

LE CONTEXTE

2014

- En 2014, l'UE a imposé aux États membres la mise en place d'un contrôle technique pour les deux roues-motorisés de plus de 125 cm³ le 1^{er} janvier 2022 au plus tard. Une dérogation est toutefois possible si des mesures compensatoires sont mises en œuvre.

2021

- Le 09 août 2021, le gouvernement français publie au Journal officiel un décret 2021-1062 introduisant la mesure européenne, par étapes et à partir de début 2023 seulement. La mesure provoque la grogne des fédérations de motards.
- Le gouvernement annonce le 12 août 2021 qu'il n'appliquera pas son décret, sur demande d'Emmanuel Macron car *"Ce n'était pas le moment d'embêter les Français"*,
- Plusieurs associations (Respire, Ras-le-Scoot et Paris sans voiture) appuyées par la Ligue contre la violence routière, ont saisi le Conseil d'État d'un recours contre le décret de 2021. Les arguments avancés portent sur l'atteinte à l'intérêt public en matière de sécurité routière, pollution de l'air et nuisances sonores.

2022

- Face à la pression du lobby hostile à toute mesure contraignante pour les deux-roues, sur demande du président de la République, le décret est *"suspendu jusqu'à nouvel ordre"* par un nouveau décret publié au journal officiel le 26 juillet 2022
- Le juge des référés du Conseil d'Etat déclare, le 17 mai 2022 déclare qu'un report de l'entrée en vigueur du contrôle technique des deux-roues de plus de 125 cm³ au-delà du 1^{er} octobre 2022 *"pour les véhicules les plus anciens"* n'est *"pas justifié"*.
- Malgré ce rappel à l'ordre du Conseil d'Etat, le gouvernement abroge, le 26 juillet 2022, le premier décret portant sur le contrôle technique des deux-roues, qui prévoyait sa mise en place début 2023. L'exécutif publie alors un nouveau décret pour enterrer définitivement cette mesure.
- Le 1^{er} novembre 2022, le Conseil d'Etat juge que l'abrogation du décret soumettant les deux-roues à un contrôle technique obligatoire est *"illégal"*. Le ministère des Transports prend *"acte"* de la décision, mais précise que ce contrôle n'entrera pas immédiatement en vigueur et sera précédé d'une *"consultation"*. Le Conseil d'État a par ailleurs jugé que la suppression de cette obligation de contrôle technique aurait dû être précédée d'une participation du public, conformément aux dispositions de la loi prises en application de la Charte de l'environnement intégrée à la Constitution, car elle a une incidence directe et significative sur l'environnement.

2023

- Le Conseil d'Etat a donc de nouveau contesté, jeudi 1^{er} juin, la stratégie du gouvernement qui consiste à traîner des pieds. Il donne *"un délai de deux mois"* à l'exécutif pour *"prendre l'arrêté d'application du décret du 9 août 2021"* prévoyant la mise en place du contrôle technique pour les deux-roues motorisés
- Le 15 octobre 2023, Clément Beaune annonce que le CT 2RM sera mis en place à partir du 15 avril 2024 pour les 2RM immatriculées avant janvier 2017 avec un calendrier progressif d'application pour les 2RM plus récents.

LES MOTIVATIONS DU CONSEIL D'ETAT

Dans sa décision du 1^{er} novembre 2022, le Conseil d'État *"retient deux motifs d'illégalité"*, pour annuler le décret du 25 juillet 2022. D'abord, *"la suppression du contrôle technique aurait dû être soumise à consultation du public, compte tenu de son incidence directe et significative sur l'environnement"*.

Par ailleurs, les mesures proposées par le gouvernement pour déroger à l'obligation européenne du contrôle technique "ne sont pas conformes" aux exigences européennes "parce qu'elles sont seulement à l'état de projet ou parce qu'elles ne permettent pas d'améliorer de façon suffisamment efficace et significative la sécurité des motards sur la route",

