

Consultation publique sur une proposition de règlement-cadre du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles.

Document de consultation

1. Introduction

La directive 2002/24/CE¹ relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues (ciaprès dénommés «deux ou trois roues») et ses directives filles ont établi un cadre harmonisé pour la réception communautaire des véhicules de catégorie L: cyclomoteurs, motocycles, tricycles et quadricycles. Ce cadre est devenu obligatoire le 9 mai 2003 pour tous les véhicules commercialisés dans l'Union européenne.

Depuis lors, le cadre juridique des véhicules à moteur a considérablement évolué. Une nouvelle directive-cadre² applicable aux voitures, aux camions, aux autobus ainsi qu'aux remorques a notamment amélioré les dispositions administratives régissant la procédure de réception des voitures particulières et des véhicules utilitaires. Par ailleurs, l'initiative CARS 21³ a encouragé un exercice de simplification de la législation relative à la réception des voitures particulières et des véhicules utilitaires. En principe, ces améliorations pourraient être étendues aux deux ou trois roues.

De surcroît, dans son Livre blanc sur les transports de 2001⁴, la Commission a proposé l'objectif ambitieux de sauver chaque année 25 000 vies sur les routes européennes d'ici à 2010. En matière d'accident, les deux ou trois roues affichent généralement des résultats plus mauvais que ceux des autres véhicules. Il convient donc de renforcer leur sécurité afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en Europe.

Enfin, les deux ou trois roues produisent aussi des émissions polluantes. La directive 2002/51/CE⁵ met en œuvre l'étape Euro 3 depuis le 1^{er} janvier 2007 pour tous les types de motocycles. Après l'entrée en vigueur de mesures supplémentaires concernant les voitures particulières et les camionnettes (Euro 5/6) et les poids lourds (Euro VI), la part des deux ou trois roues dans le total des émissions devrait augmenter. Il est donc jugé également nécessaire de résoudre le problème des émissions provenant de ces véhicules.

Dans ce contexte, la Commission souhaite procéder à une révision de la législation relative à la réception des deux ou trois roues et définir de nouvelles mesures concernant la sécurité et les émissions polluantes qui devraient être proposées au milieu de l'année 2009. Le présent document, qui s'inscrit dans le processus de consultation, vise à recueillir auprès des parties intéressées des données et des avis sur les éléments concrets proposés pour le futur cadre législatif sur les deux ou trois roues, tel qu'envisagé par les services de la Commission.

2. Objectifs

La proposition aurait trois objectifs: simplification de la législation (amélioration de la réglementation), nouvelles normes d'émission et nouvelles mesures de sécurité.

Le volet «simplification» consiste à remplacer la directive-cadre et les diverses directives qui en dérivent par un règlement-cadre unique. La proposition abrogerait ainsi 14 directives.

Parallèlement, de nouvelles mesures concernant les émissions et la sécurité seraient mises en

¹ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

² Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

³ COM/2007/0022 final.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_com_2001_0370_fr.pdf.

⁵ JO L 252 du 20.9.2002, p. 20.

place afin d'aligner la législation sur les progrès technologiques les plus récents. En conséquence, il est prévu de mettre en place:

a) un nouvel ensemble de mesures sur les émissions, portant notamment sur la durabilité, la mesure des émissions de CO₂ et les émissions par évaporation, ainsi que de nouvelles limites d'émission pour les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles;

b) de nouvelles mesures de sécurité visant à réduire le nombre des victimes de la route, telles que des systèmes de freinage avancés, des mesures contre la manipulation et des exigences spécifiques pour les quads.

3. Simplification

À titre d'approche législative globale, il est suggéré de remplacer les directives par des règlements, d'appliquer une «approche à deux niveaux», de réduire le nombre de textes applicables et de recourir de façon accrue aux réglementations internationales. Aux 14 directives relatives aux deux ou trois roues se substituera un nouveau dispositif législatif. Un règlement CE de base unique établissant les dispositions fondamentales (analogues à la directive existante et aux limites d'émission et de niveau sonore) sera adopté par les co-législateurs, tandis que les spécifications techniques (similaires aux directives particulières existantes) mettant en oeuvre les dispositions fondamentales seront adoptées par comitologie (selon l'approche dite à deux niveaux). Cette procédure permettra aux co-législateurs de se focaliser sur les principaux enjeux politiques de la proposition (à savoir les limites d'émission), alors que les questions techniques seront traitées par des experts. L'utilisation de règlements évitera l'étape de la transposition par les États membres et les délais d'application en résultant. Pour les différentes parties intéressées (constructeurs, ONG, Commission, co-législateurs), les atouts seront les suivants: sécurité juridique renforcée, actualisation plus rapide de la législation et nombre limité de textes à respecter.

