

Montreuil, le 28 mai 2010

## Note d'analyse sur le contrôle technique des 2RM

### Qui est concerné ?

Les deux-roues motorisés (scooter, cyclomoteurs) neufs ou d'occasion d'une cylindrée inférieure ou égale à 49,9 cm<sup>3</sup> et ne devant pas dépasser par construction la vitesse maxi de 45 km/h.

Selon l'Association des Constructeurs de Motocycles Européens (ACEM), le nombre de cyclos en circulation en France est estimé à 1,3 million d'unités (chiffres 2008).

### Pourquoi le contrôle-technique (CT) des cyclomoteurs est une mesure « bidon » ?

Cette idée de CT des cyclomoteurs est en partie une réponse des technocrates face à l'émotion suscitée dans l'opinion publique par les accidents mortels survenus à des adolescents qui jouaient sur des moto de tout-terrain non homologuées pour circuler sur la voie publique. Des émeutes urbaines largement relayées par les médias s'ajoutent aux tensions et les responsables politiques surenchérissent par des déclarations spectaculaires. Mais ces accidents ne sont pas à proprement parler des accidents dit de « sécurité routière ». Ils surviennent dans des périmètres réduits, généralement circonscrits à un quartier urbain où le problème est récurrent, sans pour autant faire l'objet d'actions efficaces de la part des pouvoirs publics.

La médiatisation de ces faits laisse imaginer qu'il existe un problème grave de sécurité routière chez les jeunes utilisant des cyclos... la corrélation avec des engins non-homologués et volontairement « trafiqués » s'établit dans l'opinion publique à partir de ces amalgames : dès lors, une surenchère réglementaire devient socialement acceptable.

Le prétexte avancé par la Délégation Interministérielle à la Circulation et à la Sécurité Routière (DSCR) pour justifier le CT des cyclomoteurs s'articule sur la lutte contre le débridage. Légalement, les cyclomoteurs sont limités par construction à 45 km/h. En pratique, de nombreux cyclos sont débridés. Les cas de débridage les plus courants sont constitués par une modification des dispositifs de bridage à l'admission (diamètre de la pipe d'admission, carburateur ou systèmes d'injection) et/ou à l'échappement (diamètre des conduits, chicanes). D'autres systèmes concernent les paramètres d'allumage, notamment par des « puces » électroniques qui limitent les montées en régime du moteur, parfois au moyen d'un calculateur couplé à la vitesse de rotation des roues du véhicule. La modification volontaire de ces paramètres est facilement réversible : il suffit, avant un contrôle, de remettre en place les dispositifs de bridage d'origine.

### Débridage ou gonflage ?

Il est important de distinguer le débridage qui consiste à retrouver les caractéristiques mécaniques intrinsèques à la conception d'un véhicule et le « gonflage » qui tend à augmenter exagérément les possibilités, en puissance et en vitesse maxi d'un véhicule... hélas, la DSCR ne fait pas cette distinction.

Un cyclo de 49,9 cm<sup>3</sup> est-il plus dangereux s'il est débridé pour rouler à 60 ou 80 km/h ? Non car dans la majorité des cas, les moteurs de 49,9 cm<sup>3</sup> équipent des véhicules existant aussi en 80 cm<sup>3</sup> : les cyclomoteurs de 49,9 cm<sup>3</sup> sont donc sous-motorisés par-rapport au reste de la partie-cycle (freins, pneus et suspensions) prévue pour des véhicules d'une cylindrée supérieure et pouvant dépasser 45 km/h.

