

23.02.2021

Objet: contrôle technique obligatoire des motos

Monsieur le député,

La FFMC est membre de la FEMA, qui rassemble 20 fédérations nationales d'associations motocyclistes de toute l'Europe. Nous avons pour vocation de représenter les intérêts des usagers de la route motocyclistes au sein des institutions européennes sur les sujets relatifs aux transports, la sécurité routière, l'environnement et la défense des consommateurs.

En tant qu'organisation de défense des motocyclistes, nous sommes profondément impliqués dans pour l'amélioration de la sécurité routière à moto. Pour cela, nous travaillons sur la formation, l'assurance, la sensibilisation, l'aménagement des infrastructures routières, etc.

La commission des transports du Parlement examine actuellement le projet de rapport de mise en œuvre sur les aspects sécurité routière du paquet Contrôle technique. Nous avons noté parmi les membres de la commission des transports, un appel à inclure les deux-roues motorisés dans la directive sur les essais périodiques de contrôle technique (2014/45 / UE). Le contrôle technique périodique (CT) des motocyclettes fait l'objet d'une discussion très ancienne au cours de laquelle diverses parties intéressées ont soutenu que cela profiterait à la sécurité routière.

Pourtant, rien n'indique que l'état technique des motos joue un rôle significatif dans les accidents. Les rapports disponibles sur les accidents de motos démontrent l'inverse : l'état technique des motos ne joue qu'un rôle très marginal dans les accidents. 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. C'est pour cette raison qu'en 2013, le compromis actuel tel qu'il est formulé dans la directive (2014/45 / UE) 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.

Nous avons lu l'étude commandée par la direction générale de la mobilité de la Commission et transports (DG MOVE) et publié en février 2019 sur l'inclusion des véhicules à deux ou trois roues dans le champ des contrôles techniques. Il y est fait référence dans le «Rapport de mise en œuvre sur les aspects de sécurité routière du contrôle technique (2019/2205 (INI)) » dont vous discutez actuellement.

Fédération française des motards en colère - FFMC - 8, rue Jean-Jacques Rousseau, 93100 Montreuil  
01 48 18 03 20 - [www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)

Mouvement FFMC :

La FFMC est membre de la



La recommandation dans cette étude d'imposer le contrôle technique à tous les 2RM est uniquement basée sur des statistiques concernant les cyclomoteurs de 50 cm<sup>3</sup> dans un État membre (Espagne). Ces statistiques sont sans autre explication extrapolées à toutes les autres catégories de deux et trois roues motorisés dans toute l'Europe !

À notre avis, il n'est pas raisonnable d'argumenter pour imposer un contrôle technique pour tous les deux et trois roues motorisés, sur cette simple base.

De façon générale, cette étude n'est pas sérieuse. Les méthodes de recherche ne sont pas définies de manière claire et suffisamment détaillée; ne sont pas planifiées et exécutées objectivement; pas de manière systématique et logique; les limites et les hypothèses ne sont pas clairement mises en évidence; aucune donnée suffisante, fiable et valide utilisée; les limites des données ne sont pas comprises; les conclusions ne sont pas justifiées par les données<sup>1</sup>.

Plusieurs études<sup>2</sup> montrent que les motos sont en général très bien entretenues et présentent très peu de défauts techniques. Les défauts techniques qui existent sont principalement dus à une usure normale des pneus et de l'éclairage qui peut facilement survenir entre les contrôles techniques et doivent être pris en charge par le pilote avant chaque déplacement, ce que tout motard apprend lors de sa formation et lors de l'examen au permis de conduire.

Le rapport MAIDS<sup>3</sup> par exemple (cofinancé par la Commission Européenne elle-même) établit en effet que seuls 0,3 % des accidents impliquant un deux-roues motorisé sont directement imputables à un défaut technique. Une étude norvégienne dirigée par Peter Christensen et Rune Elvik a même permis de conclure qu'il n'avait pas été observé « de baisse du taux d'accidents après la mise en place des inspections quelles que soient les catégories de véhicules ».

Sur la base de ces informations, en France, la commission des affaires européennes du Sénat et celle de l'Assemblée nationale avaient rendu en 2012 un avis défavorable sur le projet de règlement européen. Les sénateurs ont notamment reconnu l'inutilité de la mesure, pointé le caractère partial de l'étude réalisée par Dekra et mis en avant son iniquité sociale<sup>4</sup>. Les députés ont, quant à eux, soulevé des motifs économiques<sup>5</sup>.

1 [Evaluation of study by the European Commission](#), Directorate-General for Mobility and Transport, Directorate DG - MOVE, Unit C2 - Road Safety, Jari Kielinen, SMOTO (Finland, 2020)

2 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 (Sweden, 2021).

3 <http://maids-study.eu/>

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

A notre avis, imposer un contrôle technique périodique des motos n'est pas seulement inutile du point de vue de la sécurité routière, cela impose également une charge supplémentaire et inutile en temps et en argent aux citoyens. Dans certaines régions à faible densité de population et dans certains pays d'Europe, les centres de contrôle technique spécifiques aux motos peuvent se trouver jusqu'à 100 kilomètres de votre résidence. Les propriétaires de motos et de cyclomoteurs seront parfois contraints de parcourir des centaines de kilomètres jusqu'au poste d'inspection technique le plus proche et d'y passer tellement de temps qu'ils perdent plus d'une journée pour faire inspecter techniquement leurs motos.

Pour conclure, nous ne voyons aucune raison d'imposer le contrôle technique aux deux roues motorisés et pensons que les aspects négatifs des contrôles techniques périodiques obligatoires pour les motos dépassent les avantages possibles (et non prouvés) de ces contrôles.

Lors de la présentation en commission des transports le 25 janvier 2021 du projet de «Rapport de mise en œuvre sur les aspects sécurité routière du paquet Contrôle technique (2019/2205 (INI))» par le rapporteur Benoît Lutgen, le rapporteur lui-même a exprimé ses doutes qu'un contrôle technique périodique obligatoire serait le meilleur moyen d'améliorer la sécurité routière des motocyclettes.

Nous n'en doutons pas, et nous sommes même certains que d'autres mesures telles que l'application de la loi sur les routes, une meilleure formation, des infrastructures plus sûres et des développements techniques comme la communication entre véhicules joueront de loin un rôle plus important dans une meilleure sécurité routière pour les motocyclistes.

Restant à votre disposition pour toute précision utile, nous vous prions de croire à l'expression de nos respectueuses salutations motorcyclistes et citoyennes ;

Pour la FFMC

Eric Thiollier Jose Aznar  
Membres du bureau national de la FFMC

PJ : mémo FFMC sur le contrôle technique des 2RM

<sup>5</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/presse/communiques/20121016-01.asp>