

**Question de Mme Kattrin Jadin au Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au Premier Ministre, sur "le futur contrôle technique obligatoire pour les motos"**

**Kattrin Jadin (MR):**

L'Union Européenne s'apprête à rendre le contrôle technique obligatoire pour les motos, mesure qui sera d'application dès 2016, et que nous devons donc transposer en droit belge. Les Fédérations de motards ont plutôt mal réagi à cette nouvelle. Selon la FBMC (Fédération belge des Motards en colère), toute une série de motos, plus polluantes mais également moins présentes dans la circulation, pourraient disparaître à la suite de l'instauration de ce contrôle technique. 1. a) Quels seront les critères de passage au contrôle technique de ces motos? b) Ces caractéristiques particulières seront-elles prises en compte? 2. Les motards estiment que rien ne permet de prouver le lien entre les accidents impliquant des motos et l'état des véhicules. Disposez-vous de chiffres concernant ce lien? 3. La FBMC estime que les problématiques des infrastructures et du mobilier urbain sont beaucoup plus urgentes à régler que celle de l'état des véhicules. a) Quelle est votre position sur ce point? b) Des mesures seront-elles également prises dans ces deux domaines?

**Melchior Wathelet, secrétaire d'État:**

1. Les informations en notre possession à ce jour nous indiquent que les discussions concernant le contrôle technique sont toujours en cours au niveau de l'Europe. La Commission et le Parlement n'ont pas encore pris une décision définitive au niveau de l'implémentation d'un contrôle technique périodique pour les motos. A fortiori les éléments techniques à examiner lors d'un tel contrôle ne sont également pas encore précisés. 2. En ce qui concerne le lien de causalité entre les accidents de motos et le fait que l'engin soit défectueux, les études (Maids, Motac, SWOV, Dekra, etc.) présentent des différences dans leur résultat: de moins de 1 % à plus de 7 %, et cela sans démontrer que c'est la défectuosité du véhicule qui est la cause majeure de l'accident. 3. La problématique des infrastructures (qui relève des régions et non du fédéral) et pointée par la FBMC (Fédération belge des Motards en colère) comme élément majeur des accidents de la route chez les motards, est également erronée. En effet, même s'il ne faut pas ignorer le fait que l'infrastructure routière présente encore certaines déficiences qui sont préjudiciables aux motards, l'étude Motac (confortée par d'autres études dans d'autres pays) ne présente pas cet élément comme un facteur majeur des accidents mortels ou très graves. La cause principale des accidents, reconnue par toutes les études en la matière, est le mauvais comportement des conducteurs, soit du motard lui-même, soit de l'autre usager. Il est malheureusement souvent constaté un comportement inadapté par rapport à la situation; un défaut d'évaluation des risques potentiels et de l'adaptation, en ce compris de manière préventive, de sa conduite en fonction de ladite situation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la nouvelle réglementation concernant la formation des motards fait la part belle à l'apprentissage de comportements et d'attitudes responsables et adaptés. De toute façon, il serait utile d'avoir plus de clarté sur les liens causals entre d'une part les accidents de moto, et, d'autre part, l'état technique de la moto et l'environnement infrastructurel.