

# Contrôle technique des 2 et 3 roues motorisés : une série à rebondissements

Le contrôle technique des motos a fait et refait l'actualité et sera réalité à partir du 15 avril 2024. Retour sur les « épisodes » de cette série juridique.

Instaurée, annulée puis réactivée... l'obligation du contrôle technique des 2 et 3 roues motorisés a déchaîné les passions, les oppositions et a multiplié les rebondissements juridiques qui ont régalé (ou pas) les juristes.

Après quelques virages serrés et détours inattendus, la route vers l'obligation du contrôle technique pour ces véhicules est désormais tracée et s'ouvre progressivement à partir du 15 avril 2024.

## 2014 - Une réglementation européenne

Depuis longtemps le sujet du contrôle technique des 2 roues motorisés préoccupe les autorités, oppose les parlementaires et agite les associations de motards. Plébiscité en France par le Comité interministériel de la sécurité routière en 2015 et par le Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (rapport novembre 2021), c'est la *Directive européenne du 3 avril 2014 (2014/45/UE)* qui a imposé un cadre contraignant pour l'ensemble des États membres. Cette réglementation européenne impose de soumettre à un contrôle technique périodique notamment les véhicules à moteur à deux ou trois roues des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>. Le texte européen fixe pour ces catégories une échéance : le 1er janvier 2022.

## Août 2021 - C'est (enfin) parti... ou pas

Un décret du 9 août 2021 prévoit d'instaurer en France un contrôle technique pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur de toutes les catégories L : L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.

L'entrée en vigueur de la mesure est prévue à partir du 1er janvier 2023, c'est-à-dire 1 an plus tard que l'échéance fixée par la Directive européenne. Et ce calendrier est progressif puisqu'il concerne d'abord les véhicules immatriculés avant le 1er janvier 2016 puis ceux immatriculés à une date ultérieure entre 2024 et 2026. À peine publié, le décret est annoncé comme « suspendu jusqu'à nouvel ordre » par le ministre chargé des transports alors même qu'il n'est juridiquement ni modifié ni abrogé et qu'il reste, sur le plan strictement du droit, applicable et en vigueur selon l'agenda prévu par le texte. Difficile pour l'usager de s'y retrouver. Facile d'imaginer l'agitation des parties prenantes à ce sujet en coulisses.

## Décembre 2021- Des mesures de sécurité routière :

## L'alternative au contrôle technique obligatoire

Le 3 décembre 2021, le Gouvernement adresse à la Commission européenne une note indiquant sa volonté de mettre en place des mesures alternatives de sécurité routière. Objectif ? Revenir sur l'obligation du contrôle technique tout en respectant la Directive européenne. Une porte de sortie qui permet légalement aux États membres de déroger à l'obligation d'imposer le contrôle technique périodique prévu par la Directive, si l'État met en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules concernés, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. C'est ce qu'autorise précisément l'article 2 de la Directive et ce sont ces exemptions que la France a communiquées à la Commission Européenne.

Les mesures mises en avant par la France sont au nombre de 6 :

1. Création d'une prime à la conversion pour l'achat d'un deux-roues électrique ou très peu polluant pouvant atteindre jusqu'à 6 000 €, sans condition de revenu ;
2. Installation dès 2022 de radars pour contrôler les émissions sonores, notamment des 2 roues, et maintien d'un haut niveau de sanctions pour les pots d'échappement non homologués ou trafiqués, pouvant atteindre 1500 € et l'immobilisation du véhicule ;
3. Renforcement de la communication sur la sécurité des deux roues ;
4. Obligation, à compter de 2022, de faire figurer dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) les enjeux liés aux deux et trois roues ;
5. Adaptation du permis de conduire B en y intégrant la problématique de la sécurité des 2 roues, parallèlement à l'ajout dans les permis A1 et A2 d'un point spécifique sur l'entretien du véhicule, l'écoconduite et de la problématique du bruit ;
6. Renforcement de la protection des usagers de la voie publique avec le dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds.

## Avril 2022 - Des combats qui s'opposent

Alors que les associations de motards contestent le principe même d'un contrôle technique obligatoire, d'autres au contraire militent en sa faveur et s'impatientent. Elles saisissent le Conseil d'État, dans le cadre d'une procédure d'urgence (référé) pour obtenir la suspension du décret du 9 août 2021 et contester l'échéance du 1er janvier 2023 qu'il fixe pour l'obligation du contrôle technique en France et qui contrevient à l'agenda prévu à l'échelle européenne. Elles arguent de l'atteinte à l'intérêt public qu'engendre cette situation en matière de sécurité routière et de protection des populations contre la pollution de l'air et les nuisances sonores des véhicules.

## Mai 2022 - Le Conseil d'État tranche, le contrôle technique n'attendra pas 2023

Le juge des référés, dans son ordonnance du 17 mai 2022, estime « *qu'il existe un doute sérieux quant à la légalité du décret (du 9 août 2021)* ». Il suspend le texte en attendant de se prononcer sur le fond du dossier. Ce n'est pas l'obligation du contrôle technique qui est remise en cause mais bien son entrée en vigueur, fixée à janvier 2023, jugée trop tardive et contraire aux dispositions européennes. Aux arguments de l'administration qui défendait la nécessité de faire accepter la mesure par les personnes concernées et les conditions matérielles pour la mettre en œuvre, le juge a estimé qu'un report au-delà du 1er octobre 2022 n'est pas justifié.

