

# Quel avenir pour la loi des 100 ch ?

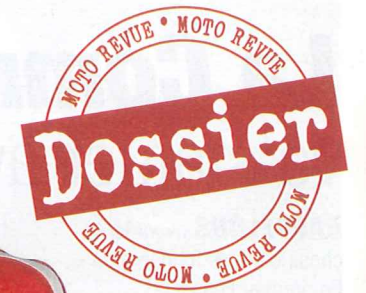
Au royaume de l'information, l'intox est reine. Depuis plus d'un an, les rumeurs vont bon train quant à l'avenir de la fameuse loi des 100 chevaux en France. Purement et simplement supprimée ou au contraire étendue à l'ensemble des pays européens, la question appelle autant de réponses infondées qu'elle suscite de réactions. *Moto Revue* a enquêté pour faire parler les bourrins.

Par Enguerrand Lebec. Photos Bruno Berbessou, Jean-Aignan Museau et archives MR. Dessins Jacques Vivant.

**UN SEUL ARTICLE** du magazine anglais *MCN* a suffi à faire l'effet d'une bombe. Depuis dix-huit mois en effet, le milieu de la moto est agité par les échos de nombreuses rumeurs concernant la loi limitant en France la puissance des motos à une centaine de chevaux. Mais depuis quelques semaines, ces rumeurs ont dépassé le cadre confiné des professionnels pour atteindre le grand public et alimenter aussi sec les blogs et autres forums Internet. « L'affaire des 100 chevaux », comme on peut la qualifier, est avant tout une histoire médiatique, dont peu de personnes saisissent réellement les tenants et les aboutissants. Il faut d'abord savoir que

la presse anglaise est régie par certains codes qui diffèrent un tant soit peu des nôtres, et de nombreux tabloïds n'hésitent pas à devancer, dans leurs colonnes, les prises de décision. Outre-Manche, ces pratiques sont entrées dans les mœurs, et le public maîtrise l'art de faire la part des choses. Mais chez nous, l'annonce par *MCN* d'une probable étendue à tous les pays de l'Union européenne de la loi des 100 chevaux a déboussolé nombre d'observateurs, sans parler du raz-de-marée de réactions observé du côté des motards (cf. p. 26). Et si, selon la doctrine de Sartre, l'homme se distingue de la carafe d'eau par cela que son existence précède la définition

qu'il veut en faire, on est en droit de se demander parfois si certains motards ne sont pas un peu la carafe d'eau du genre humain. Car en matière de loi des 100 chevaux, ceux qui crient le plus fort ne maîtrisent que rarement les enjeux d'un sujet qui, s'ils sont plus que jamais d'actualité, dépassent largement les frontières de notre microcosme. Et que ceux qui ressassent à l'infini les mêmes arguments élimés selon lesquels la France serait dans l'illégalité avec cette loi, ou que la limitation des 100 chevaux serait une privation de la liberté individuelle, passent leur chemin en tirant leur bout droit, car le débat est ailleurs, pas forcément là où on l'attend. Explications.



Il n'y a qu'en France que l'explosive Suzuki Hayabusa est bridée à 100 chevaux. Cela durera-t-il encore longtemps ?





# La Commission européenne va statuer avant l'été



**RAPPELONS** avant toute chose certains fondamentaux. En premier lieu, si la réglementation européenne impose depuis plusieurs années une uniformisation des produits commercialisés sur son territoire, la France n'est certainement pas hors-la-loi avec l'exception de ses 100 chevaux. Elle a simplement obtenu ce qu'il convient d'appeler un sursis en la matière, au motif que le gouvernement français a pu convaincre Bruxelles que la loi des 100 chevaux était d'utilité publique dans la protection du citoyen. Problème, la Commission européenne ne s'est pour le moment jamais penché sur le sursis accordé à la France dans ce domaine. Second point – d'ordre strictement national –, le durcissement datant du 5 janvier 2006 des risques pénaux en cas de revente d'une moto non-conforme. Là où dans l'automobile, le risque n'est que celui d'une simple amende, professionnels et particuliers encourent des peines de prison ferme en cas de revente d'une moto non-conforme à sa réception. Et c'est bien là que se situe le véritable enjeu

