

N° 004620-01

mai 2007

LES CONDITIONS DE MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE DES DEUX ROUES MOTORISES



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Rapport n° 004620-01

LES CONDITIONS DE MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE DES DEUX ROUES MOTORISES

établi par

Dominique LEBRUN
Inspecteur général de l'équipement

Destinataire

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

note à l'attention de

Monsieur le Ministre
des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées

2ème Section
Droit, logement
et société

Le Vice-Président

La Défense, le 10 mai 2007

objet : Rapport n° 004620-01
Mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés

Par note du 22 février 2006, vous avez demandé au CGPC de diligenter une mission sur la mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Dominique LEBRUN**, inspecteur général de l'équipement.

La mission, compte tenu des expériences étrangères et des contacts établis avec les différents acteurs conclut que l'extension d'un contrôle technique aux deux-roues motorisés aurait sans nul doute un effet positif sur l'état du parc, sous réserve qu'il s'applique aux motocycles comme aux cyclomoteurs.

Bien que le lien de causalité entre accidentologie et état du parc ne soit pas clairement établi, elle considère que des véhicules dont les fonctions de sécurité sont en bon état, parce que bien entretenues, sont nécessairement moins accidentogènes.

Le contrôle technique améliorerait également le niveau des émissions atmosphériques et sonores d'un parc qui, en raison de la pratique très fréquente du débridage, n'est pas exempt de reproches en la matière.

Enfin, s'agissant d'un secteur où le marché de l'occasion est dynamique, la mission considère que le contrôle permettrait d'assainir les transactions et de répondre à une attente légitime de protection des consommateurs.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 30
télécopie :
01 40 81 68 88
courriel :
dominique.lebrun@
equipement.gouv.fr

.../...

La mise en place du contrôle technique ne résoudra pas, loin s'en faut, la sinistralité des motocyclistes et des cyclomotoristes. En les rendant plus responsables de l'entretien de leurs véhicules, il est cependant permis de penser qu'elle modifiera leur comportement, et leur fera prendre conscience de l'extrême vulnérabilité d'un véhicule qui, sans carrosserie et sans pare-chocs, exige plus que d'autres, un entretien rigoureux et une vigilance de tous les instants.

Ce contrôle ne pourrait être mis en place avant la généralisation de l'immatriculation à l'ensemble du parc des moins de 50 cm³, c'est-à-dire avant juillet 2009.

Ce délai devrait être mis à profit pour établir le cahier des charges et les règles de procédure, sachant que pour des raisons d'égalité entre les différents modes de transport, le contrôle technique des deux-roues devrait obéir le plus largement possible aux mêmes règles que celles qui existent pour les véhicules légers (périodicité, procédures administratives, etc...). Il pourrait être effectué par les contrôleurs des centres autos ayant reçu une formation complémentaire pour tenir compte de la spécificité des cyclomoteurs et des motocyclettes.

Les deux-roues sont souvent le seul moyen de transport pour les catégories les plus défavorisées. Il est donc essentiel que ce qu'ils considéreront comme une contrainte supplémentaire soit acceptable financièrement : le coût de la visite ne devrait donc pas dépasser 30 €

Comme toute initiative nouvelle dans le secteur des deux-roues, il est à craindre qu'une telle décision suscite une réaction d'hostilité. Le précédent de la Belgique qui a dû repousser un tel projet pour ce motif et de la France qui a dû reculer sur l'allumage des feux de jour sont deux exemples à prendre en considération.

Une telle décision ne peut être prise que dans un contexte politique favorable et à la suite d'une concertation préalable élargie à d'autres propositions susceptibles d'améliorer la sécurité des deux-roues.

Ce rapport ayant été réalisé avec l'objectif de préparer une éventuelle décision du gouvernement, je pense préférable, à ce stade, de ne pas le rendre communicable.

Signé

Claude MARTINAND

Projet de liste de diffusion du rapport n° 004620-01

- le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	1 ex
- le directeur du cabinet du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le secrétaire général du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- la directrice de la sécurité et de la circulation routières	5 ex
- le directeur général de la mer et des transports	2 ex
- la directrice du travail (inspection du travail des transports)	1 ex
- le directeur du cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur des libertés publiques des affaires juridiques	1 ex
- le directeur du cabinet du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie	1 ex
- le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes	1 ex
- le directeur du cabinet du ministre de l'écologie et du développement durable	1 ex
- le directeur de la prévention des pollutions et des risques	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- M. Dominique LEBRUN	1 ex
- archives du CGPC	1 ex

RAPPORT
SUR LES CONDITIONS DE MISE EN PLACE D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE
DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

SYNTHESE ET PRINCIPALES CONCLUSIONS

Le contrôle technique périodique des véhicules automobiles a été progressivement mis en place en France au cours des dernières décennies.

Les poids lourds ont été les premiers concernés, puis les véhicules de tourisme entre 1985 et 1992, année où la mesure est devenue obligatoire dans la communauté européenne.

Le contrôle technique répondait à un triple objectif :

- de sécurité routière d'abord puisqu'on estimait que le mauvais état des véhicules est un facteur aggravant dans un accident de la route sur cinq.
- environnemental ensuite puisque le contrôle technique à partir de 1994 a permis de vérifier la fonction " pollution/niveau sonore " des véhicules, et favorisait donc l'évolution vers un véhicule plus respectueux de l'environnement.
- de protection du consommateur enfin, puisqu'en assainissant l'état du parc, la mesure offrait également de meilleures garanties aux acheteurs lors de la revente d'un véhicule d'occasion.

Pour chacun des trois objectifs le bilan de quinze années de contrôle technique se révèle positif , même si le lien entre sécurité routière et contrôle technique n'a jamais été établi de façon déterminante.

La situation, préoccupante du nombre de tués et de blessés chez les motards et les motocyclistes incite à juste titre à s'interroger sur l'intérêt d'étendre un tel contrôle aux deux-roues motorisés. C'est pourquoi une mission a été confiée au conseil général des ponts pour examiner les conditions de mise en oeuvre d'un contrôle technique pour cette catégorie de véhicules.

L'étude s'est également attachée à rechercher les éventuels effets positifs d'une telle mesure tant pour la protection de l'environnement que pour celle du consommateur.

Sur la base des nombreux entretiens avec les milieux professionnels, administratifs et associatifs, mais également au vu des expériences étrangères, la mission conclut qu'un contrôle technique pourrait s'avérer utile pour trois raisons principales :

- l'état du parc, et en particulier celui des cyclomoteurs, laisse à désirer. Dans certains cas il est même inquiétant. Si, comme pour les véhicules automobiles, le lien de causalité avec l'accidentologie est difficile à établir, on peut aussi penser qu'un véhicule en bonne santé offre plus de sécurité qu'un véhicule mal entretenu. Par ailleurs l'absence de la protection d'une carrosserie ou d'un pare-choc, fait que toute altération mécanique peut avoir des conséquences encore plus graves pour un deux-roues que pour un véhicule de tourisme. Une simple négligence d'entretien ou de conduite peut se transformer en drame de la route.

- le débridage et le non respect de certaines règles élémentaires du code de la route provoquent des nuisances sonores et atmosphériques mal acceptées et nuisibles pour l'image de marque du secteur.
- le marché de l'occasion, qui représente plus de 50 % des achats de deux-roues, doit offrir les mêmes garanties et protections que celles offertes à l'ensemble des particuliers souhaitant acquérir un véhicule d'occasion.

Le rapport a également été l'occasion de réfléchir à un certain nombre de mesures complémentaires susceptibles d'améliorer la sécurité des deux-roues, comme, par exemple, celle de leur étendre à la procédure VGE, d'homologuer des stages de sensibilisation à l'entretien du véhicule, de s'interroger sur l'utilité du bridage à 100 CV pour les motos ou encore de favoriser la mobilisation pour un changement de comportement des deux-roues et des autres usagers de la route.

Si l'instauration de la mesure se justifie globalement, la décision risque toutefois de provoquer de vives oppositions de ceux qui refusent tout contrôle administratif supplémentaire, qui doutent de son efficacité compte tenu de la spécificité de ces véhicules, mais aussi de ceux qui pensent qu'elle touchera une majorité d'usagers à faible pouvoir d'achat.

Dans un souci d'apaisement, et avec la volonté de chercher à privilégier l'égalité de traitement avec les autres modes de transport le contrôle devrait :

- porter sur l'ensemble du parc et être mis en oeuvre en même temps que la généralisation de l'immatriculation,
- obéir aux mêmes règles d'organisation que celles prévues pour les véhicules de tourisme, et en particulier selon la même périodicité,
- privilégier un contrôle visuel et se limiter aux fonctions essentielles (dispositif de freinage, géométrie, débridage, contrôle du bruit, état des pneus, éclairage,...) en réduisant les investissements nécessaires à quelques appareils pour ne pas alourdir le coût de la visite qui ne devrait pas dépasser 30 €

Il n'en demeure pas moins que pour beaucoup de motards, il s'agira d'une nouvelle contrainte qui ne règlera pas les vrais problèmes comme par exemple les infrastructures mal adaptées avec la présence de trop nombreux obstacles fixes ou de glissières non protégées, le taux de TVA à 19,60 % sur les accessoires de sécurité, et plus généralement le manque de considération des autres usagers à l'égard des motards et des cyclomotoristes. Ils rappelleront leur opposition à la priorité donnée, selon eux, par les pouvoirs publics à la répression plutôt qu'à l'éducation et à la formation.

La mise en oeuvre de la mesure exige donc un temps de concertation préalable au cours duquel devrait être évoquée parallèlement la faisabilité d'un certain nombre des propositions complémentaires développées dans la dernière partie du rapport.

Table des matières

Introduction.....	7
I – LES CARACTERISTIQUES DU CONTROLE TECHNIQUE.....	9
1.1. Les principes.....	9
1.2. L'organisation.....	9
1.3. La visite.....	10
1.4. La contre-visite.....	11
1.5. La sanction du défaut de contrôle technique.....	11
II – LE BILAN DE 15 ANS DU CONTROLE TECHNIQUE POUR LES AUTOMOBILES. 12	
2.1. Le bilan pour la sécurité routière : une corrélation difficile à faire entre état du parc et accidentologie.....	12
2.1.1. Une amélioration de l'état du parc (annexe 4).....	12
2.1.2. Une faible corrélation entre l'état du parc et l'accidentologie.....	14
2.2. Le bilan pour la protection de l'environnement.....	15
2.3. Le bilan pour la protection du consommateur.....	15
3.1. Définition du parc des deux-roues à moteur.....	17
3.1.1. Il est composé de deux grandes familles.....	17
3.1.2. Il est équipé de deux types de moteurs.....	18
3.1.3. Le parc en circulation.....	18
3.1.5. L'état présumé du parc.....	22
3.2. Les enjeux sur l'accidentologie.....	24
3.3. Les enjeux sur l'environnement (annexe 5).....	25
3.4. Les enjeux sur l'information du consommateur.....	27
IV – L'APPRECIATION DES ACTEURS SUR LE PRINCIPE D'UN CONTROLE.....	28
TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISEES.....	28
4.1. Les acteurs favorables à la mesure.....	28
4.1.1. Les réseaux de contrôle technique.....	28
4.1.2. Le CNPA (branche contrôle technique).....	29
4.1.3. Les constructeurs français et les représentants français des constructeurs étrangers.....	29
4.1.4. Les experts auto et moto.....	30
4.1.5. La FNCRM (Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle) (annexe 6).....	30
4.1.6. Les équipementiers (groupe des industries d'équipements de garage) (annexe 7).....	30

4.1.7. Le syndicat national du transport léger.....	32
4.1.8. Les motos-écoles.....	32
4.1.9. Les usagers.....	32
4.1.10. Les associations agissant dans le domaine de la sécurité routière.....	33
4.2. Les acteurs défavorables à la mesure.....	33
4.2.1. Le CNPA (branche cycles, motocycles, voiturettes) (annexe 8).....	33
4.2.2. Les assureurs.....	34
4.2.3. Les usagers.....	35
4.2.3.1. La Fédération française des motards en colère (FFMC).....	35
4.2.3.2. La Fédération française de motocyclisme (FFM) (annexe 9).....	35
V – L'APPRECIATION DES SERVICES DE L'ETAT.....	36
5.1. Le ministère de l'intérieur.....	36
5.1.1. DLPAJ.....	36
5.1.2. Préfecture de police.....	36
5.2. Le ministère de l'économie (DGCCRF).....	37
5.3. Le ministère de l'écologie et du développement durable (DPPR).....	37
5.4. Le ministère des transports (DGMT).....	37
VI – LES EXPERIENCES ETRANGERES.....	39
6.1. Présentation générale (annexes 10 et 11).....	39
6.2. La Suisse.....	40
6.3. L'Italie.....	41
6.4. L'Espagne.....	41
6.5. La Belgique.....	42
VII – LES ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS.....	43
7.1. Le contenu du contrôle.....	43
7.1.1. Un contrôle portant sur l'ensemble du parc.....	43
7.1.2. Un contrôle obéissant aux mêmes règles que celles applicables aux véhicules de tourisme.....	44
7.1.3. Un contrôle limité aux fonctions essentielles.....	44
7.1.4. Un contrôle socialement acceptable.....	45
7.2. Les propositions complémentaires.....	45
7.2.1. Etendre aux deux-roues la procédure VGE (véhicules gravement endommagés).....	46
7.2.2. Homologuer des stages de sensibilisation à l'entretien et à la connaissance du véhicule.....	46
7.2.3. Améliorer l'efficacité et l'effectivité des contrôles en bord de route.....	46
7.2.4. Prendre des mesures réglementaires pour combattre les phénomènes de tuning.....	46
7.2.5. Mener une réflexion sur le suivi et l'entretien du parc des entreprises de courses ou de motos-taxis (annexe 12).....	47

7.2.6. Inciter fiscalement au renouvellement du parc. Comme pour les 4 roues, créer une filière de récupération et de valorisation des deux-roues.....	47
7.2.7. S'interroger sur l'utilité du bridage à 100 CV pour les motos.....	48
7.2.8. Favoriser la prise en compte par les assureurs d'un contrôle volontaire dans des centres labellisés.....	48
7.2.9 Favoriser la mobilisation pour un changement de comportement des deux-roues et des autres usagers de la route.....	49
Conclusion.....	50

Introduction

Par note en date du 22 février 2006, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a chargé le Conseil général des ponts et chaussées d'une mission d'évaluation sur les conditions de mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés.