L'UE a adhéré à 106 règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) dans le cadre de l'accord de 1958⁶. Le groupe CARS 217 s'est montré très intéressé par le remplacement des exigences techniques des directives communautaires par des règlements équivalents de la CEE-ONU. Cette mesure pourrait également être appliquée aux deux ou trois roues dans certains cas. Les règlements de la CEE-ONU sont largement reconnus dans les pays membres de l'UE, ainsi que dans les pays tiers, et la référence aux règlements de la CEE-ONU permettra aux constructeurs de concevoir un modèle unique qui couvrira tous les marchés et réduira ainsi les coûts et contraintes liés à la réception.

Enfin, pour préserver la cohérence des procédures de réception CE, il semble approprié de prendre en considération le travail de refonte de la directive-cadre 70/156/CEE (devenue 2007/46/CE⁸) relative aux véhicules à moteur et d'appliquer, le cas échéant, certaines des mesures qu'elle prévoit aux deux ou trois roues.

Question 1: Que pensez-vous de l'utilisation d'un règlement UE de base et de l'approche à deux niveaux pour la révision de la législation sur les deux ou trois roues? Pourquoi?

Si l'objectif de simplification et de mise en cohérence des différentes réglementations existantes est louable, le contenu de ces réglementations et la possibilité pour les citoyens d'y contribuer, notamment par le biais de leurs représentants élus au Parlement Européen est ce qui nous semble, en tant que représentants des usagers, essentiel.

Question 2: Approuvez-vous l'approche fondée sur une utilisation accrue de références aux règlements de la CEE-ONU? Pourquoi?

Comme précédemment, sans y être opposé par principe, il nous semble que la référence directe aux règlements CEE/ONU accroît le « déficit démocratique » en retirant des mains Parlement Européen le contrôle de ces évolutions « techniques ».

Question 3: Quelles mesures administratives introduites pour les véhicules à moteur (directive 2007/46/CE) ne devraient pas figurer dans la législation sur les deux ou trois roues? Pourquoi?

S'il est important d'avoir une réglementation de base commune pour les constructeurs, cela ne doit pas interdire la possibilité pour des particuliers de personnaliser, modifier, ou reconstruire leur véhicule, pratiques ancrées dans la culture moto depuis toujours.

4. Normes d'émission

La directive 97/24/CE⁹ est l'une des directives particulières dans le contexte de la procédure de réception au titre de la directive 2002/24/CE. Elle a introduit les normes Euro 1 (à partir de 1999) et Euro 2 (à partir de 2002) pour les cyclomoteurs et les quadricycles légers ainsi qu'Euro 1 (à partir de 1999) pour les motocycles, les tricycles et les quadricycles. Cette directive a été modifiée par la directive 2002/51/CE¹⁰ afin de mettre les normes Euro 2 en application à partir de 2003 pour tous les motocycles, quadricycles et tricycles et les normes Euro 3 à partir du 1^{er} janvier 2007 pour tous les motocycles.

Comme suggéré dans la directive 2002/51/CE, la Commission a fait réaliser une étude en vue d'évaluer plusieurs mesures additionnelles envisageables en ce qui concerne les deux ou trois roues. L'étude menée par le laboratoire de thermodynamique appliquée de l'université de Thessalonique (LAT) a conclu en 2004 que certaines mesures proposées par la directive 2002/51/CE pourraient avoir un effet positif sur les hydrocarbures (HC) et les oxydes d'azote (NOx). Le rapport du laboratoire est disponible sur notre site Web:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_motorcycle_emissions.pdf

Les mesures envisageables ont ensuite été examinées par un groupe de travail spécial sur les émissions des véhicules à moteur (MVEG), réunissant ONG et États membres. S'appuyant sur les résultats de cet examen, la Commission a exprimé son avis sur une future législation éventuelle relative aux émissions des deux ou trois roues dans le document suivant:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/status_report_emissions.pdf

La ligne d'action considérée comme la plus efficace par la Commission consiste à établir de nouvelles limites d'émissions, ainsi qu'à définir des mesures additionnelles: introduction de limites de durabilité, mesure du CO₂, mesure de la consommation de carburant, limites des émissions par évaporation, nouvelle procédure d'essai pour les cyclomoteurs, nouvelles limites pour les quadricycles et utilisation du cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC) du règlement technique mondial n° 2 de la CEE-ONU.

