car-Pass mis en place par la Belgique

L'asbl Car-Pass, créée en mars 2006, est une association investie d'une mission légale d'intérêt général visant à protéger les acheteurs, à garantir un commerce équitable dans le secteur des véhicules d'occasion et à lutter contre la fraude au compteur kilométrique. À cet effet, l'asbl Car-Pass met à disposition l'historique kilométrique ainsi que d'autres informations pertinentes prescrites par la loi du 11 juin 2004 réprimant la fraude relative au kilométrage des véhicules.

Cette loi a été modifiée en 2018 pour obliger les constructeurs et les importateurs à communiquer à Car-Pass les kilométrages de leur base de données centrale lors de l'importation du véhicule en Belgique, et ce à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020. Cette mesure a permis de réduire la fraude à l'importation de 75 %. En outre, les constructeurs et importateurs sont tenus de communiquer à Car-Pass 4 fois par an le relevé kilométrique de leurs véhicules connectés.

Depuis 2024, les entreprises du secteur automobile (Garages, carrossiers, assistants routiers, centrales de pneus) sont également tenues de communiquer la description des travaux qu'ils ont effectués sur le véhicule.

Le Car-Pass, document légalement obligatoire, se transforme ainsi en un carnet d'entretien numérique donnant un aperçu des réparations et entretiens effectués. Ce document permet de vérifier si le véhicule a bien été entretenu à temps, et si des pièces importantes (et/ou coûteuses) ont été remplacées. Il précise également si des actions de rappel (recalls) existent pour ce véhicule.

Le Car-Pass coûte 10,80 € TTC et son prix est fixé par arrêté royal.

Source : site [www.car-pass.be](http://www.car-pass.be)

S'inspirant de ces résultats, la Commission propose d'étendre l'obligation d'enregistrer les relevés kilométriques, qui s'applique aux centres de contrôles techniques périodiques, à tout fournisseur de services qui effectue des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule contre paiement (atelier, garage). Elle propose également que les constructeurs automobiles envoient régulièrement les relevés kilométriques de leurs véhicules connectés.

L'historique du kilométrage devra ensuite être partagé avec les contrôleurs techniques, le titulaire du certificat d'immatriculation et les autorités compétentes des États membres.

L'étude d'impact de la Commission estime que l'économie réalisée par la mise en place de ces mesures serait de près de **9,9 milliards d'euros** pour les acheteurs de l'Union et de **1,55 milliard pour les seuls acheteurs français**.

**Les rapporteurs soutiennent cette proposition** qui permettra de réduire de façon importante la fraude sur le marché de l'occasion. Toutefois, ils s'inquiètent de la pertinence, à court terme, d'imposer cette obligation à tous les acteurs. Cela pourrait créer des problèmes d'accréditation, de déploiement d'application ainsi que des charges administratives disproportionnées. Aussi préfèrent-ils que **cette obligation se limite, dans un premier temps, aux constructeurs automobiles et aux garages et concessionnaires agréés par ces derniers.**

### ***C. UNE LIMITATION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES QUI PASSE PAR UNE MEILLEURE DÉTECTION DES MANIPULATIONS DES SYSTÈMES DE DÉPOLLUTION***

Alors que le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NOx et de particules fines, les méthodes de contrôle actuelles pour les émissions à l'échappement ne sont pas adaptées aux véhicules et technologies plus récents.

Avec sa recommandation (UE) 2023/688<sup>21</sup>, la Commission a franchi une première étape dans l'harmonisation de la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique des véhicules diesel.

En effet, la mesure de l'opacité des fumées d'échappement est une mesure obsolète car elle ne permet pas de détecter les véhicules diesel équipés de filtres à particules défectueux ou d'un catalyseur manipulé, qui produisent des émissions élevées de particules et de NOx.

C'est la **mesure du nombre de particules et des émissions de NOx** qui devrait être utilisée pour contrôler les nouveaux véhicules afin de détecter les défauts et la manipulation des systèmes de contrôle des émissions.

**La Commission propose donc d'inclure ces deux mesures dans les annexes des directives** sur le contrôle technique périodique et sur le contrôle routier comme points pertinents à contrôler.

Le paquet présenté propose de compléter cette inclusion par l'obligation, pour les **véhicules utilitaires légers (VUL), d'être soumis à un contrôle annuel de leurs émissions un an après la date de première immatriculation.** En effet, les VUL sont utilisés de manière plus intensive que les voitures particulières et souvent dans des zones densément peuplées (notamment les véhicules de livraison).

---

<sup>21</sup> Recommandation (UE) 2023/688 de la Commission du 20 mars 2023 relative à la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique périodique des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression.

**Les rapporteurs soutiennent ces mesures qui visent à réduire les émissions de polluants** des véhicules qui nuisent à l'environnement et à la santé publique. Toutefois, si la mise en place de la mesure des particules pour les véhicules diesel ne semble pas poser de problème technique et peut être facilement déployée à un coût raisonnable pour les centres de contrôle (quelques milliers d'euros), **le coût semble plus important si des mesures devaient être effectuées de façon obligatoire lors de l'ensemble des contrôles routiers.** Par ailleurs, la méthodologie reste encore à définir pour les véhicules à essence.

**Les avis restent partagés sur la faisabilité opérationnelle et économique de la mesure des NOx émis par les véhicules.**

L'étude d'impact évalue le coût des équipements de mesure entre 15 000 € et 40 000 €. Toutefois, les essais réalisés<sup>22</sup> par la Commission auraient été effectués sur des moteurs chauds. Cet état est difficilement conservé lorsque les contrôles sont effectués *in vivo*. Cette **mesure « moteur chaud »** nécessiterait des investissements importants voire des réaménagements fonciers que la plupart des centres ne peuvent pas envisager. Lors des auditions, certains acteurs ont mentionné d'autres méthodes de mesure nécessitant des investissements beaucoup plus modérés mais ces méthodes ne sont pas validées par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC).

Si la problématique du « moteur chaud » ne se pose pas avec la même importance lors des contrôles routiers, celle du coût des équipements devient prépondérante.

Le Conseil pourrait trouver un accord donnant entre 18 mois et deux ans à la Commission pour prendre des actes d'exécution qui seraient mis en œuvre par les États membres entre 3 et 4 ans après leur prise d'acte, selon qu'il s'agisse des contrôles techniques des véhicules à essence ou des véhicules diesel.

**Les rapporteurs engagent la Commission et les experts nationaux à poursuivre leurs travaux** afin de trouver une méthodologie à la fois scientifiquement établie mais **opérationnellement et économiquement acceptable.**

De même, ils sont naturellement convaincus de la nécessité de supprimer toute velléité que le propriétaire pourrait avoir de manipuler le système de dépollution de son véhicule pour éviter une opération de maintenance ou pour en améliorer, à court terme, les performances du véhicule. Toutefois, **ils s'interrogent sur la pertinence et l'acceptabilité sociale** d'un contrôle visant à la mesure des émissions dès la première année de mise en circulation des VUL.

---

<sup>22</sup> La Commission européenne indique avoir réalisé ces essais dans son laboratoire mais également dans 11 stations de contrôle technique réparties dans 6 États membres, ainsi qu'auprès de 3 entreprises privées.

**Les rapporteurs demandent donc que soient développées des méthodologies permettant de mettre en évidence le retrait des filtres à particules (défapage) ou la modification des systèmes de dépollution (vanne EGR<sup>23</sup> ou système de réduction catalytique sélective (SCR-urée<sup>24</sup>)).**

Les personnes auditionnées ont indiqué que plus les véhicules sont récents et plus les systèmes de dépollution sont optimisés pour répondre aux normes de plus en plus contraignantes imposées aux constructeurs. Toute altération de ces systèmes entraînerait des rejets de polluants bien supérieurs aux rejets de véhicules plus anciens (Euro IV).

**Les sanctions prévues en France  
en cas de manipulation du système de dépollution**

L'article L. 318-3 du code de la route indique qu'est puni d'une amende de 7 500 € le fait de réaliser ou de faire réaliser sur un véhicule des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement, ou de se livrer à la propagande ou à la publicité, quel qu'en soit le mode, en faveur de ces transformations. Toutefois, l'action publique peut être éteinte, dans les conditions prévues aux articles 495-17 à 495-25 du code de procédure pénale, par le versement d'une amende forfaitaire d'un montant de 200 €. Le montant de l'amende forfaitaire minorée est de 150 € et le montant de l'amende forfaitaire majorée est de 450 €.

***D. LA MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE ANNUEL POUR LES VOITURES ET LES VUL DE PLUS DE 10 ANS APPARAÎT COMME UNE MESURE DISPROPORTIONNÉE ET DIFFICILEMENT ACCEPTABLE SUR LE PLAN SOCIAL***

La Commission considère que les véhicules plus anciens présentent généralement plus de défauts, sont plus fréquemment impliqués dans des collisions et représentent une proportion plus élevée de véhicules à fortes émissions. Aussi estime-t-elle que le contrôle annuel des voitures et véhicules utilitaires légers plus anciens pourrait largement contribuer à réduire le nombre de collisions et les émissions nocives.