concernant l'impact sur les libertés individuelles, car la plupart de ceux qui militent pour la puissance à outrance sont souvent les premiers à ignorer la loi. Enfin, au niveau européen, l'exception culturelle française commence à faire grincer les dents des instances dirigeantes de Bruxelles qui travaillent en purs technocrates. À des années-lumière des préoccupations des motards, ils entretiennent une culture du chiffre. Or du chiffre positif, force est de constater que la France ne peut en fournir aucun en matière de sécurité, tant la loi des 100 chevaux n'a jamais eu aucun effet bénéfique sur ces questions. Notre pays est même loin d'être un élève modèle en matière de sécurité deux-roues. Enfin, le lobby conjugué des fédérations d'associations européennes de motos et des industries du deux-roues pèse de son poids en faveur d'une levée de la réglementation française. Là encore, la puissance est le dernier de leur souci. En revanche, les surcoûts engendrés par la loi des 100 chevaux sont vécus par les industriels comme

un investissement injuste au service d'une réglementation à effet nul sur la sécurité. C'est pourquoi ces différents protagonistes ont profité de l'aubaine offerte par la Commission européenne. Après avoir travaillé à l'harmonisation des documents d'homologation des voitures, la Commission a en effet entrepris d'effectuer le même travail pour la moto. L'objectif est de définir une directive cadre qui soit un outil de travail unique et simplifié concernant l'homologation de toutes les motos sur le territoire européen. Ce « nettoyage législatif » n'a pas pour but d'uniformiser les règles qui le sont déjà sur un plan théorique mais de faire avancer de nombreux dossiers à l'aide d'un texte unique, revu et corrigé. C'est pourquoi les sujets de discussion sont nombreux, allant des normes antipollution à la question de l'ABS obligatoire, en passant par celle concernant la puissance. Et pour faire taire les rumeurs, il faut savoir que le travail de la Commission européenne est toujours en cours, et que celle-ci, après avoir effectué une large concertation de la profession,

se réserve plusieurs options entre lesquelles elle statuera sur chaque sujet. En résumé, difficile – même auprès des acteurs impliqués de Bruxelles que nous avons contactés – de connaître pour le moment la teneur définitive du texte en cours d'élaboration. Donc rien n'est fait, ni dans un sens, ni dans l'autre. Concernant la puissance, trois options principales s'offrent à la Commission : soit supprimer purement et simplement la loi des 100 chevaux, soit opter pour le *statu quo* en accordant une nouvelle dérogation à la France. Selon nos sources à Bruxelles, plusieurs voix se montrent tout de même confiantes quant à la levée de la loi des 100 chevaux, d'abord en raison de ses résultats médiocres en matière de sécurité, mais aussi parce que les contraintes imposées par cette loi vont à l'encontre du projet de la nouvelle directive cadre. La Commission établira son texte définitif à la fin du printemps 2010. Après approbation par le Parlement européen et son vote auprès du gouvernement, les nouvelles mesures devraient entrer en vigueur d'ici 2012.

## 4 questions à... Jacques Compagne

Secrétaire général de l'ACEM (Association européenne des industriels de la moto)

**Moto Revue : Votre association représente les intérêts des grands constructeurs de moto. Pouvez-vous nous dire quelle est votre action actuelle au sein du projet de la Commission européenne sur la réglementation des deux-roues ?**  
Jacques Compagne : La Commission travaille sur une nouvelle réglementation technique et a d'abord procédé à une concertation des professionnels pour commencer son travail de rédaction d'un texte. L'ACEM a pris part à cette consultation et a dialogué sur de nombreux points de réglementation. Nous avons été jusqu'à mobiliser de nombreux spécialistes afin de connaître les effets que pourraient avoir certaines mesures.

**Le projet de la Commission planche sur la puissance des motos, sur l'ABS obligatoire pour les motos et sur des mesures anti-pollution. Pouvez-vous nous en dire plus sur la future réglementation européenne ?**  
Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que d'une part le texte de la Commission n'est pas définitif, et que

d'autre part, la Commission européenne a procédé en la matière de façon un peu inédite. En effet, elle a réalisé une grosse étude d'impact préalable sur chacune des mesures qu'elle pourrait mettre en place. La Commission s'est donc ménagée plusieurs options pour chaque mesure, et il est pour le moment difficile de savoir quelle sera l'option finalement retenue.

