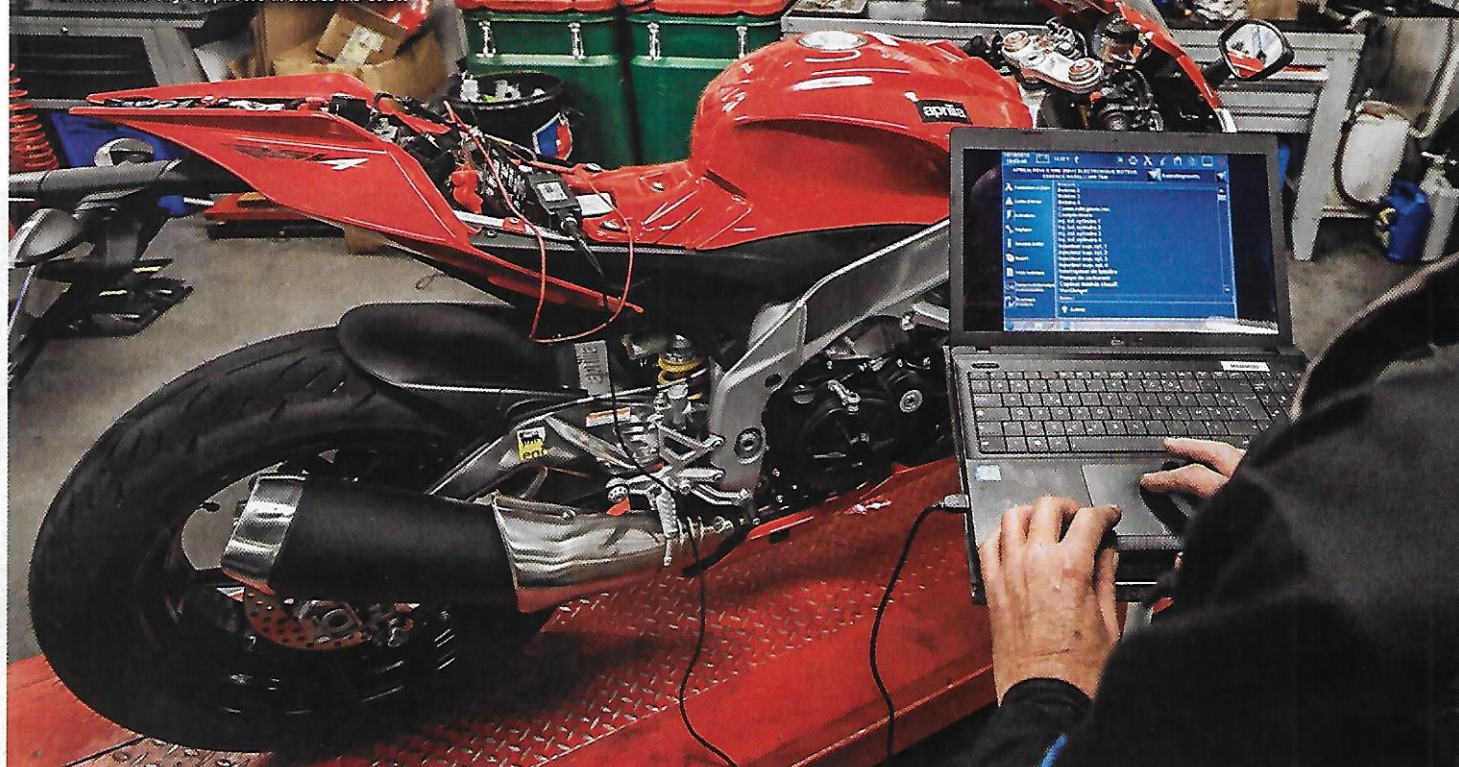


Contrôle technique moto : suite, mais pas encore fin

Bien que le président Macron a décidé de suspendre le décret instaurant sa mise en place, la folle histoire du contrôle technique se poursuit. Cette suite est moins sympa, avec un retour annoncé par une récente décision du Conseil d'État. Sauf que personne ne connaît la fin de l'histoire.

Par Matthieu Cayrol, photos archives MJ et DR



Mais pourquoi le sujet du contrôle technique moto revient-il sur la table ? Trois associations écologistes parisiennes ont saisi le Conseil d'État dans le but de faire annuler la précédente décision du gouvernement de repousser sa mise en place à 2023, à la place de janvier 2022, comme le prévoyait initialement l'Europe. Au final, le 17 mai dernier, le Conseil d'État a tranché, avec une mise en place prévue au 1^{er} octobre 2022 maximum. Une date « impossible à tenir » pour un directeur de centre de contrôle auto Sécuritétest que l'on a interrogé

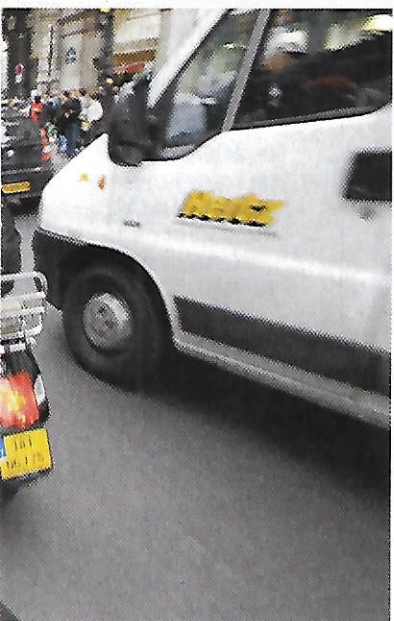
sur le sujet. « On n'est pas formé, on n'a pas le matériel et on a énormément de travail à cause de l'arrêt des contrôles automobiles qu'il y a eu en France il y a deux ans, suite au confinement. » En plus du problème de la formation, s'ajoute celui du matériel : « Si c'est un contrôle technique, comme son nom