## Juillet 2022 - Et puis finalement...

Après avoir statué dans cette procédure d'urgence en mai, le Conseil d'État rend deux décisions sur le fond du dossier le 27 juillet 2022 :

- il annule les articles du décret d'août 2021 qui fixent l'entrée en vigueur (tardive) du contrôle technique au 1er janvier 2023 ;
- il annule la décision du ministre chargé des transports qui annonçait le 12 août 2021 suspendre jusqu'à nouvel ordre le décret décrié. Il rappelle habilement que ledit ministre n'avait légalement pas le pouvoir de prendre une telle décision.

"Hasard" du calendrier, ces décisions interviennent un jour après la publication au Journal officiel d'un autre décret (2022-1044 du 25 juillet 2022) qui abroge purement et simplement le texte d'août 2021 et supprime ainsi l'obligation d'un contrôle technique périodique pour les véhicules concernés. C'est bien la carte des mesures alternatives de sécurité routière, mentionnées dans les visas du décret, que la France veut jouer face à la Commission Européenne. Fin de la partie ? Non, car les associations favorables au contrôle technique des 2 et 3 roues motorisés annoncent immédiatement ressaisir le Conseil d'État pour faire annuler le décret... qui annule l'instauration du contrôle technique.

## Octobre 2022 - Contrôle technique des 2 et 3 roues motorisés il y aura !

La décision du Conseil d'État rendue le 31 octobre 2022 donne raison aux associations (Respire, Ras-le-Scoot et Paris sans voiture) qui ont demandé l'annulation de la décision d'abrogation et le rétablissement de l'obligation du contrôle technique des deux-roues motorisés.

Deux motifs sont retenus:

- Il considère d'abord que la suppression du contrôle technique aurait dû être soumise à consultation du public, compte tenu de son incidence directe et significative sur l'environnement. Il rappelle à cet effet que « l'obligation de contrôle technique prévue par la directive européenne vise non seulement à améliorer la sécurité routière, mais aussi l'état de l'environnement en réduisant la pollution atmosphérique et sonore liée au mauvais état de certains deux-roues motorisés ».
- Puis il censure une illégalité de fond en considérant que les mesures alternatives proposées par le Gouvernement ne sont pas suffisamment efficaces, au regard des exigences de la directive, pour améliorer la sécurité routière des motards. Le Conseil d'Etat relève que les mesures sont insuffisantes en nombre en matière de sécurité routière ou encore trop au stade de projets ou de réflexions.

Le Conseil d'Etat annule pour excès de pouvoir le décret du 25 juillet 2022 qui faisait disparaître l'instauration du contrôle technique des deux-roues motorisés.

Conséquence : le décret du 9 août 2021 qui rendait le contrôle technique obligatoire est remis en vigueur.

Un échelonnement dans le temps du contrôle technique est cependant consenti pour permettre d'organiser et de préparer cette obligation en pratique.

# Octobre 2023 - Epilogue : un contrôle technique obligatoire et progressif à partir du 15 avril 2024

Après une consultation publique menée en juin et juillet 2023 et quelques 16 155 contributions recueillies, un décret et un arrêté du 23 octobre 2023 sont publiés.

Ils viennent préciser différents points en complétant le décret (ressuscité) du 9 août 2021.

Un calendrier est fixé. Les 2 et 3 roues motorisés concernés seront progressivement soumis au contrôle technique à partir du 15 avril 2024 en fonction de leur date d'immatriculation.

La périodicité du contrôle technique est fixée à 5 ans après la mise en circulation du véhicule puis tous les 3 ans. Cela prend en compte l'utilisation de ces véhicules, qui en moyenne parcourent moins de kilomètres que les véhicules légers.

Une exception pour les 2 et 3 roues motorisés classés en collection qui bénéficient d'un intervalle de 5 ans entre chaque contrôle car ils circulent moins sur la voie publique.

Quant à l'arrêté, il fixe notamment les fonctions contrôlées. Elles sont au nombre de 9 comme pour les voitures.

## 0. Identification du véhicule

### 1. Équipements de freinage

### 2. Direction

### 3. Visibilité

### 4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipements électriques

### 5. Essieux, roues, pneus, suspension

### 6. Châssis et accessoires du châssis

### 7. Autre matériel

### 8. Nuisances.

Et comme pour les voitures, les défaillances qui peuvent être relevées sont classées en trois catégories différentes : mineures, majeures et critiques.

*Publié en juillet 2022, cet article a fait l'objet d'une mise à jour*

---

## Références :

- [Arrêté du 23 octobre 2023](#) relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur
- [Décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023](#) modifiant des dispositions du code de la route et du décret n° 2021-1062 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

- [Consultation publique](#)
- [Décision du Conseil d'Etat du 31 octobre 2022](#) "Le contrôle technique des « deux-roues » doit être mis en œuvre"
- [Décisions du Conseil d'État du 27 juillet 2022](#) "Le Conseil d'Etat juge illégal le report du contrôle technique des deux-roues"
- [Décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022](#) abrogeant 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
- [Décision du Conseil d'État du 17 mai 2022](#) "La mise en place du contrôle technique des deux roues ne peut être décalée au-delà du 1er octobre 2022"
- [Communiqué](#) "Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées"
- [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
- [Directive 2014/45/EU](#) relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE
- [Rapport Comité des experts, Conseil national de la sécurité routière](#) "Sécurité des deux-roues motorisés : vers un usage adapté à leur vulnérabilité"