---

<sup>23</sup>« Exhaust Gas Recirculation » : vanne permettant de recirculer les gaz d'échappement dans le circuit d'admission.

<sup>24</sup>Le système SCR nécessite un réservoir d'urée qui doit être réapprovisionné régulièrement. La solution d'urée peut être commercialisée sous les marques AdBlue® ou ClearNOx®.



**Tableau des fréquences des contrôles techniques périodiques  
par pays**

Pays	Fréquence des contrôles (en années)	Pays	Fréquence des contrôles (en années)	Pays	Fréquence des contrôles (en années)
Allemagne	3-2-2-2-	Finlande	4-2-2-2-1-	Malte	4-2-2-2-
Autriche	3-2-1-1-	France	4-2-2-2-	Pays-Bas	4-2-2-1-1- 25
Belgique	4-1-1-1-	Grèce	4-2-2-2-	Pologne	3-2-1-1-
Bulgarie	3-2-1-1-	Hongrie	4-2-2-2-	Portugal	4-2-2-1-
Chypre	4-2-2-2-	Irlande	4-2-2-2-1-1-	Républiqu e tchèque	4-2-2-2-
Croatie	2-1-1-1-	Italie	4-2-2-2-	Roumanie	3-2-2-2-2- 1-
Danemark	4-2-2-2-	Lituanie	3-2-2-2-	Suède	3-2-14 mois
Espagne	4-2-2-2-1-	Lettonie	2-2-1-1-	Slovénie	4-2-2-1-
Estonie	4-2-2-2-1-	Luxembourg	4-2-1-1-	Slovaquie	4-2-2-2-

Source : <https://road-safety.transport.ec.europa.eu>

L'Allemagne, Chypre, le Danemark, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lituanie, Malte, la République Tchèque et la Slovaquie, qui représentent les flottes de véhicules les plus importantes de l'Union, appliquent un contrôle bisannuel de leurs véhicules. **Ces États membres ne sont pas favorables à ce que l'annualité devienne obligatoire pour les véhicules de plus de 10 ans.**

S'il est incontestable que les véhicules anciens fassent l'objet d'une proportion plus importante de contre-visites, ces dernières sont plus liées à des défauts d'entretien qu'à l'âge des véhicules. **Aucun effet bénéfique ne peut être démontré à cette annualisation.**

Cette annualisation aurait cependant des conséquences importantes sur le réseau de contrôle car elle entraînerait une augmentation du volume de contrôles (environ 8 250 000 contrôles supplémentaires par an) ce qui impliquerait de recruter et de former 3 950 contrôleurs supplémentaires, avec de probables tensions sur les prises de rendez-vous durant une période transitoire.

Surtout, **les propriétaires des véhicules les plus anciens sont souvent aussi les particuliers les plus modestes.** Leur imposer un contrôle technique annuel sans effet bénéfique dûment établi n'apparaît pas justifiable et est difficilement acceptable sur le plan social. Cette proposition ne peut donc pas être soutenue.

<sup>25</sup> Pour les véhicules diesel, la fréquence est de 3-1-1-1-.

Les rapporteurs s'opposent ainsi à ce que cette mesure devienne obligatoire et préfèrent que soit laissé le choix aux États membres d'appliquer des règles plus contraignantes. Les négociations en cours au Conseil s'orientent dans ce sens.

#### ***E. UN CONTRÔLE TECHNIQUE OBLIGATOIRE DES DEUX ROUES DÉJÀ MIS EN PLACE EN FRANCE***

La directive 2014/45/UE établissait le contenu minimal et la fréquence du contrôle pour chaque catégorie de véhicules, à l'exception des motocycles, pour lesquels les États membres disposent d'une marge d'appréciation plus large lorsqu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière.

La Commission européenne propose de désormais rendre le contrôle obligatoire pour ce type de véhicule et, par mesure de cohérence, inclut les motocycles électriques. C'est déjà le cas en France.

##### **Les modalités de contrôle mises en place en France**

Prenant acte de la décision du Conseil d'État du 31 octobre 2022 n° 466125 annulant le décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022<sup>26</sup>, un décret et un arrêté ont été pris le 23 octobre 2023<sup>27</sup> pour mettre en place le contrôle technique de cette catégorie de véhicules, de façon échelonnée, selon l'année de mise en circulation, à partir du 15 avril 2024.

Le contrôle comporte un nombre limité de vérifications de défaillances et doit être réalisé **cinq ans après la première mise en circulation du véhicule puis tous les trois ans**.

930 403 CTP ont été réalisés en 2024 et **1 036 429 CTP** ont été réalisés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Environ **16 % des véhicules** présentent au moins une défaillance majeure et sont mis en contre-visite, ce qui démontre l'utilité du contrôle technique sur le plan de la sécurité routière ainsi que de la maîtrise des émissions polluantes.

Dans la mesure où ce contrôle est déjà obligatoire en France, les rapporteurs **prennent acte** de la proposition présentée par la Commission mais **demandent que les États membres disposent de réelles marges de manœuvre dans la mise en œuvre de la mesure**, afin de ne pas modifier le cadre adopté très récemment à l'échelon national, qui a déjà été compliqué à appliquer.

<sup>26</sup> Décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022 abrogeant le décret n° 2021-1062 du 9 août 2021 relatif à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, qui soumettait l'ensemble de ces véhicules en circulation à une obligation de contrôle technique périodique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

<sup>27</sup> Décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant des dispositions du code de la route et du décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du code de la route et arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur.

## **F. LES AUTORITÉS FRANÇAISES PROPOSENT D'INTÉGRER L'EXISTENCE DES RAPPELS DES VÉHICULES AUX POINTS DE VÉRIFICATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

Les campagnes de rappel et le contrôle technique partagent l'objectif commun d'assurer la sécurité des conducteurs et plus largement des usagers de la route.

Récemment, en France, notamment dans les territoires ultramarins, la dégradation accélérée des airbags de marque « Takata » a causé le décès de **18 personnes et fait 26 blessés graves**. Ces airbags équipent plusieurs millions de véhicules et leurs dysfonctionnements sont susceptibles d'affecter l'ensemble des États membres.

En réaction à ces accidents, les autorités françaises ont proposé que la directive offre la possibilité, pour les États membres qui le souhaitent, de prévoir des dispositions dans leur droit national permettant **d'utiliser les opérations de contrôle technique afin de faciliter les opérations de rappel des véhicules pour des enjeux de sécurité graves**.

Dans un premier temps, les États membres mettraient en place des mesures pour être certains d'informer le propriétaire et l'inciter à amener son véhicule chez le garagiste dans le cadre d'une campagne de rappel.

Si le véhicule n'y était pas amené dans ce cadre, cela pourrait entraîner, dans un second temps, lors du contrôle technique périodique, l'inscription d'une information sur le rapport de contrôle technique. Cela pourrait même dans certains cas conduire à un résultat défavorable du contrôle technique.

Le principe devrait demeurer flexible pour laisser à chaque État membre le soin de fixer les cas dans lesquels un contrôle technique pourrait être défavorable.

Bien que cette mesure puisse être prise dans un cadre strictement national, l'inscription de cette possibilité en droit européen permettrait de sécuriser juridiquement l'ensemble de la procédure.

**Les rapporteurs soutiennent pleinement cette proposition des autorités françaises qui répond à un enjeu majeur de sécurité.**

### **Les mesures mises en place pour rappeler les véhicules équipés d'airbags de la marque Takata**

Par son comportement et ses mensonges répétés à ses clients, l'entreprise Takata, qui a détenu jusqu'à 20 % du marché mondial des airbags, ce qui représentait une production annuelle de 30 à 40 millions d'airbags, est la principale responsable de cette crise. Sa responsabilité s'est éteinte avec sa liquidation. Elle laisse un passif de plusieurs dizaines de millions d'airbags défectueux, disséminés dans le monde entier, à la charge des différents constructeurs qui ont adopté des mesures de gestion (programme de surveillance, rappels) d'une ampleur et avec une anticipation très variables, à partir de 2015 pour les plus précoces (notamment les Etats-Unis) et jusqu'à 2020 pour les plus tardives.

Jusqu'en janvier 2023, les informations dont a disposé le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM)<sup>28</sup> ne lui ont pas permis d'apprécier la gravité et l'extension des risques. Il a dû, ensuite et seul dans un premier temps, inventer et mettre en œuvre des mesures de réduction de ce risque. Leur mise en œuvre s'est heurtée à plusieurs obstacles, aggravés parfois par les caractéristiques propres aux territoires ultramarins dans lesquels les pourcentages de véhicules réparés par rapport aux listes fournies par le système d'immatriculation des véhicules (SIV) sont nettement plus faibles.

