

Participation du public – Synthèse des observations du public sur les deux projets de texte suivants :

- **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 à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (véhicules de catégorie L)

De nombreuses observations ont été apportées sur ces projets de textes et abordent différentes thématiques du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur (véhicules de catégorie L) qui sont exposées dans le cadre de cette synthèse. La dernière partie de cette synthèse est consacrée aux réponses apportées à l'essentiel des thématiques figurant dans les différentes observations.

A la suite de la directive européenne 2014/45/UE 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).

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, le projet de décret modificatif du décret du 9 août 2021 et l'arrêté d'application ont été soumis à la consultation du public du 26 juin au 22 juillet 2023. Ces deux projets de texte ont pour objet de compléter le cadre juridique existant ainsi que de fixer les règles statutaires des professionnels et les modalités du contrôle technique des véhicules de catégorie L.

1. Nombre total d'observations

Cette consultation publique a recueilli 16155 observations parmi lesquelles figurent 1910 observations sans lien avec l'objet de la consultation (spams) ou doublons ainsi que 5 observations vides.

Après déduction des 1915 observations précitées, 14240 observations ont été analysées.

2. Synthèse des observations

La majorité des observations correspond à des réserves sur la mise en place du contrôle technique pour les catégories L. Une minorité d'observations propose des évolutions concernant la mise en place du contrôle technique ou évoque des effets positifs du contrôle technique.

2.1. Réserves sur la mise en place du contrôle technique

L'essentiel des observations correspondant à des réserves avancent les arguments suivants, par ordre décroissant de fréquence :

- Entretien davantage les infrastructures routières pour diminuer la mortalité des motards serait plus pertinent que le contrôle technique ;
- La majorité des accidents ne sont pas dus à des défaillances mécaniques des véhicules de catégorie L ;
- Le contrôle technique fait doublon avec l'entretien et les révisions réalisés par les propriétaires des véhicules de catégorie L ;
- La prévention et la sensibilisation des propriétaires de véhicules de catégorie L est à privilégier ;
- Le prix du contrôle technique est trop élevé au regard du nombre de points de contrôle prévu ;
- La facilité pour changer les pots d'échappement constitue une source de fraudes potentielles lors du contrôle technique ;
- La mesure du bruit et de la pollution lors du contrôle technique présente des difficultés.

2.2. Propositions concernant la mise en place du contrôle technique et effets positifs du contrôle

Les observations formulant des propositions concernant le contrôle technique des véhicules de catégories L ou soulignant des effets positifs du contrôle technique portent, par ordre décroissant de fréquence, sur :

- Limiter l'obligation du contrôle technique aux cas de revente ou d'accident ;
- Autoriser les garagistes et les concessionnaires à réaliser le contrôle technique ;
- Assurer le contrôle du bruit des véhicules de catégorie L, afin de lutter contre les nuisances sonores, en priorisant notamment le contrôle des scooters et des cyclomoteurs ;
- Limiter l'obligation du contrôle technique aux véhicules de petite cylindrée ;
- Exclure les motos anciennes ou de collection du champ d'application du contrôle technique ;
- Exclure les motos tout-terrain ou de compétition du champ d'application du contrôle technique ;
- Autoriser le propriétaire à pouvoir déplacer lui-même son véhicule lors du contrôle ;
- Obliger les futurs contrôleurs à être titulaire du permis A ;
- Diminuer le prix du contrôle technique ;
- Augmenter la périodicité de contrôle ou la moduler selon les catégories de véhicules ou du kilométrage parcouru ou, au contraire, diminuer la périodicité de contrôle ;
- Assurer un maillage territorial des centres suffisant pour faciliter l'accès des usagers aux centres.

2.2.1. Délai de démarrage du contrôle technique

Certaines observations souhaitent une entrée en application du contrôle technique des véhicules de catégorie L dès que possible.

D'autres, plus nombreuses, soulignent soit que le délai avant la date d'entrée en vigueur mentionnée dans le projet d'arrêté est trop court soit préconisent de reporter la date d'entrée en vigueur.

Ces observations avancent les arguments suivants :

- Un délai supplémentaire est nécessaire afin de permettre aux centres de disposer des ressources humaines suffisantes (formation des contrôleurs) ainsi que de réaliser les investissements et de disposer des matériels adéquats ;
- La saisonnalité de l'usage des deux et trois roues : ces véhicules circulent peu en période hivernale et fixer une date d'entrée en vigueur pendant la période hivernale risque de poser des problèmes de sécurité.

3. Prise en compte des observations du public

Conformément à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, les observations dont il a été tenu compte sont présentées ci-dessous avec les réponses qui leur sont apportées.

3.1. 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 intégrée 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.

3.2. Périodicité du contrôle

Certaines observations portent sur la périodicité de contrôle des véhicules de catégorie L. Parmi celles-ci, des observations souhaitent une réduction de la périodicité prévue pour l'aligner sur celle des véhicules légers, alors que d'autres observations préconisent l'allongement de cette périodicité invoquant le faible kilométrage parcouru par les véhicules de catégorie L. D'autres observations suggèrent de moduler la périodicité en fonction de la catégorie des véhicules ou du kilométrage parcouru.

Réponse : La modulation de la périodicité en fonction de la catégorie du véhicule 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.

3.3. L'exclusion ou la limitation de l'obligation de contrôle technique

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

Réponse : Comme le rappelle l'article 1^{er} du projet d'arrêté, le contrôle technique ne dispense pas le propriétaire d'un véhicule de réaliser son entretien conformément aux préconisations du constructeur. 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.

Un tel contrôle technique 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.

3.4. 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 directive 2014/45 /UE laisse aux Etats membres le soin de décider quels organismes sont autorisés à réaliser les contrôles techniques et édicte des règles d'incompatibilité, d'objectivité et de qualité à respecter par les contrôleurs et les installations de contrôle. En France, le choix a été fait de confier 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.

De plus, l'un des principes fondamentaux du système français est l'incompatibilité entre l'activité de contrôle technique et l'activité de commerce ou de réparation dans le secteur de l'automobile et des motocycles afin de garantir l'objectivité et l'impartialité des contrôles techniques réalisés.

Enfin, si les garagistes et les concessionnaires réalisaient 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.

Ces observations n'ont donc pas été retenues.

3.5. 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 en fonction de leur ancienneté, conformément à l'article 42 du projet d'arrêté. 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 application du calendrier prévu dans le projet d'arrêté.

3.6. Capacité des futurs contrôleurs à manipuler les motos en toute sécurité

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.

Certaines observations conditionnent la mise en place du contrôle technique à l'obligation de détention du permis A pour les futurs contrôleurs.

Réponse : Ces observations expriment des préoccupations sur les compétences des contrôleurs relatives à la manipulation des motocycles et à leur fonctionnement. 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 dans le projet d'arrêté. De plus, 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.

3.7. Contrôle des nuisances

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

Réponse : Les contrôles du bruit et de la pollution sont définis au point 8.2 « Emissions à l'échappement » de l'annexe I du projet d'arrêté.

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.

La mesure de bruit reposera sur un cahier des charges définissant les exigences relatives à l'appareil de mesure et à la procédure.

3.8. 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.

3.9. 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 1^{er} 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.