



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Motifs de la décision sur les deux projets de texte soumis à la consultation du public du 26 juin 2023 au 22 juillet 2023 en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement

Les deux projets de texte sont :

- Décret modifiant des dispositions du code de la route et du décret du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du code de la route,
- Arrêté relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur

A la suite de la directive européenne 2014/45 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, le décret n° 2021-1062 du 9 août 2021 a mis en place le contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (véhicules de catégorie L).

Les deux projets de textes soumis à consultation ont pour objet de compléter le cadre juridique de la mise en place du contrôle technique périodique (CTP) des véhicules de catégorie L.

Les mesures essentielles du projet de décret portent sur :

- La périodicité du contrôle technique fixée à 5 ans après la mise en circulation du véhicule puis tous les 3 ans, à l'exception des véhicules de collection dont les intervalles entre chaque contrôle sont de 5 ans du fait que ces véhicules sont moins utilisés sur la voie publique,
- La simplification pendant un an à compter du démarrage du CTP, des procédures administratives afin de faciliter le démarrage des CTP. En effet, les contrôleurs et les centres possédant un agrément en cours de validité pour le contrôle des véhicules légers

ou des véhicules lourds pourront bénéficier d'une extension de leur agrément au contrôle des véhicules de catégorie L à condition de respecter les conditions réglementaires encadrant cette activité. La création de centres dédiés au CTP des véhicules de catégorie L est également possible dès la mise en œuvre du CTP.

Le projet d'arrêté définit les mesures d'application du décret du 9 août 2021 et du projet de décret ci-dessus, dont les plus importantes concernent :

- La définition des points de contrôle avec un nombre inférieur de points de contrôle à celui du CTP des véhicules légers, tout en couvrant l'ensemble des domaines et fonctions usuels du contrôle technique. Le contrôle technique comportera des vérifications visuelles, des mesures des émissions polluantes, la vérification des émissions sonores et le contrôle de la vitesse maximale des véhicules limitée par la réglementation,
- La définition des conditions et des procédures d'agrément des contrôleurs, des centres de contrôle technique et des réseaux. Les conditions de formation des contrôleurs disposant déjà d'un agrément pour le contrôle des véhicules légers ou des véhicules lourds sont assouplies,
- La possibilité d'ouvrir des centres dédiés au CTP des véhicules de catégorie L, des centres mixtes véhicules légers / véhicules de catégorie L ou véhicules lourds / véhicules de catégorie L,
- La surveillance des centres et des contrôleurs par des audits et par des visites des agents de l'administration ayant la possibilité de suspendre ou de retirer leurs agréments en cas de manquements à la réglementation,
- La définition d'un calendrier échelonnant le passage des véhicules au premier CTP en fonction de leur date de première immatriculation à titre de mesure transitoire.

Le projet de décret et le projet d'arrêté d'application seront publiés après les différentes phases d'adoption des textes. Cela ne signifie pas un démarrage des obligations de passage des véhicules au contrôle technique dès la publication de ces textes réglementaires. En effet, les textes prévoient un calendrier échelonnant les obligations de passage des véhicules au contrôle technique ainsi qu'un délai entre la publication des textes et la première obligation de passage des véhicules au contrôle technique en fonction de leur ancienneté (en raison des délais de formation des contrôleurs, d'homologation des matériels et de déploiement dans les centres, de développement et d'homologation des logiciels puis de déploiement dans chaque centre, et des procédures administratives préalables à l'ouverture des centres).

Les observations exprimant un rejet de cette réforme ne peuvent être retenues car la mise en œuvre de celle-ci s'inscrit dans le cadre d'une transposition d'une directive européenne, la directive 2014/UE. Parmi l'ensemble des observations, certaines appellent à une modification des textes. Les réponses aux observations sont regroupées par thématique et portent sur :

1) Champ d'application

Certaines observations préconisent l'exclusion des motos tout-terrain ou de compétition du champ d'application du contrôle technique.

Réponse : Cette observation a été prise en considération dans le projet de décret modificatif : la très faible utilisation de la voie publique par ces véhicules justifie leur exclusion du champ d'application du contrôle technique.

Certaines observations sont favorables à l'inclusion des véhicules de petite cylindrée dans le champ d'application du contrôle technique ou à le limiter à cette catégorie de véhicules.

Réponse : Les cyclomoteurs (catégories L1 et L2 : essentiellement des véhicules de cylindrée inférieure à 50 cm³) sont inclus dans le champ d'application du contrôle technique conformément à l'article R323-6 du code de la route (rédaction issue du décret du 9 août 2021). Le contrôle technique ne peut être limité à cette catégorie de véhicules car la directive 2014/45/UE rend obligatoire le contrôle technique des motocycles et des quadricycles à moteur.

Certaines observations souhaitent l'exclusion des motos anciennes ou de collection du champ d'application du contrôle technique.

