



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## contrôle technique des véhicules

Question écrite n° 20068

### Texte de la question

M. Alain Rousset attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la proposition de loi visant à instaurer un contrôle technique pour les cyclomoteurs, motocyclettes et dérivés. Cette proposition rencontre une vive réprobation des principaux destinataires qui contestent l'efficacité d'une telle mesure. En effet, alors que le rapport MAIDS indique que les défaillances techniques du véhicule à deux roues ne représentent que 0,7 % des causes directes d'accidents, et 1,6 % des causes secondaires, on peut se montrer dubitatif quant au rapport coût/avantage de la création d'un « contrôle technique moto ». De plus, le rapport du conseil général des ponts et chaussées, sur le contrôle technique moto, contient certaines contradictions qui semblent rendre nécessaire une étude plus approfondie de cette proposition dont l'objectif est de toute évidence louable, mais dont les moyens sont vivement critiquables. Dès lors, au regard des éléments mentionnés, il souhaiterait savoir si une véritable réflexion transversale, en association avec l'ensemble des protagonistes, a été entreprise en amont de cette proposition de loi. De plus, compte tenu des fortes critiques entourant cette proposition, il demande également si des solutions plus pertinentes, incluant la prévention et la formation, n'ont pas été identifiées pour résoudre le problème des accidents de la route, en l'espèce pour les cyclomoteurs, motocyclettes et dérivés.

### Texte de la réponse

Les deux-roues sont fortement impliqués dans les accidents de la route en France. Le bilan consolidé de l'accidentalité de l'année 2006 apporte des enseignements sur les évolutions comparées des accidents en rase campagne ou en milieu urbain, selon les différentes catégories d'usagers, ainsi que sur les principales causes des accidents. Même si des progrès ont été constatés en 2006, les motocyclistes représentent plus de 16 % des victimes sur la route, pour moins de 1 % du trafic ; quant aux cyclomotoristes, ils représentent 6,7 % des victimes. Ainsi près d'un décès sur quatre concerne des deux-roues. Il est exact qu'on ne sait pas mesurer l'incidence d'un contrôle de l'état technique des véhicules sur leur accidentologie, et ceci est vrai pour toutes les catégories. Par contre, il ne fait aucun doute qu'il y a une liaison claire entre la qualité technique des véhicules et leur taux d'implication dans les accidents de la route. Ainsi, en février 2006, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a demandé au conseil général des ponts et chaussées (CGPC) d'évaluer l'intérêt de mettre en place un contrôle technique périodique des deux-roues motorisés. Dans son rapport remis en mai 2007 et rendu public, le CGPC, se fondant sur de nombreuses consultations et comparaisons internationales, se montre plutôt favorable au principe d'un tel contrôle. Cependant, il rappelle l'importance de la question du coût d'un tel contrôle, et il note qu'en tout état de cause, il conviendrait d'attendre que tous les deux-roues motorisés soient immatriculés pour mettre en oeuvre une telle mesure. Dans ces conditions, le comité interministériel de la sécurité routière (CISR), réuni sous la présidence du Premier ministre le 13 février 2008, a considéré qu'il serait prématuré de décider du principe d'un contrôle technique périodique des deux-roues motorisés. Les mesures retenues par le CISR agissent sur tous les leviers : le comportement du conducteur et de son entourage (éducation routière, prévention, contrôle et sanction), le véhicule, l'infrastructure. Elles sont destinées à faire reculer les principaux facteurs de risque routier : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone

portable, etc. Dans le domaine du renforcement de la sécurité des infrastructures, le CISR a décidé que l'ensemble du réseau routier national fera l'objet d'inspections de sécurité des itinéraires tous les trois ans à partir de 2009. Par ailleurs, les préfets devront veiller à la mise en place de commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière. Enfin, le concept de « zone de rencontre » sera introduit, pour les agglomérations, dans la partie réglementaire du code de la route. De manière générale, l'ensemble des mesures visent à protéger les publics encore trop exposés au risque routier : les conducteurs de deux-roues motorisés, les jeunes cyclistes ou les cyclistes qui conduisent la nuit hors agglomération, les piétons en ville. Tous les acteurs de la société civile (collectivités, entreprises, associations, médias, etc.) sont appelés à se mobiliser afin de poursuivre la réduction du nombre d'accidents, de personnes tuées, de blessés qui gardent trop souvent de lourdes séquelles.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Rousset](#)

**Circonscription :** Gironde (7<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 20068

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er avril 2008, page 2824

**Réponse publiée le :** 24 juin 2008, page 5483