ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Pertinence contrôle technique pour deux-roues motorisés (2RM)

Question écrite n° 4399

Texte de la question

M. Damien Abad appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la question du contrôle technique des deux-roues motorisés (2RM). En effet, alors que le décret du 2022-1044 du 25 juillet 2022 abrogeait le décret n° 2021-1062 du 9 août 2021 relatif à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, cette décision Gouvernementale a été annulée par le Conseil d'État le 31 octobre 2022 (décision n° 466125). Il faut rappeler que la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 03 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur offre la possibilité d'exclure de son champ d'application les « véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm3, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années » (extrait de l'article 2, paragraphe 2 de la directive). Dans sa décision susmentionnée du 31 octobre 2022, le Conseil d'État a jugé que les mesures proposées par le Gouvernement ne sont pas suffisantes parce qu'elles sont seulement à l'état de projets ou parce qu'elles ne permettent pas d'améliorer de façon suffisamment efficace et significative la sécurité des motards sur la route. Or il s'avère que la mortalité des 2RM a baissé de 19 % en 10 ans, pendant que le parc circulant de 2RM augmentait de 30 % dans la même période ; et le rapport MAIDS (« *Motorcycle Accident In Depth Study* », rapport cofinancé par la Commission européenne) estime que seuls 0,3 % des accidents de deux-roues motorisés impliquent une défaillance du véhicule. Le Gouvernement a par ailleurs bien notifié à la Commission européenne fin 2021 plusieurs mesures alternatives, qui selon les utilisateurs de 2RM sont empreintes de bon sens car agissant sur les causes des accidents, qui sont très majoritairement liées aux comportements et à des infrastructures routières qui devraient être adaptées. Il faut aussi noter que le Conseil d'État a fondé sa décision sur le fait que les mesures étaient insatisfaisantes par rapport à la performance environnementale des 2RM, alors que la directive ne formule strictement aucune exigence en la matière pour ces véhicules. En l'état, la décision du Conseil d'État va conduire le ministère des Transports à commencer à mettre en place des contrôles légers pour tous les 2RM de plus de 125 cm3 dès le premier trimestre 2023, avant que des contrôles plus approfondis soient progressivement instaurés. Cela va s'avérer très contraignant pour les usagers des 2RM, notamment les plus modestes pour lesquels il s'agit d'un moyen de transport essentiel. Ainsi et en concertation avec les acteurs de terrain et notamment les représentants des utilisateurs de 2RM, il demande si le Gouvernement envisage de renforcer les mesures alternatives, ce qui semble le moyen le plus approprié pour renforcer la sécurité routière.

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 cm3, 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 cm3 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 : M. Damien Abad
Circonscription : Ain (5e circonscription) - Renaissance
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 4399
Rubrique : Cycles et motocycles
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 27 décembre 2022, page 6638
Réponse publiée au JO le : 31 janvier 2023, page 981