



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

contrôle technique des véhicules

Question écrite n° 10084

Texte de la question

M. Jacques Krabal 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, sur le contrôle technique des véhicules motorisés à deux roues (2RM) tel que la Commission européenne nous proposerait de l'instaurer. Ce sujet fait débat et agite le monde des concessionnaires tout autant que celui des usagers. En effet, les concessionnaires sont très partagés. La crise a fortement impacté leur activité et les a souvent contraint à se restructurer de fond en comble pour se maintenir. La demande sur le marché des véhicules motorisés à deux roues s'est modifiée pour se concentrer sur le segment des petites cylindrées de 50 cm³ et 125 cm³ qui peuvent être conduits avec un permis de catégorie B. Leur clientèle privilégie l'achat de ce type de véhicule pour des raisons économiques avant tout puisque le coût d'utilisation d'une voiture et le prix de l'essence deviennent discriminants pour un nombre grandissant de personnes qui ne peuvent bénéficier d'un réseau de transport en commun en rapport avec leurs contraintes personnelles et/ou professionnelles. L'autre partie de leur clientèle est constituée d'usagers qui ont tendance à privilégier l'utilisation de leurs véhicules sur une période réduite de l'année. Ainsi, si l'instauration d'un contrôle technique peut générer un flux de chiffre d'affaires supplémentaire, ils savent également qu'il peut déprimer davantage leur activité du fait d'un accroissement du coût de propriété d'un 2RM. Les usagers et leurs associations sont vent debout contre ce projet. Leur principale critique relève de considérations économiques qui vont dans le sens de ce que j'avance ci-dessus. Mais ils relèvent aussi que la Commission européenne prétexte des raisons de sécurité déduites d'études sur l'accidentologie qui implique des 2RM. Or il apparaît que la Commission européenne a exclusivement basé ses conclusions sur des travaux menés par l'un des leaders européens du contrôle technique : la société Dekra, et que ce marché est estimé à 1,5 milliard d'euros. Des études indépendantes et moins sujettes à caution ont été menées par le MAIDS (*Motorcycle Accidents in Depth Study*) qui concluaient que moins de 1 % des sinistres était dû à une défaillance technique du RM. Un rapport du conseil général des Ponts et Chaussées ne disait pas grand-chose d'autre. Hormis le cas de la sécurisation technique de la transaction pour ce qui concerne la cession d'un véhicule obligatoirement conforme à la législation, il l'interpelle donc sur la pertinence d'instaurer un contrôle technique pour les 2RM et sur les modalités qui présideraient à sa mise en œuvre : un premier contrôle technique quatre ans après l'acquisition d'un véhicule neuf, un second deux ans plus tard, puis un contrôle technique annuel. Il l'interpelle également sur le fait que le 2RM est un mode de déplacement pertinent en zone urbaine, qui s'avère économique tant en déplacement qu'en stationnement et qu'une mauvaise évaluation du parc roulant conduit à un déficit d'aménagement de parkings.

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. Jacques Krabal](#)

Circonscription : Aisne (5^e circonscription) - Radical, républicain, démocrate et progressiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10084

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 novembre 2012](#), page 6442

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