



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Contrôle technique périodique pour les deux-roues motorisés

Question écrite n° 840

### Texte de la question

Mme Géraldine Grangier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la mise en place du contrôle technique périodique pour les deux-roues motorisés, une mesure imposée par la Commission européenne à tous les États membres et qui est entrée en vigueur en France le 15 avril 2024, suite à la publication des textes réglementaires du 23 octobre 2023. Cette mesure, bien que présentée comme une avancée en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, suscite une vive opposition de la part des associations de motards et des experts du terrain. Ces derniers remettent en question son utilité réelle et soulignent qu'elle s'apparente davantage à une contrainte injustifiée pour les quatre millions d'usagers concernés, qu'il s'agisse de propriétaires de scooters, de motos ou de véhicules anciens. L'association Fédération française des motards en colère (FFMC), notamment, dénonce une mesure purement punitive, élaborée sans véritable concertation avec les usagers. Sur le plan de la sécurité routière, il est démontré que les défaillances techniques des deux-roues motorisés ne sont responsables que d'une infime fraction des accidents, soit entre 0,3 % et 0,7 %, selon les chiffres fournis par les compagnies d'assurances et corroborés par le rapport européen MAIDS. À titre de comparaison, les accidents causés par un tiers impliqué représentent 70 % des cas, tandis que 30 % des accidents sont liés à des défauts d'infrastructures. Ce constat soulève une question évidente : pourquoi imposer un contrôle technique, alors que ses effets sur la sécurité routière seront négligeables, voire inexistantes ? Quant aux arguments environnementaux souvent mis en avant par les partisans du contrôle technique, ils sont également démentis par les études récentes, notamment celles de l'ADEME. Les deux-roues motorisés rejettent, en moyenne, deux à trois fois moins de CO<sub>2</sub> que les voitures. Il est donc difficile de justifier cette mesure sur la base d'une amélioration des performances environnementales, d'autant que les inciviques pourront facilement contourner la règle en remettant un pot d'échappement conforme avant le contrôle pour le retirer ensuite. Mme la députée rappelle également que la mise en place de ce contrôle technique constitue une nouvelle atteinte à la liberté de circuler, en particulier pour les amateurs de véhicules anciens, tels que les collectionneurs de cyclomoteurs ou de Solex, qui risquent d'être pénalisés par des frais exorbitants, non seulement pour le contrôle lui-même, mais aussi pour la mise en conformité de véhicules souvent très bien entretenus mais qui ne répondent pas aux normes modernes. Les sanctions infligées pour des défauts mineurs, tels qu'un levier légèrement tordu ou un carénage abîmé, seront disproportionnées et entraîneront des frais injustifiés, pesant lourdement sur les motards. De surcroît, la mise en place du CT2RM alourdit encore un peu plus la charge économique des motards, en comparaison des automobilistes. Un deux-roues parcourant souvent moins de kilomètres qu'une voiture, ses propriétaires devront pourtant se soumettre à un contrôle technique plus fréquent, à des coûts nettement plus élevés, créant ainsi une inégalité de traitement flagrante entre les différentes catégories d'usagers de la route. Cette situation est perçue par beaucoup comme une capitulation face aux *lobbies*, notamment ceux des grandes sociétés de contrôle technique, dont le principal opérateur se prépare à bénéficier directement de cette nouvelle mesure. L'exemple du groupe Dekra est souvent cité, ce dernier ayant été un acteur clé de la pression exercée au niveau européen pour l'instauration de ce contrôle. Pourtant, ni les données de terrain, ni l'expérience des pays ayant déjà mis en œuvre cette mesure ne plaident en faveur de son efficacité. Mme la députée souligne que la France avait initialement opté pour des mesures alternatives en matière de sécurité des motards, comme autorisé par la Commission européenne. Ces mesures, largement

soutenues par les associations de motards et les institutions nationales, avaient permis de clôturer le dossier de manière pragmatique. Toutefois, la décision du Conseil d'État, saisie par quelques associations minoritaires, a renversé ce consensus, imposant le contrôle technique en France au mépris des recommandations du Parlement et du bon sens. À la lumière de ces éléments, Mme la députée demande à M. le ministre de renoncer à la mise en place de ce contrôle technique dans sa forme actuelle. Elle partage l'indignation de la FFMC du Doubs et d'autres associations qui dénoncent une mesure inutile pour la sécurité, injuste pour les motards et manifestement dictée par des intérêts économiques plutôt que par une réelle préoccupation pour le bien commun. En outre, cette décision intervient dans un contexte où d'autres mesures, comme les restrictions liées aux zones à faibles émissions (ZFE), compliquent déjà considérablement la vie des motards, sans pour autant apporter de solutions significatives aux enjeux environnementaux. Ces politiques publiques, perçues comme injustes et déconnectées des réalités du terrain, ne font qu'aggraver la méfiance des citoyens vis-à-vis des institutions nationales et européennes. Elle souhaite donc connaître sa position et savoir s'il entend privilégier une approche plus pragmatique et concertée, fondée sur des données scientifiques et un dialogue ouvert avec les experts du terrain ; la sécurité routière et la protection de l'environnement méritent des solutions intelligentes et inclusives et non des décisions perçues comme arbitraires et punitives.

## Texte de la réponse

La directive européenne 2014/45 demande la mise en place, à partir du 1er janvier 2022, d'un contrôle technique périodique des véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, à moins que les Etats membres puissent démontrer qu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière, en tenant compte, notamment, des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Le Gouvernement a pris acte de la décision du Conseil d'Etat du 31 octobre 2022 et œuvré à l'élaboration des textes réglementaires complétant le cadre juridique du contrôle technique des deux ou trois roues motorisés et quadricycles à moteur. Ces textes, un décret et un arrêté, ont été publiés le 23 octobre 2023. La mise en place du contrôle technique de cette catégorie de véhicules se fera de manière échelonnée, en fonction de l'ancienneté du véhicule. Le contrôle comporte un nombre limité de vérifications de défaillances et doit être réalisé cinq ans après la première mise en circulation du véhicule puis tous les trois ans. Le Gouvernement souligne que ce contrôle technique se réalise dans de bonnes conditions. Environ 800 000 contrôles techniques ont été réalisés entre le 15 avril et le 30 novembre 2024. Environ 12% des véhicules présentent au moins une défaillance majeure et sont mis en contre-visite, ce qui démontre l'utilité du contrôle technique sur le plan de la sécurité routière ainsi que de la maîtrise des émissions polluantes.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Géraldine Grangier](#)

**Circonscription :** Doubs (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 840

**Rubrique :** Cycles et motocycles

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [15 octobre 2024](#), page 5479

**Réponse publiée au JO le :** [10 décembre 2024](#), page 6708