**Tout de même, vous qui travaillez pour le compte de certains constructeurs assez influents, j'imagine que vous disposez de certains moyens de pression auprès de la Commission. Travaillez-vous donc activement pour la suppression de la loi des 100 chevaux en France ?**  
Évidemment qu'en tant que représentants des constructeurs, nous serions contents de voir que la loi des 100 chevaux soit supprimée. Car cette réglementation spécifique à la France entraîne, pour les constructeurs, de nombreux surcoûts, notamment logistiques. Après, nous avons fait notre travail lorsque nous

avons été consultés. Cela signifie que nous avons mis en avant le fait que la France est loin d'être un bon élève en matière de sécurité routière et ce, malgré la loi des 100 chevaux. Les industriels subissent donc une injustice qui leur coûte cher, puisqu'ils doivent adapter à l'Hexagone des machines spécifiques, sans que cela ait un quelconque impact en matière de sécurité.

**Comment expliquez-vous, alors que les États membres de l'Union sont soumis aux directives européennes, que la France semble hésiter à supprimer la loi des 100 chevaux ?**  
Je pense que l'on peut parler ici d'une certaine forme de lâcheté politique. Ce que je veux dire, c'est que la France doit craindre certaines réactions d'une partie de l'opinion en cas de levée de la loi des 100 chevaux. Le gouvernement français préférerait sans doute que ce soit l'Europe qui la contraigne à supprimer cette loi, ce qui déchargerait notre pays de la responsabilité de la décision.

## LA LOI DES 100 CH, C'EST POUR QUI ?

Les chiffres ci-dessous correspondent aux ventes en France de deux-roues en 2009. Ils permettent de mettre en lumière le fait que, statistiquement, la loi des 100 chevaux concerne dans les faits peu d'utilisateurs de deux-roues. Une manière de remettre certaines choses à plat, car si l'on entend beaucoup parler dans la presse de la frustration vécue par certains motards, il faut savoir que cette frustration concerne en réalité une minorité de pratiquants. Cela n'enlève rien au fait que cette mesure s'est toujours montrée inefficace en termes de sécurité, mais si l'on regarde les 50 meilleures ventes de l'année 2009 (voir encadré p. 39), seules huit d'entre elles ont dû être soumises au bridage pour être homologuées en France. Une nouvelle preuve que la problématique engendrée par cette loi ne vise pas vraiment la puissance des machines, étant donné que les pratiques des utilisateurs ont, elles aussi, évolué dans le temps.

### Immatriculations 2009\*

Aprilia RSV4	168
Ducati 1098	114
Ducati 1198 S	311
Ducati Streetfighter	467
Honda CB 1000 R	2 543
Honda CBR 1000 RR	894
KTM RC8	128
Kawasaki Z 1000	1 046
Kawasaki ZX-10R	621
Suzuki GSX-R 750	667
Suzuki GSX-R 1000	1 321
Suzuki B-King	471
Suzuki Hayabusa	627
Triumph Speed Triple	1 059
Triumph Daytona	624
Yamaha FZ1	1 172
Yamaha R1	1 441

\* Pour mémoire, 200 017 deux-roues ont été immatriculés au cours de l'année 2009.



## Historique de la loi des 100 chevaux

**CE QUE NOUS** appelons communément « loi des 100 chevaux » correspond aux textes d'un décret voté à la fin de l'année 1984 et mis en application au 1<sup>er</sup> janvier 1985. À l'époque, les constructeurs japonais se livraient à une course à l'armement, dans une guerre de motoristes. Jusque dans les années 1990 en effet, le travail sur les partie-cycles en était encore à ses balbutiements si l'on considère le pas de géant que ces dernières ont effectué depuis dix ans. Les mécaniques étant enfin fiabilisées, les ingénieurs purent donc, au début des années 1980, se pencher sur les performances de leurs 4-cylindres. Parallèlement, les résultats en matière de sécurité routière étaient catastrophiques concernant les deux-roues. Aussi, lorsque Suzuki lance sa Katana – ancêtre de la GSX-R 1100 (photo) – et que Kawasaki réplique avec sa 900 Ninja – célèbre

« faiseuse de veuves » –, les pouvoirs publics tentent de réagir face à cette course à la puissance. Sur le principe, ils n'ont pas tout à fait tort, même si l'on peut leur reprocher une démarche par trop arbitraire. Car à l'époque, les moteurs puissants sont toujours installés dans des partie-cycles vaseuses, dotées de freins peu performants et de pneus en bois. De plus, le décret limitant la puissance à 73,6 kW ne concernait à l'époque que quelques modèles sur le marché. D'ailleurs, dans les numéros de *Moto Revue* de l'époque, les rédacteurs s'insurgent plutôt sur la réforme du permis de conduire que sur la loi des 100 ch. Même les spécialistes ne mesuraient pas vraiment la problématique engendrée par cette mesure. Aujourd'hui, la moto a pris un large virage technologique, et bon nombre de modèles seraient susceptibles de développer plus de 100 ch, avec une partie-cycle sérieuse.

