



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Contrôle technique des deux-roues

Question écrite n° 4168

### Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur l'application de la directive n° 2014/45/UE du 3 avril 2014 imposant de soumettre au contrôle technique périodique les véhicules à moteur de deux, trois ou quatre roues de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> (catégories L3e, L4e, L5e, L7e), à partir du 1er janvier 2022. En effet, bien que la directive ait prévu une exception pour les États qui mettent en place des mesures alternatives basées sur des statistiques de sécurité routière pertinentes et que ces mêmes mesures ont été régulièrement notifiées à la Commission européenne, qui n'a émis aucune observation négative à leur rencontre, il apparaît que, par un arrêt du 31 octobre 2022, le Conseil d'État a décidé de casser le décret gouvernemental du 25 août 2022 exemptant les motos françaises d'un contrôle technique grâce à la mise en place de mesures alternatives. Effectivement, le Conseil d'État a considéré que les mesures proposées pour déroger à cette obligation européenne n'étaient pas suffisantes, « parce qu'elles sont seulement à l'état de projet ou parce qu'elles ne permettent pas d'améliorer de façon suffisamment efficace et significative la sécurité des motards sur la route ». De ce fait, en contradiction avec les promesses faites aux motards, le ministère des transports envisagerait de mettre en place, dès le 1er trimestre 2023, des contrôles légers pour tous les deux-roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>, avant que des contrôles plus approfondis soient progressivement instaurés comme pour les voitures. Aussi, il est demandé au Gouvernement s'il entend tenir sa parole en présentant rapidement des mesures alternatives concrètes et crédibles (éventuellement avec l'aide du Parlement) afin de démentir les propos du Conseil d'État ou bien si, une fois de plus, il va opportunément faire volte-face avec l'appui de la haute juridiction administrative contre les Français dont la passion est la moto. Cette situation serait, en effet, d'autant inacceptable qu'un contrôle technique des deux-roues est inutile en matière d'impératifs de sécurité dans la mesure où le rapport MAIDS (cofinancé par la Commission européenne) estime que seul 0,3 % des accidents de deux-roues motorisés impliquent une défaillance du véhicule. À titre de comparaison, l'état de l'infrastructure routière est mis en cause dans dix fois plus d'accidents. Enfin, le rapport démontre que 70 % des accidents de moto sont occasionnés avec un tiers. La mise en place du contrôle technique ne permet donc pas de diminuer l'accidentalité des deux-roues dont les usagers apportent un grand soin à l'entretien compte tenu de leur vulnérabilité sur la route. On peut également remarquer qu'au niveau européen, les dix pays ayant les plus mauvais résultats en matière d'accidentalité des deux-roues ont tous mis en place un contrôle technique. Ainsi, la logique voudrait que les principales mesures à prendre pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés concernent la formation des usagers, la prise en compte des risques spécifiques, les équipements de protection de l'utilisateur (gants, bottes, protections dorsales, ...) et le contrôle des infrastructures routières, plutôt qu'un contrôle technique des deux-roues. Par conséquent, elle lui demande si la réglementation française exemptera bien de contrôle technique les motos comme la directive le permet techniquement et s'il présentera rapidement de véritables « mesures efficaces et significatives pour la sécurité des motards sur la route » pour leur éviter ce contrôle technique manifestement inutile et coûteux.

### Texte de la réponse

La directive européenne 2014/45 prévoit qu'un contrôle technique périodique des véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, soit mis en place à partir du 1er janvier 2022, sauf si les États membres peuvent démontrer qu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Le Gouvernement français avait privilégié, comme d'autres pays en Europe l'ont fait, la mise en place de mesures alternatives, en lieu et place de l'instauration du contrôle technique des deux, trois roues et quadricycles à moteur. Cependant, à la suite de plusieurs procédures contentieuses initiées par des associations environnementales, le Conseil d'État a jugé, dans sa décision du 31 octobre dernier, que : "de telles mesures (...) ne peuvent qu'être regardés comme trop ponctuelles et manifestement insuffisantes pour assurer efficacement la sécurité des usagers des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> au regard des statistiques pertinentes de sécurité routière qui démontrent que celle-ci demeure très dégradée. Elles ne peuvent donc être regardées comme des mesures alternatives de sécurité routière prises au sens et pour l'application de la directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014". De ce fait, dans sa décision du 31 octobre dernier, le Conseil d'État a annulé le décret du 25 juillet 2022 qui abrogeait le décret du 9 août 2021 mettant en place le contrôle technique des deux, trois roues et quadricycles à moteur avec pour conséquence de faire revivre le décret du 9 août 2021. Le Gouvernement a pris acte de la décision du Conseil d'État, plus haute juridiction administrative française. Le Gouvernement souligne que cette décision ne conduit pas à une entrée en vigueur immédiate du contrôle technique, compte-tenu de la nécessité de publier préalablement des textes d'application du décret du 9 août 2021. En vue de déterminer les modalités de mise en œuvre du contrôle technique, une consultation a été lancée en novembre par le ministre chargé des transports avec les associations de motards, des associations environnementales et les représentants des professionnels du contrôle technique.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho](#)

**Circonscription :** Essonne (2<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4168

**Rubrique :** Cycles et motocycles

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 décembre 2022](#), page 6403

**Réponse publiée au JO le :** [31 janvier 2023](#), page 978