

Contrôle Technique des véhicules motorisés à deux et trois roues et des quadricycles à moteur : quel bilan après 1 an ?

Retrouvez l'intégralité de la vidéo sur www.observatoire-map.org, rubrique « Vidéos »

Lien de l'article : <https://www.observatoire-map.org/videos?id=679>

Résumé de l'échange entre Laurent Hecquet Directeur du MAP et Laurent Palmier, Président de Sécuritest :

Dans cet épisode de la rubrique MAP Décodage, Laurent Palmier, président de Sécuritest, présente en profondeur le contrôle technique des véhicules motorisés à deux et trois roues ainsi que des quadricycles à moteur. Ce contrôle technique est désormais obligatoire en France et soulève des questions quant à sa mise en œuvre, son impact et ses perspectives d'évolution. Voici les points clés abordés lors de cet échange :

1. Présentation de Sécuritest et du Groupe SGS :

- **Sécuritest** est un réseau de contrôle technique créé au début des années 90 et basé historiquement au Mans.
- Le réseau comprend plus de **1000 centres de contrôle** répartis à l'échelle nationale.
- En 2004, Sécuritest a été racheté par le groupe international **SGS**, leader mondial du contrôle, de l'analyse et de la certification.
- En 2005, SGS acquiert également **Autosécurité**, consolidant ainsi sa position de leader en France avec **30% des parts de marché**.
- L'objectif du groupe est de maintenir un centre de contrôle technique tous les **17 kilomètres**.

2. Origine et historique du contrôle technique des deux et trois roues :

- Le contrôle technique des véhicules de catégorie **L** (incluant les cyclomoteurs, motos, quads et véhicules sans permis) est en discussion depuis les années 90.
- En **2021**, des textes réglementaires ont été publiés pour officialiser ce contrôle et donner suite à la directive européenne **2014-45**, imposant des mesures de sécurité routière pour la catégorie L.
- Après des recours d'associations environnementales, le gouvernement français a été contraint de mettre en place ce contrôle en **octobre 2023**, pour une application au **15 avril 2024**.

3. Cadre réglementaire et agréments :

- Initialement, les centres disposant d'un agrément VL (véhicules légers) ont pu obtenir une **extension d'agrément** pour les catégories L.
- Depuis le **15 avril 2025**, un agrément spécifique est nécessaire pour chaque centre souhaitant réaliser ces contrôles.
- Les **contrôleurs techniques** ont suivi une formation spécifique de **33 heures**, impliquant près de **1600 contrôleurs formés**.
- À ce jour, **1300 centres** sont agréés pour le contrôle des véhicules de catégorie L, couvrant **95 départements** en France.

4. Détails du contrôle technique des catégories L :

- Les catégories **L1 à L7** incluent :
 - L1 : Cyclomoteurs (moins de 50 cm³ et 45 km/h max)
 - L2 : Tricycles légers (45 km/h max)
 - L3 : Motos classiques
 - L4 : Side-cars
 - L5 : Tricycles lourds (moins de 1000 kg)
 - L6 : Véhicules sans permis légers
 - L7 : Quads lourds

5. Fréquence des contrôles et statistiques :

- En **2024**, 930 402 contrôles ont été réalisés sur l'ensemble des catégories L.
- **730 000 contrôles** ont été effectués sur des motos (L3), représentant la majorité des véhicules inspectés.
- Les catégories **L1 et L2** ont respectivement enregistré **90 000 et 30 000 contrôles**.
- Taux de refus :
 - L1 : **18,5%**
 - L3 : **9,01%**

6. Problème de communication et faible taux de contrôle des L1 :

- Laurent Palmier souligne le **manque de communication** de l'État français concernant le contrôle technique des cyclomoteurs (L1).
- En 2024, seulement **90 000 contrôles** ont été réalisés sur les L1, bien que cette catégorie représente **30% du parc national**.
- Les propriétaires de ces véhicules n'ont pas été suffisamment informés des obligations de contrôle, ce qui a contribué à la faible adhésion au dispositif.

7. Déroulement de la visite du contrôle :

MAP Décodage - **Contrôle Technique des véhicules motorisés à deux et trois roues et des quadricycles à moteur : quel bilan après 1 an ?**

- La prise de rendez-vous est similaire à celle des automobiles : en ligne ou directement au centre.
- Les **centres de contrôle** sont les mêmes pour les VL et les L, bien que certains centres spécialisés pour les motos existent.
- Le **propriétaire du véhicule est autorisé à rester dans la zone de contrôle**, une exception par rapport aux automobiles, permettant une meilleure transparence.
- La durée du contrôle est d'environ **20 à 30 minutes**, couvrant **80 points de contrôle**.
- Les centres peuvent choisir d'utiliser des **tables de levage** pour faciliter le contrôle, bien que celles-ci ne soient pas obligatoires.

8. Matériel utilisé pour le contrôle :

- Le contrôle peut simplement être effectué sur les béquilles obligatoires pour stabiliser les véhicules.
- Mais des tables de levage, bien que non obligatoires, sont utilisées par **60% des centres**, améliorant la visibilité pour le propriétaire et le contrôleur.
- Les sonomètres seront introduits en **juillet 2025** pour le contrôle du bruit, tandis que les céléromètres, pour la mesure de la vitesse maximum de la catégorie L1, sont attendus pour **mars 2026**.

