



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>17736</b>	De <b>M. Florian Chauche</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Territoire de Belfort )	<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> >Contrôle technique motos	<b>Analyse</b> > Contrôle technique motos.
Question publiée au JO le : <b>14/05/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Florian Chauche interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le décret du 23 octobre 2023 mettant en place un contrôle technique obligatoire des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur. Le rapport MAIDS (*motorcycle accident in depth study*), note qu'une défaillance matérielle n'est responsable que de 0,7 % des accidents pour lesquels une moto est impliquée, le facteur humain demeurant la première cause d'accident. Ces dernières années, l'Espagne, la Suède ou encore l'Italie ont rendu obligatoires ces contrôles et ont pourtant connu une augmentation du nombre de motards tués. 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. De plus, les statistiques du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA), dans son « Étude sur les possibilités de renforcement du contrôle technique dans l'Union européenne » font apparaître un taux d'altérations soumises à contre-visite de l'ordre de 10 % en moyenne pour les deux-roues motorisés (2RM), contre 20 % pour les voitures de tourisme. M. le député souhaite faire remarquer que le chapitre 1er, article 2-2, alinéa 1 de la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 dispose que les États peuvent exclure les véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition. Sur la base de cette disposition, le Gouvernement a fait le choix d'exempter les véhicules de compétition mais pas les véhicules de collection. Ainsi, le Gouvernement est allé plus loin que ce qu'exigeait la directive en élargissant son champ d'application. Il souhaite donc savoir pourquoi le Gouvernement n'a pas exempté d'obligation de contrôle technique les véhicules présentant un intérêt historique de la même manière qu'il a exempté les véhicules de compétition.