Les actions menées par le SSMVM, à compter de la notification vers lui des accidents, et les décisions politiques prises début 2025 devaient limiter le nombre de ruptures d'airbags. Les failles du dispositif de rappel font toutefois craindre la survenance de nouvelles ruptures mortelles, indépendamment de l'ampleur des rappels engagés et de la pertinence de l'analyse des risques réalisée par chaque constructeur. **À la mi-juin, le nombre de véhicules en cours de rappel était de 2,5 millions en France, dont 1,7 million étaient soumis à une procédure d'interdiction de rouler (Stop drive)<sup>29</sup>.**

Le ministre des transports, Philippe Tabarot, a, par une lettre de mission du 22 janvier 2025, confié à l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) la réalisation d'une mission relative aux véhicules équipés d'airbags de la marque « Takata ». Plusieurs accidents seraient attribués à des éclatements d'airbags sur le territoire français, dont une majorité dans les départements et régions d'outre-mer, causant 18 décès dont 16 en outre-mer. En Europe, 13 autres accidents, à l'origine de 7 décès, sont recensés par le SSMVM<sup>30</sup>. En effet, l'entreprise Takata avait fait un choix technologique risqué, en retenant comme générateur de gaz le nitrate d'ammonium en phase stabilisée (PSAN, pour « phase stabilized ammonium nitrate » en anglais) sans prendre un temps suffisant pour mener à bien tous les essais de conception et de fabrication avant la mise en vente de ses produits. **Elle a notamment sous-évalué le mécanisme de dégradation du PSAN sous l'effet de l'humidité dans les zones chaudes et humides.**

<sup>28</sup> Service à compétence nationale créé en 2020 et rattaché à la direction générale de l'énergie et du climat (DGECL).

<sup>29</sup> Stop drive est l'injonction du constructeur de cesser immédiatement de conduire le véhicule jusqu'au remplacement du ou des airbags concernés.

<sup>30</sup> Au 30 mai 2025, le nombre de décès aux États-Unis s'élevait à 27 et Honda, qui a probablement été le constructeur le plus touché aux États-Unis, en recensait 20 sur son parc, dont deux en 2023, ce qui montre que les rappels ne sont toujours pas terminés

La mission de l'IGEDD a publié son rapport le 29 juillet 2025. Elle y formule plusieurs recommandations :

- définir une stratégie d'ensemble cohérente pour tous les airbags Takata avec nitrate d'ammonium encore présents sur le marché ;
- à moyen terme, intégrer les airbags dans les règles d'homologation et s'assurer de leur bon fonctionnement sur la durée de vie des véhicules ;
- créer un dispositif complet de "Vigilance Auto", en améliorant la traçabilité des véhicules et des équipements susceptibles de présenter des risques graves ;
- **faire du contrôle technique un filet de sécurité permettant de placer en contre-visite les véhicules faisant l'objet d'un Stop drive (Recommandation n° 13) ;**
- boucler au plus en deux ans les rappels pour les véhicules les plus anciens ;
- instaurer une interdiction de vente pour les véhicules dont les airbags sont défectueux et préparer des mesures d'interdiction de la circulation pour les véhicules concernés ;
- renforcer significativement les moyens du service de la surveillance du marché des véhicules et de leurs équipements, pour lui permettre de gérer le dispositif « Vigilance auto ».

En parallèle, un **arrêté ministériel du 29 juillet 2025<sup>31</sup>**, qui complète l'arrêté pris le 9 avril 2025, impose aux constructeurs des rappels élargis et accélérés pour les airbags « Takata » et vise à s'assurer que les constructeurs assument pleinement leurs responsabilités. **Des mesures d'accompagnement sont prévues pour les automobilistes concernés, afin de limiter le plus possible les contraintes engendrées<sup>32</sup>.**

*Source : DGEC et rapport de l'IGEDD*

#### **G. UNE EXTENSION DU CONTRÔLE TECHNIQUE SUR ROUTE AUX VUL QUI DOIT RESTER PROPORTIONNÉE AUX MOYENS POUVANT RAISONNABLEMENT ÊTRE MIS À DISPOSITION**

La directive 2014/47/UE complète la directive 2014/45/UE en exigeant des États membres qu'ils réalisent des contrôles routiers sur les véhicules utilitaires lourds de plus de 3,5 tonnes, y compris les autobus, les camions, et leurs remorques.

---

<sup>31</sup> Arrêté du 29 juillet 2025 imposant des mesures restrictives provisoires concernant les véhicules équipés d'airbags Takata et modifiant l'arrêté du 9 avril 2025 imposant des mesures restrictives provisoires concernant les véhicules équipés d'airbags Takata contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée (PSAN) visés par un rappel constructeur.

<sup>32</sup> Si le rendez-vous est dans plus de 15 jours, l'arrêté prévoit une obligation de mise à disposition gratuite, pour les propriétaires de véhicules sous « stop drive », de solutions de mobilité jusqu'au remplacement des airbags concernés (via le prêt d'un véhicule de courtoisie ou de location ou le financement d'un autre moyen de transport équivalent), et des rendez-vous de réparation à domicile ou de remorquage du véhicule jusqu'au centre de réparation.

Ces contrôles comprennent un contrôle routier initial et, si l'inspecteur le juge nécessaire, un contrôle technique routier plus approfondi. Les points contrôlés lors des contrôles approfondis sont les mêmes que ceux contrôlés lors des contrôles périodiques et peuvent également inclure le contrôle de l'arrimage du chargement. Si une défaillance majeure ou critique est détectée lors d'un contrôle routier, l'État membre dans lequel le contrôle a eu lieu est tenu de le notifier à l'État membre d'immatriculation afin d'assurer la réparation du véhicule dont l'autorisation de circuler a été suspendue.

La directive détermine la part minimale de 5 % de véhicules utilitaires lourds devant faire l'objet d'un contrôle routier chaque année dans l'Union, mais ne fixe aucun objectif au niveau des États membres.

La Commission propose que chaque État membre effectue désormais chaque année un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant à au moins **5 % du nombre total de véhicules utilitaires lourds immatriculés sur leur territoire**.

Par ailleurs, compte tenu du nombre croissant de **véhicules utilitaires légers (VUL)** en circulation dans l'Union, afin de promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les exploitants commerciaux dans l'ensemble de l'Union et d'améliorer encore les performances de ces véhicules en matière de sécurité et d'environnement, la Commission propose que ceux-ci fassent également l'objet de contrôles routiers et fixe **un objectif annuel de contrôles correspondant à 2 % du parc de VUL en circulation**.

#### **Les modalités de contrôle mises en place en France**

Le contrôle technique routier mis en place en France est réalisé par les agents chargés du **contrôle des transports terrestres (CTT)** des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). Il consiste essentiellement en un examen visuel, pouvant le cas échéant être complété par l'emploi d'un outil de diagnostic raccordé à l'ordinateur de bord du véhicule. En 2024, environ **65 000 véhicules lourds** ont été contrôlés par les CTT en bord de route. En 2024, **1 939 infractions** ont été relevées par les CTT (dont 308 relatives à l'arrimage).

En matière de pollution, il est procédé à une inspection visuelle et olfactive en vue d'identifier des fumées anormales ou autres anomalies sur les dispositifs anti-pollution ou réservoir d'Adblue®. Il s'agit d'une évaluation sommaire avec ponctuellement, l'utilisation d'un outil diagnostic connecté à l'ordinateur de bord du véhicule. En matière de nuisances sonores, il est procédé à une vérification visuelle et auditive des dispositifs anti-bruit.

En France, le parc de VUL est composé d'environ 6,5 millions de véhicules. La mesure proposée par la Commission nécessiterait la réalisation de 130 000 contrôles supplémentaires par an, ce qui conduirait à tripler le nombre de ces contrôles sur route. Sans un accroissement conséquent des effectifs et des moyens, une telle disposition risquerait de s'opérer au détriment d'autres activités de contrôle des transports, pour lesquelles ce type d'opérations est pourtant indispensable (réglementation sociale européenne, cabotage, détachement, matières dangereuses, règles d'accès à la profession, ...).

Les autorités françaises ont proposé de **limiter l'extension du champ aux véhicules utilitaires légers compris entre 2,5 et 3,5 tonnes** utilisés pour le transport de marchandises à titre commercial. Elles estiment en effet que les enjeux en termes de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules utilitaires les plus légers (2,5 tonnes et moins) et de ceux qui ne sont pas utilisés pour des activités commerciales de transport routier sont traités par le système de contrôle technique périodique auquel ils sont déjà soumis.

Dans son dernier projet de compromis, **la présidence danoise a préféré proposer de ramener l'objectif de contrôle des VUL à 10 % de l'objectif concernant les véhicules lourds**, ce qui rendrait cet objectif acceptable et absorbable par les services de contrôle.

**Les rapporteurs jugent également disproportionné l'objectif visant à contrôler annuellement 2 % du parc de véhicules utilitaires légers**, puisqu'il conduirait à un accroissement conséquent des effectifs et moyens dans un contexte budgétaire déjà contraint. Ils soutiennent la position de compromis qui semble se dessiner au Conseil pour demander que les contrôles sur route des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> correspondent **au moins à 10 % des contrôles à effectuer pour les véhicules lourds**.

Par ailleurs, les rapporteurs, à l'unisson des positions défendues par le gouvernement français, considèrent que **les contrôles techniques sur route doivent rester fondés sur des constatations simples et limitées en termes de nombre de points à contrôler, sans recours à des équipements spécialisés**.