SITUATION EN FRANCE ET EN EUROPE

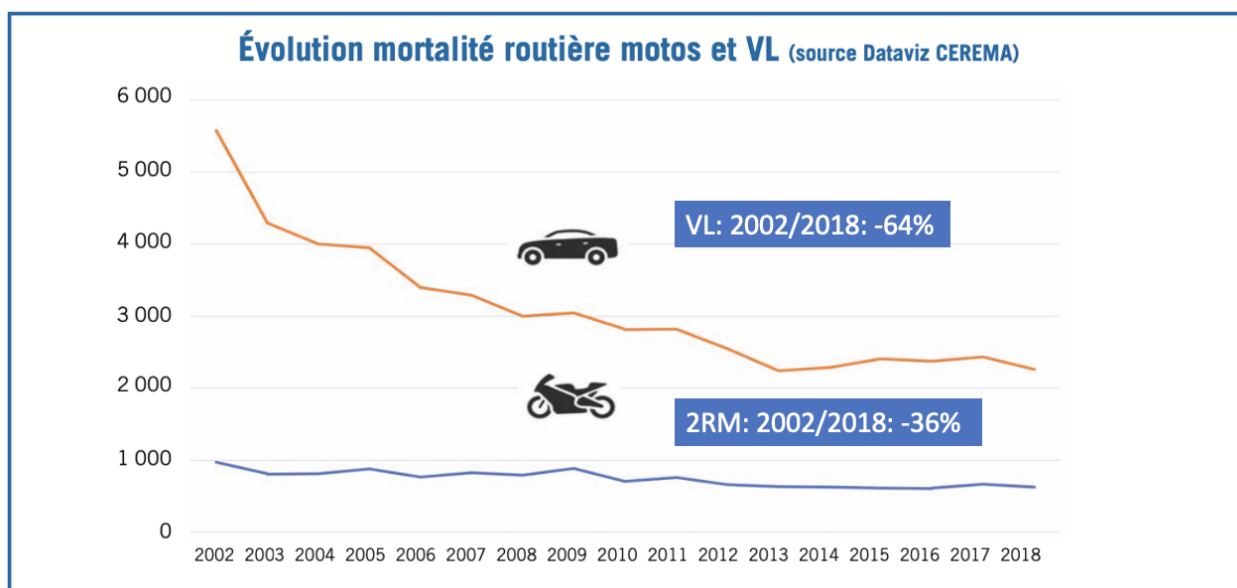
- La plupart des pays membres ont déjà rendu obligatoire ce contrôle technique des deux roues-motorisés (Allemagne, Croatie, Espagne, Italie, Lituanie, Luxembourg, Royaume-Uni, Suède, Suisse...). En revanche, les Pays-Bas, la Finlande et l'Irlande ont opté pour des mesures alternatives (voir tableau en fin de note)
- En 2022, 718 personnes ont été tuées en 2RM (dont 594 motocyclistes -3% vs 2019 et 124 cyclomotoristes -7% vs 2019) et 5346 ont été gravement blessées (c'est davantage que les 4807 blessés graves dans les véhicules légers). 39% des accidents mortels en 2RM sont sans présence de tiers. 37% avec un VL. 73% des conducteurs de 2RM sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Hors agglomération, 25% des motocyclistes sont tués dans une intersection (vs 12% pour les autres usagers). Entre 2020 et 2022, la vitesse excessive était impliquée dans 52% des accidents mortels. Hors motos lourdes (> 125 cm³) l'alcool était présent dans 40% et les stupéfiants dans 24% des accidents mortels. (Source bilan accidentalité France 2022 ONISR/Cerema)
- En France le risque d'être tué en 2RM est 23 fois plus élevé qu'avec un véhicule de tourisme. Ce risque est de 16 fois en Allemagne et 17 en Espagne qui ont introduit le CT 2RM depuis longtemps.
- Le CT 2RM lorsqu'il a été instauré a entraîné un taux de contre visites de 15% en Suisse et entre 20 et 25% en Espagne.

POINT DE VUE DE LA LIGUE

Le bilan de la sécurité routière des deux roues-motorisés reste un point noir au niveau national

