



Instauration du contrôle technique pour les deux roues en France Exposé de position

Introduction :

Dans sa décision en date du 31 Octobre 2022, le Conseil d'État a statué « *que la décision prise par le gouvernement le 25 juillet 2022, de revenir sur l'application du contrôle technique aux deux-roues qu'il avait initialement décidée en août 2021, est illégale* ». En effet, le Conseil estime que les mesures proposées pour déroger à cette obligation européenne, instaurée par la directive 2014/45/UE, 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* ».

De ce fait, il serait prévu par le Ministère des Transports de mettre en place des contrôles légers pour tous les deux motorisés de plus de 125cm dès le 1^{er} trimestre 2023, avant que des contrôles plus approfondis soient progressivement instaurés.

En tant que première organisation représentant quatre millions d'utilisateurs de deux roues motorisés en France, avec plus de 10 000 membres, la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) ne peut que s'opposer fermement à cette décision, qui constitue selon elle une mesure inutile et punitive, ainsi qu'une remise en cause dangereuse des prérogatives de l'exécutif par le pouvoir judiciaire.

Un contrôle technique inutile vis-à-vis des impératifs de sécurité des deux roues :

L'argument en faveur du contrôle technique pour les deux roues, prétendant qu'un tel dispositif permettrait de réduire la mortalité des usagers, est notamment avancé par les centres de contrôle technique qui possèdent un intérêt économique évident à la mise en place de ce contrôle. Dans les faits, cette affirmation est contredite par la réalité du terrain.

Effectivement, le rapport MAIDS (cofinancé par la Commission Européenne) estime que seul **0,3% des accidents de deux-roues motorisés impliquent une défaillance du véhicule**. A titre de comparaison, l'état de l'infrastructure routière est mis en cause dans dix fois plus d'accidents. Enfin, le rapport démontre que 70% des accidents de moto sont occasionnés avec un tiers. La mise en place du contrôle technique ne permet donc pas de diminuer l'accidentalité des deux roues, les usagers apportant, dans leur grande majorité, un grand soin à l'entretien de leurs véhicules, étant conscient de leur vulnérabilité sur la route. On peut également remarquer qu'au niveau européen, les dix pays ayant les plus mauvais résultats en terme d'accidentalité des deux roues ont tous mis en place un contrôle technique.

Il apparaît donc que les facteurs humains, et dans une moindre mesure les infrastructures inadaptées, sont les principales causes de l'accidentologie moto. De ce fait, la logique voudrait que les principales mesures à prendre pour améliorer la sécurité des 2RM concernent la formation des usagers, la prise en compte des risques spécifiques, les équipements de protection de l'utilisateur (gants, bottes, protection dorsales, ...), et le contrôle des infrastructures routières, plutôt qu'un contrôle technique.

Fédération française des motards en colère – FFMC – 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 Montreuil
01 48 18 03 20 – www.ffmc.asso.fr

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la



Un contrôle technique inefficace pour la réduction des émissions polluantes :

Selon certaines associations écologistes ayant demandé au Conseil d'État de réinstaurer le contrôle technique des deux roues, ce dernier permettrait également de réduire les émissions polluantes du parc national.

Si les inspections périodiques des automobiles permettent effectivement de contrôler un nombre limité de polluants, la pollution émanant du secteur des deux-roues à moteur est en revanche très minoritaire comparé au seul secteur des transports. Les 2RM présentent au contraire de nombreux avantages comparés aux autres modes de transport terrestre, avec notamment des émissions de gaz à effet de serre et une consommation de carburants inférieures de moitié à celle des automobiles.

Par ailleurs, les motos furent l'objet de 2 mises à jour en 4 ans de leurs normes européennes d'émission, amenant ainsi les constructeurs à réaliser des progrès considérables, progrès accompagnés d'un renforcement des conditions de test d'homologation afin de refléter l'usage réel des véhicules. Ces mesures et pratiques industrielles se substituent donc aisément à un contrôle technique, afin de réduire efficacement les émissions des deux roues.

Une décision s'attaquant au principe de la séparation des pouvoirs :

Au-delà de la simple question de la non-pertinence du contrôle technique deux roues aux regards des objectifs poursuivis, la décision du Conseil d'État est une préoccupante ingérence du pouvoir judiciaire dans la mise en œuvre des politiques publiques par l'exécutif.

En effet, le Conseil d'État a rejeté la mise en place des « mesures alternatives » au contrôle technique, pourtant autorisées par l'article 2 de la directive européenne 2014/45/UE, au motif que ces dernières ne correspondraient pas aux objectifs poursuivis par le texte communautaire. Pourtant, ces mêmes mesures ont été notifiées, comme l'exige la législation, à la Commission Européenne lorsqu'elles ont été élaborées par le Gouvernement, mesures vis-à-vis desquelles la Commission n'a émis aucune observation négative. Le jugement du Conseil d'État concernant la pertinence des mesures alternatives françaises, vis-à-vis de la législation, ne repose donc que sur les considérations propres de celui-ci.

Cette situation constitue en conséquence une ingérence préoccupante d'une institution judiciaire dans l'exercice des prérogatives de l'Exécutif, le Conseil d'État statuant sur la pertinence d'une norme non pas au regard d'autres décisions ou législations, mais uniquement sur sa propre interprétation d'un texte réglementaire.

Conclusion :

Considérant l'inefficacité et la non pertinence d'un contrôle technique pour les deux roues, autant d'un point de vue sécuritaire qu'écologique, ainsi que la portée de cette décision du Conseil d'Etat vis-à-vis du principe de séparation des pouvoirs, la FFMC ne peut que s'opposer fermement à la mise en place de ce dispositif.

L'instauration des mesures alternatives élaborées par le Gouvernement, ainsi que l'amélioration des infrastructures routières et de la formation des usagers permettront d'atteindre les objectifs de sécurité et de réduction des émissions visés par la directive européenne 2014/45/UE.

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la