Toutefois, l'étude menée a également conclu qu'en raison de la taille restreinte de la flotte, le bénéfice en termes d'émissions globales, par comparaison avec les mesures appliquées aux voitures et aux camions, est bien moins important, pour un rapport coût-efficacité plus élevé. C'est pourquoi les services de la Commission ont d'abord privilégié l'élaboration de nouvelles normes d'émission pour les véhicules utilitaires légers (Euro 5/6) et les véhicules utilitaires lourds (Euro VI).

Les travaux sont désormais achevés dans le domaine des véhicules utilitaires légers et lourds, mais il est probable que la part des émissions des deux ou trois roues dans le total des émissions augmentera à l'avenir. La Commission examine actuellement si la stratégie d'adoption de nouvelles mesures précédemment proposée pour les véhicules à deux ou trois roues reste d'actualité. En outre, il semble qu'il serait aujourd'hui technologiquement

concevable de prévoir pour les motocycles des limites équivalentes aux normes Euro 5 applicables aux voitures. La Commission se penche donc également sur la question de savoir si de telles limites pour les motocycles seraient compatibles avec le cycle d'essai mondial pour les motocycles (WMTC).

Question 4: Êtes-vous favorable à l'introduction, pour les motocycles, de nouvelles limites d'émission équivalentes aux limites Euro 5 fixées pour les voitures à essence? Pourquoi?

Les deux roues motorisés doivent prendre leur part à la baisse de la pollution atmosphérique du secteur des transports. La FFMC ne voit pas de raison pour laquelle des normes équivalentes à celles des automobiles ne seraient pas applicables aux 2RM, en tenant toutefois compte des spécificités de ce secteur.

Question 5: Pensez-vous que la législation devrait prévoir des mesures additionnelles relatives aux émissions? Pourquoi? Quel est votre avis sur l'introduction de mesures additionnelles, telles que la mesure du CO₂, la mesure de la consommation de carburant, etc.? La FFMC soutient la mise en place de normes européennes de mesures de la consommation de carburant, qui permet aux citoyens-motards de choisir leur véhicule en connaissance de cause.

5. Nouvelles mesures de sécurité

5.1 Système de freinage avancé pour les motocycles (c'est-à-dire système de freinage couplé/ABS)

Il est généralement admis que les systèmes de freinage avancés (dispositifs anti-blocage/de freinage couplé) aident le conducteur lors du freinage et empêchent le véhicule de dérapier. Dans le cadre de la charte de la sécurité routière¹¹, l'industrie européenne des motocycles s'est engagée à ce que la majorité des modèles routiers disponibles en 2010 soient dotés d'un système de freinage avancé. En 2008, 35 % des modèles routiers disponibles en Europe sont équipés en standard ou en option d'un système de freinage avancé.

Plusieurs études montrent que l'installation obligatoire de l'ABS sur un large éventail de motocycles aurait un effet positif sur le nombre des accidents. La Commission étudie donc actuellement la possibilité de rendre obligatoires ces systèmes et/ou d'autres technologies telles que le freinage couplé sur tous les motocycles et examine aussi les répercussions d'une telle législation.

Question 6: Quel est votre avis concernant l'installation obligatoire de l'ABS sur tous les motocycles? Pourquoi?

La FFMC reconnaît l'intérêt de l'ABS, mais s'inquiète de l'impact d'une éventuelle obligation sur le coût des machines et sur la possibilité d'autres innovation technologiques.

Question 7: Pensez-vous qu'il existe des solutions différentes/supplémentaires mieux adaptées certaines catégories (comme le freinage couplé ou les systèmes de contrôle de la stabilité), qui pourraient être aussi, voire plus, efficaces à des coûts moins élevés?

Oui, d'autres systèmes (freinage couplé, notamment) peuvent être autant, voire plus efficaces que l'ABS.

5.2 Mesures contre la manipulation pour les cyclomoteurs, motocycles, tricycles et quadricycles

Les motocycles de petite cylindrée (<125 cm³) et les cyclomoteurs doivent satisfaire aux

exigences du chapitre 7 de la directive 97/24/CE relatif aux mesures contre la manipulation. Ces dispositions visent à empêcher que le véhicule ne soit modifié en vue d'augmenter sa vitesse/puissance maximale.

Une étude a été demandée à Tüv Nord afin d'évaluer l'impact de cette législation. L'étude est disponible sur le site Web:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_anti_tampering_devices.pdf.

L'étude propose une série de nouvelles mesures contre la manipulation. Elle propose en particulier d'étendre ces exigences à d'autres catégories de véhicules.

