



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Inefficacité de l'instauration d'un contrôle technique périodique des deux roues

Question écrite n° 5051

Texte de la question

Mme Emmanuelle Anthoine appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur l'inefficacité de l'instauration d'un contrôle technique périodique des deux-roues. Le Parlement et le Conseil européens ont adopté la directive n° 2014/45/UE du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Cette directive impose l'obligation pour les États membres de mettre en place un contrôle technique périodique des véhicules à moteur de deux, trois ou quatre roues de cylindrée supérieure à 125 cm³ à compter du 1er janvier 2022. Or dans la plupart des accidents, l'état du véhicule n'est pas en cause. L'examen attentif de l'accidentologie des motards révèle que l'infrastructure routière est impliquée dans la plupart des accidents. Mauvaise signalisation, routes dégradées, travaux de voirie, marquage au sol glissant etc. sont autant d'obstacles quotidiens sur la route des motocyclistes. À titre d'exemple, les glissières de sécurité métalliques sont impliquées dans plus de 16,3 % des accidents mortels en deux-roues. L'état des routes de France est donc particulièrement en cause dans les accidents impliquant des motards. Une légère perte de contrôle du véhicule devient rapidement un accident mortel. Alors que les routes départementales ne représentent que 15 % du réseau routier français, plus de la moitié des accidents mortels y survient. Il apparaît dès lors, que la réduction des drames routiers ne justifie pas l'instauration d'un contrôle technique périodique et obligatoire des véhicules à moteur de deux, trois ou quatre roues de cylindrée supérieure à 125 cm³ qui n'aura pas l'impact escompté. L'article 2 de la directive n° 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 prévoit une dérogation à la mise en place du contrôle technique obligatoire. En effet, les États membres de l'Union européenne peuvent déroger à cette obligation s'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière efficaces, en tenant compte des statistiques sur la sécurité routière nationale. Cette dérogation pourrait ainsi être sollicitée grâce à l'amélioration des infrastructures routières, susceptible de réduire considérablement la mortalité et l'accidentologie motardes. Une bonification de la dotation globale de fonctionnement des collectivités territoriales permettrait aux conseils départementaux et municipaux qui ont la charge de l'entretien des routes départementales et communales, d'augmenter leurs dépenses d'investissement et, ainsi, d'améliorer sensiblement l'état de la voirie. Il s'agit d'une mesure alternative de sécurité routière qui s'avérerait particulièrement efficace couplée avec d'autres mesures telles que la formation aux risques d'accidents etc. Aussi, elle lui demande pourquoi le Gouvernement ne lutte pas plus efficacement contre la mortalité et l'accidentologie des conducteurs de deux-roues en mettant en place des mesures alternatives de sécurité routière efficaces, qui tiennent compte des statistiques pertinentes sur la sécurité routière, tels que le prévoit l'article 2 de la directive n° 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014.

Texte de la réponse

La directive européenne 2014/45 prévoit qu'un contrôle technique périodique des véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, de cylindrée supérieure à 125 cm³, soit mis en place à partir du 1er janvier 2022, sauf si les États membres peuvent démontrer qu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Le Gouvernement français avait privilégié, comme d'autres pays en Europe l'ont

fait, la mise en place de mesures alternatives, en lieu et place de l'instauration du contrôle technique des deux, trois roues et quadricycles à moteur. Cependant, à la suite de plusieurs procédures contentieuses initiées par des associations environnementales, le Conseil d'État a jugé, dans sa décision du 31 octobre dernier, que : "de telles mesures (...) ne peuvent qu'être regardés comme trop ponctuelles et manifestement insuffisantes pour assurer efficacement la sécurité des usagers des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ au regard des statistiques pertinentes de sécurité routière qui démontrent que celle-ci demeure très dégradée. Elles ne peuvent donc être regardées comme des mesures alternatives de sécurité routière prises au sens et pour l'application de la directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014". De ce fait, dans sa décision du 31 octobre dernier, le Conseil d'État (CE) a annulé le décret du 25 juillet 2022 qui abrogeait le décret du 9 août 2021 mettant en place le contrôle technique des deux, trois roues et quadricycles à moteur avec pour conséquence de faire revivre le décret du 9 août 2021. Le Gouvernement a pris acte de la décision du Conseil d'État, plus haute juridiction administrative française. Le Gouvernement souligne que cette décision ne conduit pas à une entrée en vigueur immédiate du contrôle technique, compte-tenu de la nécessité de publier préalablement des textes d'application du décret du 9 août 2021. En vue de déterminer les modalités de mise en œuvre du contrôle technique, une consultation a été lancée en novembre par le ministre chargé des transports avec les associations de motards, des associations environnementales et les représentants des professionnels du contrôle technique.

Données clés

Auteur : [Mme Emmanuelle Anthoine](#)

Circonscription : Drôme (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5051

Rubrique : Cycles et motocycles

Ministère interrogé : Intérieur et outre-mer

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [31 janvier 2023](#), page 822

Réponse publiée au JO le : [21 février 2023](#), page 1815