



[Campagnes de rappel - Projet de décret]

Le contrôle technique reconnu outil public de la sécurité routière

Montreuil, octobre 2025 – La campagne de rappel des airbags Takata, la plus grande de l'histoire, est devenue le symbole d'une crise mondiale de sécurité et de transparence dans l'industrie automobile. Face à la difficulté d'identifier les propriétaires des véhicules concernés, la raison première du contrôle technique est revenue en mémoire. Pour les pouvoirs publics, actionner le levier public de sécurité routière devient enfin une évidence. La première étape a été franchie en février 2025 avec la recommandation de mentionner dans le procès-verbal de contrôle technique si le véhicule est concerné par un rappel Takata.

Puis, l'issue favorable d'une consultation publique a débouché sur un projet de décret, proposant de placer en défaillance critique les véhicules sous le coup d'un statut « Stop drive », à partir du 1^{er} janvier 2026. Elle amènerait à une contre-visite critique, à réaliser dans un délai de 2 mois. Dans ce cas, la validité du contrôle défavorable est limitée au jour du contrôle. Présenté en Conseil d'état, le projet serait validé pour les airbags Takata uniquement.

Ce projet de décret est une avancée pour la profession qui voit enfin son statut d'utilité publique reconnu en ajoutant à ses prérogatives de contrôle de l'entretien et de maintenance des véhicules, celles du contrôle de conformité.



Cette reconnaissance est essentielle pour gérer rapidement et efficacement la campagne de rappel des airbags Takata dont les dysfonctionnements nuisent à la sécurité routière. Au-delà du présent, elle est déterminante pour préparer le futur alors que la Directive Européenne du contrôle technique est en cours de révision. AUTOVISION défend historiquement un changement de paradigme du contrôle technique en intégrant la notion de contrôle de conformité du vieillissement des pièces de sécurité. Sont concernés les

ADAS dont les nombreux défauts de réglage constatés peuvent entraîner des conséquences graves sur la sécurité routière, comme les freinages fantômes.

« Enfin ! Le contrôle technique est considéré et utilisé pour ce qu'il est, à savoir l'outil public de sécurité routière qui contrôle régulièrement l'état d'entretien des véhicules en situation de vieillissement. Il a fallu subir l'épisode douloureux des airbags Takata pour réaliser la légitimité du contrôle technique à veiller à l'entretien et à la maintenance des véhicules autant qu'à leur conformité. C'est une bonne nouvelle pour la sécurité routière et notre profession, avec l'espoir de faire entendre sa voix persistante sur le contrôle des ADAS, jusque-là inaudible », Bernard Bourrier, PDG d'AUTOVISION.

Reconnaissance du contrôle technique

L'affaire Takata a mobilisé les instances gouvernementales et placé le contrôle technique au cœur du dispositif des campagnes de rappel.

Recommandations DGEC

- A partir de février 2025, indiquer sur le PV du contrôle technique si le véhicule est concerné par une campagne de rappel portant sur les airbags Takata et l'inciter à réaliser les réparations.

Les propriétaires agissent plus vite s'ils ont été informés lors du contrôle technique.

- S'appuyer sur le contrôle technique pour accélérer les rappels.
Les rappels des airbags Takata ont commencé en Europe en 2017-2018...

COMMUNIQUE DE PRESSE

La DGEC (Direction Générale de l'Énergie et du Climat) porte dans ses recommandations d'associer le contrôle technique aux campagnes de rappel des véhicules compromettant gravement la sécurité routière, l'environnement ou la santé publique.

Elles se sont concrétisées par la rédaction d'un projet de décret en conseil d'état, mis en consultation publique en juillet, assorti d'un projet d'arrêté qui a été majoritairement approuvé. Néanmoins, le Conseil d'état a limité la mesure aux airbags Takata et non à toutes les campagnes de rappel des véhicules dont les dysfonctionnements ont des conséquences graves sur la sécurité routière ou l'environnement.

De son côté, l'IGEDD (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable) recommande, dans un rapport publié en juillet dernier, d'imposer une contre-visite à un véhicule faisant l'objet d'un rappel pour cause de risque grave ou a fortiori d'un rappel avec Stop drive.