À titre d'exemple, le contrôle systématique de l'arrimage nécessiterait un effort en termes d'effectifs, de formations des agents et d'achat d'équipements spécifiques difficilement envisageable. Il importe également de préciser que la responsabilité de la sécurisation du chargement incombe aux acteurs de l'opération de transport (conducteur, entreprise, chargeur). La réalisation d'un contrôle ne doit pas aboutir à un transfert de responsabilité de ces acteurs vers l'État et ses agents. **De ce point de vue, la rédaction de la proposition de directive soulève de réelles difficultés et doit être revue**.

Les contrôles appelant des appareils technologiques doivent être opérés dans des ateliers équipés à cet effet, lors des contrôles périodiques. Les contrôles techniques sur route doivent rester adaptés aux conditions opérationnelles, ne doivent pas comporter de manipulations dangereuses ou complexes pour les agents de contrôle et ne doivent pas faire appel à des compétences trop spécialisées des agents de contrôle.

Enfin, les rapporteurs, suivant la demande de certains services de l'État, **propose que les délais de transposition envisagés soient rallongés** au regard de l'ampleur des mesures proposées et des déclinaisons opérationnelles à mettre en œuvre

## **H. LA MISE EN PLACE DE SYSTÈMES DE TÉLÉDÉTECTION ET DE CHASSE AU PANACHE ENCOURAGÉE À TITRE EXPÉRIMENTAL**

La vérification des émissions à l'échappement d'un grand nombre de véhicules au moyen de dispositifs de télédétection (portiques ou véhicules équipés pour la chasse au panache<sup>33</sup>) pourrait être une mesure efficace pour identifier les véhicules à fortes émissions. Elle augmenterait considérablement les taux de détection par rapport aux méthodes de contrôle obligatoires.

S'appuyant sur des expériences en Flandres (portiques), aux États-Unis et en Corée (chasse au panache), la Commission estime que la vérification par télédétection devrait faire partie du système de contrôle routier de chaque État membre. Pour que la vérification soit efficace, elle estime que chaque État membre devrait vérifier l'équivalent d'au moins 30 % de son parc de véhicules à moteur immatriculés, y compris les voitures et les motocycles.

Sur la base de ces données de télédétection, qui par nature ne sont pas précises et visent à faire un premier filtrage, les États membres devraient alors faire valider dans leurs centres de contrôle technique les émissions à l'échappement et le niveau de bruit de tout véhicule suspecté d'émettre plus du double du niveau moyen des véhicules similaires, ou plus de 3 dB au-dessus du niveau moyen.

**Les autorités françaises sont particulièrement défavorables à l'ensemble du dispositif proposé qui apparaît complexe, non mature sur le plan technique et risquerait de faire peser une charge administrative et financière considérable**, tant sur les autorités de contrôle que sur les usagers. Assurer la télédétection, chaque année, de l'équivalent de 30 % du parc de véhicules immatriculés sur le territoire d'un État membre, soit environ 15 millions de véhicules pour la France, nécessiterait le déploiement d'un nombre considérable d'équipements et de moyens humains et financiers associés.

**Une majorité d'États membres a également exprimé son opposition à cette mesure.**

Compte tenu des dispositions déjà applicables en matière de contrôle technique périodique, du risque majeur en termes d'acceptabilité sociale et du manque de maturité technique d'une telle mesure, **les rapporteurs demandent que cette mesure devienne facultative et préfèrent encourager les États membres, voire les collectivités locales qui le souhaitent, à effectuer des expérimentations.** La fixation d'objectifs contraignants n'interviendrait qu'à l'issue de leurs retours d'expériences.

---

<sup>33</sup> Véhicules équipés de détecteurs sonores et de détecteurs qui pourront mesurer la qualité de l'air à la sortie des pots d'échappement des véhicules qu'ils suivent.



Des tests pilotes ont été menés en France, notamment sur des routes à fort trafic de camions, pour mesurer les émissions de NOx et de particules fines. Une mise à niveau des informations techniques reste nécessaire pour dresser un état des lieux en la matière et définir, le cas échéant les besoins d'analyses complémentaires. De telles investigations n'ont pas été conduites à ce stade au niveau national. Un travail à l'échelle de l'Union européenne des experts nationaux apparaîtrait également pertinent.

#### **L'expérimentation en France des dispositifs de contrôle des émissions sonores**

De nouveaux dispositifs innovants de contrôle automatique des niveaux d'émissions sonores des véhicules, dits « **radars sonores** », sont expérimentés en France depuis le début de l'année 2022 dans le cadre des dispositions prévues à l'article L. 130-9 du code de la route<sup>34</sup> et font écho à l'action 15 du 4<sup>ème</sup> plan national santé environnement.

L'objectif est de permettre aux autorités de tester une procédure de contrôle des niveaux sonores émis par les véhicules, détectés par des appareils de contrôle automatique, afin de pouvoir sanctionner les véhicules excessivement bruyants du fait de modifications illégales ou de comportements anormaux.

Une expérimentation en deux temps a été menée sur huit sites au sein de sept collectivités sélectionnées<sup>35</sup>, conformément au décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022<sup>36</sup>.

Lors de la première phase, des tests sur voirie, en condition réelles sans constatations d'infractions, ont été menés. Après l'exploitation des résultats de la première phase et après homologation des appareils devant répondre aux exigences de la métrologie légale, il était prévu une deuxième phase d'expérimentation en conditions réelles avec constatation d'infractions.

Faute d'homologation et malgré les résultats très concluants de la première phase, cette seconde phase de l'expérimentation n'a pu être menée dans les deux ans prévus par le législateur.

Toutefois, l'homologation de ces radars devrait intervenir dans les prochains mois et une proposition de loi déposée par le sénateur Guillaume Chevrollier<sup>37</sup> vise à fixer les modalités de mise en œuvre pérenne des radars sonores.

#### ***I. UNE VOLONTÉ D'ACCÉLÉRER LA DÉMATÉRIALISATION DES CERTIFICATS ET L'UTILISATION D'UNE PLATEFORME D'ÉCHANGE QUI DOIT RESPECTER CERTAINS PRINCIPES***

Les propositions de révision présentées par la Commission européenne visent à rendre obligatoire la dématérialisation des certificats, qu'il s'agisse des certificats de contrôle technique ou des certificats d'immatriculation.

---

<sup>34</sup> Cet article a été modifié par l'article 92 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite LOM puis par l'article 53 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 dite loi 3DS.

Selon le texte proposé, les États membres devront ainsi veiller à ce que ces certificats soient délivrés sous la forme d'attestations électroniques d'attributs aux portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014<sup>38</sup>.

La délivrance d'un certificat de contrôle technique numérique n'est pas encore mise en place en France mais une étude réalisée par l'OTC est en cours sur l'émission d'un procès-verbal (PV) « électronique » sécurisé.

**Les rapporteurs encouragent cette mesure mais souhaitent qu'une version papier puisse être délivrée gratuitement aux personnes qui le demandent.** Par ailleurs, ils demandent que **la gratuité des certificats numériques d'immatriculations ne fasse pas obstacle à la perception de frais pour la procédure d'enregistrement.**

La Commission européenne propose également que l'échange d'informations sur les véhicules se fasse *via* la **plateforme d'échange de messages MOVE-HUB** qu'elle a mise au point afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres<sup>39</sup>.

La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet) et la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI).

De nombreux États membres ont fait part de leur souhait de continuer d'utiliser la plateforme **EUCARIS** (European CAR and driving licence Information System) qu'ils utilisent pour partager les informations relatives aux permis de conduire et aux certificats d'immatriculation.

**Les rapporteurs prennent acte de cette proposition.** Ils demandent toutefois que la mise en place de ce système d'échange **ne conduise pas à des doublons** et à des charges administratives inutiles et que **seules les données strictement nécessaires** à l'objectif recherché soient transmises et échangées.

---

<sup>35</sup> Paris (2 sites : rue Cardinet dans le 17<sup>e</sup> et rue d'Avron dans le 20<sup>e</sup>), Rueil-Malmaison, Villeneuve-le-Roi, Communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse, Bron, Nice, Toulouse.

<sup>36</sup> Décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 fixant, en application du cinquième alinéa de l'article L. 130-9 du code de la route, la procédure d'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules en mouvement par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles et modifiant le code de la route.

<sup>37</sup> Proposition de loi n° 887 (2024-2025) de M. Guillaume CHEVROLLIER, déposé au Sénat le 9 septembre 2025.

<sup>38</sup> Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE.

<sup>39</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010.

Ainsi, **l'accès des autres États membres aux données sensibles contenues dans les registres nationaux doit être aussi limité que possible**, notamment dans un souci de respect de la protection des données personnelles.

#### ***J. UNE RECONNAISSANCE TEMPORAIRE DES CONTRÔLES TECHNIQUES EFFECTUÉS DANS UN AUTRE ÉTAT MEMBRE***

Les mesures proposées par la Commission européenne **ouvrent la possibilité aux propriétaires ou détenteurs de voitures particulières de procéder à un contrôle technique périodique dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation**. Le certificat de contrôle technique temporaire délivré dans ce cas aura une **durée de validité de six mois**. Toutefois, le contrôle technique périodique suivant doit avoir lieu dans l'État membre d'immatriculation, sauf si cet État membre reconnaît unilatéralement les certificats de contrôle technique délivrés par d'autres États membres.