## LE TEXTE FONDATEUR

Promulguée le 30 novembre 1984, la loi des 100 chevaux fut mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 1985, avec une tolérance accordée durant toute la première année d'application aux millésimes 1984 encore vendus en concession. Vieille de plus de vingt-cinq ans et ayant résisté à toutes les évolutions techniques des motos modernes, la loi des 100 chevaux est toujours en vigueur dans l'Hexagone. À noter que les 100 chevaux en question sont mesurés à la roue arrière, ce qui induit une tolérance de quelques chevaux de la puissance moteur.

**Décret n° 84-1065, article R 169 :**

« Le terme "motocyclette" désigne tout véhicule à deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur telle qu'elle est donnée à l'article R 188 et dont la puissance n'excède pas 73,6 kW (100 ch). »

## ET POUR L'ASSURANCE ?

Sujet brûlant pour les assureurs que nous avons contactés, pourtant spécialisés en deux-roues, la question du débridage place nombre d'entre eux dans une situation délicate. Car d'une part, les pouvoirs publics comme les assureurs savent que la plupart des sportifs en circulation sont débridés, à plus forte raison certains modèles faciles à débrider, mais d'autre part, tous ont une obligation de faire appliquer la loi. Peu d'assureurs ont souhaité s'exprimer sur le sujet, tant le risque est grand pour eux de se faire sévèrement remonter les bretelles par l'État en cas d'exposition jugée non-conforme à l'esprit de la loi. Selon l'un d'eux, « les motards ne savent pas à quels risques ils s'exposent en cas de débridage. Et je ne parle pas du risque pénal. Car rouler débridé entraîne la "déchéance" du contrat d'assurance ». En clair, rouler sur une moto débridée n'entraîne pas seulement la nullité d'un contrat d'assurance, mais revient à nier jusqu'à l'existence même d'un contrat pour le véhicule. En cas de sinistre avec des dommages corporels, une vie entière sera peut-être nécessaire pour payer le prix des pots cassés. À méditer.

*Avoir imposé une loi sur les 100 ch comme relevant d'une mesure de Sécurité Routière est typique d'une politique marketing procédant du système dit "de la trompette à bulles"...*

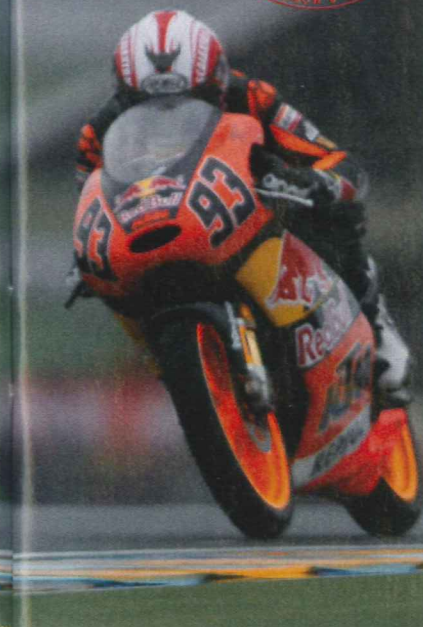
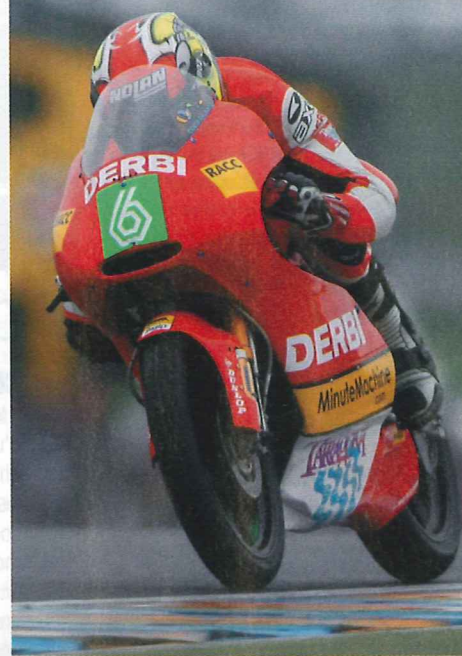




