



INFOS GÉNÉRALES



Mons-en-Baroeul, le 31 octobre 2025

BAROMETRE DU CONTROLE TECHNIQUE EN 2024 : UN PARC AUTO TOUJOURS PLUS ÂGÉ, MAIS DE MOINS EN MOINS DE VIEUX VÉHICULES AU CONTRÔLE TECHNIQUE : COMMENT LES ZFE DISSUADENT LES AUTOMOBILISTES DE FAIRE CONTRÔLER LEUR VOITURE ANCIENNE.

Notre partenaire « 40 millions d'automobilistes » a publié le jeudi 23 octobre 2025 son deuxième baromètre annuel du contrôle technique automobile.

Pour cette édition, l'association s'est concentrée sur le volet « environnemental » du contrôle technique périodique. L'étude de différents indicateurs a ainsi révélé que, loin de favoriser le renouvellement et l'entretien du parc automobile, les Zones à faibles émissions ont au contraire un impact négatif sur l'assiduité des Français à présenter leur vieux véhicule au contrôle technique, avec des conséquences certaines en matière de pollution et d'insécurité routière.

Le contrôle technique a un rôle majeur à jouer pour la préservation de l'environnement

Moins de 7% des véhicules présentés au contrôle technique présentent une défaillance en lien avec la pollution donnant lieu à une contre-visite obligatoire, le contrôle technique périodique n'en constitue pas moins un enjeu majeur des politiques environnementales.

« Le rôle du contrôle technique automobile en matière de sécurité routière est communément reconnu. Mais il est moins couramment admis qu'il joue aussi un rôle majeur pour la protection de l'environnement. À ce titre, il vise différents objectifs : limiter les émissions polluantes des véhicules, réduire la pollution atmosphérique et favoriser l'entretien régulier des véhicules », rappelle Philippe Nozière, président de « 40 millions d'automobilistes ».

Pour atteindre au mieux ces objectifs, il est indispensable qu'une part importante du parc automobile se soumette régulièrement à l'obligation de contrôle. Or, depuis plusieurs années, les centres de contrôle technique constatent un recul du nombre de véhicules de plus de 10 ans qui se présentent au contrôle technique périodique, alors même que ce sont eux qui présentent le plus souvent des défaillances. Ainsi, en 2024, on a dénombré -11,7 % de véhicules classés Crit'air 3 (essence de plus de 20 ans et diesel de plus de 15 ans), -18 % de Crit'air 4 (diesel de plus de 20 ans) et même -22 % de Crit'air 5 (diesel de plus de 25 ans) de passage dans ses centres.

« Ces données indiquent, soit un rajeunissement massif du parc auto français, mais c'est incohérent avec le fait que l'âge moyen du parc ne cesse de croître (11,5 ans en 2015, 12 ans en 2019, 12,5 ans en 2022 et 13 ans en 2024), soit une tendance à la non-présentation des véhicules les plus anciens au contrôle technique, pourtant obligatoire. Et cette hypothèse, la plus probable, est sans aucun doute la conséquence des politiques environnementales menées ces dernières années, qui visent à exclure des villes les vieux véhicules », analyse Pierre Chasseray, délégué général de l'association.

Des véhicules moins contrôlés, moins entretenus, mais qui continuent à circuler

Le principe des ZFE est d'interdire des véhicules à la circulation, sur la base d'un classement qui prend en considération l'âge et la motorisation, et non les performances environnementales réelles de la voiture. Le message envoyé aux propriétaires de ces véhicules est que peu importe la façon dont ils entretiennent leur véhicule, ils n'ont de toutes façons plus le droit de rouler. C'est très dommageable, car cela tend à discréditer le contrôle technique, avec pour conséquences une moindre attention aux critères environnementaux, mais aussi aux impératifs de sécurité routière.

Car l'augmentation de l'âge moyen des véhicules d'une part et le manque de moyens financiers à disposition des automobilistes pour changer de voiture d'autre part laissent raisonnablement penser que ces véhicules sans contrôle technique valide ne disparaissent pas pour autant de la circulation.

« Ils sont interdits à la circulation dans les villes, mais continuent à parcourir les routes péri-urbaines et les campagnes. Cela pose de véritables problèmes en termes de sécurité, car le bon état des organes essentiels de sécurité n'est plus assuré, et en termes de pollution, car les émissions ne sont plus mesurées, donc plus régulées », conclut Philippe Nozière.

On estime en effet qu'un véhicule Crit'air 5 mal entretenu peut émettre 20 à 50 % d'oxydes d'azote et de particules fines de plus qu'un même véhicule bien entretenu, et 10 à 20 % de plus de CO₂.

On cherchant à évincer du parc automobile les véhicules les plus anciens, les ZFE ont en réalité engendré les effets inverses de ceux visés : les vieilles voitures continuent largement à rouler, mais leur usage se fait en dehors de tout cadre réglementaire, accentuant ainsi les risques environnementaux et sécuritaires auxquels elles exposent la population.

L'Automobile Club du Nord de la France et « 40 millions d'automobilistes » appellent d'une part à l'abrogation des ZFE, dont la mise en œuvre n'a aucun intérêt pour l'environnement, et d'autre part à des mesures concrètes et équilibrées pour un meilleur respect de la réglementation actuelle, pour remettre le contrôle technique périodique au centre des politiques environnementales en matière de transports

www.autoclubnord.com

Automobile-Club du Nord de la France

21, Avenue Léon Blum – BP 40016 – 59370 MONS-EN-BAROEUL
Tél : 03.20.28.40.40 - E-mail : www.autoclubnord@wanadoo.fr

COMMUNIQUÉ