



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>4167</b>	De <b>M. Romain Baubry</b> ( Rassemblement National - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > cycles et motocycles	<b>Tête d'analyse</b> > Comment optimiser le contrôle technique obligatoire pour les deux roues ?	<b>Analyse</b> > Comment optimiser le contrôle technique obligatoire pour les deux roues ?.
Question publiée au JO le : <b>20/12/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>31/01/2023</b> page : <b>978</b>		

### Texte de la question

M. Romain Baubry alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le contrôle technique obligatoire pour les deux-roues. Les directives européennes incitent la France à rendre obligatoire un contrôle technique pour les deux-roues en vue d'améliorer la sécurité routière. Les mesures de ce contrôle technique ont pour objectif la réduction des nuisances sonores et environnementales. Toutefois, les accessoires illégaux destinés à augmenter le volume sonore des deux-roues pourront être retirés avant le contrôle technique puis remis une fois le sésame obtenu. Le contrôle technique ne serait donc que peu efficace dans la lutte contre la pollution sonore. En matière environnementale, les deux-roues motorisées ne représenteraient que 0,5 % des émissions polluantes selon l'ADEME (agence de la transition écologique). De plus, les conducteurs de deux-roues sont beaucoup plus sensibilisés à l'entretien technique de leur moto puisque leur sécurité et leur vie en dépendent directement. D'ailleurs, les accidents dus à des défaillances techniques seraient estimés à seulement 0,5 %. Par ailleurs, le taux de mortalité en deux-roues a baissé de 19 % en dix ans alors même que l'augmentation du parc circulant était de plus de 30 %. Ce contrôle technique représenterait un coût pour les motards de 50 à 70 euros, quasi équivalent à celui d'une voiture qui s'élève en moyenne à 78 euros. La directive n° 2014/45/UE du 3 avril 2014 précise qu'un tel contrôle doit demeurer « peu coûteux ». Pourtant, on constate que l'entretien d'un deux-roues serait au minimum 5 fois moins élevé que celui d'une voiture. Les usagers qui choisissent d'acquérir un deux-roues notamment pour des raisons économiques seront donc lésés par cette injustice. La formation des usagers de la route, les comportements, l'infrastructure routière et l'application des règles de circulation existantes jouent un rôle beaucoup plus important en matière de sécurité routière que les inspections techniques périodiques. Par conséquent, il lui demande ce que préconise le Gouvernement afin que ce contrôle technique obligatoire soit efficace en matière de sécurité tout en ne lésant pas les usagers.

### 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 cm<sup>3</sup>, 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 cm<sup>3</sup> 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 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.