# Puissance et vitesse, l'équation trompeuse

**LE PROBLÈME** du débat sur les 100 chevaux est qu'il est souvent tronqué par bon nombre de ses détracteurs. Les pratiquants défendent souvent leurs pulsions de vitesse par des arguments parcellaires, avouant leur méconnaissance véritable du sujet. Et pour faire un point rapide sur la question de la vitesse, il est important de rappeler que celle-ci n'est en aucun cas fonction de la puissance. Un cycliste professionnel par exemple, évoluant donc sur un deux-roues dépourvu de moteur, est capable de rouler à plus de 100 km/h s'il est bien abrité derrière un camion. Pour les motos, la vitesse dépend également de sa résistance frontale et de son coefficient

de résistance à l'avancement (Cx). À ces deux valeurs, on agrège une autre valeur, appelée SCx. Ce fameux SCx est plus influent sur la vitesse pure que le poids ou même la puissance de la moto. C'est ce qui explique qu'une Suzuki Hayabusa, même amputée de près de la moitié de sa puissance, ne rend que 30 ou 40 km/h en vitesse maxi par rapport à la version full, grâce à son excellent SCx. *A contrario*, une 125 cm<sup>3</sup> de GP (photo), développant une cinquantaine de chevaux seulement, est capable de filer sans souci à plus de 250 km/h. Une donnée trop souvent oubliée par les amateurs de fiches techniques désireux d'acheter une moto aussi puissante que possible.



Dossier

# Rouler débridé en toute légalité

**PROMULGUÉE** avant l'heure européenne, la loi française des 100 chevaux bute aujourd'hui contre certaines ouvertures légales permises par les lois du libre échange. Ainsi, un motard français qui roule en Allemagne conserve la plupart du temps le bridage sur sa moto, sans aucune forme de contrepartie, là où les motards allemands bénéficient d'une réduction sur leur prime d'assureur s'ils choisissent de brider leur moto. Autre exemple, celui d'un motard anglais qui vient rouler sur notre territoire avec sa sportive.

Il ne sera évidemment pas obligé de brider sa moto à l'approche de nos frontières. Mais il y a encore plus absurde. Car un motard français peut lui aussi évoluer en toute légalité sur une moto débridée. Prenons l'exemple d'un motard louant une moto puissante en Belgique : eh bien rien ne lui interdit d'effectuer une incursion dans l'Hexagone au guidon de son engin. Ce motard français roule alors sur notre territoire avec une moto full power et ce, sans enfreindre aucune réglementation ni belge, ni française.

## 4 questions à... Éric Thiollier

Sécretaire national de la FFMC (Fédération française des motards en colère)

**Moto Revue : La FFMC milite féroce contre la loi des 100 chevaux depuis de nombreuses années. Pourquoi un tel activisme, alors que les consommateurs se tournent de plus en plus vers des modèles développant moins de 100 chevaux ?**  
Éric Thiollier : Nous sommes d'accord pour dire que seule une poignée de chevaux suffit pour se déplacer et prendre du plaisir à moto. Ce qui est en revanche inacceptable, c'est de risquer la prison pour avoir vendu une moto débridée ou modifiée,

alors que dans l'automobile, pour la même infraction on ne risque qu'une simple amende. Et c'est ça qui nous fait réagir.  
**Vous avez déposé en 2006 une plainte à Bruxelles contre cette loi, plainte accompagnée de près de 14 000 signatures. Cette plainte a été classée sans suite. Est-ce à dire que la FFMC a échoué sur le dossier des 100 chevaux ?**  
Non, car nous avons depuis entrepris d'autres actions. Aujourd'hui, deux fronts sur lesquels

nous travaillons. Sur le plan national tout d'abord, le rapport Guyot datant de juin 2008, rapport qui constitue le socle de travail de la Sécurité routière concernant les motos, revient sur les résultats nuls de la loi des 100 chevaux en matière de sécurité. Sur le plan européen, nous avons répondu à la consultation publique de la Commission européenne sur les évolutions de la législation moto. La directive cadre, qui est actuellement en chantier, va avoir à plancher notamment sur la puissance des motos, et certains signes laissent à penser que la loi des 100 chevaux pourrait être supprimée.

**L'application de certaines lois étant soumise à la fluctuation de l'opinion publique, plutôt défavorable à la moto, pensez-vous vraiment que le contexte est propice à la suppression des 100 chevaux en France ?**  
Nous ne sommes en effet pas à l'abri d'une loi de circonstance, comme on en rencontre souvent de nos jours. Autrement dit, si un motard en sportive fauche des enfants par accident peu de temps avant une nouvelle décision, la suppression des 100 chevaux aura sûrement du mal à passer. Pourtant, le débat a cette fois dépassé nos frontières et c'est à l'Europe de statuer.