La mission a été confiée à Dominique Lebrun, Inspecteur Général de l'équipement, par lettre du 17 mai 2006.

Cette mission est motivée par la volonté légitime des pouvoirs publics de rechercher tous les gisements de sécurité qui permettraient aux usagers des deux-roues de s'inscrire dans la tendance très favorable de réduction du nombre de victimes de la route enregistrée depuis 5 ans alors que tous les indicateurs montrent que ce mode de déplacement est de loin le plus dangereux **(annexe 3)**.

Cette situation très préoccupante du nombre de tués et de blessés s'exprime à travers ces quelques chiffres :

- **Sur un total de 4.975 tués en 2005, 1.237 étaient des conducteurs ou des passagers de 2 roues à moteur dont 881 motocyclistes et 356 cyclomotoristes. 7.386 ont été gravement blessés et 10.389 plus légèrement.**
- **En 2005, le nombre de tués a augmenté de 3,8 % chez les cyclomotoristes et de 1,3 % chez les motocyclistes ; 48 % des tués en cyclomoteurs sont âgés de 15 à 19 ans.**
- **Les usagers de deux-roues à moteurs représentent près d'un quart des victimes d'accidents mortels pour seulement 1 % du trafic.**
- **Sur le boulevard périphérique, les motos sont impliquées dans plus des deux tiers des accidents corporels (67 %), alors qu'elles représentent 5 % du trafic.**
- **A distance égale parcourue le risque d'être tué dans un accident est vingt fois plus élevé pour un motocycliste que pour un automobiliste. Il est deux fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand.**

Au niveau européen, la Commission tire également le signal d'alarme en prévoyant qu'en 2010, sur les routes européennes, « un tué sur trois sera motard, contre un sur six aujourd'hui ».

Comme pour la plupart des accidents de la route, cette situation, dont les causes sont multiples, tient à la très grande vulnérabilité des usagers de deux-roues, qui, malgré les progrès enregistrés depuis la mise en place du contrôle automatique, ont toujours tendance à rouler trop vite. Le taux de dépassement de plus de 10 Km/h des vitesses limites pour les conducteurs de motos demeure nettement au dessus de celui des autres catégories d'usagers. En 2006, il était encore de 41 % contre un taux de dépassement de l'ordre de 18,9 % pour les voitures de tourisme et de 16,5 % pour les poids lourds hors autoroutes.

Au cours des dernières années, plusieurs initiatives ont été prises pour tenter de remédier à cette situation, comme par exemple l'immatriculation des cyclomoteurs, les mesures de lutte contre le débridage des moteurs, le renforcement des contrôles de vitesse, une meilleure formation des cyclomotoristes avec l'instauration du brevet de sécurité routière (BSR), l'extension au permis moto du permis à 1 euro par jour, des campagnes de communication pour sensibiliser l'ensemble des usagers à la vulnérabilité des deux-roues et au nécessaire partage de la route.

Deux nouvelles mesures, adoptées lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 6 juillet 2006, vont également dans ce sens :

- une formation obligatoire pour conduire une motocyclette d'une cylindrée de 125 cm³ au plus, à raison de 3 heures de formation dispensées dans un établissement agréé d'enseignement de la conduite depuis le 1^{er} Janvier 2007 ;
- l'extension de l'obligation d'allumage des feux de croisement aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs depuis le 1^{er} Mars 2007.

L'ensemble de ces initiatives n'a pas jusqu'à maintenant produit les effets attendus.

Il faut donc rechercher d'autres pistes. Parmi celles-ci, l'état du véhicule et ses conséquences en terme d'accidentologie sont fréquemment évoqués. Il faut rappeler à cet égard que l'article L 311-1 du code de la route précise que : « Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus, et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route ».

L'introduction en France en 1992, du contrôle technique périodique obligatoire pour les véhicules à quatre roues, répondait à cet objectif.

En incitant les automobilistes à mieux entretenir leurs véhicules et en rendant obligatoire la réparation des fonctions essentielles non conformes, les pouvoirs publics entendaient offrir une meilleure sécurité sur la route.

*
* *
*

Après avoir présenté les caractéristiques du contrôle technique pour les véhicules automobiles et avoir tiré un premier bilan de la mesure, nous examinerons dans une seconde partie quelle pourrait être son utilité pour les deux-roues à moteur.

Dans une troisième partie, nous préciserons ce que pourraient être les modalités de mise en oeuvre d'un éventuel contrôle technique à la lumière des observations des différents acteurs concernés et des expériences étrangères.

I – LES CARACTERISTIQUES DU CONTROLE TECHNIQUE

1.1. Les principes

L'article R 323-1 du code de la route précise que tout propriétaire d'un véhicule n'est autorisé à le mettre ou à le maintenir en circulation qu'après un contrôle technique ayant vérifié qu'il est en bon état de marche et en état satisfaisant d'entretien.

L'article R323-2 du même code prévoit, de son côté, la possibilité de définir par arrêté les conditions d'application du contrôle technique.

En France, sont soumis au contrôle technique :

- les poids-lourds depuis les années 1940,
- les véhicules légers, camionnettes de moins de 3,5 tonnes et les voitures particulières depuis le 1^{er} Janvier 1992.

Les modalités de contrôle sont définies par un arrêté ministériel du 18 juin 1991 qui précise les conditions d'organisation et de réalisation des visites, les modalités d'agrément des contrôleurs et celles concernant l'installation des réseaux de contrôle et de surveillance.

Effectué sans démontage, le contrôle technique consiste à vérifier, visuellement et à l'aide d'appareils de mesure, dix fonctions essentielles : identification du véhicule, freinage, direction, visibilité, éclairage-signalisation, liaisons au sol, structure-carrosserie, équipements, organes mécaniques, pollution-niveau sonore.

Il permet de faire un diagnostic des principales fonctions liées à la sécurité et à l'environnement et d'appréhender l'état de dangerosité d'un véhicule.

Au cours d'une visite, le véhicule est aujourd'hui soumis à 125 points principaux de contrôle portant sur 511 altérations élémentaires¹. Les altérations les plus graves, au nombre de 214, entraînent une obligation de contre-visite à effectuer dans un délai de deux mois.

Si le contrôle a pour objet de dresser la liste des défauts à corriger, il n'a pas pour effet, toutefois, d'interdire au véhicule de continuer à circuler jusqu'à sa réparation, ni de provoquer son immobilisation (pour les véhicules de plus de 3,5 T, la prescription de contre visite peut toutefois être assortie d'une interdiction de circuler).

1.2. L'organisation

Les visites s'effectuent dans des centres de contrôle agréés par le préfet du département. **Au nombre de 5.220 au 31 décembre 2006**, ils sont indépendants du commerce et de la réparation automobile.

¹ Bilan annuel 2005 www.utac-otc.com

Les centres de contrôle sont de trois types :

- **Les centres de contrôle spécialisés rattachés à un Réseau de contrôle technique** qui bénéficient de prestations fournies contractuellement par le réseau (4.512 au 31 Décembre 2006).
- **Les centres de contrôle spécialisés non rattachés à un Réseau** mais qui sont soumis à un certain nombre de dispositions pour garantir la qualité des contrôles (331 au 31 Décembre 2006).
- **Les installations dites auxiliaires** (377 au 31 Décembre 2006) qui peuvent être abritées dans des locaux de réparation et de commerce automobile pour assurer une meilleure couverture géographique et répondre aux besoins des usagers. Pour assurer l'indépendance des contrôles, ceux-ci sont réalisés par des contrôleurs d'un Réseau de contrôle agréé et la mise à disposition des locaux et des matériels fait l'objet d'un contrat entre le réseau et l'entreprise de commerce et de réparation automobile.

Les tarifs des visites sont libres. En règle générale, les **prix sont compris entre 50 euros et 80 euros** pour la visite initiale, certains centres facturant la contre-visite, d'autres non.

1.3. La visite

Pour les voitures particulières, elle a lieu au plus tard dans les six mois qui précèdent le quatrième anniversaire de leur date de première mise en circulation. Par la suite, elle doit être renouvelée tous les deux ans, (périodicité 4.2.2.2...) sans être obligatoirement effectuée dans le département d'immatriculation du véhicule.

A l'issue de la visite, un procès-verbal consignait les défauts relevés est remis au propriétaire. Si le véhicule est jugé conforme, un macaron à apposer sur le pare-brise et un récépissé lui sont délivrés. La carte grise est tamponnée et mentionne la date du prochain contrôle.

Toutefois, en cas de vente d'un véhicule, un nouveau contrôle est nécessaire si le dernier a été effectué il y a plus de six mois, sauf s'il s'agit d'une vente à un professionnel.

Depuis le 1er Janvier 2000, les véhicules utilitaires sont soumis à un contrôle complémentaire « pollution » à partir du 11ème mois et avant la fin du 12ème mois suivant chaque contrôle.

En 2006, près de 15 millions de véhicules particuliers et 2,2 millions de véhicules utilitaires légers (VUL) ont été contrôlés en visite initiale :

- 17 % des véhicules particuliers ne présentaient aucune altération élémentaire,
- sur les 83 % présentant des altérations, 20,04 % nécessitaient une contre-visite en raison de la gravité de leur état,
- 45 % des véhicules avaient onze ans et plus,
- Le taux de prescription passe de 6,90 % pour les véhicules particuliers de 4 ans, à 28,63 % pour les véhicules de 11 ans et plus (**annexe 3**, état du parc automobile national).

1.4. La contre-visite

La contre-visite est exigée lorsque les altérations les plus dangereuses nécessitent une réparation. Sont principalement concernés le système de freinage, les pneus, les dispositifs d'éclairage, la pollution, la suspension et les essieux, la direction et les roues, certains éléments de la carrosserie (fuite de réservoir, ouverture de portes impossible...), des équipements de sécurité (retroviseurs, avertisseur...), les plaques d'immatriculation non conformes depuis 2006.

Le propriétaire dispose d'un délai de deux mois pour effectuer les réparations et présenter son véhicule à la contre-visite, dans le même centre ou dans un autre. Si les défauts persistent, une deuxième contre-visite devra être faite dans un nouveau délai de deux mois. En cas de dépassement du délai, le propriétaire devra effectuer un nouveau contrôle complet.

1.5. La sanction du défaut de contrôle technique

En cas de contrôle par les forces de l'ordre, le propriétaire du véhicule, qui ne peut présenter un contrôle technique en cours de validité, encourt une amende forfaitaire de 135 euros (90 euros en cas de paiement immédiat). En outre, le véhicule peut être immobilisé et la carte grise retenue. Une fiche de circulation provisoire dont la durée de validité ne peut excéder sept jours est alors remise au propriétaire avec l'obligation de mise en conformité dans ce délai.

*
* *
*

La surveillance administrative des installations de contrôle et des contrôleurs est assurée par les Direction Régionale de l'industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), agissant pour le compte du ministre chargé des transports, sous l'autorité des préfets.

II – LE BILAN DE 15 ANS DU CONTROLE TECHNIQUE POUR LES AUTOMOBILES

Ce bilan doit être fait au regard des objectifs qui avaient conduit à la mise en place d'un contrôle technique en 1992 :

- améliorer la sécurité routière,
- favoriser les évolutions vers un véhicule plus respectueux de l'environnement,
- assurer l'information de l'acheteur d'un véhicule d'occasion.

2.1. Le bilan pour la sécurité routière : une corrélation difficile à faire entre état du parc et accidentologie

Rappel historique

En 1992, lors de la généralisation du contrôle technique pour les voitures particulières (les premiers contrôles techniques en 1985 ne concernaient que les véhicules de plus de 5 ans qui faisaient l'objet de transactions entre particuliers), on estimait que le mauvais état des véhicules était un facteur aggravant dans un accident de la circulation sur cinq.

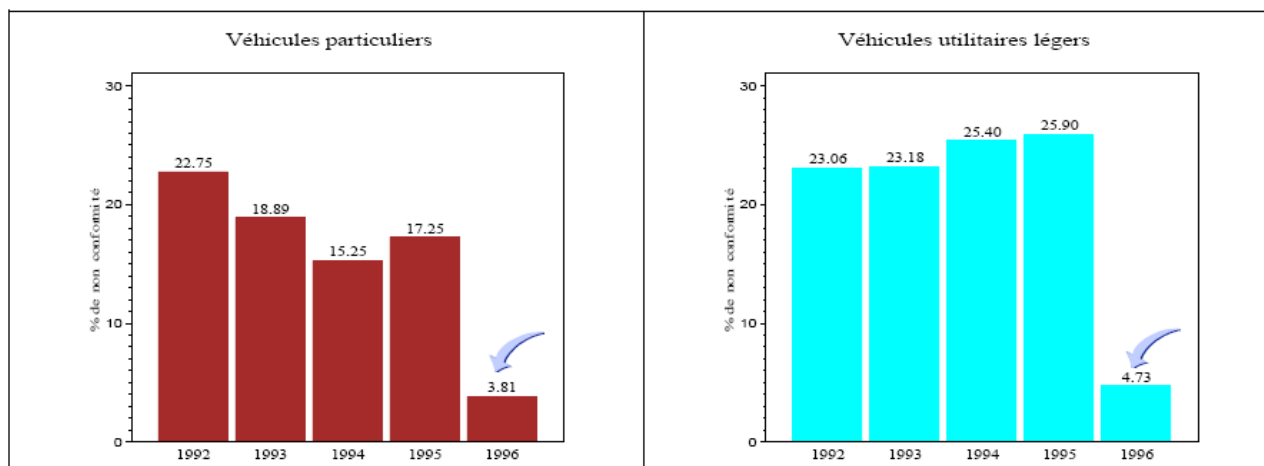
Les enquêtes sur les accidents graves et les initiatives pour y remédier (REAGIR) indiquaient que 21 % des accidents de la route auraient pu être évités ou leurs conséquences réduites, si le véhicule en cause avait été bien entretenu.