9. Défaillances constatées lors des contrôles :

- Parmi les **185 889 défaillances majeures constatées**, les principales concernent :
 - **Liaison au sol** : 46 000 cas (pneumatiques usés ou mal gonflés)
 - **Système d'éclairage** : 33 000 cas
 - **Pollution et nuisances sonores** : 25 000 cas
 - **Freinage et identification des véhicules** : 20 000 cas

10. Autoréparation et risques associés :

- De nombreux propriétaires tentent de réaliser eux-mêmes les réparations à l'aide de **tutoriels en ligne**, ce qui peut générer des **problèmes de sécurité**.
- Exemples :
 - **Plaquettes de frein mal montées**
 - **Disques de frein usés ou non conformes**
 - **Étriers non serrés correctement**

11. Conseils pour bien préparer le contrôle technique :

- **Entretenir régulièrement son véhicule** : ne pas attendre le contrôle pour vérifier l'état des freins, pneus, éclairage, etc.
- **Passer le contrôle avant de réaliser des réparations**, surtout pour les véhicules anciens ou peu entretenus.

- **S'assurer de la conformité des éléments** (échappement, pneumatiques, freinage) avant la visite.

12. Conclusion et perspectives :

Laurent Palmier conclut l'entretien en élargissant la réflexion sur le contrôle technique, non seulement pour les catégories L, mais également pour l'ensemble des véhicules motorisés en France. Voici les points majeurs évoqués concernant les évolutions futures du contrôle technique :

- **Rapprochement des contrôles pour les véhicules anciens :**
 - Une proposition de directive européenne **2024-45** est en cours de discussion, suggérant de rendre le contrôle technique annuel pour les véhicules de plus de 10 ans.
 - Si adoptée, cette mesure concernerait près de **60% du parc automobile français**, ce qui représente une part considérable des véhicules circulants.
- **Évolution du contrôle des émissions polluantes :**
 - La future directive pourrait également inclure des contrôles plus stricts sur les **émissions polluantes**, notamment les niveaux d'oxydes d'azote (NOx).
 - Des équipements spécifiques pourraient être requis pour mesurer ces émissions, augmentant potentiellement le coût des contrôles.
- **Intégration des aides à la conduite dans le contrôle technique :**
 - Les véhicules modernes sont équipés de nombreux systèmes électroniques (ADAS) : freinage assisté, contrôle de trajectoire, capteurs divers.
 - Laurent Palmier anticipe que ces systèmes devront faire l'objet d'un **contrôle approfondi** afin d'assurer leur bon fonctionnement, particulièrement lors des ventes de véhicules d'occasion.
- **Gestion des rappels constructeurs :**
 - Actuellement, certains rappels constructeurs (comme ceux concernant les airbags Takata) sont mentionnés dans les procès-verbaux de contrôle technique.
 - Cette pratique pourrait être étendue à **tous les rappels de sécurité**, créant ainsi une base de données centralisée des défauts connus pour chaque modèle de véhicule.
- **Dématérialisation des procès-verbaux :**
 - Laurent Palmier souligne que la digitalisation des documents est déjà amorcée dans plusieurs pays européens.
 - Le contrôle technique pourrait ainsi s'aligner avec le fichier des véhicules assurés, permettant un suivi numérique des contrôles techniques et réduisant les risques de falsification.
- **Impact de l'essor des véhicules électriques :**

- Les véhicules électriques et hybrides nécessitent des **procédures de contrôle spécifiques**, notamment pour le levage, le contrôle des batteries et le diagnostic des systèmes électroniques.
- Les centres de contrôle devront investir dans des équipements adaptés et former leurs techniciens pour **assurer la sécurité des opérations**.
- **Mesure des nuisances sonores :**
 - Le **sonomètre**, dont la mise en œuvre est prévue pour juillet 2025, constituera un premier pas vers le contrôle des nuisances sonores.
 - L'objectif est de limiter les excès de bruit, en particulier dans les zones urbaines où les plaintes se multiplient.
- **Vérification des vitesses maximales :**
 - Le **scéléromètre**, prévu pour mars 2026, permettra de mesurer la vitesse maximale des cyclomoteurs (L1).
 - Toutefois, Laurent Palmier exprime des réserves quant à la rentabilité de cet investissement, vu le faible nombre de contrôles prévus pour cette catégorie.
- **Renforcement du contrôle des véhicules utilitaires :**
 - Les véhicules utilitaires légers, souvent surchargés et très sollicités, pourraient être soumis à un **contrôle annuel renforcé** pour réduire les risques d'accidents de travail.

En résumé, le contrôle technique est en pleine mutation pour répondre aux enjeux de sécurité, de pollution et de conformité des véhicules. Laurent Palmier anticipe une **transformation progressive des centres de contrôle**, avec une montée en puissance des équipements numériques, des formations plus poussées pour les contrôleurs et un suivi renforcé des systèmes électroniques embarqués. La directive 2024-45 pourrait jouer un rôle clé dans ces évolutions.