- L'accidentalité des deux roues-motorisés est particulièrement importante puisqu'en 2020, près d'un quart des 3 498 tués sur les routes en France, étaient usagers de deux-roues motorisés alors que leur part dans le trafic est estimée à moins de 2%. Cette proportion est de 22% en 2022, avec un « record » à 42% dans les Bouches du Rhône.
- Selon le rapport du comité des experts du CNSR présenté le 03 février 2021, 23,4 % des personnes victimes d'accidents mortel en 2019 en France étaient des usagers de deux roues-motorisés ce qui correspond à un risque 22 fois plus élevé pour ces usagers que pour les usagers de véhicules légers. Cet écart est moindre dans les États qui ont instauré un contrôle technique (16 fois en Allemagne, 17 fois en Espagne).
- L'inaction des pouvoirs publics pour mener des actions concernant les deux roues-motorisés est le principal échec de la politique de sécurité routière des vingt dernières années. Depuis 2002, la mortalité des automobilistes a diminué de manière considérable alors qu'elle a peu diminué pour les motards (cf. graphique).
- La Fédération Française de motocyclisme avoue elle-même que « l'entretien des cyclomoteurs et des scooters laisse à désirer ».
- Le faible taux mis en avant par l'étude MAIDS (Major Accidents In Depth Study) de 2009, rapporte que moins de 1% des accidents mortels des 2RM serait lié à une défaillance technique. Cette conclusion est à moduler du constat qu'il est très difficile et surtout coûteux de procéder aux expertises post accidents permettant de détecter cette défaillance technique, en raison de l'état très souvent dégradé du 2RM accidenté.
- Une étude du Cerema sur les accidents de 2RM de 2015 montre que, comme un accident est toujours multi factoriel, si des éléments déclencheurs sont souvent identifiés, des facteurs aggravants sont, eux, très régulièrement mis en avant. Il ressort des analyses d'accidentalité que si le facteur humain est présent dans

94% des accidents, le facteur véhicule (défaillance technique repérable par contrôle technique) l'est quant à lui dans 35%, soit plus d'un tiers.



Une mortalité qui touche principalement les jeunes : agir sur la sécurité routière des deux-roues motorisés, c'est protéger notre jeunesse.

Les accidents en deux roues-motorisés touchent une population jeune : 53 % des tués en cyclomoteur ont entre 10 ans et 24 ans, et 40 % des victimes en motocyclette ont entre 20 et 34 ans.

⇒ **Le contrôle technique des deux roues-motorisés est une des mesures nécessaires pour diminuer la mortalité des motards.**

Trois raisons majeures justifient cela :

- **La protection des usagers** : Le 2RM est un véhicule sans carrosserie qui rend plus vulnérables ses utilisateurs. **Les défaillances techniques** sont présentes dans environ 35 % des cas comme facteurs aggravants d'accidents mortels (étude Cerema sur plus de 700 accidents mortels de 2RM en 2015). Les taux de contre visite dans des pays qui ont instauré le CT 2RM ont atteint des niveaux de 25% (un 2RM sur quatre !) comme en Espagne par exemple, ce qui montre qu'une objectivation de l'état du parc des 2RM est indispensable. Le débridage des 2RM est un comportement délinquant qui permet d'atteindre des vitesses anormalement élevées. Il est responsable de trop d'accidents mortels.
- **La protection de l'environnement** (pollution et bruit) : trop de 2RM sont nuisibles à l'environnement via la pollution par des fumées toxiques ou par du bruit anormalement élevé qui peuvent traumatiser les bébés dans les poussettes ou les personnes âgées. Trop de 2RM type scooters en particulier sont débridés entraînant pollution et bruit. L'argument consistant à dire que l'on peut camoufler le débridage en remettant le catalyseur d'origine juste le temps du contrôle ne tient pas. C'est le changement de catalyseur qui provoque le bruit. Le contrôle est dissuasif pour la grande majorité des conducteurs qui ne sont pas tous des tricheurs notoires ne serait-ce que parce qu'ils n'en ont pas la capacité. Un catalyseur d'origine a de plus un numéro de série qui peut être contrôlé. C'est en grande partie le débridage en plus du non-respect du code de la route qui induit les **nuisances sonores et atmosphériques**
- **La protection du consommateur** : le contrôle technique évitera la **revente** de deux roues accidentés et mal réparés. En effet, souvent les accidents ne sont pas déclarés aux compagnies d'assurance et les réparations ne sont pas exécutées par des professionnels qualifiés. Le contrôle technique rendra plus difficile les débridages souvent réalisés sur les véhicules les moins puissants (scooters et cyclomoteurs) et utilisés par les plus jeunes. A noter que le marché des 2RM est pour au moins 50% un marché de l'occasion dans lequel, il y a obligation de protéger le consommateur.

Un autre apport important du CT 2RM sera l'objectivation de l'état du parc des 2RM. Le chiffrage du taux de contre visites sera un moyen permettant d'évaluer la proportion de 2RM défectueux dont certaines sont des « poubelles » roulantes.

⇒ **La France ne peut pas se distinguer, sauf à perdre en crédibilité, de la majorité des pays européens qui appliquent le contrôle technique des deux roues-motorisés.**

Ne pas appliquer cette réglementation souhaitée par l'Europe serait un non-sens en matière de sécurité, d'environnement et d'amélioration de la santé publique (bruit, pollution). Renoncer serait porter une grave atteinte à la crédibilité de l'État français dans sa capacité à protéger les Français et en particulier la jeunesse.