**Après des années de lutte, qu'est-ce qui vous fait penser que cette fois, la loi des 100 ch a de bonnes chances d'être abrogée ?**  
La pression européenne augmente et presse ses membres à une uniformisation de ses normes d'homologation. D'autre part, à l'horizon 2013, un nouveau permis de conduire comportera un nouvel accès progressif à la puissance, ce qui est un autre signe de l'inutilité d'un bridage à 100 chevaux. Enfin, l'Europe est à même de réfléchir de manière plus générale et à plus long terme sur ce problème, là où un État vit au rythme des calendriers électoraux.

## Que risque-t-on en cas de débridage ?

Beaucoup de motards estiment que le débridage est sans risque. Pourtant, la législation datant de 2006 a singulièrement durci les mesures visant à sanctionner les contrevenants, prévoyant des sanctions qui peuvent paraître aberrantes par leur sévérité. Sanctions souvent ignorées, mais qui constituent en réalité le véritable abus instauré par la réglementation des 100 chevaux. Rappel des principaux articles issus de la loi du 5 janvier 2006.  
• Article L321-1 :  
Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de proposer à la location ou d'inciter à acheter un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur soumis à réception et non réceptionné ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de six mois d'emprisonnement et de 7500 € d'amende. Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.  
• Article L317-5 :  
I - Le fait pour un professionnel de fabriquer, d'importer, d'exporter, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de proposer à la location



ou d'inciter à acheter ou à utiliser un dispositif ayant pour objet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur d'un cyclomoteur, d'une motocyclette ou d'un quadricycle à moteur est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 € d'amende.  
II - Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur,

une motocyclette ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni des mêmes peines.  
III - Le dispositif prévu au I est saisi. Lorsque le dispositif est placé, adapté ou appliqué sur un véhicule, ce véhicule peut également être saisi.

## LES 50 MEILLEURES VENTES 2009\*

1	Piaggio MP3 400 LT	11 048
2	Yamaha Xmax 125	7 903
3	Kawasaki Z 750	6 124
4	Kawasaki ER-6	5 426
5	Yamaha XJ6	4 614
6	Peugeot Satelis 125	4 474
7	Yamaha Tmax 500	4 349
8	Piaggio X Evo 125	4 049
9	Suzuki Burgman 125	4 007
10	Yamaha YBR 125	3 689
11	Honda CBF 125	3 651
12	Suzuki Bandit 650	3 650
13	Honda FES 125	3 008
14	Triumph Street Triple	2 921
15	Piaggio MP3 250 LT	2 891
16	Jonway JS 120	2 887
17	Honda Varadero 125	2 769
18	Honda Hornet 600	2 739
19	Suzuki GSR 1000	2 545
20	Honda CB 1000 R	2 543
21	Sym GTS 125	2 518
22	Yamaha YZF R 125	2 130
23	Sky Team Dax	2 087
24	Yamaha FZ6	2 035
25	Suzuki SFV Gladius 650	1 864
26	Kymco Dink Street	1 801
27	Honda CBF 600	1 787
28	Yamaha YP 125 Majesty	1 711
29	Daelim S2	1 637
30	BMW R 1200 RT	1 620
31	Honda FJS 400	1 535
32	Piaggio GTS 125	1 513
33	Yamaha YZF R1	1 441
34	MBK Sky Cruiser 125	1 392
35	Yamaha WR 125	1 365
36	Piaggio LX 125	1 348
37	Suzuki GSX-R 1000	1 321
38	Peugeot Sum Up	1 309
39	Piaggio LIB 125	1 306
40	BMW R 1200 GS	1 231
41	Yamaha FZ1	1 172
42	Suzuki Burgman 650	1 169
43	Sym Fiddle II	1 151
44	Yamaha FJR 1300 A	1 136
45	Suzuki Bandit 1250	1 122
46	Honda CBF 1000	1 107
47	Kawasaki Z 1000	1 072
48	MBK Skyline 125	1 071
49	Triumph Speed Triple	1 059
50	Aprilia Atlantis 125	1 003

\* nous avons volontairement inclus dans ce classement les Piaggio MP3 LT 400 et 250 cm<sup>3</sup>, habituellement recensés dans les statistiques des tricycles motorisés.  
\* modèles soumis au bridage pour l'homologation française.