La Mutuelle des Motards a étudié plus de 18 000 sinistres sur la période 2016-2020, et moins de 0,4 % des motos ont été signalées comme dangereuses dans le rapport d'expertise, souvent pour cause de pneus arrivés au témoin d'usure. Pour les centres de contrôle automobile, l'investissement matériel par rapport au nombre de motos passées risque d'être conséquent.





On a pu se procurer l'information officielle envoyée par Sécuritést à toutes ses agences. Elle indique qu'il est « inutile de s'alarmer dans l'immédiat. Aucune réaction ni action n'est requise de la part des Réseaux ou de vos centres de contrôle technique. Il faut être patient et attendre la nomination du nouveau gouvernement afin d'avoir les nouvelles directives du ministère de la Transition Écologique. »



l'indique, il nous faudra du matériel pour adapter les outils de mesure auto à la moto. Concernant les mesures de freinage ou de l'amortissement, on pourrait imaginer une sorte de système qui nous permettrait de fixer la moto sur le banc voiture et utiliser un seul rouleau. Il faudrait aussi modifier tous les logiciels. On peut imaginer aussi qu'on devrait réaliser un contrôle du bruit. Mais pour le moment, on n'a aucune information sur les contrôles que l'on serait amené à faire. L'autre problème est que je n'ai pas le permis moto, et je n'ai surtout pas envie de déplacer une moto de 300 kg. Du coup, on peut imaginer que, comme lors des contrôles de poids lourds, ce soit le propriétaire qui fasse l'action de freiner, de passer sur le banc de suspension ou de maintenir un certain régime pour le contrôle de la pollution ou du bruit. Concernant la formation du personnel, actuellement, nous devons faire 20 heures obligatoires par an, et je ne vois pas comment on peut se former totalement sur un nouveau véhicule en si peu de temps.

Il nous faudra a minima un délai d'un an avant d'être opérationnel. » Voilà pour l'aspect pratique. Qui n'a finalement pas grand-chose de pratique.

Loi et Europe

Sur le plan juridique, Remy Josseaume, avocat spécialisé dans le droit routier (photo), nous rappelle que, pour cette affaire, « on est dans le cadre

d'une obligation communautaire, avec en dernière date l'assemblée du Parlement européen qui a imposé aux États membres l'obligation d'instaurer un contrôle technique, sauf si les États s'engagent à prendre des mesures pour réduire l'accidentalité des deux roues. En France, force est de constater qu'aucune mesure n'a été particulièrement prise à ce jour. Cependant, il se peut que cette annonce du Conseil d'État déclenche plus rapidement des mesures alternatives comme discuté précédemment avec la FFMC, ce qui permettrait d'échapper au contrôle technique vis-à-vis de l'Europe, mais je ne pense pas que la France ait une volonté de vouloir empêcher le CT. » Concernant les différents aspects des contrôles, Remy pense « qu'il ne faut pas entrer dans une logique de mimétisme du contrôle automobile. Il ne faut pas qu'il y ait un CT lors d'un rachat par un professionnel, qui est largement compétent dans ce domaine. Un CT récurrent avec une durée de 2 ans n'a pas non plus de sens, vu le peu de kilomètres effectués annuellement par la majorité des motards [3 500 km en moyenne]. Il faudrait peut-être faire un CT au kilométrage, ou alors un CT imposé lorsqu'on vend à un particulier, ce qui permettrait de purger les problématiques de vices cachés. » À MJ, on ne pense pas que le CT puisse entrer en vigueur dès le 1^{er} octobre, mais cette décision du Conseil d'État risque

d'accélérer les choses, dans un sens comme dans l'autre. Soit le gouvernement va décider de rendre rapidement le CT obligatoire, soit il va devoir mettre en place les mesures alternatives que l'ancien ministre de la Transition écologique avait évoquées en novembre dernier, comme la prime à la conversion, qui était plutôt une bonne idée pour inciter les motards à renouveler leur moto. Il faut quand même rappeler qu'initialement, le contrôle technique a pour but de réduire la mortalité routière, ce qui est louable. Sauf qu'une étude de la Mutuelle des Motards montre que moins de 0,4 % des accidents sont liés à un problème technique. Ensuite, plusieurs associations écologistes (la plupart parisiennes) sont montées au créneau pour appuyer l'obligation du CT dans le but de faire baisser, en premier lieu, la pollution sonore ! Or, ce type de contrôles est de la responsabilité de la police, pas d'un centre technique, puisque ne pas respecter les décibels fixés est une infraction. La suite au prochain épisode... ▲

« On risque de ne pas passer au travers du CT, à moins que le gouvernement ne mette en place une politique très proactive, avec des mesures particulières pour les deux-roues. »

Rémy Josseaume, avocat spécialisé dans le droit routier.