**Les rapporteurs prennent acte de cette mesure** qui contribuera à faciliter la libre circulation des personnes, tout en respectant l'exigence de base selon laquelle les véhicules doivent généralement faire l'objet d'un contrôle dans l'État membre d'immatriculation.

#### ***K. UNE RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION CONDITIONNÉE À LA RECONNAISSANCE DES CONDITIONS D'HOMOLOGATION***

La proposition de révision de la directive relative aux certificats d'immatriculation prévoit, à son article 9, une **reconnaissance mutuelle par les États membres des certificats d'immatriculation qu'ils délivrent, en vue d'une nouvelle immatriculation dans un autre État membre**.

Cette disposition figure déjà à l'article 4 de la directive actuellement en vigueur mais doit être ajustée pour tenir compte des conséquences de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE).

En effet, l'arrêt de la CJUE du 24 janvier 2019 (affaire C-326/17) considère que les autorités de l'État membre dans lequel la nouvelle immatriculation d'un véhicule d'occasion est demandée ne peuvent refuser de reconnaître le certificat d'immatriculation émis par l'État membre dans lequel le véhicule a été précédemment immatriculé que dans le cas où certaines données obligatoires sont manquantes ou bien si les données mentionnées sur le certificat ne correspondent pas au véhicule ou n'en permettent pas l'identification.

Cet arrêt impose ainsi une ré-immatriculation, sans réception complémentaire, des véhicules d'occasion, **même si la réception de ces derniers n'est pas reconnue** dans l'État membre de ré-immatriculation et **sans possibilité de faire corriger des manquements réglementaires constatés et parfois graves**.

Les autorités françaises ont recensé de nombreux cas de véhicules importés qui obtiennent une homologation dans d'autres États membres alors qu'elle aurait été rejetée en France.

Compte tenu des risques que porte cette mesure sur la sécurité des véhicules, **les rapporteurs exigent que la reconnaissance mutuelle des certificats soit conditionnée à la reconnaissance des conditions d'homologation des véhicules.**

\*

Le Conseil Transports, télécommunications et énergie (TTE) devrait arrêter sa position lors de sa réunion du 4 décembre 2025. La commission des transports et du tourisme du Parlement européen, commission saisie au fond sur ces textes, a désigné M. Johan DANIELSSON, rapporteur sur le texte COM(2025)179, et M. Jen GIESEKE, rapporteur sur le texte COM(2025)180. La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, commission saisie pour avis sur le texte COM(2025)179, a désigné Mme Klara DOSTALOVA, rapporteure pour avis. Leurs travaux viennent de débiter pour une présentation de leurs rapports en janvier. Le Parlement ne prévoit pas d'adopter sa position avant le 18 mars 2026.

\*

À l'issue de la présentation des rapporteurs, la commission des affaires européennes a adopté l'avis politique figurant dans le rapport.

**AVIS POLITIQUE SUR LA PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL CONCERNANT LES DOCUMENTS D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ET LES DONNÉES RELATIVES À L'IMMATRICULATION CONSIGNÉES DANS LES REGISTRES NATIONAUX DES VÉHICULES, ABROGEANT LA DIRECTIVE 1999/37/CE DU CONSEIL (COM (2025) 179 FINAL) ET SUR LA PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL MODIFIANT LA DIRECTIVE 2014/45/UE RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À MOTEUR ET DE LEURS REMORQUES ET LA DIRECTIVE 2014/47/UE RELATIVE AU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER DES VÉHICULES UTILITAIRES CIRCULANT DANS L'UNION (COM(2025) 180 FINAL)**

- (1) La commission des affaires européennes du Sénat,
- (2) Vu l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- (3) Vu la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules,
- (4) Vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage,
- (5) Vu la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules,
- (6) Vu la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE,
- (7) Vu la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE,
- (8) Vu le règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE,

- (9) Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données – RGPD),
- (10) Vu la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE,
- (11) Vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE,
- (12) Vu le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012,
- (13) Vu le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission,
- (14) Vu la décision (UE) 2022/2481 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 établissant le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030,
- (15) Vu le règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données),

- (16) Vu le règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7),
- (17) Vu la directive (UE) 2025/2206 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 modifiant la directive (UE) 2025/2205 en ce qui concerne certaines interdictions de conduire,
- (18) Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil (COM (2025) 179 final),
- (19) Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (COM(2025) 180 final),
- (20) Vu les conclusions du Conseil du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017,
- (21) Vu le document de travail des services de la Commission du 19 juin 2019 intitulé « Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne "Vision Zéro" », SWD(2019)0283,
- (22) Vu la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée « Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir », COM(2020)0789,
- (23) Vu la résolution du Parlement européen du 27 avril 2021 sur le rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet « contrôle technique »,
- (24) Vu la résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne « Vision Zéro »,
- (25) Vu les bilans des contrôles techniques des véhicules légers et des véhicules lourds pour 2024, publiés par l'Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle - Organisme Technique Central (UTAC-OTC), publiés le 4 février 2025,

- (26) Vu le rapport d'information du Sénat n° 783 (2024-2025), intitulé « Prévenir l'exposition au bruit lié aux transports : une politique publique à mettre en musique », déposé le 25 juin 2025, de MM. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable,
- (27) Vu le rapport intitulé « La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2024 » de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), publié le 12 septembre 2025,
- (28) Considérant qu'en 2024, on dénombre encore 19 800 décès sur les routes de l'Union européenne, malgré une diminution de 13 % depuis 2019,
- (29) Considérant qu'en France, la mortalité sur les routes est en hausse de 1 % sur les douze derniers mois et est restée stable par rapport à 2019,
- (30) Considérant qu'en France, le nombre de blessés graves sur les routes est en hausse de 3 % par rapport aux douze derniers mois et en hausse de 1 % par rapport à 2019,
- (31) Considérant que l'influence des drogues et de l'alcool, la fatigue, la distraction au volant (usage du téléphone...), la vitesse, les diverses erreurs humaines ou l'état des infrastructures sont les principales causes des accidents de la route,
- (32) Considérant que des mesures ont été prises pour fiabiliser et améliorer la sécurité des véhicules,
- (33) Considérant que la défaillance des véhicules reste un facteur contributif et évitable des accidents,
- (34) Considérant que les dispositions relatives au contrôle technique font partie de la législation de l'Union depuis 1977, qu'elles font l'objet d'une harmonisation progressive et qu'elles ont été révisées pour la dernière fois en 2014,
- (35) Considérant que la pertinence du cadre réglementaire découlant des directives 2014/45/UE, 2014/46/UE et 2014/47/UE a diminué ces dernières années en raison de la rapidité des progrès technologiques et de l'inadéquation grandissante des modalités de contrôle,
- (36) Considérant que la fraude au compteur kilométrique est un fléau qui coûte près de 10 milliards d'euros aux acheteurs de véhicules européens,
- (37) Considérant que le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NOx et de particules fines,



- (38) Considérant que le transport routier contribue à une part importante des nuisances sonores,
- (39) Considérant que les contrôles techniques et les contrôles routiers ont une incidence directe et positive sur la sécurité routière et la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores,
- (40) Considérant que la mise à disposition de certificats d'immatriculation et de contrôles techniques dématérialisés est pertinente,
- (41) Considérant qu'il est opportun de favoriser la coopération, l'échange et la consultation des données liées aux immatriculations et aux contrôles techniques entre les États membres,
- (42) Considérant qu'il est dès lors souhaitable de faciliter l'interconnexion des registres et des bases de données tout en veillant à ce que la mise en œuvre de ces mesures soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données,
- (43) Considérant que la révision du cadre réglementaire relatif au contrôle technique périodique et routier des véhicules et à leur immatriculation doit prendre en compte l'acceptabilité sociale des mesures proposées ainsi que la capacité des acteurs économiques à les mettre en œuvre, et veiller à ne pas renchérir de manière excessive le coût des contrôles techniques au regard des bénéfices attendus, qui doivent être dûment justifiés,
- (44) Salue l'ajout de nouveaux points de contrôle améliorant le suivi du bon fonctionnement des véhicules hybrides et électriques ainsi que des systèmes électroniques de sécurité et d'aide à la conduite ;
- (45) Reste vigilante sur le fait que ces nouvelles mesures puissent être déployées facilement et que les investissements nécessaires soient proportionnés ;
- (46) Approuve les propositions formulées exigeant des constructeurs automobiles de participer activement à l'amélioration du contrôle technique en mettant gratuitement à la disposition des États membres les informations techniques nécessaires ;
- (47) Soutient la lutte contre la fraude au compteur kilométrique et approuve dans ce cadre, sous réserve que le champ de l'obligation soit limité, dans un premier temps, aux constructeurs automobiles ainsi qu'aux garages et concessionnaires agréés par ces derniers, la proposition formulée par la Commission européenne exigeant qu'ils transmettent gratuitement tous les relevés kilométriques dont ils disposent, notamment les données des véhicules connectés ; demande donc, dans une logique de subsidiarité, que les États membres disposent d'une marge de manœuvre en la matière leur permettant de décider, s'ils le souhaitent, des mesures plus contraignantes ;