# Internet ou la clé du débridage



**IL SUFFIT** de taper quelques mots clés sur un moteur de recherche pour obtenir sur Internet le détail de la démarche à suivre pour débrider une moto. Photos à l'appui, on retrouve illustrées les principales étapes qui commandent la libération du moteur à sa pleine puissance. Comme dans beaucoup d'autres domaines, Internet sert donc de lieu d'échanges

de bons tuyaux à tous ceux qui ne sont pas en contact avec un professionnel qui ose encore proposer le débridage sous le manteau. Mais au-delà de la transgression, Internet soulève ici la question du type de bridage de certains modèles. Car il faut bien avouer que plusieurs sportives prêtent un peu trop facilement le flanc au débridage pour ne pas être convaincu que les pouvoirs publics ferment plus ou moins les yeux sur cette question. Un non-sens, puisque le rôle de l'État est de faire appliquer les lois de la nation. La démonstration est d'autant plus convaincante lorsque l'on regarde les chiffres de vente de certaines sportives : il s'est ainsi vendu, en 2009, 1 441 Yamaha R1 et 1 321 Suzuki GSX-R – modèles facilement débridables – contre seulement 894 Honda CBR. La Honda serait-elle une moins bonne moto ? Pas vraiment, mais son boîtier électronique spécifique et ses pipes d'admission entravées ne convainquent pas les amateurs de sportives. Nouvelle championne du débridage, la nouvelle BMW S 1000 RR se débride avec un simple shunt électrique. Plus incitatif, tu meurs...

## LE BRIDAGE, UNE CONTRAINTE POUR LES IMPORTATEURS

Le constructeur japonais Suzuki, fier de proposer à son catalogue des modèles aussi populaires que la GSX-R 1000 et aussi emblématique que l'Hayabusa, est confronté, comme ses collègues, à des contraintes liées à la loi des 100 chevaux. Selon Pierre-Laurent Fériti, porte-parole de la marque en France, « les modèles Suzuki destinés à la France sont des versions spécifiques baptisées "U2", ce qui signifie "underpower". En clair, ces motos possèdent une cartographie d'injection spécifique ». Quant au surcoût engendré par ces modalités techniques, Pierre-Laurent Fériti ajoute que « l'arrivée des systèmes de bridages électroniques, inaugurés par BMW, permettent de contenir les coûts. Cela coûte moins cher de reprogrammer un boîtier que de créer des pipes d'admission ou des arbres à cames spéciaux. En revanche, cela nous a posé problème lorsque nos motos ont été dotées de plusieurs cartographies moteur sélectionnables au guidon. Nous avons dû faire appel à un boîtier doté d'une mémoire plus importante afin de l'équiper de six cartographies : trois pour la version full et trois pour la version 100 chevaux. Car le problème n'est pas tant de brider les moteurs que de les brider correctement. Il faut que la moto conserve un caractère moteur attrayant ».

## 6 questions à... Hugo Roebroek

Responsable communication à la FEMA (Fédération des associations européennes de motocyclisme)

**Moto Revue : Que se passe-t-il actuellement à la Commission européenne, pour que l'on entende chaque semaine de nouvelles rumeurs sur les évolutions que connaîtront nos motos dans un avenir proche ?**

Hugo Roebroek : Avec les années, de nombreux textes qui régissent l'homologation des motos se sont ajoutés les uns aux autres pour former un fatras difficile à comprendre et un outil complexe à utiliser. C'est pourquoi la Commission européenne planche sur un nouveau règlement, cadre unique visant à simplifier les choses. Cela a déjà été fait dans l'automobile. Le but est d'effectuer un « nettoyage » législatif permettant de faire avancer certains dossiers.

**Pensez-vous que des mesures telles que la suppression de la loi des 100 chevaux pourraient être validées par le Parlement européen ?**

Les choses sont plus complexes que cela. 95 % des textes proposés au Parlement européen sont validés par ce dernier. Cela veut dire qu'en

amont, la Commission prend le temps de figurer sa proposition afin que celle-ci soit acceptée sans encombre. À ce stade, il n'y a pas encore de proposition mais un projet de réglementation qui planche sur la puissance des motos, ainsi que sur la pollution et l'ABS. Rien n'est définitif.

**Certains observateurs estiment toujours que la France est en position d'illégalité vis-à-vis de l'Europe, selon laquelle les produits commercialisés sur son territoire doivent être harmonisés...**

Là encore, il faut se méfier des effets d'annonce. La France a obtenu un sursis de la part de l'Europe, en jouant sur un point subtil de la législation, selon lequel un pays peut conserver certaines de ses lois en vigueur s'il arrive à démontrer que celles-ci servent à protéger les citoyens. Cela dit, la Commission européenne ne s'est pas penchée de nouveau sur le sursis qu'elle avait accordé de manière provisoire.