Références :

- 1- Accidentologie des usagers de 2RM, retour sur le projet VOIESUR, CNSR Commission 2R/2RM, Nicolas.Dubos@cerema.fr 2015
- 2- <https://raslescoot.fr/2022/09/21/pour-le-contrôle-technique-2rm-ou-en-somme-nous/>
- 3- Rapport Lebrun, ministère des Transports de 2007 mais reculs des gouvernements
- 4- **Mail de JS (confidentiel Ligue)**
- 5- Rapport sur les recommandations pour diminuer l'accidentalité des 2RM par le Cté des experts du CNSR de 2021 (Éric Violette)
- 6- Les gisements de sécurité 2RM de 2006 [rapport Guyot et al., 2008]
- 7- Etude projet VOIESUR [Dubos & Varin, 2015]
- 8- Etude FLAM2RM [Cerema, 2020]
- 9- Etude [FIT, 2017]
- 10- Travaux de l'Ifsttar [Coquelet, 2018]
- 11- Le projet AVIMOTO33 ([Cavallo et al, 2013] [Ranchet et al, 2016]) mené par l'Ifsttar

ANNEXE

Document préparé pour le RDV avec Clément Beaune, ministre des Transports le jeudi 8 décembre 2022

Dans un contexte, connu de tous, dont nous rappelons ici les éléments majeurs :

- L'accidentalité des 2RM représente environ 25% des tués sur les routes de France (572 motocyclistes (19,4%), 96 cyclomotoristes (3,3%) et 24 usagers d'EDMP (0,8%) en 2021). Leur mortalité a peu diminué depuis 2002 en comparaison de celle des véhicules de tourisme.
- Les usagers des 2RM, eu égard à la taille du parc des 2RM et à leur utilisation, ont ainsi une probabilité d'être tué 23 fois plus élevée que ceux des usagers des véhicules de tourisme
- Les accidents de 2RM touchent majoritairement une population plutôt jeune : 53% des tués en cyclomoteur ont entre 10 et 24 ans, et 40% des tués en motocyclette entre 20 et 34 ans
- Nombre de tués par milliard de Kms parcourus = environ 100 pour les motos lourdes, et 50 (la moitié) pour les motos légères mais 80 pour les cyclomoteurs (chiffres de 2012) (1)
- Parc de 2,9 millions de 2RM (étude Kantar-TNS, 2018) dont 80% de motocyclettes parmi lesquelles 55% sont des motos lourdes.
- Les statistiques de l'ONISR du bilan 2019 [ONISR, 2020] montrent que les accidents hors agglomération sont ceux qui présentent la plus forte gravité (2/3 des tués) et que 39 % des motocyclistes se sont tués seuls.

- Bien que les femmes représentent 27 % des conducteurs de 2RM, elles ne représentent que 4 % des tués (près de 25 % pour les automobilistes) (10)
- Les manœuvres d'urgence telles que freinage et évitement ne permettent pas de réduire la gravité des accidents. (7)
- L'étude FLAM2RM [Cerema, 2020] (8) révèle que parmi les facteurs d'accidents mortels, la vitesse excessive ou inadaptée est présente dans 50% des cas pour les 2RM.
- La revente de 2RM accidentées ou mal réparées dont les accidents ne sont pas déclarés
- Directive européenne de 2014 imposait CT 2RM >125 cm³, soit d'instaurer des mesures alternatives d'amélioration de la sécurité routière pour les motards < 1er janvier 2022.
- En Août 2021, le gouvernement prend un décret pour un CT 2RM > 50cm³ en repoussant au 1.01.2023, puis annule le décret le 25 juillet 2022. Recours intentés dès le 1.08.2022.
- Le Conseil d'Etat impose à la France de réaliser un contrôle technique des 2RM des 2023
- L'Europe et aussi la France ont signé en 2019 un engagement à réduire de moitié les tués et blessés graves sur la décennie 2020-2030 et tendre vers le zéro tués et blessé grave en 2050
- L'augmentation des tués depuis février 2021 exige des actions efficaces pour l'inverser
- Le contrôle technique des 2RM permettra d'avoir une mesure objective de l'état du parc et de dissuader le non-respect des mesures de conformité aussi pour le bruit et la pollution
- L'âge moyen des motos lourdes est 11,5 ans, des motos légères de 14,7 ans, des cyclomoteurs 13,6 ans. Age moyen des véhicules de tourisme ? même si le kilométrage moyen annuel est de 4200kms pour une moto vs 12000 pour une voiture.
- Port d'équipements rétro réfléchissants par les 2RM < 3% (1)
- En dehors du freinage ABS aujourd'hui obligatoire, les 2RM ne bénéficient que très peu du développement des systèmes d'assistance à la conduite (ARAS) (5)
- Il devient **nécessaire d'harmoniser les règles au niveau européen** pour pouvoir circuler librement. La France ne peut rester l'irréductible village gaulois. Le Ministre Clément Beaune devrait être réceptif à cette vision.
- **Le sur-risque d'accident mortel en 2RM vs véhicules tourisme** est de 23 en France vs 16 et 17 en Allemagne et Espagne respectivement qui ont un CT 2RM depuis longtemps.