- (48) Encourage la mise en place de mesures visant à réduire les émissions de polluants (NOx et particules fines) et engage la Commission et les experts nationaux à poursuivre leurs travaux afin de définir des méthodologies opérationnellement et économiquement acceptables ;
- (49) Estime que la mise en place d'un contrôle annuel des émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) va dans le bon sens, mais s'interroge sur la pertinence d'un tel contrôle dès la première année de mise en circulation et appelle à définir une méthodologie à la fois scientifiquement établie mais opérationnellement et économiquement soutenable ; demande à cet égard que des mesures soient prises pour détecter les altérations ou manipulations des systèmes de dépollution ;
- (50) Rappelle la nécessité de fixer des sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires pour réprimer toute altération ou manipulation d'un composant d'un véhicule ;
- (51) S'oppose à la mise en place obligatoire d'un contrôle technique annuel pour les voitures et véhicules utilitaires légers de plus de 10 ans, aucune justification convaincante n'étant apportée à l'appui de cette mesure qui apparaît difficile à accepter sur le plan social et complexe à mettre en œuvre sur le plan opérationnel ; demande donc, dans une logique de subsidiarité, que les États membres disposent d'une marge de manœuvre en la matière leur permettant de décider, s'ils le souhaitent, des mesures plus contraignantes ;
- (52) Prend acte de la proposition présentée par la Commission européenne visant à rendre obligatoire le contrôle technique des deux roues mais demande que les États membres disposent de réelles marges de manœuvre dans la mise en œuvre de la mesure, afin de ne pas modifier le cadre adopté très récemment à l'échelon national ;
- (53) Demande d'inclure la vérification de l'existence d'un éventuel rappel du véhicule pour des enjeux de sécurité graves lors des opérations de contrôle technique ;
- (54) Souhaite que la mise en place d'un système de télédétection des émissions de polluants et sonores reste à la libre appréciation des États membres et encourage les États membres, voire les collectivités locales qui le souhaitent, à mettre en place de telles expérimentations ;
- (55) Juge disproportionné l'objectif annuel de contrôle routier de 2 % du parc des VUL, en raison notamment de l'accroissement considérable des effectifs et moyens auquel il conduirait ou, à défaut, de l'impact négatif qu'il aurait sur les autres opérations de contrôle ;
- (56) Souhaite dès lors que soit fixé un autre objectif de contrôle sur route des VUL, ces contrôles devant correspondre au moins à 10 % des contrôles à effectuer pour les véhicules lourds ;

- (57) Demande qu'une attention particulière soit portée à la faisabilité opérationnelle et économique des vérifications en bord de route, à la sécurité des agents chargés de ces vérifications et à l'absence de transfert de responsabilité (arrimage) à l'occasion des contrôles opérés ; considère que les contrôles routiers initiaux doivent être clairement distingués des contrôles approfondis réalisés en centre agréé en cas de présomption de défaillances majeures ou critiques ;
- (58) Approuve les démarches de dématérialisation des certificats de circulation et de contrôle technique mais demande qu'une version papier soit toujours délivrée aux personnes qui le demandent et que la gratuité des certificats numériques ne fasse pas obstacle à la perception de frais pour les procédures d'enregistrement ;
- (59) Prend acte de la proposition visant à assurer la reconnaissance temporaire des contrôles techniques effectués dans un autre État membre ;
- (60) Exige que la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation soit conditionnée à la reconnaissance des conditions d'homologation des véhicules ;
- (61) Propose que les délais de transposition envisagés soient rallongés au regard de l'ampleur des mesures proposées à mettre en œuvre.



## EXAMEN EN COMMISSION

*La commission des affaires européennes, réunie le 26 novembre 2025, a engagé le débat suivant :*

**M. Jean-François Rapin, président.** – Mes chers collègues, nous avons deux points inscrits à l'ordre du jour.

Le premier concerne l'examen de l'avis politique préparé par nos collègues Pascale Gruny et Jacques Fernique sur un sujet qui parle à nos concitoyens : le contrôle technique des véhicules. C'est un sujet très concret, mais aussi, parfois, un sujet de crispation. Nous l'avons vu lorsque la France a imposé un contrôle technique obligatoire pour les deux-roues.

La Commission européenne a proposé deux textes qui révisent le précédent paquet sur le contrôle technique, datant de 2014. Cette révision est certainement nécessaire au regard de l'évolution des technologies des véhicules. C'est cependant un sujet qu'il faut regarder de très près, notamment la question du contrôle technique des véhicules de plus de dix ans. Je remercie donc nos collègues de nous faire part de leur analyse par le biais de leur proposition d'avis politique, qui sera accompagnée d'un rapport d'information présentant la démarche qui la sous-tend.

La formule de l'avis politique a été privilégiée par rapport à celle de la proposition de résolution pour que nos observations – comme je le dis souvent – soient adressées avant la finalisation des positions du Conseil et du Parlement européen.

Je laisse maintenant la parole aux rapporteurs.

**M. Jacques Fernique, rapporteur.** – En avril dernier, la Commission européenne a présenté deux propositions de directive visant à réviser le paquet « contrôle technique » de 2014. Ce paquet se compose de trois directives. La première porte sur le contrôle technique périodique des véhicules, qui exige de soumettre ceux-ci à la vérification d'une série d'exigences minimales et selon une fréquence minimale, par exemple quatre ans après la date de première immatriculation, puis tous les deux ans pour les voitures. Les États membres sont libres de fixer un cadre plus contraignant. La directive permet par exemple d'exclure les véhicules de collection du dispositif.

La deuxième directive concerne le contrôle routier des véhicules, c'est-à-dire les contrôles qui s'effectuent en bord de route, et qui vise uniquement l'inspection des véhicules lourds.

La troisième directive, enfin, porte sur les documents d'immatriculation des véhicules.

Plus de dix ans après sa mise en œuvre, une révision de ce paquet « contrôle technique » est devenue indispensable. En effet, depuis 2014, la structure du parc de véhicules a fortement évolué et les véhicules sont dotés, pour beaucoup, de nouveaux systèmes de sécurité active ou de systèmes intelligents d'aide à la conduite. Les exigences minimales fixées par la directive actuelle sur les contrôles périodiques ne tiennent pas compte de ces évolutions. Il est donc nécessaire d'actualiser les protocoles pour garantir la conformité et l'entretien des véhicules électriques et hybrides notamment, mais aussi pour surveiller les nouvelles technologies embarquées.

Par ailleurs, certaines mesures, comme la mesure de l'opacité des fumées d'échappement, sont devenues totalement obsolètes ou inutiles pour contrôler les émissions de polluants atmosphériques, notamment les particules fines et les dioxydes d'azote (NOx). De nouvelles méthodologies de contrôle et d'équipement pour réaliser ces contrôles doivent être déployées pour s'assurer du niveau des émissions et, surtout, que les systèmes de dépollution ne sont pas défectueux ou manipulés.

Outre l'amélioration de la qualité et de l'objectivité de ces contrôles, cette proposition de révision vise également, d'une part, à doter les États membres de nouveaux outils pour lutter contre la fraude au compteur kilométrique -qui n'est pas du tout négligeable, nous le verrons- et, d'autre part, à favoriser la dématérialisation des certificats d'immatriculation et de contrôle et à faciliter les échanges d'informations entre États.

Ce paquet « contrôle technique » est l'une des pièces essentielles du plan d'action de l'Union visant à améliorer, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la lutte contre les émissions de polluants et les émissions sonores. Concernant la sécurité routière, nous déplorons, hélas, toujours près de 20 000 décès sur les routes de l'Union européenne en 2024. En France, 3 432 personnes sont décédées. Ce nombre ne baisse plus, puisqu'il est en augmentation de 1 % depuis 2023. Les principales causes des accidents de la route sont la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, la distraction au volant due au téléphone, aux SMS, aux écrans, voire à la télévision pour certains poids lourds, les excès de vitesse, bien sûr, ainsi que diverses erreurs humaines. Le mauvais état ou la mauvaise conception de l'infrastructure – surface glissante, marquage inadéquat, mauvais entretien – en sont également responsables. L'amélioration des dispositifs de sécurité des véhicules et la mise en place des contrôles périodiques et routiers en bord de route ont conduit à ce que les défaillances des véhicules ne constituent plus qu'une faible part des accidents. Elles en demeurent toutefois un facteur contributif, et une part de ces défaillances reste évitable *via* un contrôle efficace et effectif.

S'inscrivant dans la poursuite de l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves sur les routes entre 2020 et 2030, la Commission européenne estime que les différentes mesures proposées pourraient permettre de sauver quelque 7 000 vies et d'éviter quelque 65 000 blessés graves entre 2026 et 2050. Ces nouvelles dispositions viennent utilement compléter les mesures du paquet « permis de conduire » qui vient d'être adopté. Notre rapport sera d'ailleurs complété pour en présenter les principaux points.

Concernant la lutte contre les émissions de polluants atmosphériques, le transport routier, nous le savons, est responsable de près de 36 % des émissions de dioxyde d'azote et de plus de 8 % des émissions de particules fines. Cette pollution est bien sûr beaucoup plus importante en agglomérations urbaines denses. Selon les estimations figurant dans l'étude d'impact de la directive, en 2018, jusqu'à 70 000 décès prématurés dans l'Union, soit plus de 10 000 décès en France, avaient été attribués aux émissions dues au transport routier. La Commission européenne estime que la mise en place des mesures qu'elle préconise devrait réduire les émissions de polluants de près de 20 % d'ici à 2030.

De même, selon l'Organisation mondiale de la santé, le bruit constitue, après la pollution de l'air, le deuxième facteur environnemental ayant le plus d'impact sur la santé en France. En France, une étude menée par l'Agence de la transition écologique - l'ADEME - et le Conseil national du bruit a évalué le coût social du bruit, tenez-vous bien, à 147,1 milliards d'euros par an, dont 54,8 % sont liés au bruit routier. Le bruit lié au transport a d'ailleurs été l'objet d'un rapport de nos collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, intitulé « Prévenir l'exposition au bruit lié au transport, une politique publique à mettre en musique ».

Pour toutes ces raisons, nous soutenons pleinement les objectifs que cherche à atteindre cette proposition de révision. Toutefois, si la sécurité routière n'a pas de prix, elle a un coût. C'est pourquoi nous sommes restés, vous allez le voir, très vigilants sur la faisabilité et l'acceptabilité sociale des mesures envisagées. Ces mesures devront être strictement proportionnées au regard des coûts opérationnels et financiers qu'elles impliquent pour les services de l'État, pour les entreprises - constructeurs et contrôleurs techniques - et surtout pour les citoyens propriétaires de véhicules qui, *in fine*, supporteront la charge de ces évolutions.

La première mesure proposée concerne l'adaptation nécessaire du contrôle technique aux nouveaux véhicules et à leur technologie embarquée. En effet, comme je l'ai indiqué précédemment, la structure du parc automobile a fortement évolué. En 2024, le diesel thermique ne représente plus que 7,2 % des achats de véhicules neufs. La motorisation hybride non rechargeable à essence progresse nettement et devient la motorisation dominante,

représentant 33,4 % des ventes. La part des motorisations électriques et hybrides rechargeables représente, elle, 25,2 % des ventes. De même, depuis 2024, en application de la réglementation européenne, tous les nouveaux véhicules sont dotés de systèmes de sécurité active et de systèmes intelligents d'aide à la conduite, les ADAS, systèmes conçus pour éviter les collisions et réduire le nombre de victimes et de blessés graves.

Pour répondre à cette double évolution, la Commission européenne propose de modifier les annexes des directives pour y inclure de nouveaux éléments à contrôler pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides. Nous nous félicitons de ces ajouts, mais nous restons vigilants sur le fait que les nouvelles méthodologies définies puissent être facilement déployées auprès de l'ensemble des centres de contrôle technique et que les investissements nécessaires restent proportionnés aux objectifs visés. L'extension du nombre de nouveaux points de contrôle – près de 600 – pourrait ainsi être peut-être moins ambitieuse et le choix de ces points, être repriorisé.

Nous soulignons également l'importance de pouvoir associer les constructeurs automobiles à cette démarche. Aussi soutenons-nous la proposition présentée par la Commission européenne – c'est très important – visant à ce que les constructeurs mettent gratuitement à la disposition des autorités compétentes des États membres les informations techniques qui seront nécessaires au contrôle technique. Ces autorités devront ensuite, bien sûr, mettre ces données à la disposition de leurs centres de contrôle.

Afin de lutter contre la fraude au compteur kilométrique et en s'inspirant des exemples belge et néerlandais, la Commission européenne propose d'étendre l'obligation d'enregistrer systématiquement les relevés kilométriques. Cette obligation, qui s'applique pour l'instant aux seuls centres de contrôle technique périodique, serait étendue à tout fournisseur de services qui effectue des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule contre paiement : ateliers, garages, etc. Elle propose également que les constructeurs automobiles envoient régulièrement les relevés kilométriques de leurs véhicules connectés.

L'étude d'impact de la Commission estime que l'économie réalisée par la mise en place de ces mesures serait de près de 9,9 milliards d'euros pour les acheteurs de l'Union et de 1,55 milliard d'euros pour les seuls acheteurs français. En effet, elle estime le taux de fraude kilométrique en France à 3,7 % sur le marché national de l'occasion et à 10,4 % pour les achats transfrontaliers, ce qui représente près de 760 000 véhicules. Des véhicules qui coûtent donc plus cher à ceux qui en font l'acquisition du fait d'un kilométrage truqué. La triche est, en moyenne, de l'ordre de 30 000 kilomètres. Nous soutenons donc cette proposition, qui permettra de réduire de façon importante la fraude sur le marché de l'occasion. Toutefois, nous nous inquiétons de la pertinence



d'imposer, dès à présent, cette obligation à tous les acteurs. Cela pourrait créer des charges administratives et de mise en place disproportionnées. Aussi préférons-nous que cette obligation se limite, dans un premier temps, aux constructeurs automobiles ainsi qu'aux garages et concessionnaires agréés par ces derniers.

**Mme Pascale Gruny, rapporteur** – Jacques Fernique l'a dit tout à l'heure, nous avons été particulièrement vigilants concernant l'impact social et la soutenabilité économique des mesures proposées. L'un des enjeux majeurs des textes présentés par la Commission européenne concerne les véhicules les plus anciens, qui présentent le plus de défauts et sont donc davantage impliqués dans des collisions. La Commission européenne estime qu'un contrôle annuel des voitures et véhicules utilitaires légers de plus de dix ans pourrait largement contribuer à réduire le nombre de collisions et les émissions nocives.

S'il est incontestable que les véhicules anciens font l'objet d'une proportion plus importante de contre-visites, ces dernières sont davantage liées à des défauts d'entretien qu'à l'âge des véhicules. Aucun effet bénéfique de cette annualisation ne peut être démontré.

Sachant que l'âge moyen du parc automobile français est de plus de onze ans, la moitié des véhicules seraient soumis à cette nouvelle mesure. Cette annualisation entraînerait une augmentation drastique du volume de contrôle, soit plus de 8,2 millions de contrôles supplémentaires par an !

Surtout, les propriétaires des véhicules les plus anciens sont souvent aussi les particuliers les plus modestes. Leur imposer un contrôle technique annuel sans effet bénéfique dûment établi n'apparaît pas justifiable et est difficilement acceptable sur le plan social. Cette proposition ne peut donc être soutenue.

Nous nous opposons ainsi à ce que cette mesure devienne obligatoire et préférons que soit laissé le choix aux États membres d'appliquer des règles plus contraignantes s'ils le souhaitent. Les négociations en cours au Conseil s'orientent dans ce sens.

Le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NOx et de particules fines, comme l'indiquait Jacques Fernique. Or, les méthodes de contrôle actuelles pour les émissions à l'échappement ne sont pas adaptées. Ces méthodes ne permettent pas de détecter les véhicules diesel équipés de filtres à particules défectueux ou d'un catalyseur manipulé qui produisent des émissions élevées de particules et de NOx. La Commission propose donc d'imposer la mesure du nombre de particules et des émissions de NOx lors des contrôles techniques et des contrôles routiers. Nous soutenons ces mesures qui visent à réduire les émissions de polluants des véhicules, qui

nuisent à l'environnement et, bien sûr, à la santé publique. Toutefois, les méthodologies de mesure ne sont pas encore bien établies.

Hormis la mesure des particules fines pour les véhicules diesel, les mesures de NOx sont toujours l'objet de débats. En effet, le protocole de mesure proposé par la Commission européenne doit être effectué avec un moteur chaud, ce qui semble incompatible avec les modalités actuelles de déroulement d'un contrôle technique ou nécessite des investissements disproportionnés. C'est pourquoi nous engageons la Commission européenne et les experts nationaux à poursuivre leurs travaux afin de trouver une méthodologie à la fois scientifiquement établie, mais opérationnellement et économiquement acceptable. Pour compléter le contrôle périodique de l'émission de polluants, la Commission européenne propose de soumettre les véhicules utilitaires légers à un contrôle annuel de leurs émissions un an après la date de première immatriculation. Nous nous interrogeons sur la pertinence et l'acceptabilité sociale d'un tel contrôle dès la première année. En revanche, nous sommes convaincus de la nécessité de supprimer toute velléité de manipuler le système de dépollution de son véhicule pour éviter une opération de maintenance ou pour améliorer à court terme ses performances. Nous demandons donc que soient développées des méthodologies permettant de mettre en évidence le retrait des filtres à particules ou la modification des systèmes de dépollution. Concernant les deux-roues, la Commission européenne propose de rendre le contrôle obligatoire. Ce contrôle obligatoire, vous le savez tous, car il y a eu beaucoup de débats à ce sujet, est déjà mis en place en France. Nous demandons cependant que la proposition de révision laisse des marges de manœuvre suffisantes aux États membres pour transposer cette obligation. Évitions de rouvrir ce dossier qui a été particulièrement complexe. En réaction aux accidents liés à la dégradation accélérée des airbags Takata, qui a causé le décès de 18 personnes et fait 26 blessés graves, et suivant une des recommandations du rapport d'une mission d'inspection, les autorités françaises ont proposé que la directive offre la possibilité, pour les États membres qui le souhaitent, de prévoir dans leur droit national des dispositions permettant d'utiliser les opérations de contrôle technique afin de faciliter les opérations de rappel des véhicules présentant des risques de sécurité graves. Cette mesure pourrait être prise dans un cadre strictement national. Toutefois, l'inscription de cette possibilité en droit européen permettrait de sécuriser juridiquement l'ensemble de la procédure. Nous soutenons donc pleinement cette position des autorités françaises qui répond à un enjeu de sécurité majeur.