**Parmi les bruits de couloirs qui circulent actuellement, on parle**

**d'un élargissement de la loi des 100 chevaux à tous les pays européens. Quelle est la position de la FEMA à ce sujet ?**

La FEMA est clairement en faveur d'une suppression de la loi des 100 ch, car celle-ci n'a jamais prouvé son efficacité en matière de sécurité. D'autre part, cette loi n'est fondée que sur des idées reçues et inscrit une inégalité entre les citoyens européens. Et quant à son élargissement aux autres pays européens, cela ne me paraît pas fondé. Une étude a montré que certains modèles de motos étaient plus accidentogènes que d'autres, en raison de l'orientation de la pratique qu'ils engendrent. Mais cela n'a aucun rapport avec la puissance de ces machines. Certaines 125 cm<sup>3</sup> obtiennent de plus mauvais résultats que des grosses cylindrées. Encore une fois, la priorité devrait être donnée à la qualité des infrastructures et à la formation, mais ces sujets induisent des gros budgets. Et la législation marque souvent le pas devant des questions d'argent...

**On parle aussi de rendre l'ABS obligatoire. Y êtes-vous favorable ?**

Non, car une réglementation validerait un seul type de freinage, ce qui réprimerait l'innovation technique. Or certains systèmes, tels que le freinage couplé ou électrique, ont prouvé leur efficacité. De plus, le taux d'équipement des motards connaît ces dernières années une croissance naturelle qui ne justifie donc pas une obligation.

**Concernant les mesures antipollution, pensez-vous que la moto doit suivre l'exemple de la voiture ?**

Nous sommes favorables à l'étiquetage des motos, car les clients pourraient ainsi se rendre compte qu'une moto rejette moins de CO<sub>2</sub> qu'une voiture. Pour nous, le deux-roues est un véhicule d'avenir. Nous souhaiterions surtout la mise en place d'un donnant-donnant législatif entre la puissance et la pollution des motos, à l'image de ce que nos voisins espagnols ont fait récemment.

DU 1<sup>er</sup> AU 30 AVRIL DANS TOUT LE RÉSEAU...

Venez  
vous faire  
plaisir!



TOUTE LA GAMME À L'ESSAI



GAGNEZ  
une Street Triple!

### Liste des concessionnaires du Nord-Est

Découvrez la liste des concessionnaires sur [www.triumph.fr](http://www.triumph.fr)

POWER BIKE 154, rue de Preize 10000 TROYES Tél : 03 25 42 18 00

TRIUMPH DIJON 15, rue Nourissat 21000 DIJON Tél : 03 80 36 37 38

TRIUMPH BESANCON 5, rue Edouard Belin 25000 BESANCON Tél : 03 81 41 90 62

MOTO EVOLUTION 2 Rue de Prayon - ZAC d'Augny 2000 57685 AUGNY Tél : 03 87 31 95 33

MAGIK MOTO 10, rue A. Boucicaud 51430 TINQUEUX Tél : 03 26 04 20 20

TRIUMPH STRASBOURG P.A. de Souffel - rue des Menuisiers 67460 SOUFFELWEYERSHEIM Tél : 03 88 18 24 70

MOTORCYCLE DREAM STORE ZA Espale - 8, rue A. de Gasperi 68390 SAUSHEIM Tél : 03 89 31 03 15

VITTEL BIKE 308, avenue de la Div. Leclerc 88800 VITTEL Tél : 03 29 08 96 88

Du 1<sup>er</sup> au 30 Avril 2010... Nos concessionnaires vous feront partager le plaisir de rouler en Triumph, alors à votre tour de prendre les clés pour essayer la Triumph de votre choix. Vous pourrez profiter d'une reprise personnalisée de votre moto ainsi que d'offres exceptionnelles sur l'assurance Triumph avec -15% sur votre prime annuelle et d'un taux de 4,9% avec le financement Triumph. Vous découvrirez aussi toutes les séries spéciales qui font l'actualité ainsi que nos gammes Vêtements et Accessoires. Prolongez votre plaisir et participez à notre grand tirage au sort pour gagner une Street Triple !

CREATE  
MY TRIUMPH  
[www.triumph.fr](http://www.triumph.fr)

TRIUMPH  
ASSURANCE  
TRIUMPH  
FINANCEMENT

TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY