



16ème législature

Question N° : 5051	De Mme Emmanuelle Anthoine (Les Républicains - Drôme)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur et outre-mer		Ministère attributaire > Intérieur et outre-mer
Rubrique > cycles et motocycles	Tête d'analyse >Inefficacité de l'instauration d'un contrôle technique périodique des deux roues	Analyse > Inefficacité de l'instauration d'un contrôle technique périodique des deux roues.
Question publiée au JO le : 31/01/2023		

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.