La Commission européenne a par ailleurs proposé plusieurs modifications de la directive sur le contrôle routier. Elle fixe un pourcentage national de contrôle des poids lourds équivalent à 5 % du nombre de véhicules de cette catégorie, alors qu'actuellement, il ne s'agit que d'un objectif européen.

Elle fixe également un objectif de 2 % pour les véhicules utilitaires légers, qui étaient jusque-là exclus du champ de la directive. Nous le jugeons disproportionné, puisqu'il conduirait à un accroissement conséquent des effectifs et des moyens dans un contexte budgétaire déjà très contraint. Cela conduirait en effet à passer de 65 000 à 195 000 contrôles routiers. Nous soutenons ainsi la position de compromis qui semble se dessiner au Conseil pour demander que les contrôles sur route des véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> correspondent au moins à 10 % des contrôles à effectuer pour les véhicules lourds.

Par ailleurs, à l'unisson des positions défendues par le Gouvernement français, nous considérons que les contrôles techniques sur route doivent rester fondés sur des constatations simples et demeurer limités en termes de nombre de points à contrôler, sans recours à des équipements spécialisés.

Pour développer le contrôle routier à une plus grande échelle, la Commission européenne a proposé la mise en place de dispositifs de télédétection qui contrôlent les émissions sonores et les émissions atmosphériques d'au moins 30 % du parc automobile national, tous véhicules confondus. Les autorités françaises sont particulièrement défavorables à l'ensemble du dispositif proposé, qui apparaît complexe, non mature sur le plan technique et qui risquerait d'entraîner une charge administrative et financière considérable. Une majorité d'États membres a également exprimé son opposition à cette mesure. Compte tenu des dispositions déjà applicables en matière de contrôle technique périodique, du risque majeur en termes d'acceptabilité sociale et du manque de maturité technique d'une telle mesure, nous demandons que cette mesure devienne facultative. Nous préférons en effet encourager les États membres, voire les collectivités locales qui le souhaitent, à effectuer des expérimentations. La fixation d'objectifs contraignants n'interviendrait qu'à l'issue de leur retour d'expérience.

Le troisième objectif poursuivi par cette proposition de révision vise à accélérer la dématérialisation des certificats, à favoriser l'échange d'informations entre États membres et à faciliter la reconnaissance mutuelle des dispositifs des autres États membres.

Concernant la dématérialisation des certificats, nous encourageons cette mesure et veillons à ce qu'une version papier puisse toujours être délivrée gratuitement aux personnes qui le demandent. Par ailleurs, nous souhaitons que la gratuité des certificats numériques d'immatriculation ne fasse pas obstacle à la perception de frais pour la procédure d'enregistrement.

Concernant l'échange d'informations, nous prenons acte de la proposition de la Commission d'utiliser la plateforme Move-Hub pour faciliter les transferts de données. Toutefois, nous demandons que la mise en place de ce système d'échange ne conduise pas à des doublons et à des charges administratives inutiles et que seules les données strictement nécessaires à l'objectif recherché soient transmises et échangées.

Concernant la reconnaissance mutuelle des dispositifs nationaux, nous prenons acte de la mesure visant à ouvrir la possibilité aux propriétaires ou détenteurs de voitures particulières de procéder à un contrôle technique périodique dans un État membre autre que celui d'immatriculation. Dans ce cas, le certificat de contrôle technique délivré aura seulement une durée de validité de six mois.

En revanche, s'agissant de la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation, nous demandons que celle-ci soit conditionnée à la reconnaissance des conditions d'homologation des véhicules. En effet, les autorités françaises ont recensé de nombreux cas de véhicules importés qui obtiennent une homologation dans d'autres États membres alors qu'elle aurait été rejetée en France. Une reconnaissance automatique comporterait des risques majeurs pour la sécurité des véhicules importés. Enfin, plusieurs États membres ont demandé un rallongement du délai de transposition de deux à trois années. Nous soutenons cette demande au regard de l'ampleur des mesures proposées et des déclinaisons opérationnelles à mettre en œuvre. Pour votre parfaite information, je vous indique que le Conseil « Transports, télécommunications et énergie » devrait arrêter sa position sur cette proposition de révision lors de sa réunion du 4 décembre 2025. La commission des transports et du tourisme du Parlement européen, compétente au fond sur ces textes, vient de débiter ses travaux en vue d'une présentation de son rapport en janvier. Le Parlement ne prévoit pas d'adopter sa position avant le 18 mars 2026. Tel est l'objet de l'avis politique que nous vous présentons.

**M. Jean-François Rapin, président.** – Je vous remercie tous les deux pour ce sujet important, qui touche directement nos concitoyens.

**Mme Pascale Gruny, rapporteur.** – Il s'agit, en effet, d'un sujet qui nous touche tous à un moment ou à un autre. Ayant beaucoup travaillé sur la sécurité routière, j'estime que tout ce que nous pouvons mettre en place pour éviter des accidents, des blessés et des morts doit l'être. Le contrôle technique en est un élément important.

J'appelle également votre attention sur l'inspection des centres de contrôle qui est, bien sûr, mise en place pour lutter contre la fraude et qui a fait la preuve de son utilité.

**M. Jacques Fernique, rapporteur.** – Quelques remarques sur les enjeux importants de cette révision. Il y a, effectivement, l'obligation du contrôle technique annuel pour les véhicules anciens de plus de dix ans. Sur ce point, les positions convergent entre les États et la situation évolue dans le bon sens.

Sur la question de la pollution atmosphérique, si les contrôles techniques ont évolué depuis leur création en 1992, on ne peut que constater que les dispositifs de mesure en France sont vieillissants et inadaptés. Ils peuvent détecter ce que l'on appelle les « fumées noires », mais ne peuvent pas faire une mesure précise du dioxyde d'azote et des particules fines. Il faut savoir que, même avec la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs à l'échéance de 2035, nous aurons encore pendant trente à quarante ans des véhicules thermiques en circulation *via* le marché de l'occasion. Il est donc important que la mesure de la pollution puisse entrer dans les protocoles des contrôles techniques de façon moderne et adaptée. Sur ce point, l'idée est de donner délégation à la Commission européenne pour travailler sur des protocoles fiables et praticables, en s'appuyant sur les pays européens qui sont les plus avancés dans ce domaine.

Enfin, la télédétection est une piste d'avenir que nous pouvons continuer à expérimenter. Le dispositif n'est pas encore mûr. S'y engager à marche forcée, comme le propose la Commission européenne, serait beaucoup trop coûteux et requerrait des moyens disproportionnés. Cela d'autant plus que la télédétection, là où il y a des expérimentations, ne permet de repérer que les cas extrêmes. Ce n'est pas un dispositif qui effectue un contrôle fin des véhicules.

*La commission adopte à l'unanimité la proposition d'avis politique qui sera adressé à la Commission européenne et dont le texte est disponible en ligne sur le site du Sénat.*

*Elle approuve également à l'unanimité le rapport d'information et sa publication.*

**M. Jean-François Rapin, président.** – Je vous remercie.

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Jeudi 13 novembre 2025

- *Commission européenne :*
  - **M. Kristian SCHMIDT**, directeur Transports terrestres, Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) ;
- *Ministère de l'Intérieur – Délégation à la sécurité routière :*
  - **M. Emmanuel BAFFOUR**, sous-directeur à la protection des usagers de la route ;
  - **M. François GIBELLI**, conseiller technique Europe et International ;
- *Fédération Nationale de l'Automobile (FNA) et Syndicat National du Contrôle Technique Automobile (SNCTA) :*
  - **M. Bertrand BILLAUD**, président de la branche contrôle technique de la FNA ;
  - **M. Bruno THEVENOUX**, président du SNCTA ;
  - **M. David DEREGNAUCOURT**, conseiller technique ;
  - **Mme Camille SABLAYROLLES**, responsable métier contrôle technique ;
- *Direction Générale de l'énergie et du Climat (DGEC) :*
  - **M. Alexandre DOZIÈRES**, directeur adjoint du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air ;
  - **Mme Caroline MAHÉ-DECKERS**, sous-directrice de la sécurité et des émissions des véhicules.

### Vendredi 14 novembre 2025

- *Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne :*
  - **M. Florent MORETTI**, conseiller Transports terrestres et Intermodalité.

## **LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES**

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités  
(DGITM)