Ces nouvelles mesures ont été examinées lors de la réunion du groupe de travail spécial sur les motocycles de la Commission. À cette occasion, une autre modification de la directive a été suggérée, afin notamment de prendre en considération les dernières évolutions technologiques dans le domaine du contrôle des moteurs à essence. Tous les documents relatifs à cette réunion sont disponibles à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/mcwg_meetings/12-07-2005/index.htm.

Toutes les mesures envisageables sont actuellement étudiées par la Commission européenne et devraient étayer sa proposition.

Question 8: Que pensez-vous des mesures additionnelles proposées par l'étude TüV et de celle proposée par le groupe de travail «Motocycles» susmentionné? Pourquoi?

Pour la FPMC, il est essentiel de préserver le droit pour les utilisateurs de modifier, améliorer ou personnaliser leur véhicule, ce que les mesures « anti-manipulation » (par ailleurs discriminatoires vis à vis du secteur des deux roues motorisés) visent à interdire, sans justification, ni réalisme, ni cohérence.

Ne voyant aucun bénéfice pour la sécurité de ces dispositions anti manipulation, mais induisant un coût pour l'utilisateur et l'impossibilité dans de nombreux cas d'entretenir son véhicules, la FPMC s'oppose clairement à leur développement

Question 9: Pensez-vous que d'autres solutions seraient préférables? Lesquelles?

La multiplication de réglementations techniques sur les véhicules visant soi-disant améliorer la sécurité nous semble une impasse législative, lorsque l'on sait que l'essentiel des accidents de 2RM sont liés à des facteurs humains. C'est donc plutôt sur la formation des conducteurs que l'effort devrait être porté.

5.3 Limitation de la puissance à 74 kW pour les motocycles

La directive 95/1/CE relative à la vitesse maximale par construction, ainsi qu'au couple maximal et à la puissance maximale nette du moteur¹² a harmonisé les exigences nationales dans ce domaine. Elle laisse toutefois aux États membres la possibilité de refuser les véhicules d'une puissance supérieure à 74 kW. Cette dérogation leur avait été accordée en vue d'accroître la sécurité. Il s'ensuit qu'un motocycle d'une puissance supérieure à 74 kW peut être réceptionné dans un pays mais refusé dans un autre. Ce type de situation n'est pas conforme à l'esprit du marché intérieur.

Par ailleurs, il ressort des études dans ce domaine que le lien entre puissance moteur et augmentation de la sécurité ne peut être établi. Sur cette base, la Commission prévoit de proposer une harmonisation de la législation communautaire en la matière qui renforcera donc la cohérence du marché intérieur ainsi que des mesures concrètes pour renforcer la sécurité.

Question 10: Pensez-vous que la faculté octroyée aux États membres de limiter la puissance des motocycles à 74 kW devrait être maintenue? Pourquoi?

Cette limitation en vigueur en France est, pour la FFMC, une réglementation en total décalage avec la réalité, sans effet positifs sur l'accidentologie des motards, liberticide et dangereuse pour des motocyclistes qui se retrouvent, du fait de cet excès de zèle de l'administration française en danger vis à vis de leur couverture assurance, et enfin discriminatoire contraire au droit communautaire de libre circulation des biens.

Pour plus de précision, consultez le site thématique de la FFMC sur cette limitation à l'adresse suivante : <http://www.motardsencolere.com/spip.php?rubrique6>

Par ailleurs, en France, deux rapport publiés récemment remettent spécifiquement en cause l'intérêt de cette limitation :

- Rapport 004620-01 de mai 2007 du conseil général des Ponts et Chaussées relatif à la mise en place d'un contrôle technique sur les deux roues motorisées.

Il stipule : « *Le bridage des motos à 100 CV est un sujet qui suscite beaucoup d'interrogations et de critiques de la part des acteurs rencontrés. Depuis 1995, la France est isolée sur ce dossier sans pour autant que l'exception française ait permis de mettre en évidence l'intérêt de la mesure en terme de sécurité. Le bilan des accidents de motos n'est pas meilleur, loin s'en faut, que dans les pays qui ne l'appliquent pas (ex. Allemagne).* »

- Gisements de sécurité routière : les deux roues motorisés (par le préfet Régis Guyot à la demande du ministère des Transports, et publié à la documentation française)

Il mentionne cette limitation sous l'intitulé « renoncer aux mesures dont les résultats s'avèrent discutables »...

Ces rapports ne font que confirmer les conclusions du rapport du TNO de 1997 (rapport N° 97OR.VD.056.1//PR).

Question 11: Pensez-vous que d'autres critères pourraient être utilisés (c'est-à-dire rapport puissance/masse, potentiel d'accélération) pour limiter le nombre des accidents de motocycles?

