

autoactu.com

[Accueil](#) /

[Actualités](#) /

[Marchés](#) /

Takata : un rapport recom...

30/07/2025 - [#Renault](#) , [#Audi](#) , [#Bmw](#) , [#Chrysler](#) , [#Dacia](#) , [#Hyundai](#) , [#Honda](#) , [#Jeep](#) , [#Kia](#) , [#Mazda](#) , [#Mitsubishi](#) , [#Nissan](#) , [#Opel](#) , [#Peugeot](#) , [#Skoda](#) , [#Fiat](#) , [#Ford](#) , [#Seat](#) , [#Toyota](#)

Takata : un rapport recommande l'intégration des rappels dans le contrôle technique et des modifications du SIV

Par **Florence Lagarde**

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

[Offrir cet article](#)



Les inspecteurs généraux Dominique Auverlot et Philippe Ledenvic de l'IGEDD (Inspection générale de l'environnement et du développement durable) dressent un constat sévère de l'inefficacité des rappels en France dans le rapport Takata commandé par le gouvernement. Dans leurs propositions, les rappels seraient un point du contrôle technique et les coordonnées clients intégrées systématiquement dans le SIV.

Dix ans après le début des campagnes de rappel des airbags Takata, 2,5 millions de véhicules seraient concernés en France, dont 1,7 million sous procédure de "stop drive", c'est-à-dire théoriquement interdits de circulation, ont dit **Dominique Auverlot** et **Philippe Ledenic**, lors d'un point presse à l'occasion de la sortie de leur rapport. Ils nuancent cependant ces chiffres qui sont, disent-ils, des ordres de grandeurs qui ne tiennent pas compte des véhicules qui sont sortis du parc et concerneraient un tiers d'entre eux...

Dans leur rapport publié le 29 juillet 2025, les deux inspecteurs généraux détaillent les lacunes du système actuel en France. *"Aujourd'hui, il existe des trous dans le dispositif de rappel. Les constructeurs doivent faire beaucoup d'efforts, mais ils n'y arrivent pas totalement. On n'arrive pas à joindre les personnes concernées"*, expliquent-ils. *"Les rappels ne fonctionnent pas."*

Contrairement aux Etats-Unis, où les rappels sont encadrés par la NHTSA et ont conduit au remplacement de près de 74% des airbags défectueux, les rappels en Europe reposent sur la stratégie que décide chaque constructeur en fonction de son calendrier. C'est ce qui explique pour eux les réactions tardives de certains d'entre eux.

En France, selon les données recueillies par l'IGEDD, un tiers des véhicules identifiés dans les fichiers de rappel n'existent tout simplement plus : ils ont été détruits, exportés, ou les données sont erronées. Parmi les véhicules effectivement encore en circulation, seuls 50% à 90% sont rappelés selon les constructeurs, le taux le plus bas étant observé en Outre-mer, avec seulement 16% de propriétaires contactables en Martinique.

Ils décrivent également des comportements déviant de la part de propriétaires qui se dépêchent de vendre leur véhicule après avoir vérifié qu'il fait partie de l'action de rappel en entrant le VIN sur le site des constructeurs. *"Un véhicule sur cinq a été revendu après enregistrement sur le site du constructeur"*, soulignent les inspecteurs.

Un grand nombre de marques sont concernées (**voir la liste officielle**). Certains constructeurs, notamment japonais, ont commencé leurs rappels dès 2015-2016. D'autres, principalement européens, ont d'abord misé sur une stratégie de surveillance en testant des lots limités d'airbags. Dans tous les cas, des ruptures d'airbags sont survenues, avec parfois des conséquences mortelles.

Pour éviter que ce type de crise ne se reproduise ou ne s'éternise, l'IGEDD formule cinq recommandations :

- Définir une stratégie d'ensemble cohérente pour tous les airbags Takata avec nitrate d'ammonium encore sur le marché (notamment 2004 / 2004L)
- A moyen terme, au niveau européen et mondial, intégrer les airbags, et plus généralement les équipements susceptibles de présenter des risques graves dans les règles d'homologation des véhicules, en particulier via des normes ISO. Confier la surveillance du marché des airbags à la DGEC.
- Créer un dispositif complet, collégial et cohérent de "Vigilance Auto" en s'appuyant sur un retour d'expérience entre les services de l'État et les professions concernées.

- Faire du contrôle technique un filet de sécurité permettant de boucler en deux ans les rappels pour les véhicules les plus anciens.
- Renforcer significativement les moyens des structures chargées de la surveillance du marché des véhicules et de leurs équipements.

L'une d'elle, l'intégration des rappels dans le contrôle technique permettrait d'assurer l'effectivité des rappels dans les deux ans, sous réserve que les propriétaires s'y soumettent. *"Il faut interdire la vente des véhicules faisant l'objet d'un rappel. Il faut bloquer le véhicule au contrôle technique"*, estiment les deux experts. Quand les véhicules passent au contrôle technique, ils préconisent que les contrôleurs puissent collecter cette information.

Les difficultés de joindre les propriétaires viennent des insuffisances du fichier des immatriculations, le SIV, dans lequel les adresses ne sont pas toujours correctement renseignées. Le rapport suggère d'ajouter les coordonnées téléphoniques et e-mail des propriétaires, afin de permettre l'envoi d'alertes par SMS en cas de rappel. La fiabilité du SIV français est jugée insuffisante par rapport au système allemand qui a une meilleure discipline dans la déclaration de l'adresse. En Allemagne, les rappels sont réalisés à 90/95% après la réception d'une cinquième lettre et si le rappel n'est pas fait à ce stade il y a retrait du certificat d'immatriculation du véhicule.

Le rapport de l'IGEDD fait un diagnostic de la situation et des propositions d'amélioration. Il sera suivi dans les prochains jours d'une communication officielle du ministre des Transports, qui annoncera les mesures retenues en plus de celles qui avaient été **annoncées le 24 juin** dont l'arrêté sera publié au Journal officiel cette semaine.