### **Les rapports et avis des spécialistes du 2RM n'ont pas été pris en compte**

Pour sa part, la FFMC estime que la limitation à 45 km/h ne permet pas à un véhicule de s'insérer dans le trafic général dans de bonnes conditions de sécurité pour son conducteur. La FFMC a proposé d'étudier le relèvement de la vitesse maxi à 60 km/h : d'une part pour les motifs de sécurité d'évolution, mais aussi pour limiter les vellétés de débridage des cyclos. Notre proposition a été repoussée sans discussion par la DSCR. Bref, la DSCR prétend qu'un CT imposé aux cyclos permettrait de contrôler si ceux-ci sont débridés ou pas. Etonnant car pour prétendre améliorer la sécurité routière des 2RM, la DSCR a lancé une concertation avec les représentants des usagers du 2RM, les assureurs et les professionnels de l'univers du 2RM. Cette concertation est basée sur le Rapport Guyot, une étude de 280 pages publiée en 2008. Au chapitre consacré au problème du débridage des cyclos, ce rapport énonce non seulement (p.103) « *qu'il n'existe pas de statistiques officielles, d'études ou de recherches scientifiques documentées tendant à établir un lien de causalité effectif entre l'état d'un véhicule et l'accidentalité des utilisateurs* ». Quatre pages plus loin, il est même écrit que « *ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage* » (p.107).

L'étude Maids confirme également que l'état du véhicule n'entre que pour une très faible part dans les accidents de 2RM (0,7 % des accidents). Enfin, selon les données publiées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), la majorité des accidents de 2RM concerne des véhicules récents et n'ayant parcouru qu'un faible kilométrage.

### **Une décision unilatérale, autoritaire et non discutée préalablement**

Annoncée par le Premier Ministre François Fillon à l'issue d'une réunion du Conseil Interministériel de Sécurité Routière (CISR) qui s'est tenue le 18 février 2010, la mesure visant à mettre en place un CT pour les cyclomoteurs n'a pas été débattue lors de l'entrevue préalable au CISR à laquelle la FFMC était présente, pas plus qu'elle n'a été discutée dans le cadre de la Concertation censée justifier les annonces du CISR. Cette annonce est donc un passage en force et la FFMC a été mise devant le fait accompli.

### **A qui cela va profiter ?**

Aux réseaux des centres de contrôle technique, lesquels appartiennent à des groupes financiers partenaires de grosses compagnies d'assurance.... Comme par hasard, les assureurs sont très favorables au CT des 2RM (sauf la Mutuelle des Motards).

### **En quoi le CT des cyclos est-il une mesure inefficace ?**

- Parce qu'il est facile de présenter au CT un cyclo « conforme » en remontant préalablement les dispositifs de bridage pour les redémonter ensuite.
- Parce que les cyclos les plus pourris et les moins conformes sont majoritairement ceux qui sont utilisés par des jeunes non-titulaires du BSR, non assurés, circulant dans des zones urbaines où la police limite ses interventions pour éviter des confrontations pouvant tourner à l'émeute...

...ce qui revient à penser que les cyclos ayant motivé les vellétés réglementaires des Pouvoirs publics sont précisément ceux qui échapperont aux contrôles. Quant aux autres (ceux qui circulent avec une assurance et des papiers en règle), leurs véhicules peuvent déjà être contrôlés (et suspendus de leur droit à circuler) par les forces de l'ordre à l'occasion d'un simple contrôle routier.

La DSCR a d'autant plus raté la marche que de longue date, la FFMC a formulé des propositions concrètes en matière de sensibilisation à la conduite chez les plus jeunes. Parmi celles-ci, nous demandions la mise en place d'un contrôle parental renforcé associé à l'examen scolaire du BSR et notamment :

- Sensibiliser les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes légères à l'importance de l'entretien de leurs véhicules lors de leurs formations respectives (BSR et stage 125cm<sup>3</sup>).
- Intégrer dans les programmes de l'Education Nationale un module « sécurité routière » dispensé depuis l'école primaire jusqu'au lycée.

### **Qu'en dit la DSCR ?**

Le 19 mai 2010, lors d'une journée SR/2RM organisée par la préfecture de police de Paris et la DSCR au circuit Carole, Michèle Merli déléguée interministérielle à la Sécurité routière (interrogée par la FFMC à propos du CT des cyclos) a affirmé que le CT serait circonscrit aux cyclomoteurs et qu'il n'était pas question de l'étendre aux motos... mais dans le même temps, ses services travaillent à l'établissement d'une convention avec les assureurs et les experts pour l'exploitation des données des expertises « Véhicule gravement accidenté » (VGE) pour faire évoluer les « critères de dangerosité » (*source l'Argus de l'assurance du 9 avril 2010*).