Le fait que les véhicules d'une capacité de moins de 50cc (mobylettes & scooter) sont les plus impliqués en proportion dans les accidents de 2RM est un indicateur supplémentaire du fait que ces prescriptions techniques restrictives portant sur la puissance sont une impasse législative basée sur des préjugés liés à une méconnaissance des causes réelles des accidents de moto.

5.4 Mini-voitures (quadricycles L6 et L7)

Les quadricycles (catégorie L7) et les quadricycles légers (catégorie L6) entrent dans le champ d'application de la directive 2002/24/CE. Ils se définissent comme des véhicules à quatre roues ayant des performances et une masse limitées. Ils ont été inclus dans le champ d'application de la directive 2002/24/CE car ils pourraient être assimilés à des cyclomoteurs avec carrosserie (quadricycles légers) ou à des petits motocycles (< 125 cm³) avec carrosserie (quadricycles). Le marché de ces véhicules demeure localisé pour l'essentiel en France, en Italie et en Espagne. Les L6 sont généralement utilisés en milieu rural par des personnes âgées qui n'ont jamais eu de permis de conduire, tandis que les L7 sont habituellement utilisés comme véhicules utilitaires sur le réseau routier secondaire.

Ces véhicules ressemblent en général à des mini-voitures et peuvent être aussi lourds que des voitures particulières. La Commission reçoit régulièrement des questions sur la sécurité de tels véhicules et souhaiterait réexaminer la législation en vigueur.

Question 12: Compte tenu de la dimension localisée du marché des quadricycles, pensez-vous

qu'une législation communautaire se justifie? Pourquoi?

Question 13: Pensez-vous qu'une limitation plus sévère masse/passagers devrait être imposée à ces véhicules pour justifier le fait qu'ils ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences de sécurité applicables aux voitures ou pensez-vous que ces véhicules devraient se conformer autant que possible aux exigences concernant les voitures? Pourquoi?

5.5 Quadricycles destinés à un usage hors route (L7)

Au cours des dernières années, un autre type de quadricycle a fait l'objet d'une réception CE, bien que la législation n'ait pas été prévue pour ce type de véhicule: les quads destinés à un usage hors route. Comme leur nom le suggère, ces véhicules sont conçus avant tout pour être utilisés hors route. Il peut être dangereux de les conduire sur route, en raison de leur accélération rapide et de leur centre de gravité élevé. Ces véhicules ont principalement un but récréatif, bien que certains d'entre eux puissent être utilisés à des fins agricoles. La législation communautaire n'ayant pas été conçue pour couvrir ces véhicules, la Commission souhaiterait clarifier leur situation juridique.

Question 14: Ces véhicules devraient-ils entrer dans le champ d'application de la réception par type, alors qu'ils ne sont pas conçus pour être utilisés sur route?

Question 15: Pensez-vous qu'à l'heure actuelle la catégorie dans laquelle ces véhicules sont réceptionnés soit adaptée à leur conception? Pourquoi?

Question 16: Convient-il d'ajouter de nouvelles exigences spécifiques pour améliorer la sécurité de ces véhicules? Pourquoi?

La FFMC n'a pas d'opinions tranchées sur ces véhicules à quatre roues qui sortent du champ de son objet social.

6. Sécurité des véhicules de catégorie L fonctionnant à l'hydrogène

Compte tenu de la multiplication des recherches menées sur les véhicules à hydrogène, la Commission étudie la possibilité de créer une nouvelle législation communautaire sur les véhicules de catégorie L fonctionnant à l'hydrogène.

Question 17: Pensez-vous qu'une législation communautaire sur les véhicules à hydrogène soit nécessaire? Pourquoi?

La FFMC n'a pas de position sur cette question

7. Impact global de la législation sur la compétitivité de l'industrie de l'UE.

Question 18: Quel impact aura, selon vous, l'éventail de mesures précédemment exposées sur la compétitivité de l'industrie de l'UE, et des PME en particulier?

Question 19: Quel sera l'impact des mesures sur l'emploi dans l'UE?

Question 20: Pensez-vous que les mesures proposées pourraient avoir un impact significatif sur le prix final des véhicules? Si oui, lequel?

Comme indiqué précédemment la FFMC s'inquiète de l'impact négatif que pourrait avoir certaines mesures exposées sur le coût d'achat et d'utilisation d'un deux roues motorisé et l'effet négatif sur l'emploi dans certaines petites entreprises fabriquant des équipements adaptables. Une étude coût / bénéfice semble par conséquent indispensable.