Réponse : les véhicules de catégorie L immatriculés avec l'usage collection et dont la mise en circulation est antérieure au 1er janvier 1960 ne sont pas soumis à l'obligation du contrôle technique conformément à l'article R323-3 du code de la route. Les autres motocyclettes de collection, dont la mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 1960, bénéficieront d'une périodicité allongée de passage au contrôle technique, tous les cinq ans. En conséquence, les véhicules de catégorie L immatriculés avec l'usage collection restent soumis au contrôle technique.

2) Périodicité du contrôle

Certaines observations souhaitent moduler la périodicité du contrôle technique des véhicules de catégorie L selon les critères suivants : catégorie des véhicules ou kilométrage parcouru, intervalle de temps entre les contrôles techniques.

Réponse : La proposition visant à moduler la périodicité en fonction de la catégorie des véhicules ou du kilométrage parcouru n'est pas retenue car le bon état d'un véhicule de catégorie L n'est pas lié à une catégorie spécifique de véhicules mais dépend, entre autres, de la fréquence de l'utilisation des véhicules et de la qualité de leur entretien. De plus, le système du contrôle technique deviendrait complexe et donc peu lisible pour les usagers s'il était modulé en fonction de la catégorie des véhicules ou du kilométrage parcouru.

L'intervalle de temps de la périodicité dans le projet de décret (cinq ans après la première mise en circulation puis tous les trois ans) a été fixé en prenant en considération l'utilisation de ces véhicules (en moyenne, ces véhicules parcourent moins de kilomètres que les véhicules légers) sans néanmoins fixer une périodicité qui s'éloigne trop de celle des véhicules légers.

3) L'exclusion ou la limitation de l'obligation de contrôle technique qui ne correspondrait plus à un contrôle technique périodique

Certaines observations portent sur la redondance du contrôle technique avec l'entretien réalisé par les propriétaires des véhicules.

Réponse : Le contrôle technique s'assure que l'entretien du véhicule est assuré mais ne se substitue pas à l'entretien de ce véhicule par son propriétaire.

Certaines observations plaident pour un meilleur entretien des infrastructures routières qui serait plus pertinent que le contrôle technique.

Réponse : L'objectif du contrôle technique est de s'assurer du bon état du véhicule. Cet objectif doit être dé-corrélé de l'entretien des infrastructures. En effet, un mauvais entretien du véhicule et l'état des infrastructures sont deux causes d'accidentalité bien distinctes.

Certaines observations proposent de limiter l'obligation de passage au contrôle technique aux cas de revente des véhicules ou d'accident.

Réponse : La directive 2014/45 /UE instaure le contrôle technique périodique des différentes catégories de véhicules dont celui des catégories L et autorise les Etats membres à aller au-delà de ce contrôle technique périodique en le complétant par des cas spécifiques de passage au contrôle technique notamment en cas de revente du véhicule ou d'accident. Mais cette possibilité n'exonère pas les Etats membres de l'obligation de mise en place du contrôle technique périodique.

Cette proposition ne peut être acceptée car elle reviendrait sur la mise en place d'un contrôle technique périodique et irait à l'encontre de la directive 2014/45 /UE. Le contrôle technique périodique permet de s'assurer que les véhicules qui n'ont pas été vendus récemment et qui n'ont pas fait l'objet d'accidents ne présentent pas de défaillance importante.

4) Acteurs en charge du contrôle technique

Certaines observations portent sur la possibilité d'autoriser les garagistes et les concessionnaires à réaliser le contrôle technique des véhicules de catégorie L.

Réponse : La loi confie la réalisation des contrôles techniques à des professionnels dédiés à cette activité c'est-à-dire à des centres de contrôle technique agréés conformément à l'article

L.323-1 du code de la route, lesquels doivent respecter des règles professionnelles très strictes qui garantissent l'objectivité et la qualité des contrôles techniques réalisés et protègent de ce fait l'utilisateur. Ces observations n'ont donc pas été retenues.

Si les garagistes et les concessionnaires avaient été autorisés à réaliser le contrôle technique, ils supporteraient des contraintes supplémentaires fortes en termes de recrutement de personnels (recrutement de contrôleurs agréés avec des conditions de diplômes strictes ainsi que des obligations de formation initiale et continue des contrôleurs) ainsi que sur le plan organisationnel (nombreuses obligations du système qualité pour garantir le niveau d'impartialité qui seraient renforcées et obligations relatives aux équipements et aux logiciels informatiques), induisant des coûts importants qui seraient répercutés sur le prix du contrôle technique.

Les garagistes et les concessionnaires ne sont donc pas autorisés à réaliser le contrôle technique des véhicules de catégorie L.

5) Maillage territorial

Certaines observations expriment leurs préoccupations sur l'existence d'un maillage suffisant du territoire par des centres de contrôle.

