



## 17ème législature

<b>Question N° : 218</b>	<b>De Mme Sylvie Ferrer ( La France insoumise - Nouveau Front Populaire - Hautes-Pyrénées )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques
<b>Rubrique</b> > cycles et motocycles	<b>Tête d'analyse</b> > Contrôle technique pour les deux roues, trois roues et quadricycles motorisés	<b>Analyse</b> > Contrôle technique pour les deux roues, trois roues et quadricycles motorisés.
Question publiée au JO le : <b>08/10/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Sylvie Ferrer appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques, sur la mise en place du contrôle technique obligatoire pour les deux-roues, trois-roues et quadricycles motorisés. Cette disposition prévue pour le 15 avril 2024 dans les conditions précisées par le décret n° 2023-974 découle d'une directive européenne de 2014 prévoyant la mise en place d'un contrôle technique pour les véhicules de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> au plus tard le 1er janvier 2022. Or, bien que l'objectif de sécurité routière visé par cette mesure soit louable, seulement 0,3 % des cas d'accidents peuvent être imputables à l'état du véhicule lors de la survenance de l'accident (d'après le rapport MAIDS, chiffres de l'accidentologie de l'assurance mutuelle des motards). Il apparaît donc que cette mesure est inadéquate au regard de son objectif de sécurité routière. De plus, elle est délétère pour les propriétaires de véhicules à deux, trois et quatre roues motorisés qui devront réaliser périodiquement une opération coûteuse dont le poids financier sera totalement à leur charge. La directive européenne précise qu'une dérogation au contrôle technique est possible lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Face à la contestation des fédérations de motards, des mesures alternatives ont été présentées en 2021 par le ministre délégué chargé des transports Jean-Baptiste Djebbari (et réaffirmées par le ministre des transports Clément Beaune en 2023 lors d'une rencontre avec la Fédération française des motards en colère). Ces alternatives comportent un volet éducatif, un volet répressif et un engagement de l'État concernant l'état des voiries et de leurs pièges à motards, visant aux mêmes résultats en matière de sécurité routière et de lutte contre la pollution et le bruit. Contraint de répondre à la mobilisation citoyenne, le Président de la République a abrogé le décret n° 2021-1062 par un nouveau décret n° 2022-1044 le 25 juillet 2022, ce qui a mené à la saisine du Conseil d'État par les associations Ras-Le-Scoot et Respire, dont l'ordonnance du 1er juin 2023 enjoint au Gouvernement de prendre l'arrêté d'application du décret du 9 août 2021 relatif à la mise en place du contrôle technique dans un délai de deux mois. Depuis lors, le Gouvernement « donne la sensation de ne pas vouloir se battre contre le contrôle technique et de se soumettre à sa mise en place » (d'après la FFMC suite à la rencontre avec Clément Beaune). Mme la députée constate que l'instauration contrainte de ce contrôle technique constitue une injustice et que les facteurs principaux d'accident, notamment l'état des voiries, restent un point noir. Le 22 décembre 2023, un recours a été déposé par la Fédération française des motards en colère devant le Conseil d'État à l'encontre du décret n° 2023-974 et de l'arrêté du 23 octobre 2023 mettant en place le contrôle technique. Pour l'instant, ce recours n'a pas été traité mais Mme la députée y voit une occasion d'explicitier et de démontrer à nouveau que l'instauration de ce contrôle technique n'est pas une



mesure adaptée à l'objectif louable de sécurité routière. Ainsi, elle lui demande ce qu'elle compte faire pour mettre en place des mesures alternatives qui pourront être légalement satisfaisantes et justifiées par des statistiques pertinentes dans les années qui suivront la mise en place du contrôle technique.