Le contrôle technique technique des 2RM n'est pas une alternative, mais doit s'inscrire dans la feuille de route de l'engagement de la France vers le zéro tué et blessé grave en 2050. 3 familles d'arguments **(protection de l'utilisateur, protection de l'environnement et protection du consommateur)**. Cette catégorisation est inspirée du rapport Lebrun de 2007. Ce contrôle technique doit avoir les caractéristiques suivantes :

- Être phasé avec une mise en place rapide d'une 1^{ère} phase de contrôle simple (pas de banc à rouleaux dans un premier temps) d'éléments essentiels en nombre limité pour permettre aux centres agréés d'être opérationnels rapidement (présence de catalyseur et de sa sonde lambda, écartement des clignotants du projecteur principal

ou feu rouge arrière , l'usure des pneus en ciblant les pneus lisses, le format réglementation des plaques d'immatriculation avec une tolérance si elles sont suffisamment visibles, l'étanchéité des conduits d'essence ou des robinets pour les anciens modèles par ex.)

- Inclure les cylindrées inférieures à 125cm³ afin de protéger nos jeunes qui paye de leurs vies
- Dissuader les débridages qui entraînent vitesses excessives et bruits intolérables
- Améliorer la détectabilité des 2RM : les résultats des études suggèrent d'une part de définir une signature visuelle pour les 2RM et d'autre part d'améliorer la perception de leurs mouvements (11)
- Prévoir une évaluation de cette première phase au bout de deux ans par exemple, ce qui permettrait d'avoir une bonne photo du parc des 2RM avec le taux de non-conformités
- En parallèle ou en association avec le contrôle technique, réfléchir à mettre en œuvre rapidement des mesures qui augmentent la visibilité des conducteurs de 2RM (Deux points lumineux supplémentaires pour éviter le fameux « je ne l'ai pas vu arriver » et/ou un casque avec peinture fluo et/ou un gilet haute visibilité (le « ou » laissant un choix au conducteur)
- R1.1 du rapport Cté des experts du CNSR de 2021 : la mesure la plus efficace vs l'incidence du paramètre vitesse = Rendre le contrôle des vitesses effectif pour les 2RM (taille des plaques et tailles des caractères) (5)
- R4.2 : Déployer le freinage couplé intégral sur toutes les gammes de 2RM (5)
- Tenir compte des leçons apprises du contrôle technique des véhicules de tourisme : taux de contre visite nécessaire, statut d'épaves interdites à l'époque de rouler en Allemagne, Espagne, Belgique, 500 centres au départ et seules les plus de 10 ans concernées en étape 1. En 2020 1305 accidents corporels (2,9% des accidents) impliquaient une défaillance technique visible (entraînant 121 tués =4,8% et 1732 blessés = 3,1%) ...En 2021 21 millions de CT avec 20% des véhicule recalés (pour 1- Fonction essieux (pneu, suspension...), 2- Feux, 3- Nuisances. Il y a 13 fonctions 149 points de contrôles et 652 défaillances potentielles... Doit pouvoir être simplifié et priorisé.