Réponse : De nombreuses dispositions dans les deux projets de texte ont pour objectif de faciliter l'ouverture de centres dédiés au contrôle technique de cette catégorie de véhicules, ou de centres mixtes afin d'obtenir une couverture territoriale suffisante. Les dispositions réglementaires offrent les possibilités suivantes : ouverture de centres mixtes (véhicules légers et véhicules de catégorie L ; véhicules lourds et véhicules de catégorie L), création de centres uniquement dédiés aux catégories L sur une surface réduite (40 m²). De plus, de nombreux matériels pourront être mutualisés dans un centre mixte de type véhicules légers et véhicules de catégorie L. S'agissant des ressources humaines, des passerelles existent afin de permettre aux contrôleurs déjà en fonction d'être agréés en tant que contrôleur des véhicules de catégorie L, sous réserve de suivre le parcours de formation adéquat. Enfin, des réseaux de contrôle seront mis en place pour les catégories L à condition qu'ils détiennent des centres affiliés ou en propre dans au moins 90 départements, sous réserve d'une période transitoire.

L'autre élément important est le phasage du passage des véhicules au contrôle technique. Tous les véhicules de catégorie L ne seront pas appelés au contrôle technique la première année afin d'éviter l'effet de saturation des centres : leur passage au contrôle technique sera échelonné dans le temps en fonction de leur ancienneté.

6) Renforcement de la formation des futurs contrôleurs et manipulation des motos en toute sécurité

Certaines observations expriment des préoccupations sur les compétences des contrôleurs relatives à la manipulation des motocycles et à leur fonctionnement et demandent que les futurs contrôleurs disposent du permis A.

Réponse : Afin de répondre à ces préoccupations, les dispositions relatives à la partie pratique de la formation initiale tant des candidats à la profession de contrôleur que des contrôleurs déjà agréés pour d'autres catégories de véhicules, seront renforcées et comporteront un plus grand nombre d'heures dans le projet d'arrêté. En revanche, exiger le permis A risquerait de limiter le nombre de contrôleurs déjà en exercice qui pourraient, sous réserves de suivre la formation adéquate, être agréés en qualité de contrôleur des véhicules de catégories L et en conséquence, restreindrait le nombre de centres qui pourraient se lancer dans cette activité avec un effet négatif sur le maillage territorial.

Certaines observations portent sur le fait d'autoriser le propriétaire à pouvoir déplacer lui-même son véhicule lors du contrôle technique.

Réponse : La prise en considération de ces observations se traduira par une modification du projet d'arrêté. Le propriétaire du véhicule ou plus généralement, la personne présentant le véhicule, sera autorisée à manipuler le véhicule lors du contrôle technique à l'invitation du contrôleur et dans le respect des consignes de sécurité des centres de contrôle. Cette modification concernera l'essentiel des véhicules, à l'exception de ceux ne présentant aucune difficulté particulière de manipulation.

7) Contrôle des nuisances

Certaines observations évoquent les difficultés à réaliser la mesure du bruit et celle de la pollution.

Réponse : Les instruments de mesure de la pollution existant pour le contrôle technique des véhicules légers seront utilisés pour le contrôle technique des véhicules de catégorie L. Le matériel pour la mesure de pollution sera donc disponible pour les centres dédiés au contrôle des catégories L. Ce matériel pourra également être mutualisé dans le cas des centres mixtes effectuant des contrôles techniques des véhicules légers et de catégorie L, conformément aux dispositions du projet d'arrêté. Enfin, la mesure du bruit se fera dans le respect de la réglementation existante.

8) Prix du contrôle technique

Certaines observations portent sur le prix du contrôle technique véhicules de catégorie L.

Réponse : le prix du contrôle technique est fixé par les centres de contrôle technique qui sont des acteurs privés. Néanmoins, les autorités publiques ont fortement souligné auprès des

acteurs du secteur du contrôle technique l'importance de pratiquer un tarif modéré. La simplification des règles permises par les projets de texte doit permettre de favoriser cette modération tarifaire.

9) *Date d'entrée en vigueur du contrôle technique*

Certaines observations souhaitent un démarrage dès que possible du contrôle technique alors que d'autres observations privilégient un report de la date d'entrée en vigueur du contrôle technique.

Réponse : la date d'entrée en vigueur du contrôle technique des catégories L prend en considération plusieurs paramètres : la date de l'obligation de passage au contrôle technique des véhicules de catégorie L fixée par la directive 2014/45/UE au 1er janvier 2022 et le délai nécessaire au déroulé des étapes postérieures à la publication des textes permettant le démarrage du contrôle technique et un maillage territorial suffisant (en particulier formation des contrôleurs, homologation des matériels et déploiement dans les centres, développement et homologation des logiciels puis déploiement dans chaque centre, procédures administratives préalables à l'ouverture des centres). C'est la recherche d'un équilibre entre ces deux contraintes, notamment le degré de préparation des acteurs professionnels, qui permettra de déterminer la date d'entrée en vigueur du contrôle technique, qui sera fixée précisément prochainement.