Sur la question des facilités de débridage/remise en conformité, Michèle Merli souhaite que le bridage soit « électronique » et non plus « mécanique ». Elle déclare vouloir peser sur cette question technique avec ses homologues européens.

### **Quels problèmes de mise en place ?**

Selon Michèle Merli, le CT des cyclomoteurs sera effectué chez les prestataires du contrôle automobile. D'après une enquête parue dans Moto-Magazine de mai 2010, les professionnels du CT devront investir près de 35 000 € dans un pont élévateur adapté aux 2RM, un banc de freinage et un « speedomètre » (appareil pour mesurer la vitesse maxi). Quant à la formation spécifique des techniciens de contrôle, rien n'a été établi pour l'instant. Le coût de la visite est estimé par les centres de contrôle entre 40 à 60 € pour une visite qui comprendra aussi la vérification des pneus, de l'éclairage et de la conformité des numéros de série.

La question de la disparité géographique n'a pas été posée : alors que 75% des ventes de cyclomoteurs sont réalisées en province (selon la branche « 2-Roues » du Conseil National de l'Automobile -CNPA), aucune prospective n'a été avancée pour équiper les centres de CT auto en zones rurales de manière à ce qu'ils puissent accueillir les cyclomoteurs censés s'y présenter. Comme la FFMC et la FFM, le CNPA a d'ailleurs proposé de réfléchir à un relèvement de la vitesse des cyclos à 60 km/h.

Enfin, la question des cyclomoteurs construits dans les années 1960-1970, par exemple les célèbres Mobyettes Motobécane AV 88, 89, 92 98 et autres D52 qui dépassaient par construction la vitesse de 45 km/h ne semble pas avoir été non plus prise en compte. Ces cyclomoteurs (et vélomoteurs pour les modèles à boîte de vitesse) ont été produits à des millions d'exemplaires et nombres d'entre-eux sont toujours en circulation actuellement. Et que dire des Solex (38 à 45 cm<sup>3</sup>) qui ne dépassent pas les 30 km/h ? Leurs amateurs devront-ils aussi se présenter tous les deux ans au contrôle technique ? Absurde !

Bref, encore une fois, les décideurs politiques mettent la charrue avant les bœufs et annoncent des mesures sans avoir suffisamment réfléchi à leur mise en œuvre. Cela confirme que les questions de sécurité routière doivent autant à des effets d'annonce à l'attention d'une opinion publique sidérée par un matraquage de chiffres mortifères qu'aux réalités d'un contexte mal évalué par les Pouvoirs publics.

### Et le CT pour tous les deux-roues motorisés (2RM) ?

Les publications professionnelles communiquent déjà sur le futur CT des 2RM et le réseau des centres de CT s'y prépare en multipliant les opérations de séduction dans les événements de type « salon de la moto », « semaine de la moto et du scooter », assurant disposer à court terme de personnels compétents, motards, etc... Selon un article publié le 4 mai 2010 sur le site Internet de Moto-Magazine, l'un des dirigeants de l'association Club-14 (dont les adhérents « automatiques » sont les titulaires d'un contrat d'assurance AXA) s'est récemment déclaré favorable à un CT pour tous les 2RM (<http://www.motomag.com/Contrôle-technique-Axa-Club-14.html>). D'autre part, l'association Prévention routière s'est également prononcée pour un CT pour tous les 2RM.



Nul doute qu'une fois mis en place, compte-tenu des investissements entrepris par le réseau des centres de contrôles, les professionnels (soutenus par les assureurs et les associations dites de « sécurité routière ») pousseront à nouveau les technocrates à envisager un CT étendu à l'ensemble des 2RM qui représentent un parc de plus de 3 millions de véhicules... et ce au nom de la « Sécurité routière » et au motif que cela se fait chez certains de nos voisins européens.

### Ailleurs en Europe...

Sur les vingt-sept pays qui composent l'Union européenne, quinze ont adopté un CT pour tous les 2RM (dont huit pour mesurer les émissions polluantes).