



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

contrôle technique des véhicules

Question écrite n° 9258

Texte de la question

M. Jean-Claude Bouchet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, concernant la proposition de la Commission européenne d'instaurer un contrôle technique pour les deux-roues motorisés qui a suscité de vives réactions parmi les fédérations de motards et de deux-roues. Le texte transmis par la Commission européenne en juillet 2012 fixe l'objectif d'une réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici à 2020, et propose pour y parvenir d'étendre le contrôle technique obligatoire aux véhicules à deux et trois roues - cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, « trikes » et scooters à trois roues - et aux remorques légères. En effet, selon la Commission, il existe une nette corrélation entre le nombre des défaillances techniques des véhicules et le niveau de sécurité routière. Au terme d'une évaluation statistique, la Commission estime que 2 000 décès sur les 35 000 enregistrés sur les routes européennes en 2009 ont pour origine un défaut technique. La moitié d'entre eux auraient pu, selon elle, être évitée si un contrôle technique adéquat avait été mis en place. Pourtant, les résultats du rapport Maids, publié sous l'égide de l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM) avec le soutien de la Commission européenne, démontrent de toutes autres priorités quant à l'accidentologie des deux-roues. Ainsi, 921 accidents dans cinq régions tests de France, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas et d'Espagne, ont été analysés : les accidents ont été reconstitués, des témoins interrogés, des véhicules examinés et des données médicales analysées. Il en ressort que la cause de 50 % des accidents de moto est imputable à une erreur humaine, que la vitesse, tant avant l'accident qu'au moment de l'impact, est généralement (dans 70 % des cas) inférieure à 50 km/h, que lors d'accidents les collisions avec des voitures sont les plus fréquentes (60 %). Une deuxième cause importante des accidents de motos est l'infrastructure routière, soit lors d'accidents impliquant uniquement le motard, soit lors d'une tentative pour éviter la collision avec un autre véhicule. En résumé, la défaillance technique qui serait susceptible d'être épargnée grâce au projet de contrôle technique proposé, n'est pas un critère statistiquement présenté lors de cette étude. Et la pertinence de l'introduction d'un contrôle technique obligatoire ne semble pas évidente. Particulièrement conscient que les motards figurent parmi les usagers de la route les plus vulnérables, il s'interroge néanmoins sur la réponse proposée par la Commission européenne à travers ce nouveau contrôle technique et souhaiterait connaître ses intentions sur ce dossier. Ses réserves sont d'autant plus fortes, qu'il rejoint un élément qui précise dans une proposition de résolution présentée au sénat, le 4 octobre 2012 que « de façon générale, aucun lien ne peut être établi entre une réduction du nombre d'accidents et l'introduction du contrôle technique sur les motocycles [...] et que la Commission se fonde sur trois rapports de Dekra, un des leaders européens du contrôle technique, pour justifier son intervention [...] et que le marché du contrôle des deux-roues est estimé à environ 1,5 milliard d'euros ».

Texte de la réponse

Le projet de règlement relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, adopté par la Commission européenne le 13 juillet 2012, a fait l'objet d'une orientation générale en Conseil des Ministres du 20 décembre 2012, et est actuellement examiné par le Parlement européen. La première version

du texte prévoyait effectivement l'extension des contrôles aux deux et trois roues motorisés ainsi qu' une fréquence annuelle de contrôle pour les véhicules légers de plus de 6 ans, tout en excluant de son champ les véhicules de plus de 30 ans présentant un intérêt historique. Les échanges sont en cours et devraient aboutir d'ici quelques mois. De nombreuses évolutions ont été proposées, notamment pour une meilleure prise en compte du principe de subsidiarité dans ce domaine. Il n'est actuellement pas possible de connaître le contenu du texte qui sera définitivement adopté. S'agissant des cyclomoteurs, l'article R. 317-23-1 du code de la route permet de sanctionner l'usage d'un cyclomoteur débridé par une contravention de la 4e classe. L'immobilisation, la mise en fourrière et la confiscation du véhicule peuvent également être prescrites.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Bouchet](#)

Circonscription : Vaucluse (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9258

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [6 novembre 2012](#), page 6256

Réponse publiée au JO le : [28 mai 2013](#), page 5576