

Valence, le 19/12/2022

Monsieur/ Madame

Député/Sénatrice.....

Objet: contrôle technique des deux-roues motorisé

Monsieur/ Madame le/la député/sénateur/trice,

La question du contrôle technique obligatoire des deux-roues motorisés (2RM) continue d'inquiéter la majorité des utilisateurs de deux-roues motorisés.

En 2013, le compromis actuel tel qu'il est formulé dans la directive européenne (2014/45 / UE) sur le contrôle technique des véhicules a été atteint lors des discussions entre le Parlement européen et le Conseil, laissant à chaque pays l'opportunité d'introduire ou pas un contrôle technique périodique pour les deux roues motorisés (2RM), suivant le principe de subsidiarité.

En effet, rien n'indique que l'état technique des motos joue un rôle significatif dans les accidents. Les rapports disponibles¹ sur les accidents de motos démontrent même l'inverse. 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 ne le feront jamais.

Nous avons travaillé avec la FFM² et les services du Ministère des Transports à la mise en œuvre des dispositions de la directive 2014/45 qui permettent aux Etats membres de l'Union Européenne de déroger à son application en proposant des mesures alternatives bien plus propices à améliorer, non seulement la sécurité, mais aussi la performance environnementale des deux-roues motorisés.

¹ Motorcykelulykker, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (Danemark, 2009);
<https://www.pressebox.de/pressemitteilung/tuev-sued-ag/Sieben-von-zehn-Motorraedern-ohne-Maengel/boxid/238278> (Allemagne, 2009);
<http://auto-presse.de/autonews.php?newsid=227099> (Allemagne, 2012);
Periodic technical inspection –from a Swedish perspective, SMC (Suède, 2021).
<http://maids-study.eu>

² Fédération Française de Motocyclisme

Ces mesures alternatives³ ont été notifiées à la Commission Européenne fin 2021.

Mais le 31 octobre dernier, le Conseil d'Etat a remis en cause cette orientation du gouvernement, arguant que les mesures étaient insuffisantes (alors que la mortalité des 2RM a baissé de 19% en 10 ans, pendant que le parc circulant de 2RM augmentait de 30% dans la même période) et que les mesures environnementales étaient insatisfaisantes, alors que la directive ne formule strictement aucune exigence en la matière pour les deux roues motorisés.

Nous pensons qu'il est encore possible, conformément aux exigences de la directive européenne 2014/45 sur le contrôle technique de proposer des mesures alternatives et sommes disposés à travailler avec le gouvernement à les renforcer.

Pour notre part, nous appliquons déjà les principes de prévention et de formation attendues par certaines mesures alternatives lors de nos interventions en milieu scolaire ([ERJ](#)) ou auprès des motards lors des [relais calmos](#), des actions « [reprise de guidon](#) » et des [journées sur circuit](#).

Las, le gouvernement semble désormais enclin à se plier aux exigences de trois associations pseudo-écologistes (mais surtout anti moto) qui avaient saisi le Conseil d'Etat et obtenu la décision précitée.

Nous le déplorons et souhaitons préserver les prérogatives du Parlement⁴ d'établir les réglementations auxquelles sont soumis les citoyens Français.

En espérant un relais de notre position auprès du gouvernement, nous sommes à votre disposition pour échanger plus avant sur ce sujet et nous vous prions de croire, *Monsieur/madame le/la député/sénateur*, à l'expression de nos respectueuses salutations,

Didier CHARTIER
Coordinateur de la FFMC26/07

Pour plus d'information : Exposé de position de la FFMC sur le contrôle technique des deux-roues motorisés : <https://ffmc.asso.fr/IMG/pdf/2022-29-11-positionffmcsurct.pdf>

³ Les "mesures alternatives" notifiées par le gouvernement sont : encourager le port d'équipements de protection, gants, airbag... (fait) , expérimentation des radars de bruit (en cours) , prime à la conversion des 2RM (à faire), communication sur les angles morts des poids lourds [qui bénéficie à tous les 2R (M ou pas M)] (déjà fait), évolution du permis B pour prise en compte 2RM (déjà fait), priorité aux 2RM dans les PDASR (déjà fait). Deux mesures « complémentaires » portées par la FFMC : nécessité de port d'un équipement adapté complet lors du permis (déjà fait), autoriser l'e85 aux 2RM (à faire).

⁴ <http://www.senat.fr/leg/ppr12-017.html>

<https://www.assemblee-nationale.fr/presse/communiqués/20121016-01.asp>