

... le rapport d'information relatif à la révision du paquet « contrôle technique »

## 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.

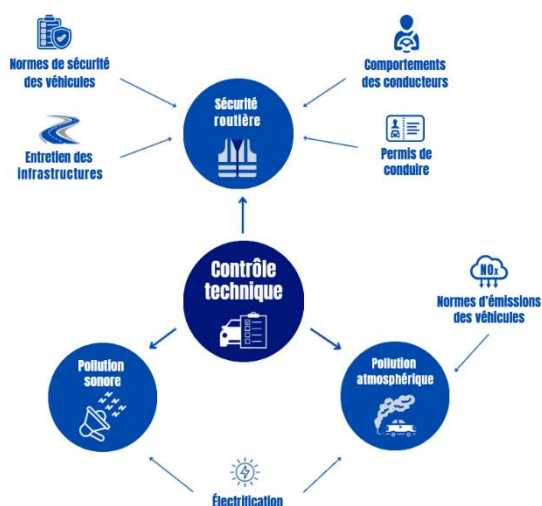
Toutefois, la commission des affaires européennes est **très vigilante s'agissant de la faisabilité et de l'acceptabilité sociale des mesures envisagées**. Ces mesures devront ainsi être **strictement proportionnées au regard des coûts opérationnels et financiers** qu'elles impliquent pour les services 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.



## 1. 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.

## 2. 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 REGLEMENTATION 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.

## 3. ...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 contrôlèrent 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.

		
<b>Jean-François Rapin</b> Président Sénateur du Pas-de-Calais <i>(Les Républicains)</i>	<b>Jacques Fernique</b> Rapporteur Sénateur du Bas-Rhin <i>(Écologiste, Solidarité et Territoires)</i>	<b>Pascale Gruny</b> Rapporteur Sénateur de l'Aisne <i>(Les Républicains)</i>
Commission des affaires européennes - <a href="http://www.senat.fr/europe/broch.html">http://www.senat.fr/europe/broch.html</a> - 01 42 34 24 80 Consulter l'avis politique adopté par la commission des affaires européennes : <a href="https://www.senat.fr/fileadmin/cru-1762483659/Commissions/Affaires_europeennes/Fichiers/Avis_politiques/Avis_politique_controle_technique.pdf">https://www.senat.fr/fileadmin/cru-1762483659/Commissions/Affaires_europeennes/Fichiers/Avis_politiques/Avis_politique_controle_technique.pdf</a> Consulter la page consacrée aux positions adoptées par la commission sur les textes européens : <a href="https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/commissions/commission-des-affaires-europeennes/positions-adoptees-sur-les-textes-et-documents-europeens.html">https://www.senat.fr/travaux-parlementaires/commissions/commission-des-affaires-europeennes/positions-adoptees-sur-les-textes-et-documents-europeens.html</a>		