Recommandations IGEDD

- Faire du contrôle technique un filet de sécurité permettant de placer en contre-visite les véhicules faisant l'objet d'un Stop drive et de boucler au plus en deux ans les rappels pour les véhicules les plus anciens.
- Imposer une contre-visite à un véhicule faisant l'objet d'un rappel pour risque grave ou avec Stop drive.

Si les caractéristiques techniques des airbags ne sont pas encore soumises à homologation, la réglementation européenne actuelle prévoit qu'un véhicule soit déclaré en contre-visite en cas d'airbags manifestement manquants, inadaptés ou inopérants et de défaillance signalée par le système.

Changement de paradigme

Avec le projet de décret, le contrôle technique passe une nouvelle étape, la 3^e depuis sa mise en place.

1. Initialement, il contrôle la sécurité routière autour de l'entretien et de la maintenance, sur la base des normes constructeurs.
2. Il étend sa fonction au contrôle environnemental.
3. S'ajoute le contrôle de conformité sur le vieillissement des pièces de sécurité actives et passives.

L'Etat remplit son devoir de veiller à la sécurité routière en utilisant l'outil public désigné et commercialement neutre pour le remplir, en prenant en compte le vieillissement des pièces et équipements et en le faisant évoluer avec les nouvelles technologies.

Que prévoit le projet de décret ?

Le projet de décret a principalement pour objet de faire le lien entre les campagnes de rappel des véhicules, dont les dysfonctionnements ont des conséquences graves sur la sécurité routière ou l'environnement, et le contrôle technique périodique. Sur la base d'une volonté commune de préserver la sécurité des usagers des voies publiques, l'objectif est d'améliorer l'efficacité des opérations de rappel, sans pour autant se substituer aux obligations d'information et d'actions des constructeurs en la matière.

Les constructeurs gardent la responsabilité de mener à bien les opérations de rappel avec notamment les obligations d'information. Le contrôleur technique ne fait aucune opération de démontage et s'appuie sur les informations du constructeur.

Si le véhicule a un statut « Stop drive », il sera en défaillance critique et mis en contre-visite. Si le véhicule est juste concerné par la campagne de rappel, le contrôleur préconise une visite chez le réparateur.

Sur la base de la transmission des données par les constructeurs, le texte fonde la possibilité pour le contrôle technique de vérifier que les véhicules concernés par une campagne de rappel « grave » ont

COMMUNIQUE DE PRESSE

été effectivement rappelés. Il renvoie à un arrêté définissant les mesures à prendre sur les véhicules identifiés qui n'auraient pas été soumis aux opérations de rappel.

Les observations relevées lors de la consultation publique ont mis en avant le rôle du contrôle technique pour alerter les usagers sur les risques encourus et les réparations à réaliser. Ils ont justifié le niveau de gravité de la défaillance par les risques immédiats d'atteinte à la vie des usagers. Le contrôle technique a été reconnu comme un acteur majeur de sécurité routière.

En savoir plus : [arrêté](#) du 5 septembre modifiant celui du 9 avril 2025 concernant les mesures restrictives pour les véhicules équipés de dispositifs TAKATA.

A propos d'AUTOVISION

AUTOVISION a été créé en 1991, alors que le contrôle technique entre en vigueur en France, le 1er janvier 1992. Le réseau s'est depuis implanté principalement en Grèce au fur et à mesure de l'expansion du contrôle technique. L'ensemble des activités, détenu par le groupe SAKAR, regroupe l'exploitation, le développement, la gestion et l'animation de centres affiliés VL et PL ([AUTOVISION](#)) ; la formation ([Autodidact](#)) ; le contrôle qualité ; la mise en place de systèmes informatiques (KAROIL). Dans le contrôle technique VL et PL, SAKAR est le seul groupe français dédié à 100% à son cœur de métier. Il apporte aux affiliés AUTOVISION une offre globale exclusive : matériels, documents administratifs, maintenance, veille réglementaire, animation commerciale. Avec 1 065 centres et près de 4 millions de contrôles en moyenne par an, il est le 2e réseau en France en nombre de centres et de contrôles. www.autovision.fr