Réactions aux « arguments » avancés par les associations de motards : tiré du site de Ras le Scoot et complété par des informations Ligue

- Les motards entretiennent bien leurs motos ? : La plupart des pays (17 en Europe) qui ont instauré le CT 2RM depuis longtemps ont un taux de détection de défauts majeurs nécessitant contre visite de 15% pour la Suisse et 20-25% pur l'Espagne (Suisse depuis 90 ans Allemagne depuis 2000 : >20 ans, Italie depuis 2014, Espagne et Luxembourg depuis plusieurs années de même que Autriche, Bulgarie, Croatie, Estonie, Grèce, Lettonie, Pologne, Royaume Uni, Hongrie. Les Pays-Bas, la Finlande et l'Irlande ont opté pour des mesures alternatives.
- La Fédération Française de Motocyclisme avoue que « l'entretien des cyclomoteurs/scooters laisse souvent à désirer »
- Suffirait-il de retirer la chicane de pot le temps du contrôle ? : tout le monde n'est pas bricoleur et on pourrait réfléchir à des parades (expérience d'autres pays ?). La Fédération Française de Motocyclisme concède que « le contrôle technique de ces machines constituerait un frein à la manipulation (débridage) ».

- Une part infime des accidents de 2RM est-elle due à des problèmes techniques ?
« Réparez nos routes nous nous occupons de nos motos » : Le rapport MAIDS de 2005 (dans pays ayant déjà un contrôle technique !!!) dit que dans 5% des accidents (mortels ?), un problème technique est en jeu mais que c'est LE facteur principal dans 0,3% des cas. Ne retenir que ce chiffre c'est de l'enfumage. Ce même argument est utilisé par la Mutuelle des motards et parle de « punch line » en utilisant ses propres statistiques et des périodes variables (biais de sélection). Pour des raisons (reconnues par la Mutuelle des Motards) de coût d'expertise, « il est difficile de démontrer par une expertise simple la causalité entre l'état antérieur du véhicule et l'accident ». Les chiffres avancés ne sont donc pas représentatifs de la réalité mais de la capacité à réaliser des expertises.
- La bonne foi de la Mutuelle des Motards peut être discutée lorsque leur punch line annonce, sans citer de source, qu' « en 10 ans entre 2010 et 2020, la mortalité des 2RM a baissé de 32% pour les motos et de 60% pour les cyclos » car tout le monde sait que les chiffres 2020 ne sont pas significatifs DU TOUT.
- Le CT 2RM serait-il trop cher à supporter par les motards ? Est-ce une blague quand on voit le tableau des coûts du CT 2RM dans les autres pays européens ? = un plein tous les 4 et deux ans et un % infime (pour le coup !) du prix d'achat d'une moto). Le rapport Lebrun propose un coût maximal de 30 €.
- Vaut-il mieux verbaliser que mettre en place le contrôle technique ? Il faut faire les deux pour être efficace. Les motards savent que la verbalisation ne sera pas effective tout de suite et même après.
- Est-ce que le CT 2RM est une mesure financière voulue par les lobbies ? il existe beaucoup d'organismes favorables à sa mise en place.
- Est-ce que des contrôles volontaires et gratuits réalisés par la police sont préférables ? absurde
- Les motards auront-ils des difficultés à coller l'autocollant contrôle technique sur leur moto ?

	CT existe	Date	CT n'existe pas	Périodicité	MOTOS (plus de 50 cm3)	CYCLOS (moins de 50 cm3)	Coût de la visite
Allemagne	X	1950		3--2--2	X		entre 34 et 38 €
Autriche	X	1927		1--1--1	X	X	36 €
Belgique			X (travaux en cours)				
Croatie	X	1971 ¹		0--2--1--1	X	X	11,50 €
Danemark²	X		X	lors de la vente d'un véhicule > 5 ans	X lors de la vente d'une moto		non fixé
Espagne	X	1986		4--2--2 3--2--2 ³	-3	X (2006)	25 € ⁴
Estonie	X	1993		3--2--1	X		20 €
Finlande			X				
Grèce			X				
Hongrie	X	68		0--4--2--2	X	à l'étude	11 €
Irlande			X				
Italie	X	1959		4--2--2	X	X (2001)	40 €
Lettonie	X	1995		1--1--1	X		12 €
Luxembourg	X	1950		3,5--1--1	X		25 €
Norvège	X	1975		4--1--1	X	X	32 €
Pays-Bas			X				
Pologne	X			3--2--1	X	X	
Portugal			X (travaux en cours)				
Roumanie	X	1970		2--2--2	X	X (2006)	10 €
Slovaquie⁵	X	1998		4--2--2 ⁶	X	en préparatio n ⁷	non fixé
Slovénie	X	2002		4--2--2--1	X	X	16,69 €
Suède	X	1965		4--2--2	X		28 €
Tchéquie	X			3--1--1	X	X 6--4--4	16 €
Suisse	X	1932		4--3--2	X	X	32 €

Extrait du rapport Lebrun (2007)