2.1.1. Une amélioration de l'état du parc (annexe 4)

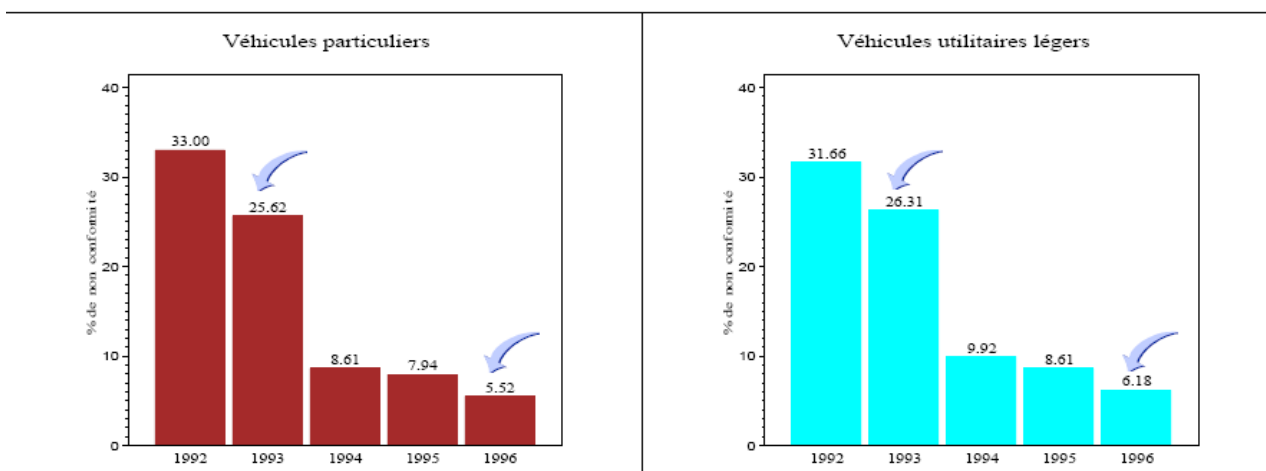
Depuis cette date, l'état du parc des voitures particulières s'est nettement amélioré. Le taux de prescription de contre-visites, c'est-à-dire l'obligation de réparation, est passé de 25,9 % en 1992 à 20,40 % en 2006, soit une réduction de 20 % du nombre de véhicules non conformes, alors que dans le même temps les exigences de conformité ont considérablement augmenté puisque les altérations soumises à contre-visite sont passées de sept en 1992 (la seule fonction freinage) à 214 en 2006.

Les quatre tableaux ci-dessous, qui portent sur des fonctions ayant des effets directs sur la sécurité des véhicules, montrent les progrès importants enregistrés depuis la mise en place du contrôle technique :

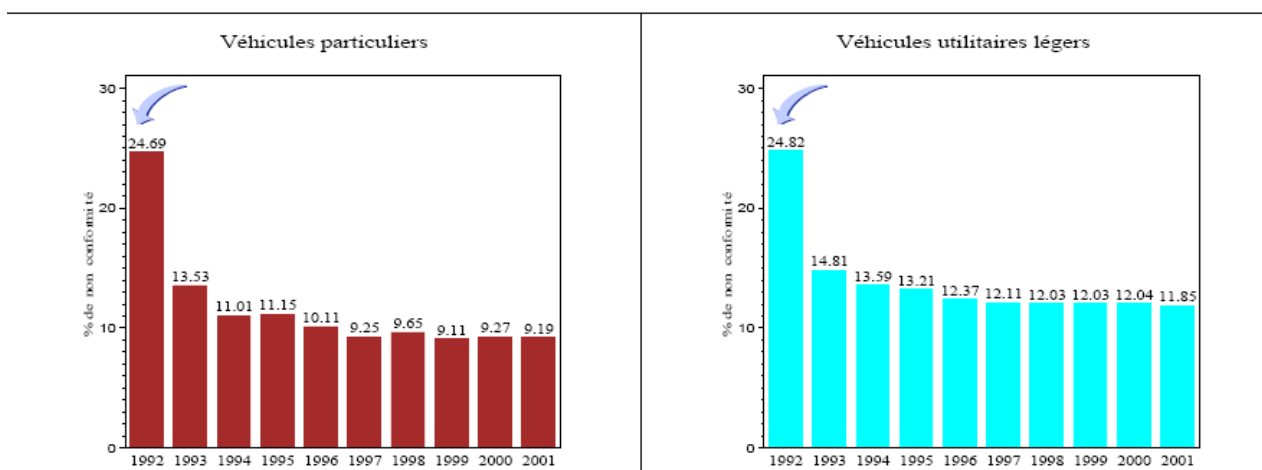
3.2.2.3 Fonction « Suspension, Essieux »



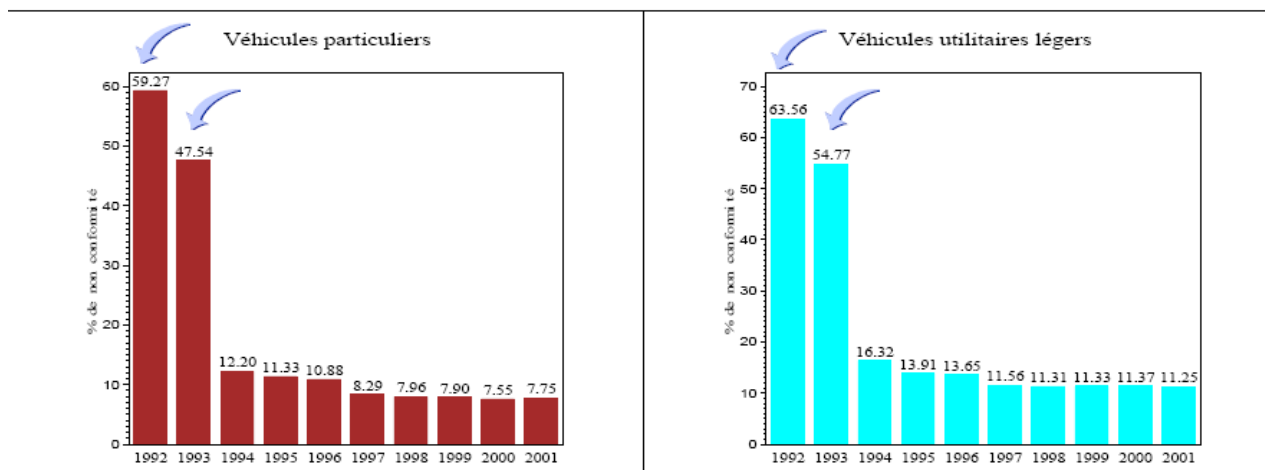
3.2.2.5 Fonction « Roues, Pneumatiques »



3.2.3.1 Fonction « Freinage »



3.2.3.3 Fonction « Eclairage, Signalisation »



Le bilan de 10 ans de contrôle technique établi en janvier 2002 par l'organisme technique central (OTC), chargé de collecter l'ensemble des données informatiques du contrôle, précise que le nombre de véhicules sans défaut a été multiplié par quatre au cours de la période pour les véhicules de quatre ans et par deux pour les véhicules de plus de quatre ans.

Si l'évolution progressive vers un parc plus sûr, d'où ont été progressivement retirés les véhicules les moins bien entretenus, ne peut qu'être favorable à la sécurité routière, il est cependant difficile d'établir une corrélation entre l'état du véhicule et la survenance des accidents.

2.1.2. Une faible corrélation entre l'état du parc et l'accidentologie

Aucune rubrique statistique n'est en effet clairement renseignée sur ce point dans les bilans de la sécurité routière diffusés chaque année par l'observatoire interministériel de sécurité routière (ONISR), puisqu'en raison du faible nombre d'accidents liés à des défaillances de véhicules, le recueil des données des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (fichiers BAAC) n'est pas organisé pour permettre l'exploitation de la rubrique « facteur lié au véhicule ». Les enquêtes ECPA (Enquêtes Comprendre Pour Agir), qui ont remplacé les enquêtes REAGIR en août 2004, comportent néanmoins dans leur champ l'analyse de l'état du véhicule et son impact sur le déroulement des accidents, mais à ce jour peu d'enquêtes ont été menées et les résultats ne sont pas encore connus.

Seule une étude récente du chercheur Norvégien Rune Elvik, qui a étudié l'impact du contrôle technique en Norvège, **souligne que les défauts techniques entraînent un risque accru d'accident** de 3 %, pour un véhicule présentant un seul défaut et de 7 % pour un véhicule présentant 2,18 défauts.

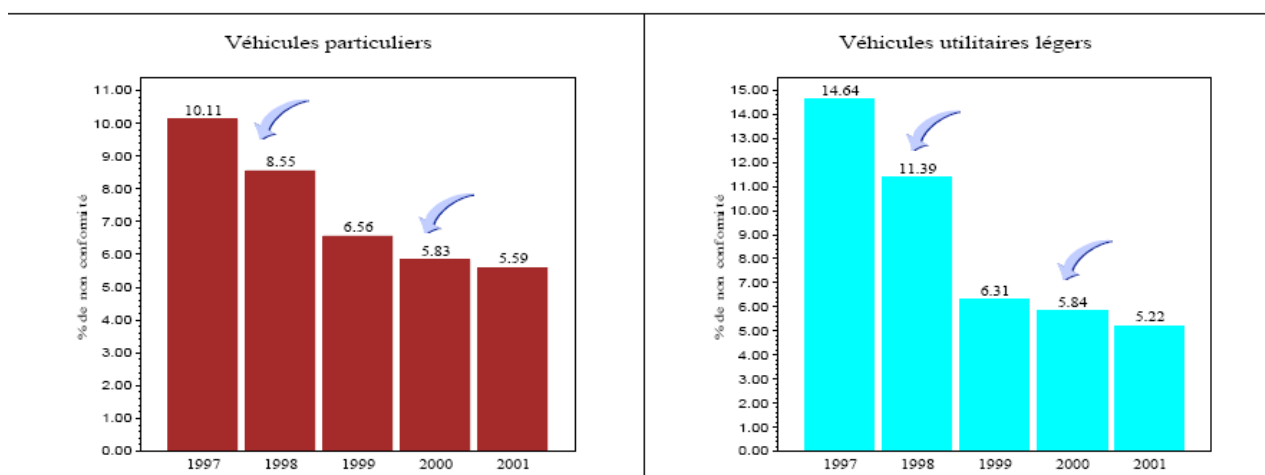
Ces résultats, à la vérité intuitivement peu surprenants, puisqu'on peut penser qu'un véhicule en mauvais état est un facteur accidentogène aggravant, militent donc en faveur d'une vérification régulière de la fiabilité des fonctions présentant un enjeu de sécurité routière. Cette analyse se justifie d'autant plus que le contexte économique moins favorable et la poursuite de la multimotorisation des ménages expliquent la tendance à l'augmentation de l'âge moyen du parc -7,6 ans en 2004 au lieu de 6,6 ans en 1995- et l'augmentation du nombre moyen du kilométrage au compteur des véhicules circulant -94.530 en 2004 au lieu de 84.080 en 1995-.

Il ne paraît donc pas contestable qu'en réduisant le nombre d'altérations, on réduit les risques et le nombre d'accidents, et qu'en incitant les automobilistes à se préoccuper de leurs véhicules, on les éduque et on modifie positivement leur comportement.

2.2. Le bilan pour la protection de l'environnement

Les premiers contrôles portant sur l'altération " teneur en CO " ont été rendus obligatoires en octobre 1994. Le tableau ci-dessous montre que le taux de non conformité de la fonction " pollution/niveau sonore " a été divisée par deux en 5 ans. Ces chiffres sont la preuve de l'efficacité du contrôle technique pour lutter contre différents types de pollution sonore ou atmosphérique.

3.2.4.6 Fonction Pollution, Niveau Sonore



Source Utac/otc_02-03 Bilan de 10 ans : 1992-2001

2.3. Le bilan pour la protection du consommateur

Protéger les acheteurs contre les vices cachés d'un véhicule d'occasion était l'objectif des premiers contrôles techniques instaurés en 1985.

Son efficacité s'est accrue à partir de 1992 avec l'obligation de réparer les éléments défectueux. Vingt ans après on peut dire qu' en ayant assaini le marché et en ayant éliminé les véhicules non conformes, le contrôle technique protège les consommateurs contre les défauts cachés et répond à une attente forte de notre société pour plus de transparence dans les transactions.

*
* *

Pour les véhicules de tourisme, il est donc possible de conclure que le contrôle technique présente un bilan favorable, aussi bien en termes de sécurité routière que de protection de l'environnement et du consommateur.

Nous devons évaluer maintenant quel pourrait en être l'impact pour les deux-roues motorisés.

III – LES ENJEUX D'UN CONTROLE TECHNIQUE POUR LES DEUX-ROUES MOTORISEES

Pour examiner cette question, l'étude s'attachera :

- à présenter le parc des deux-roues à moteur et à en évaluer l'état,
- à analyser les enjeux d'un contrôle technique en termes :
 - de réduction de l'accidentologie
 - de protection de l'environnement
 - de défense du consommateur
- à évaluer l'acceptabilité politique et sociale de la mesure, à la lecture des contributions des principaux acteurs du secteur, des services des administrations concernées et des expériences étrangères,
- à définir la nature et le contenu d'un contrôle technique pour les deux-roues,
- à formuler, le cas échéant, un certain nombre de propositions complémentaires.

3.1. Définition du parc des deux-roues à moteur

3.1.1. Il est composé de deux grandes familles.

- **Le cyclomoteur**, véhicule de faible puissance, dont la cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ (moteur à combustion interne) ou sa puissance 4 kilowatts (pour les autres types de moteurs), pour une vitesse maximale de 45 km/h à la construction.

Lorsque la définition a été retenue, il y a une soixantaine d'années, la cylindrée de 50 cm³ correspondait à une vitesse de 50 Km/h. Depuis, la technologie a considérablement évolué et un moteur de 50 cm³, non bridé, permet d'atteindre des vitesses nettement supérieures, de l'ordre de 70 à 80 km/h. La France exige donc que les cyclomoteurs soient bridés à 45 km/h, sans en fixer les modalités technologiques.

Le cyclomoteur est principalement utilisé par une population jeune, car accessible dès l'âge de 14 ans, avec le Brevet de Sécurité Routière (BSR)².

- **La motocyclette**, qui comprend trois catégories de véhicules :
 - *les motocyclettes légères*, MTL, de cylindrée inférieure à 125 cm³ et 114 kilowatts, qui peuvent être conduites avec un permis B automobile. Beaucoup de scooters appartiennent à cette catégorie ;
 - *les motocyclettes limitées en puissance à 25 kilowatts* (MTT1) ;

² Depuis le décret 2002-675 du 30 avril 2002, la conduite d'un cyclomoteur est strictement réglementée :

- pour les personnes nées avant le 1er janvier 1987, il suffit d'avoir atteint l'âge de 16 ans,
- pour les personnes nées entre le 1er janvier 1987 et le 1er janvier 1988, on peut conduire dès l'âge de 14 ans, à condition d'avoir obtenu son BSR (art. 211-2),
- pour les personnes nées après le 1er janvier 1988, le BSR est obligatoire indépendamment de l'âge.

- les *motocyclettes de grosses cylindrées*, d'une puissance supérieure à 25 kilowatts (MTT2) A noter que pour cette catégorie, une limitation de la puissance est imposée en France depuis 1984, avec un maximum de 73,6 kw, soit 100 CV. Notre pays est le seul en Europe à appliquer une telle réglementation.

3.1.2. Il est équipé de deux types de moteurs

- le **moteur 2 temps** pour 97 % des cyclos de moins de 50 cm³,
- le **moteur 4 temps** pour :
 - * 60 % du parc des 50 à 125 cm³,
 - * 87 % du parc des 125 à 600 cm³,
 - * près de 100 % du parc des plus de 600 cm³.

3.1.3. Le parc en circulation

Le parc en circulation n'a cessé d'augmenter au cours des dix dernières années, pour atteindre 2.480.000 véhicules en 2005 dont 1.303.000 cyclomoteurs et 1.177.000 motocycles.

PARC DES CYCLOMOTEURS

(sources : CSNM)
Unité : millier

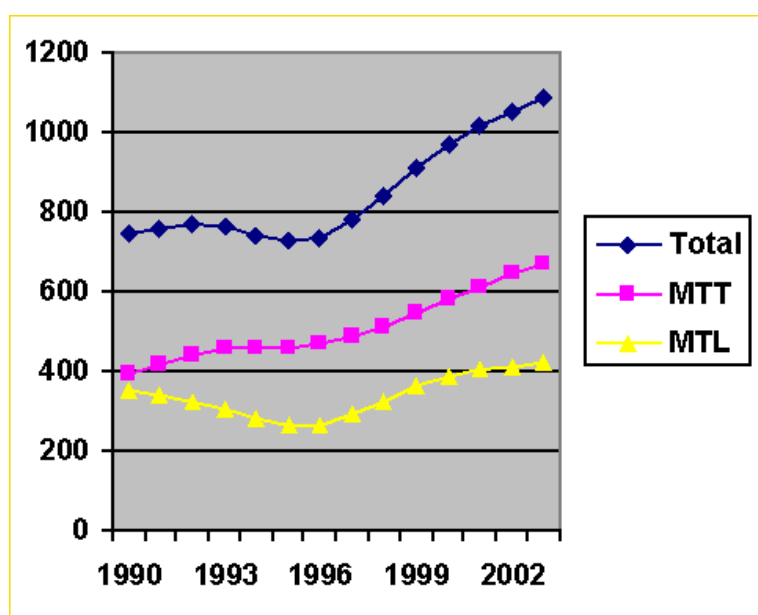
CYCLOMOTEURS (<50 cc)				
Années	Cyclos traditionnels	Scoters	Cyclos à boîte mécanique	Total
1990	2 035	151		2 186
1991	1 815	196		2 011
1992	1 613	241		1 854
1993	1 427	294		1 721
1994	1 251	357		1 608
1995	1 121	441		1 562
1996	1 011	513	16	1 540
1997	911	570	37	1 518
1998	819	605	58	1 482
1999	741	640	80	1 461
2000	671	668	103	1 442
2001	604	689	128	1 421
2002	539	696	152	1 387
2003	478	703	176	1 357
2004	417	723	191	1 331
2005	361	743	199	1 303

PARC DES MOTOCYCLES

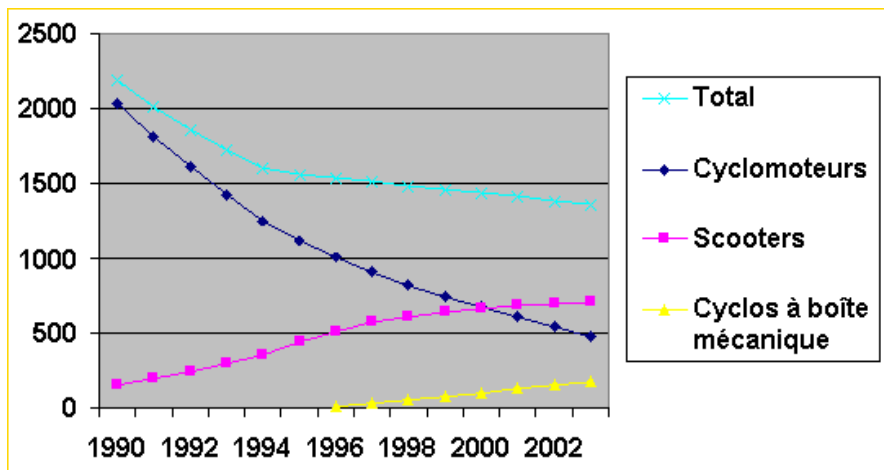
(sources : CSNM)
Unité : millier

Années	MOTOCYCLES >50 cc		Total
	Motos légères (<125 cc)	Motocycles (>125 cc)	
1990	354	393	747
1991	340	418	758
1992	326	442	768
1993	306	457	763
1994	284	460	744
1995	266	461	727
1996	267	471	738
1997	293	487	780
1998	325	514	839
1999	364	548	912
2000	388	580	968
2001	406	613	1019
2002	409	645	1054
2003	421	670	1091
2004	440	691	1131
2005	467	710	1177

Cette forte croissance s'est faite au profit notamment des motos légères (+ 57 %). Le parc des 100-125 cm³, qui diminuait régulièrement jusqu'en 1995 (- 38 % en huit ans) a bénéficié de l'équivalence du permis B (avec deux années d'ancienneté) depuis le 1er Juillet 1996. Au total, le parc des motos est passé de 727.000 à 1.177.000 unités au cours des dix dernières années, soit une augmentation de plus de 60 %. Des enquêtes parallèles, établies sur la base des contrats d'assurance font état d'un chiffre 20 % supérieur à l'estimation officielle du parc, soit au moins 1.500.000 motos en circulation.



Le parc des cyclos (moins de 50 cm³) a en revanche régressé au cours de la même période passant de plus de 2 millions à 1.300.000 véhicules, chiffre là encore à considérer avec prudence, en particulier, en raison de l'absence d'immatriculation de l'ensemble du parc.



Avec près de 2.500.000 véhicules, le parc des deux-roues motorisés, même si l'on y ajoute les quadricycles et autres tricycles, représente donc moins de 7 % du parc automobile estimé à 36 millions de véhicules, dont 6 millions de véhicules utilitaires.

3.1.4. L'âge du parc

La durée de vie moyenne est estimée à 7 ans. La moitié du parc est toujours en circulation à cette échéance, comme le montre le taux de survie établi par l'association des constructeurs européens de motocycles (ACEM).

Taux de survie	
Années	%
1 an	90
2 ans	83.16
3 ans	76.44
4 ans	69.84
5 ans	63.39
6 ans	57.08
7 ans	50.93
8 ans	44.96
9 ans	39.18
10 ans	33.6
11 ans	28.26
12 ans	23.18
13 ans	18.4
14 ans	13.97
15 ans	9.97
16 ans	6.47
17 ans	3.63
18 ans	1.67
19 ans	0.89
20 ans	0.5

En règle générale, l'âge moyen augmente en fonction de la cylindrée, sachant qu'il est acquis que plus un véhicule vieillit moins il roule.

3.1.5. L'état présumé du parc

La très grande majorité des experts insiste sur une **différence très marquée entre l'état des grosses cylindrées, jugé bon, et celui des moins de 125 CC, plutôt inquiétant.**

1) Les motos de plus de 125 cm³, même si ce jugement n'est pas partagé par tous, semblent bien entretenues.

Les motocyclistes portent en effet un intérêt personnel marqué pour l'entretien de leur véhicule et sont le plus souvent passionnés de mécanique. Ils n'hésitent pas à dire, et ils le démontrent souvent, qu'ils sont amoureux de leur « bécane » et attentifs à son état mécanique, conscients que leur vie en dépend. Il faut toutefois souligner que la limitation à 34 CV n'est presque jamais respectée.

2) L'état des moins de 125 cm³, et en particulier celui des cyclos, semble par contre beaucoup plus inquiétant.

Les résultats des contrôles aléatoires effectués par les brigades de contrôle technique de la Préfecture de police (BCT) ou les opérations de sensibilisation organisées dans les collèges ou les lycées confirment l'existence d'un parc particulièrement dégradé pour les moins de 50cc, avec des défaillances graves des systèmes de freinage et d'éclairage et une pratique quasi systématique du débridage.

Les causes sont multiples :

- Jusqu'en 2004, l'absence d'immatriculation obligatoire n'incitait pas les cyclomotoristes à entretenir et à faire vérifier leurs cyclomoteurs par des professionnels car les risques de contrôle et donc de sanction étaient minimes.
- Beaucoup d'usagers, et en particulier les nouveaux " accrocs " aux moins de 125 cm³, n'ont plus les compétences nécessaires pour détecter les défauts de sécurité et les risques auxquels ils s'exposent en cas d'entretien insuffisant. L'évolution du marché de la moto " passion " vers la moto " utilité " génère un comportement plus proche de celui de l'automobiliste classique.
- **Si les kilomètres parcourus sont faibles**, (le kilométrage annuel moyen est de l'ordre de 3.000 Kms pour un cyclo et de 4.000 Kms pour une moto contre 14.000 Kms pour une automobile) l'usure ou l'altération de certaines pièces comme, par exemple, des pneus est très rapide et souvent insuffisamment prise en compte.
- Le brevet de sécurité routière (BSR), avec cinq heures de formation dont trois heures de conduite, ne permet pas d'acquérir les connaissances suffisantes pour assurer un entretien efficace et sérieux.

Malgré ce constat pessimiste, il faut cependant préciser que dans les pays où le contrôle technique a été mis en place, **le taux de contre-visite reste inférieur à celui des voitures de tourisme. Les statistiques du Comité international de l'inspection technique automobile (CITA) font apparaître un taux d'altérations soumis à contre-visite de l'ordre de 10 % en moyenne** contre 20 % pour les voitures de tourisme. Ces chiffres doivent toutefois être relativisés par le fait que le nombre des points de contrôle est beaucoup moins important pour les deux-roues que pour les quatre roues.

A titre d'exemple, en Suisse, pays réputé pour son respect des règles, 15 % des deux-roues présentent des défauts majeurs nécessitant une contre-visite.

L'absence de contrainte liée à l'obligation de se soumettre à un contrôle technique, peut faire craindre qu'en France le nombre de véhicules non conformes soit plus important, et en tout état de cause à un niveau au moins égal ou supérieur à celui des véhicules de tourisme. Il faut ajouter que la procédure visant à récupérer et à recycler les véhicules hors d'usage (VHU), ne s'appliquant pas aux deux-roues, on ne sait ce qu'ils deviennent en fin de vie ou à la suite d'un accident où ils ont été jugés économiquement irréparables.

Cette inquiétude sur l'état du parc est aggravée par la pratique du débridage, dont les conséquences sont graves du point de vue de la sécurité comme au plan environnemental. Rouler avec un cyclomoteur débridé accentue, en effet, les risques d'accident puisque les capacités de freinage et la tenue de route du cyclomoteur ne sont plus adaptées. Par ailleurs, un cyclomoteur débridé risque de ne plus être pris en charge par l'assureur, car il ne correspond plus au véhicule assuré au titre du contrat d'assurance.

Le débridage des cyclomoteurs

C'est une intervention illicite qui a pour effet de modifier un moteur de manière à augmenter ses performances et notamment sa puissance.

Le débridage peut être réalisé de différentes façons, et notamment :

- par des opérations simples sur le pot d'échappement telles que **chicane enlevée, pastille retirée** ;
- par le remplacement du pot d'échappement d'origine par un pot non homologué ;
- par l'installation ou le remplacement de certaines pièces du moteur (achetées sur Internet notamment) qui servent à modifier le véhicule : kits comprenant un cylindre/piston, remplacement du carburateur d'origine, suppression de la bride du variateur.

Débrider un pot d'échappement ou installer des pièces illicites est à la portée, non seulement des professionnels, mais également de n'importe quel utilisateur.

Différentes mesures ont été prises pour lutter contre ce phénomène au niveau national comme au niveau communautaire, avec notamment l'adoption de la directive européenne relative aux dispositions anti-manipulation à la construction.

La loi du 12 Juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a augmenté les sanctions à l'égard de ces produits interdits et a habilité les agents de la DGCCRF à contrôler l'infraction au code de la route (L.317-5).

La loi du 5 Janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports prévoit de nouvelles sanctions réprimant plus sévèrement la vente de cyclomoteurs, motocyclettes, et quadricycles à moteurs débridés, de pièces permettant le débridage. La loi sanctionne tous les types de vente, y compris entre particuliers.

Le caractère récent de ces dispositions ne permet pas d'en mesurer les effets réels.

Cependant, tout laisse à penser que le développement du « commerce » des kits de surpuissance ou des pièces de substitution via Internet permettra, pendant longtemps encore, à ceux qui le souhaitent de pouvoir se soustraire à la loi.

Dans ces conditions, et même si sont recevables les arguments de ceux qui expliquent que le débridage est tellement facile à effectuer qu'un cyclo « remis en conformité » la veille du contrôle serait de nouveau débridé dans l'heure qui suit, on peut aussi considérer que la menace d'un contrôle périodique, sans parler des conseils de prudence que le contrôleur pourrait prodiguer à cette occasion, peuvent avoir un effet dissuasif et pédagogique bénéfiques.

3.2. Les enjeux sur l'accidentologie

Comme pour les véhicules automobiles le « bilan de l'année 2005 » de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ne comporte ni rubrique ni indicateur sur cette question. L'étude sectorielle du même observatoire, « Les motocyclettes et la sécurité routière » qui portait sur les chiffres de l'année 2003 ne donne pas plus d'informations sur un lien de causalité entre l'état des véhicules et l'accidentologie.

Au contraire, on relève que : « ce sont les véhicules les plus récents qui sont le plus souvent impliqués dans des accidents corporels. Ainsi une motocyclette accidentée sur cinq a moins d'un an et les deux tiers ont moins de cinq ans ».

Le projet RIDER (Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé) **créé en 2003**, à la demande du Centre Européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR), pour approfondir les connaissances sur les mécanismes accidentels et lésionnels impliquant les deux-roues motorisés n'aborde pas non plus la question. Il souligne simplement l'efficacité attendue de véhicules équipés de systèmes d'aides au freinage, sans s'interroger sur les conséquences d'un mauvais entretien de ces équipements et sans donner plus de précisions sur la façon de les entretenir.

En revanche, l'étude « Maids » (étude approfondie sur les accidents en motocycles, (cf annexe 5), réalisée en 2005, par l'association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), **précise que les accidents liés à l'état des véhicules sont de l'ordre de 5 %, le plus souvent dus à un problème de pneus (3,7 % des cas) ou à un problème de freins (1,2 % des cas).**

A côté des facteurs principaux, les équipes de recherche ont identifié des facteurs secondaires susceptibles de se rajouter aux facteurs principaux. Le défaut technique représente 1,6 % des cas.

Si ces chiffres, comme beaucoup d'experts l'ont confirmé, ne permettent pas d'établir une corrélation précise entre l'état des deux-roues et les accidents, le nombre d'altérations relevées dans les pays qui pratiquent les contrôles suscitent cependant l'inquiétude sur la dangerosité potentielle d'un certain nombre de deux-roues en circulation. Cette inquiétude va grandissante quand on sait l'état de vulnérabilité dans lequel évoluent les motards. Sans la protection d'une carrosserie ou de pare-chocs, des freins ou des pneus usés, un éclairage ou des clignotants défectueux, sont autant d'altérations fréquemment relevées, qui peuvent transformer une simple négligence d'entretien ou de conduite en drame de la route pour le pilote et son passager.

Même en l'absence de données statistiques irréfutables, **on peut légitimement conclure qu'un contrôle technique** pourrait améliorer la sécurité des deux-roues. Comme pour les automobiles, il faut également en mesurer **l'impact en terme de protection de l'environnement et de défense du consommateur.**

3.3. Les enjeux sur l'environnement (annexe 5)

Nous abordons là un chapitre très lourd, dont la sensibilité ira croissante.

Pour évaluer cet impact, il faut préalablement déterminer **le niveau d'émissions polluantes et de consommation d'énergie des deux-roues motorisés, ainsi que leur part de responsabilité en matière de bruit, car avec le bruit, c'est souvent l'image de marque des deux-roues qui est en cause.**

Emissions polluantes

Les véhicules à moteur sont responsables de deux types bien distincts d'émissions dans l'atmosphère : les émissions de gaz nocifs et les émissions de gaz à effet de serre.

a) Les gaz nocifs comme les oxydes d'azote (Nox), les hydrocarbures imbrûlés (HC) ou encore les particules (PM) **ont des effets immédiats sur leurs lieux d'émission.** Ils sont très dépendants du type de carburant utilisé. **Pour limiter les émissions de gaz nocifs, des réglementations contraignantes ont été prises depuis le début des années 1970. Elles prennent la forme de normes « euro » depuis 1991,** imposant des valeurs limites d'émissions (VLE) de HC, PM, NOx, et CO (monoxyde de carbone). Avec un certain retard par rapport aux automobiles, les deux-roues ont vu leurs niveaux d'émission contraints à la baisse par les directives 97/24 et 2002/5.

Plusieurs paliers de réduction sont en place :

- **Euro 1 en 2000 et Euro 2 en 2004** à la fois pour les cyclomoteurs et les motocycles.
 - **Euro 3 en 2007** pour les motocycles (en cours de discussion pour les cyclomoteurs).
 - Les deux-temps et les quatre-temps sont désormais soumis aux mêmes normes avec l'obligation de parvenir à une diminution drastique de leurs émissions.
- **Pour les cyclomoteurs, si les émissions mesurées sur cycle européen font apparaître un niveau inférieur à l'étape euro 1, on est encore éloigné de l'objectif euro 2 pour les cyclomoteurs catalysés.**

Les niveaux d'émissions s'avèrent très élevés -beaucoup de modèles ne répondant même pas aux valeurs limites d'homologation- pour les cyclomoteurs non catalysés et, d'une manière générale, les vitesses inadaptées qui sont des facteurs d'augmentation de la consommation.

Le débridage des cyclomoteurs a un effet notable sur les niveaux d'émissions sonores et polluantes.

Selon les tests réalisés par l'ADEME :

- les véhicules catalysés débridés ont tendance à voir leurs niveaux d'émission se dégrader de l'ordre de + 8 % pour le CO et + 13 % pour les HC+ Nox et leur consommation s'améliorer (- 14 %),

- le véhicule à injection directe non catalysée perd, après débridage, ses bonnes performances en émission :
 - + 143 % de CO
 - + 54 % pour les HC+NOx
 - les véhicules non catalysés améliorent l'ensemble des résultats,
 - Lors de débridages extrêmes par le retrait pur et simple de l'élément catalytique, les niveaux de rejets des deux-roues dépollués vont atteindre les seuils prohibitifs émis par les deux-roues non dépollués (CO multipliés par 3, rejets d'HC+NOx multipliés par 4).
- **Pour les motocycles**, des progrès importants ont été réalisés avec un niveau répondant largement à la norme euro 2 et permettant d'envisager le passage d'euro 3 en 2007.

b) Les Gaz à effet de serre contribuent au dérèglement climatique de la planète. Il s'agit en premier lieu du dioxyde de carbone ou CO₂ émis notamment par la combustion des carburants. Les transports représentaient en France, en 2004, 24 % des émissions des gaz à effet de serre contre 21 % en 1990.

S'agissant des émissions de CO₂, des tests mis en place par l'ADEME montrent :

- pour les cyclomoteurs récents un niveau de rejets de l'ordre de 50 à 80 g/km éq.CO₂ (selon le véhicule) en usage urbain, à comparer à des rejets de l'ordre respectivement de 103 à 143 g/km et de 120 à 155 g/km pour les 10 meilleurs véhicules diesel et essence mis en vente en 2004 ;
- pour les 125 cm³, des rejets situés autour de 85 g/km sur cycle urbain, à comparer aux rejets de 103 à 143 g/km (diesel) et de 102 à 155 g/km (essence) pour les 10 meilleurs véhicules mis en vente en 2004 ;
- un niveau peu satisfaisant pour les motocycles de cylindrées supérieures non dépolluées, hormis pour les 400 cm³ (scooters 4 temps, plutôt orientés agrément que performances) avec 115 g/km en usage mixte. Les motocycles routiers ou sportifs testés affichent un niveau de CO₂ équivalent de 160 g/km, ce qui correspond à la moyenne des ventes de la catégorie véhicules essence en 2004 ;
- un niveau plus satisfaisant pour les motocycles de cylindrées 1.200 cm³ à technologie injection de carburant plus pot catalytique, de l'ordre de 140 g/km d'équivalent CO₂ en usage mixte, ce qui les situe en dessous de la moyenne des ventes automobiles mais en retrait par rapport aux meilleurs véhicules diesel et essence.

c) Le bruit

Les deux-roues motorisés ont une part de responsabilité significative en matière de bruit, tout particulièrement en milieu urbain. Même s'ils produisent des bruits très émergents, il est toutefois difficile aujourd'hui de préciser leur part relative dans les émissions sonores. Une chose est certaine : le bruit des deux-roues est de plus en plus mal supporté par la population qui reproche aux élus locaux et aux forces de l'ordre leur impuissance à lutter contre un phénomène amplifié par le débridage.

3.4. Les enjeux sur l'information du consommateur

Plus de 50 % des achats de deux-roues se font sur le marché de l'occasion. Les transactions s'opèrent à plus de 80 % entre particuliers pour les moins de 50 cm³, à plus de 70 % pour les 50 à 125 cm³ et à plus de 65 % pour les plus de 125 cm³. Bien que les particuliers, comme les professionnels, aient l'obligation de vendre un véhicule conforme à sa réception, et donc conforme au code de la route, ce marché n'est cependant soumis à aucune règle de contrôle ni à aucune garantie, excepté la responsabilité générale pour vice caché prévue par **l'article 1641 du code civil qui précise que : « Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus »**. Un arrêt récent de la Cour d'Appel de Bourges et un jugement du tribunal d'instance de Longjumeau condamnent sur le fondement des articles 1116 ou 1641 du Code civil les deux vendeurs pour les défauts cachés affectant le véhicule objet de la vente. Pour autant, les particuliers qui vendent ou achètent un véhicule d'occasion, ont-ils aujourd'hui tous les éléments en leur possession pour détecter les défauts cachés et pour expertiser l'état général de la moto ou du cyclo, objet de la vente.

Peut-on se satisfaire, comme le conseille aux futurs acheteurs la revue « Que choisir ? » d'octobre 2006 sous le titre : « Les bons réflexes de l'occasion », d'une vérification de l'état des pneus et de l'usure des disques de freins avec cette précision pour les pneus : « si l'un est plus usé sur un flanc que sur l'autre, cela signifie que le cadre est faussé ».

La remise des factures d'entretien et de réparations ou du carnet d'entretien peut-elle être une garantie suffisante tant pour l'acheteur que pour le vendeur ?

Nous ne le pensons pas et les raisons qui, **en 1985, ont motivé la mise en place d'un contrôle pour les voitures particulières**, pourraient également se révéler utiles pour les transactions des deux-roues qui se verraient ainsi proposer une sensibilisation des vendeurs et des acheteurs aux notions de sécurité et de responsabilité comme c'est déjà le cas pour l'ensemble des automobilistes souhaitant acquérir un véhicule d'occasion.

*

* *

En conclusion, pour chacun des domaines qui viennent d'être étudiés, sécurité, émissions polluantes et sonores, protection du consommateur, il semble que les deux-roues motorisés tireraient avantage à se rapprocher des exigences de contrôle auxquelles sont déjà soumises les autres catégories de véhicules.

Afin de définir ce que pourrait être le contenu de ce contrôle (chapitre VII), nous avons interrogé les différents acteurs : usagers et professionnels (chapitre IV), les administrations (chapitre V). Nous avons également étudié les expériences étrangères (chapitre VI).

IV – L'APPRECIATION DES ACTEURS SUR LE PRINCIPE D'UN CONTROLE TECHNIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISEES

Pour une meilleure synthèse des réactions, nous avons regroupé les acteurs rencontrés par grandes familles professionnelles, en présentant dans une première partie les appréciations de ceux qui sont apparus favorables à la mesure, parfois avec des réserves, et dans une seconde partie, de ceux qui s'y sont montrés opposés.

4.1. Les acteurs favorables à la mesure

4.1.1. Les réseaux de contrôle technique

Nous avons rencontré ou été en contact avec les responsables des quatre réseaux de contrôle technique agréés en France : Autosur, Autovision, DEKRA, SGS (autosécurité, sécuritest).

Ils sont unanimes pour défendre le principe d'un contrôle technique des deux-roues qui serait une mesure d'égalité par rapport aux autres catégories de véhicules. Les manipulations sur les moteurs, les changements de configuration, les chutes avec leurs conséquences sur l'état du véhicule sont des motifs supplémentaires pour instaurer chez les deux-roues une mesure déjà mise en oeuvre dans la plupart des pays européens.

Malgré quelques nuances entre les réseaux, on peut noter les points de convergence suivants :

- un contrôle qui ne doit pas être limité au seul contrôle visuel,
- un centre de contrôle qui peut être partagé avec un centre auto,
- une formation spécifique ou complémentaire pour les contrôleurs deux-roues qui devraient être détenteurs du permis moto,
- un contrôle en prenant compte de l'âge du véhicule et non le nombre de kilomètres parcourus, avec la même périodicité que pour les automobiles,
- un constat partagé de la difficulté à contrôler la pollution faute de normes clairement établies.

Sur la base d'un cahier des charges à établir avec la même précision que pour les poids lourds en 2004, les contrôles devraient porter sur :

- l'identification du véhicule,
- le freinage,
- l'éclairage, la signalisation,
- la liaison au sol,
- les équipements (rétroviseurs, avertisseur sonore),
- les fuites, corrosions,
- la pollution,
- la puissance,
- l'échappement.

Il convient de préciser qu'Autosur a déjà mis en place un diagnostic « sécurité moto » volontaire dans deux de ses centres auto d'Ile-de-France. Le prix de la visite, qui comprend également une analyse prédictive d'huile moteur, est de 70 €.

4.1.2. Le CNPA (branche contrôle technique)

Le Centre national des professionnels de l'automobile comprend 20 branches professionnelles.

Deux sont plus spécialement concernées par le sujet :

- la branche contrôle technique (favorable)
- la branche cycles, motocycles et voitures (défavorable)

La branche contrôle technique est favorable au principe d'un contrôle technique sérieux pour la sécurité mais pas trop dense en terme de contrôle. Il doit viser des organes comme l'éclairage, les pneumatiques ou encore les émissions sonores.

Pour les professionnels du CNPA, un contrôle visuel permettrait de relever les défauts les plus importants sans qu'il soit besoin d'avoir recours à des investissements lourds en matériel. Pour les problèmes de géométrie, certains bancs utilisés pour les véhicules légers pourraient également servir aux deux-roues (ex. ripage) sans engager des investissements lourds.

Un juste équilibre devra être trouvé entre le coût des contrôles qui dépend des investissements nécessaires pour les centres, mais aussi de la nature du contrôle et de la valeur du véhicule.

4.1.3. Les constructeurs français et les représentants français des constructeurs étrangers

La chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (CSIAM) observe que **l'utilisateur d'un deux roues à moteur est conscient de sa fragilité et, par conséquent, soucieux du bon état de son véhicule, dont il peut d'ailleurs s'assurer aisément visuellement avant chaque utilisation.**

La CSIAM n'est cependant pas défavorable au contrôle technique si **les spécificités du marché et des véhicules sont prises en compte.**

Son coût doit être supportable par tous les usagers et particulièrement par les jeunes.

Pour contenir le coût et éviter, s'il y a lieu, de coûteux allers et retours entre le centre de contrôle et le réparateur, particulièrement pour les jeunes ruraux, le contrôle à l'instar de ce qui existe en Italie, devra être assuré par le réseau des distributeurs/réparateurs qui dispose d'une connaissance du véhicule dont les réseaux de contrôles automobiles ne disposent pas.

Ce réseau pourra, en outre, être invité par les constructeurs/importateurs à ne pas facturer la prestation de contrôle si une remise en état s'impose.

Le contrôle devra être essentiellement visuel, effectué sans démontage et, bien entendu, ne portera que sur ce qui est contrôlable (par exemple, il est impossible de contrôler les émissions des cyclomoteurs en l'absence de norme de mesure et dans l'attente de l'adoption de la norme Euro 3).

Le contrôle, pour être efficace, doit pouvoir être sanctionné de façon équitable, ce qui présuppose **s'agissant des cyclomoteurs que l'ensemble du parc circulant ait été immatriculé.**

4.1.4. Les experts auto et moto

Les trois familles d'experts (CSNEAF, CSNEAMI, UPEAS) sont globalement favorables à une mesure, qui les aiderait dans leur mission de vérification de l'identité des deux-roues et de lutte contre la fraude à l'assurance. Ils rappellent que c'est au moment où a été mis en place en 1984 la procédure véhicules gravement accidentés (VGA), qu'a été également rendu obligatoire le contrôle technique automobile, ce qui montre la complémentarité entre les procédures. L'intervention du contrôle technique est donc souhaitable pour conforter l'expertise automobile dans la validation des réparations et la remise en état des véhicules réparés sous contrôle d'un expert.

Tous insistent sur l'urgence à mettre en place la procédure VGE (véhicules gravement endommagés) qui en application de l'article R 327-3 du Code de la route doit permettre à l'expert d'exercer son droit d'alerte qui dépasse sa mission classique de constatation des dommages et de conclusions de la réparation du sinistre. Ils rappellent que la procédure VGE qui doit remplacer la procédure VGA concernera tous les véhicules à moteur terrestres immatriculés. En d'autres termes, contrairement à la procédure VGA, elle devrait s'appliquer aux deux-roues à moteur. La procédure VGE pourrait également être initiée par un centre de contrôle technique au moment de la visite périodique.

Les experts estiment que l'expertise limitée à l'examen visuel n'est pas suffisante et qu'il faut à tout le moins un contrôle de la puissance du véhicule.

Ils considèrent, en effet, qu'une majorité des deux-roues n'est pas conforme aux prescriptions du constructeur. Plus de 90 % des cyclos et 75 % des motos sont modifiés.

Si les experts reconnaissent que le contrôle technique ne règlera pas tous les problèmes liés à l'entretien et de transformation des deux-roues, ils pensent néanmoins qu'il apporterait « un plus » pour un meilleur suivi des véhicules dangereux.

4.1.5. La FNCRM (Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle) (annexe 6)

La FNCRM est favorable à un contrôle non discriminatoire réalisé en tenant compte des spécificités des deux-roues motorisés. Ce contrôle devrait être réalisé par des contrôleurs qualifiés, titulaires d'un diplôme de niveau IV option D, ainsi que d'une formation continue de contrôleurs sur la base de 24 heures effectives. Le chef d'entreprise ou le responsable du centre devra être également titulaire du diplôme et de cette formation.

Comme pour l'automobile, le contrôle technique devrait porter sur la sécurité active et passive. Sa périodicité pourrait être équivalente à celle régissant le contrôle des véhicules légers automobiles.

4.1.6. Les équipementiers (groupe des industries d'équipements de garage) (annexe 7)

Les équipementiers du groupe des industries d'équipements de garage (GIEG) rencontrés à deux reprises ont, à notre demande, réfléchi aux modalités de mise en oeuvre d'un contrôle technique, qui prenne en compte la fiabilité et l'utilité des points contrôlés, ainsi que le coût d'installation d'une ligne de contrôle en fonction des caractéristiques techniques dont elle serait équipée. La réflexion a porté sur :

- La **mesure des forces de freinage** qui nécessite l'immobilisation du véhicule. Une adaptation technique des bancs pour automobiles permettrait de recevoir les deux-roues. Certains experts déconseillent toutefois l'utilisation des bancs VL pour des raisons élémentaires de sécurité et considèrent qu'un banc autonome est la bonne solution.
- La **mesure d'éclairage** qui peut être réalisée avec les mêmes matériels que ceux utilisés pour les véhicules légers. Seules devraient être précisées les valeurs de rabattement spécifiques.
- La **mesure de la vitesse pour les cyclomoteurs de moins de 50 cm³** qui peut s'effectuer sur une base à rouleaux de type speedomètre. Il faut vérifier que la vitesse maximum du véhicule ne dépasse pas 45 km/h avec une tolérance de plus de 2 km/h. Pour les motos, le contrôle doit porter sur la puissance et non la vitesse.
- La **mesure de bruit**, qui pour éviter les contestations, devrait être réalisée avec le même instrument que celui utilisé par les forces de l'ordre lors des contrôles routiers (sonomètres).
- La **mesure de pollution** qui est aujourd'hui difficile à établir de façon précise, en raison de développement des systèmes OBD (système de diagnostic embarqué pour contrôle des émissions), mais également en raison de la présence de nombreux moteurs 2 temps qui sont exclus du contrôle auto, car les appareils classiques ont les filtres bouchés par l'huile imbrulée. Pour les moteurs 4 temps, l'appareillage serait proche de celui utilisé pour les véhicules légers.
- La **mesure de la géométrie du véhicule** ne présente pas de difficulté. Elle peut être effectuée soit par examen visuel, soit grâce à un appareil permettant d'établir les valeurs de décalage de l'alignement des roues au sol.
- Il faut enfin prévoir une **table élévatrice** pour vérifier la conformité de la plaque, l'usure des pneus et des éléments concourant au freinage ainsi que les éventuelles fuites de liquide et le serrage correct des pièces de sécurité.

Les règles de transmission des données utilisées pour les véhicules légers sont transposables pour les deux-roues.

Le GIEG insiste sur le fait que les véhicules à 3 ou 4 roues (triporteurs, piaggio MP3, quads, voiturettes) ne sont pas pris en compte par cette étude de faisabilité.

Sur la base de ces éléments, on peut estimer que le coût moyen d'une installation permettant un contrôle des deux-roues au sein d'un centre de contrôle automobile serait de l'ordre de 15.000 €, réparti de la façon suivante :

- table élévatrice :	2.500 €
- sonomètre :	4.000 €
- contrôle de freinage sur banc de voiture avec réducteur de largeur :	2.000 €
- géométrie « décalage des roues » :	2.000 €
- speedomètre avec maintien du véhicule assuré par banc de freinage :	3.000 €
TOTAL	15.000 €

4.1.7. Le syndicat national du transport léger

A partir de janvier 2007, les entreprises de deux-roues motorisés qui assurent un transport pour compte d'autrui devraient être inscrites au registre des transporteurs avec licence de transport et application de la convention collective transport.

Cette nouvelle réglementation a été voulue pour assainir une profession qui trop souvent cherche à s'exonérer des règles sociales et des règles de sécurité.

Devant les difficultés pour trouver des compagnies qui acceptent d'assurer ces entreprises, la nouvelle réglementation, en améliorant la sécurité des agents, devrait également faciliter les relations avec les compagnies d'assurance.

Le syndicat estime qu'un contrôle technique serait favorable à l'assainissement du parc et à l'image de la profession. Il inciterait les entreprises à devenir propriétaires des véhicules et donc à en assurer l'entretien alors qu'aujourd'hui, c'est le plus souvent le coursier, propriétaire du véhicule, qui le fait à l'économie.

Le développement des motos-taxis plaide également en faveur d'un contrôle technique. Il est, en effet, difficile d'imaginer qu'une entreprise de transport de personnes n'offre pas un minimum de garantie sur l'état de son parc. Il serait, à cet égard, opportun d'envisager l'extension aux conducteurs de motos-taxis de l'obligation de détention du permis A, actuellement exigée des seuls chauffeurs de taxis autos.

4.1.8. Les motos-écoles

A des degrés divers, les enseignants de la conduite sont plutôt favorables à une mesure qui permettrait d'assainir un parc, le plus souvent cyclo, insuffisamment entretenu, parfois bruyant, et polluant. Ce contrôle devrait se faire au moindre coût pour les utilisateurs. Le montant de la prime annuelle d'assurance pourrait tenir compte du certificat de visite.

Les moto-écoles considèrent cependant que la priorité doit être donnée à la formation et à l'apprentissage de la conduite. Trop de jeunes circulent encore sans BSR, en totale impunité. Les modules de formation du BSR devraient prendre beaucoup plus en compte l'entretien et la connaissance du véhicule. On néglige trop souvent l'apprentissage théorique, pourtant déterminant dans le futur comportement.

Si le contrôle technique devait être mis en oeuvre, un contrôle visuel serait suffisant. Dans un premier temps, on pourrait envisager de le limiter à la visite préalable à la revente d'un véhicule d'occasion.

4.1.9. Les usagers

Seuls les membres de **club 14**, association d'assurés d'Axa ont montré un intérêt pour la mesure pour plusieurs raisons :

- le parc vieillit et se développe,
- les possesseurs de motos n'ont plus les compétences nécessaires pour détecter un défaut de sécurité, même apparent,

- c'est un moyen :
 - de s'approprier son véhicule et de mieux l'entretenir,
 - d'en connaître l'histoire et d'établir la liste des incidents dont il a pu faire l'objet,
 - de garantir les transactions sur le marché de l'occasion. Or, pour vendre des véhicules neufs, il faut aussi reprendre et revendre des véhicules d'occasion dans les meilleures conditions d'entretien et de transparence des transactions.

Pour Club 14, le coût d'un contrôle technique devrait être compris entre 20 et 80 € en fonction du périmètre du contrôle.

Club 14 dénonce par ailleurs la limitation à 100 CV des motos en France. Le vrai problème est le rapport poids/puissance : une moto de 100 CV de 650 kgs ne présente pas les mêmes dangers qu'une moto de 100 CV de 200 kgs. Or, le poids moyen ne cesse de baisser ! La limite à 100 CV n'est pas crédible. Tout le monde sait qu'on retire en 30 minutes la vis en caoutchouc qui permet de débrider la moto le plus souvent d'origine japonaise. La vraie mesure de sécurité devrait porter sur un accès progressif aux motos les plus puissantes.

4.1.10. Les associations agissant dans le domaine de la sécurité routière

Sans en attendre des résultats spectaculaires, les représentants des trois associations rencontrées (Prévention routière, Ligue contre la violence routière, Victimes et citoyens) estiment la mesure utile pour la sécurité routière. Elle répond par ailleurs à un souci d'équité par rapport aux autres catégories de véhicules.

Comment expliquer que le contrôle technique n'est pas exigé pour des véhicules bridés, alors que paradoxalement il l'est pour les voitures particulières non soumises au bridage.

Les associations s'interrogent cependant sur l'efficacité du contrôle : quelles seront les sanctions ou les moyens d'immobilisation pour les véhicules non conformes ? Comment aider les jeunes, et les plus démunis, à faire face à cette situation et aux exigences de remise en état ?

Pour les associations, l'éducation, la formation et le contrôle par les forces de l'ordre demeurent les priorités.

4.2. Les acteurs défavorables à la mesure

4.2.1. Le CNPA (branche cycles, motocycles, voiturettes) (annexe 8)

- faible durée de vie des deux-roues à moteur et faible kilométrage,
- fréquence des révisions d'entretien (4.000 kms pour les 125 CV parfois moins pour les scooters),
- bon entretien général des deux-roues et en particulier des motocycles dont le moindre suintement est visible et les organes de sécurité facilement accessibles,

- problèmes techniques pour apposer une vignette prouvant l'effectivité de la visite,
- difficulté, voire impossibilité, d'assurer un contrôle dynamique, c'est-à-dire un essai routier principalement en zone urbaine,
- coût prohibitif d'une visite en raison de l'investissement nécessaire à l'installation d'un centre de contrôle,
- inutilité du contrôle en raison de la facilité de transformation des véhicules, puis de remise en conformité pour le contrôle,
- contrôle inopérant avant la généralisation de l'immatriculation à l'ensemble du parc des deux-roues.

4.2.2. Les assureurs

A l'exception d'Axa, très favorable, les représentants du Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA) comme de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) sont perplexes sur les liens éventuels d'un contrôle technique avec l'assurance :

- d'une part, parce que les assurances motos ne couvrent, le plus souvent, que la responsabilité civile, c'est-à-dire, la prise en charge de l'indemnisation des dommages causés aux tiers qui doivent être indemnisés quels que soient la faute du conducteur ou l'état du véhicule ;
- d'autre part, parce qu'il n'y a pas d'exemption prévue pour absence de contrôle technique dans les directives européennes sur l'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire. Les assureurs n'ont donc aucune possibilité de recours contre le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule en infraction ayant causé des dommages à des tiers. Concernant les dommages aux véhicules assurés, la causalité entre l'état antérieur du véhicule (véhicule en mauvais état ou véhicule transformé) et l'accident est très difficile à démontrer par une expertise simple. Une analyse détaillée de l'accident ne peut être envisagée pour des raisons économiques en regard à des dommages matériels.

Les assureurs préfèrent donc privilégier la prévention. C'est le sens de l'opération « défi sécurité cyclomoteur » lancée avec le CNPA. Elle a pour but de sensibiliser les jeunes et leurs parents aux dangers des deux-roues et de lutter contre le débridage en favorisant la vérification gratuite du cyclomoteur chez un « professionnel référent » avant de l'assurer définitivement.

Pour l'assureur, l'important, c'est le changement de comportement du conducteur qui peut s'améliorer par l'intérêt porté à l'entretien de son véhicule. Ainsi, la Mutuelle des motards n'assure aucun cyclomoteur avant qu'il n'ait été vu par un conseiller en assurance.

Tous les assureurs reconnaissent que la sinistralité des deux-roues nuit à une garantie correcte de leurs clients, puisque si le risque moto est équilibré, le risque cyclomoteurs est très largement déficitaire.

4.2.3. Les usagers

4.2.3.1. La Fédération française des motards en colère (FFMC)

Les motards de la FFMC sont opposés en raison :

- de l'absence de lien de causalité entre l'état du véhicule et les accidents. Un contrôle tous les deux ans pourrait même déresponsabiliser un motard qui aujourd'hui contrôle lui-même son véhicule beaucoup plus souvent !...
- du sérieux avec lequel les conducteurs de deux-roues entretiennent leurs véhicules conscients des conséquences immédiates de la moindre négligence,
- des dispositifs et des contrôles existants pour lutter contre la pollution (normes euro 3 en 2006),
- de la grande variété du parc deux-roues qui nécessiterait des moyens de contrôle spécifiques et donc des investissements lourds non rentables.

Les motards admettent cependant l'état souvent déplorable du parc cyclo, et concèdent que les véhicules d'occasion mis en vente peuvent parfois présenter de graves lacunes. Il convient, à cet égard, de signaler que la procédure de contrôle des véhicules gravement accidentés (procédure VGA) n'existe pas chez les deux-roues contrairement aux quatre roues automobiles.

4.2.3.2. La Fédération française de motocyclisme (FFM) (annexe 9)

La FFM est opposée à l'obligation d'un contrôle qui n'aurait pratiquement aucun impact sur l'accidentologie des motocyclistes et qui constituerait, en l'absence de preuve irréfutable de l'amélioration de leur sécurité, un élément supplémentaire d'opposition aux Pouvoirs Publics.

Il serait préférable d'inciter les motocyclistes et cyclomotoristes, par des campagnes de communication appropriées, à vérifier régulièrement certains points susceptibles de mettre en jeu leur sécurité :

- contrôle de l'état des pneumatiques,
- contrôle du voile des jantes,
- contrôle des jeux et points dur dans la colonne de direction,
- contrôle du jeu latéral des roues AV et AR,
- contrôle de l'éclairage (AV, AR et clignotants),

et de les inviter à se soumettre à des contrôles de pollution et de niveau sonore qui devraient être réalisés gratuitement par la police.

V – L'APPRECIATION DES SERVICES DE L'ETAT

Le contrôle technique des deux-roues motorisés ne figure pas parmi les préoccupations majeures des administrations consultées : Intérieur (DLPAJ), Economie et Finances (DGCCRF), Ecologie (DPPR), Equipement et transports (DGMT).

Seuls les services de la Préfecture de police (Brigade de contrôle technique) appellent de leur voeu une mise en place rapide de la mesure.

5.1. Le ministère de l'intérieur

5.1.1. DLPAJ

Les responsables du ministère de l'intérieur sont préoccupés par la situation alarmante de l'accidentologie des deux-roues et, en particulier, par le phénomène du débridage des cyclos. La priorité actuelle du ministère porte sur la mise en oeuvre progressive, et définitive le 1er juillet 2009, de l'immatriculation de l'ensemble du parc, préalable indispensable à un éventuel contrôle technique.

En favorisant l'identification des deux-roues et la lutte contre le débridage, le contrôle technique ne serait pas sans intérêt.

Sa mise en oeuvre devrait respecter certaines conditions :

- ne pas provoquer de surcharge de travail pour les services,
- appliquer le principe d', en particulier, en alignant la périodicité des contrôles sur celle des voitures,
- un coût de visite non prohibitif avec un contenu légitime et donc bien compris.

Le contrôle technique permettrait d'assainir le parc en éliminant les véhicules les plus vétustes. Il pourrait être exigé avant toute transaction sur le marché de l'occasion.

5.1.2. Préfecture de police

La brigade de contrôle technique (BCT) est une unité spécialisée composée d'une vingtaine d'agents qui contrôlent principalement le débridage des deux-roues et opèrent des mesures de bruit.

- La vitesse est contrôlée à l'aide d'un curvomètre (qui n'est pas validé en France) ou de jumelles laser. Les services de la BCT estiment que plus de 90 % des deux-roues sont débridés.
- Les mesures de bruit se font à l'aide d'un sonomètre de classe 1.
80 % des cyclos et 50 % des motos ne respectent pas les normes de bruit.

Au vu de leur expérience, les fonctionnaires de la BCT considèrent que 80 % des cyclos présentent des défauts majeurs avec pour beaucoup d'entre eux des insuffisances graves en terme d'efficacité de freinage. Pour mesurer les émissions de fumée, la BCT opère sur la base de l'article 318-1 du code de la route.

Les forces de l'ordre portent un jugement général très critique sur l'état du parc, mais également sur le comportement des utilisateurs, qui pour la plupart prennent des risques inconsidérés par méconnaissance des dangers des deux-roues en raison d'une formation insuffisante.

5.2. Le ministère de l'économie (DGCCRF)

La DGCCRF a un a priori favorable pour une mesure qui devrait être appréciée des consommateurs, ainsi que des professionnels du contrôle technique.

Apôtre de la libre concurrence, la DGCCRF rappelle que l'activité devrait nécessairement être concurrentielle et simplement soumise à agrément préalable. Le maillage du territoire doit être pris en compte.

La préoccupation majeure de la DGCCRF porte sur la question de la lutte contre le débridage et de la commercialisation des pièces ou des kits, sachant que seules les forces de l'ordre sont autorisés à contrôler les véhicules débridés.

Le contrôle technique devrait donc privilégier la lutte contre ces pratiques sachant qu'un changement de pot d'échappement ou de carburateur peut être constaté sans démontage.

La DGCCRF est par contre plus sceptique sur l'efficacité des contrôles d'émission de CO2 en l'absence de normes précises.

5.3. Le ministère de l'écologie et du développement durable (DPPR)

Dès lors que le contrôle technique peut être assimilé à une mesure anti-manipulation, il a les faveurs du ministère puisqu'il contribue à lutter contre les surémissions d'hydrocarbures imbrulés de CO2 et de monoxyde de carbone. Il peut également être efficace dans la lutte contre le bruit.

Le MEDD est donc favorable à une mesure simple, rapide et pragmatique, puisqu'un contrôle visuel peut permettre de vérifier si un cyclo a été « trafiqué ».

Pour le bruit, un contrôle à l'échappement à l'aide d'un sonomètre peut déceler les transformations de la puissance, sachant que le niveau de bruit à l'émission figure sur une plaque d'information du constructeur visible sur chaque véhicule avec les caractéristiques validées au moment de l'homologation.

Le contrôle technique viendrait renforcer l'action des forces de police, seules aujourd'hui habilitées à effectuer des contrôles.

5.4. Le ministère des transports (DGMT)

La Direction générale de la mer et des transports considère que dès lors que les deux-roues motorisés assurant du transport pour compte d'autrui doivent être inscrits au registre des transports, ils devraient être soumis aux mêmes règles d'entretien et de contrôle que les autres catégories de véhicules terrestres.

L'évolution progressive de la jurisprudence qui vient de condamner un employeur pour faute inexcusable en raison d'un pneu lisse sur un véhicule conduit par un salarié démontre la nécessité de prendre en compte l'entretien de toutes les catégories de véhicules, y compris des deux-roues.

Au nom de la nécessité d'assurer les mêmes garanties mais aussi les mêmes obligations entre les différents modes de transports terrestres, il paraît difficile de ne pas étendre le contrôle technique à une catégorie de véhicules qui, aujourd'hui, propose également une activité de transport de personnes (motos-taxis) en développement continu.

VI – LES EXPERIENCES ETRANGERES

6.1. Présentation générale (annexes 10 et 11)

Ni l'accord de 1997 sur le contrôle technique périodique conclu à l'occasion de la Conférence régionale de la CEE/ONU sur les transports et l'environnement ni la directive modifiée 96/96/CE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux contrôles techniques des véhicules à moteur n'incluent dans leur champ de compétences les véhicules à deux-roues.

Si la question de l'extension à cette catégorie de véhicules est périodiquement évoquée au sein de l'Union Européenne, elle ne semble pas figurer parmi les priorités de l'actuelle commission, qui devrait toutefois examiner au cours des prochains mois les propositions de la mission **Autofore** chargée d'étudier les différentes options pour le contrôle technique du futur et de faire des propositions en la matière.

L'une des conclusions de son rapport consiste à proposer d'étendre la Directive 96/96/CE aux véhicules à deux-roues (**annexe 10**). Cette recommandation devrait toutefois poser des problèmes pour la prise en compte des cyclos car tous les Etats n'ont pas de système d'immatriculation pour ces véhicules. C'est pourquoi la généralisation de la directive 2000/30/EC à ces catégories de véhicules devrait être envisagée avec prudence même si les études montrent un fort taux de transformation pour cette catégorie de véhicules.

Lors de la conférence mondiale du CITA qui s'est tenue au Vietnam, en octobre 2006, la décision a été prise de constituer un groupe de travail chargé de réfléchir sur cette question. La conférence considère, en effet, que le contrôle technique des deux-roues serait utile, surtout en Asie où ce mode de transport est particulièrement développé avec un parc qui s'accroît rapidement. Le sujet de la sécurité et de la pollution de l'air n'est pas le seul concerné ; il y a aussi celui de la pollution sonore. En Europe, différents groupes de travail du CITA travaillent de manière continue afin de mettre à jour les recommandations du CITA. Au moins 18 des 27 Etats membres de l'UE procèdent déjà à des inspections techniques périodiques sur les deux-roues, les cyclomoteurs en étant parfois exclus (**cf tableau de synthèse du contrôle technique moto et cyclo en Europe, annexe 11**).

Le plus souvent, les visites sont effectuées dans les centres de contrôle automobiles par les mêmes inspecteurs qui ont reçu une formation spécifique « deux-roues ».

La périodicité des contrôles est variable, le plus souvent calée sur celle des automobiles, c'est-à-dire sur une base 4/2/2/2, soit quatre ans après la première immatriculation puis tous les deux ans.

Trois pays font un essai routier qui permet de juger la stabilité du véhicule avec une évaluation du freinage réalisée au « feeling ».

Le CITA reconnaît cependant les difficultés à assurer un contrôle des normes de pollution, le système OBD s'intégrant de plus en plus dans le contrôle technique. Dans le futur les relations avec les constructeurs devront être développées pour parvenir à un système de qualité plus continu.

Pour compléter cet panorama général, nous avons mené une investigation plus exhaustive dans quatre pays voisins de la France : la Suisse, l'Italie, l'Espagne et la Belgique.

6.2. La Suisse

En application du principe d'égalité, le contrôle technique a été mis en place en Suisse en 1932 pour tous les véhicules à moteur, à l'exception des mobylettes limitées à 30 Km/h.

La Suisse effectue 180.000 contrôles de cyclos et de motocycles par an dans des centres publics attenants aux centres de contrôle automobile.

La moyenne d'âge du parc est de 7,6 ans, sachant que le potentiel de risque est considéré important à partir de 6 ou 7 ans. Les suisses estiment l'élément temps aussi important à prendre en compte pour l'entretien du véhicule que l'élément kilométrique, certaines pièces pouvant se gripper ou s'user sans rien faire.

En Suisse, le contrôle est un contrôle visuel, d'une durée de 15 minutes (20 minutes pour les voitures).

Les points de contrôle portent sur :

- identification du véhicule
- direction
- dispositif de freinage
- suspension AV + AR
- transmission
- jantes, pneus
- dispositif d'échappement nuisances
- éclairage, équipement
- essai dynamique, comportement routier, indicateur de vitesse

Il est effectué par un inspecteur ayant une formation de base générale qui contrôle aussi bien les automobiles que les deux-roues. Les inspecteurs, qui interviennent également comme inspecteurs du permis de conduire, doivent avoir le permis moto puisqu'ils sont appelés à faire un essai sur circuit implanté à proximité du centre de contrôle.

Les usagers sont convoqués sur la base d'une liste établie au moment de l'immatriculation, l'inspecteur ayant accès en temps réel aux bases de données.

Le taux de contre-visite est du même ordre que pour les automobiles, en raison principalement du nombre de modifications apportées aux cyclos et aux motos, ce qui pose la question très complexe de la prise en compte des modifications techniques (tuning) au regard des preuves de conformité.

Les principales déficiences relevées portent sur :

- éclairage
- pignon – chaîne de roulement direction
- modifications techniques
- disques de freins
- pneumatiques

Même si les véhicules sont beaucoup plus sûrs que par le passé, la Suisse n'envisagerait pas de remettre en cause le contrôle technique des deux-roues considérant que les conducteurs négligeraient, immédiatement, l'entretien de leur véhicule.

6.3. L'Italie

L'Italie compte près de 11 millions de deux-roues motorisés répartis de la façon suivante :

- 1.500.000 motocycles
- 5.500.000 cyclos
- près de 550.000 tricycles et quadricycles

En 2004, sur un total de 4.850 morts sur la route, 1.552 étaient des conducteurs ou des passagers de deux-roues à moteur, soit 32 % des tués.

Le contrôle technique périodique a été introduit pour les deux-roues en 2001 selon les mêmes principes que pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Le contrôle technique concerne tous les véhicules à partir de cinq ans, puis tous les deux ans.

Il est effectué dans l'un des 120 centres test ou dans l'un des 5.000 centres annexés aux concessions ou aux garages. Ceux-ci doivent remplir certaines exigences, et en particulier une mise en réseau et une habilitation du ministère des transports.

Les contrôles sont effectués de façon visuelle (frein, suspension, état des pneus et des roues, éclairage, etc...) et sur instruments de contrôle : sonomètre, contrôle de pollution avec visite annuelle pour les véhicules qui ne sont pas euro, contrôles de vitesse, rétrophares, table de levage. Le coût d'une visite est de l'ordre de 40 €.

Au 31 juillet 2006, six millions de véhicules avaient fait l'objet d'un contrôle. 58 % portaient sur les motos et 42 % sur les cyclos.

Sur les 6 millions, 98 % ont satisfait positivement au contrôle.

Ce chiffre élevé de véhicules ne présentant pas d'altérations et donc ne nécessitant pas de contre-visite est dû, selon les responsables italiens, au fait que les contrôles se déroulent dans des centres accolés aux garages ou aux concessions, ce qui permet aux usagers de faire procéder à un examen préalable, et si nécessaire, d'effectuer les réparations avant le contrôle officiel.

6.4. L'Espagne

Le contrôle technique obligatoire a été étendu aux motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules à trois roues, quadricycles, quads, etc..., par décret royal du 9 juin 2006.

- Pour les motos, le premier contrôle a lieu 4 ans après la mise en service puis tous les 2 ans.
- Pour les cyclos, le premier contrôle a lieu 3 ans après la mise en service puis tous les 2 ans.

Les centres de contrôles sont indépendants de la réparation et font l'objet d'un agrément du ministère de l'industrie, du tourisme et du commerce.

Le contrôle porte : sur la pollution, le freinage, la vitesse maximale autorisés, l'éclairage, l'état des pneus, le niveau sonore, etc... Le nombre de véhicules soumis à contre-visite est de l'ordre de 12 %. Le coût de la visite est de l'ordre de 25 €.

En cas d'issue favorable, le centre de contrôle remet au propriétaire une carte ITV de contrôle technique pour les motos ou un certificat de caractéristiques du véhicule, pour les cyclomoteurs.

6.5. La Belgique

Depuis plusieurs années, la Belgique envisage d'instaurer un contrôle technique des deux-roues afin de promouvoir la sécurité routière et de mettre fin à la différence de traitement entre les deux-roues et les automobiles.

La Belgique souligne en particulier les difficultés rencontrées pour contrôler la conformité des deux-roues.

Une proposition de loi a été déposée au Sénat le 5 février 2004. Le GOCA (groupement des organismes de contrôle automobile) et les organismes agréés se sont dits prêts à assurer ce contrôle.

Ce projet de loi prévoit des contrôles périodiques à partir de la 4ème année de mise en circulation puis tous les ans.

Le contrôle doit porter sur :

- l'identification du véhicule
- les dispositifs de freinage
- la direction et la suspension
- le châssis, la carrosserie et les accessoires
- les feux et la signalisation
- les nuisances pour l'environnement

Un projet d'arrêté royal a été transmis au Cabinet du ministère de la mobilité.

Une phase de tests et d'essais a été mise en oeuvre pour les motos pendant deux mois. A l'issue de celle-ci, le ministère a considéré que les tests n'étaient pas concluants et a décidé le report de la mesure.

Ce serait, en fait, l'hostilité très vive des motards qui aurait amené le gouvernement à revenir sur sa décision, ainsi que la difficulté liée au fait que les cyclos ne sont pas immatriculés en Belgique.

VII – LES ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS

Pour les raisons qui viennent d'être développées, et compte tenu des résultats a priori encourageants des expériences étrangères, nous pensons qu'un contrôle technique pourrait avoir un effet positif pour les usagers des deux-roues motorisés puisqu'il améliorerait leur sécurité et qu'il contribuerait à une meilleure prise en compte de la protection de l'environnement en réduisant les émissions atmosphériques et sonores (le projet est évoqué dans le plan de déplacements de Paris).

Ce serait également un moyen de restaurer l'image de marque d'un secteur souvent décrié et d'offrir de nouvelles garanties aux acheteurs de véhicules d'occasion, de plus en plus chers.

Pour définir le contenu de ce contrôle, il faut aussi, bien évidemment, prendre en compte les arguments de ceux qui doutent de son efficacité en soulignant la spécificité des deux-roues.

La recherche d'une synthèse entre les différents points de vue permet d'esquisser les grands principes d'un contrôle technique des deux-roues qui devrait :

- porter sur l'ensemble du parc,
- obéir aux mêmes règles d'organisation que celles applicables aux véhicules de tourisme,
- se limiter aux fonctions essentielles,
- être acceptable socialement.

7.1. Le contenu du contrôle

7.1.1. Un contrôle portant sur l'ensemble du parc

Si au regard du principe d'égalité entre les différents modes de transport, il paraît difficile de défendre longtemps encore un régime dérogatoire pour les deux-roues par rapport aux véhicules de tourisme, au vu des témoignages reçus, on pourrait par contre, envisager de n'appliquer la mesure qu'aux seuls cyclomoteurs, qui paraissent, de l'avis général, moins bien entretenus et beaucoup plus dégradés.

Cette idée ne semble pourtant pas devoir être retenue car ce serait admettre des régimes différents en fonction de la catégorie ou de la puissance des véhicules, ce qui paraît socialement inacceptable.

Dès lors que la décision serait prise de soumettre l'ensemble du parc au contrôle, sa mise en oeuvre ne pourrait toutefois intervenir avant le 1er Juillet 2009, date à partir de laquelle l'immatriculation doit être généralisée à toutes les catégories de deux-roues.

Le contrôle technique exige, en effet, la présentation d'une carte grise délivrée au moment de l'immatriculation et sur laquelle figurent les dates de visite.

Le même souci d'égalité devrait conduire à étendre le contrôle aux quads, aux tricycles et aux voiturettes qui, curieusement en sont également dispensés, alors que leur utilisation sur la voie publique ne cesse de se développer, le plus souvent au mépris des règles du code de la route. Dans le cas contraire, on peut même craindre, une généralisation progressive de ces engins comme véhicules de substitution, puisqu'ils seraient les seuls soumis à aucun contrôle, comme ils le sont déjà pour ceux qui les utilisent à la suite d'un retrait ou d'une annulation de permis.

7.1.2. Un contrôle obéissant aux mêmes règles que celles applicables aux véhicules de tourisme.

Dans un souci de cohérence et de simplification des procédures, nous suggérons que la périodicité des contrôles soit la même que pour les véhicules de tourisme (périodicité 4-2-2-2). Le premier contrôle aurait lieu dans les six mois qui précèdent le quatrième anniversaire de la date de la première mise en circulation puis tous les deux ans. Il serait organisé selon le principe d'une visite et d'une contre-visite, si nécessaire.

Les visites se feraient dans les ateliers d'un centre de contrôle auto. Elles seraient assurées par les mêmes contrôleurs ayant reçu une formation complémentaire spécifique. Ils devraient également être titulaires d'un permis moto. Cette exigence paraît justifiée par la spécificité des deux-roues et la nécessité de posséder un minimum d'expériences sur leur mode opératoire. La visite pourrait également être l'occasion, comme nous l'avons vu en Suisse, d'échanges et de conseils sur le fonctionnement de la machine et ses modalités d'entretien.

Les deux années qui nous séparent du 1er juillet 2009, date de l'immatriculation de l'ensemble du parc, devraient être mises à profit pour arrêter la procédure et rédiger le cahier des charges et, en particulier, pour préciser le niveau de formation attendue des futurs contrôleurs de deux-roues. Ce délai permettrait aux réseaux et aux centres indépendants de s'organiser et d'investir dans les équipements nécessaires à l'adaptation des lignes de contrôle des centres auto qui souhaiteront élargir leur champ d'activité aux deux-roues.

7.1.3. Un contrôle limité aux fonctions essentielles

Les expériences étrangères, la grande variété des types de véhicules à contrôler, un parc en nombre insuffisant pour amortir des investissements spécifiques trop onéreux, plaident en faveur de la prudence, c'est à dire d'un contrôle de conformité principalement visuel (certains parleront d'inspection visuelle), limité à des points essentiels permettant de vérifier l'état de fonctionnement de la machine. Il pourrait porter sur :

- l'identification du véhicule (plaque constructeur),
- la plaque d'immatriculation,
- le débridage,
- la direction
- la géométrie,
- le freinage,
- le contrôle de la pollution
- le contrôle du bruit (état de l'échappement),
- l'état des pneus,
- l'éclairage, signalisation,
- les équipements (retroviseurs, avertisseur sonore, compteur kilométrique).

Ce périmètre de contrôle permettra de limiter les investissements à quelques appareils nécessaires pour effectuer :

- le contrôle de débridage (banc de puissance),
- le contrôle de bruit (sonomètre),
- la vérification de l'état des freins,

- les mesures de pollution (sachant qu'à ce jour, compte tenu du développement tardif des normes anti pollution, un contrôle spécifique des émissions serait inopérant, du moins tant que les véhicules respectant les normes euro 3 ne seront pas généralisés).

Pour le contrôle de géométrie, pourrait être suggéré un dispositif qui permette de vérifier la mesure du décalage de la roue avant par rapport à la roue arrière dans le plan médian longitudinal du véhicule, les deux-roues étant maintenues dans les directions parallèles.

Il faut toutefois souligner que si ces investissements semblent pouvoir être amortis en zone urbaine où le parc est suffisamment dense, il n'en serait pas de même en zone rurale où les deux-roues sont peu nombreux. L'accès à des centres équitablement répartis sur l'ensemble du territoire se trouverait donc posé. Cette difficulté pourrait être surmontée en développant des unités mobiles appelées à se déplacer périodiquement dans des centres auto (le premier arrêté " véhicule léger " de 1991 prévoyait la création de centres mobiles de contrôle technique).

En tout état de cause, la « solution italienne » des centres de contrôles installés dans les ateliers des garagistes ou des concessionnaires, et préconisée par un certain nombre de professionnels, est contraire au principe de la séparation entre contrôle et réparation défendu avec fermeté par la DGCCRF.

7.1.4. Un contrôle socialement acceptable

Cette question est essentielle. Le deux-roues est un moyen de transport économique et ses usagers appartiennent pour beaucoup d'entre eux à des catégories défavorisées, ou à faible pouvoir d'achat (jeunes, étudiants, apprentis, demandeurs d'emploi). Le cyclo ou la moto est souvent pour eux, le seul moyen de transport, en particulier, en zone rurale moins bien équipée en transports collectifs. Pour être socialement acceptable, le coût de la visite doit donc être modéré, et inférieur à celui d'un véhicule de tourisme (compris entre 50 et 80 €). Pour être tout à fait raisonnable, il ne devrait pas dépasser 30 €, comme c'est le cas dans plusieurs pays de l'Union européenne.

Il faut d'ailleurs ajouter que la dépense pour la visite ne sera pas la seule conséquence financière induite par la mise en place d'un contrôle technique, puisque se posera également celle des éventuels frais pour réparations ou respect des normes, aujourd'hui évacuée ou différée en raison de l'absence de contrôles. L'obligation de devoir remplacer le véhicule si la visite conclut à la nécessité de le retirer de la circulation dans le cadre de la future procédure VGE doit également être prise en compte.

En tout état de cause, la définition du périmètre et des caractéristiques d'un contrôle technique doit se faire après qu'une étude économique ait permis de préciser les différents niveaux de prix d'une visite en fonction des spécifications, plus ou moins poussées, du contrôle.

7.2. Les propositions complémentaires

La sécurité routière est un tout et l'accident a souvent plusieurs causes. Nous proposons dans cette dernière partie un certain nombre de pistes complémentaires susceptibles de favoriser une réduction de l'accidentologie et un assainissement du parc des deux-roues motorisés.

7.2.1. Etendre aux deux-roues la procédure VGE (véhicules gravement endommagés)

Cette procédure a été créée par la loi du 12 juillet 2003 pour tous les véhicules à moteur terrestre immatriculés. Elle remplace la procédure VGA (véhicules gravement accidentés) et l'étend à tous les véhicules présentant un dommage susceptible de les rendre dangereux à la circulation. Elle permet aux experts, et non plus seulement aux seules forces de l'ordre, d'enclencher la procédure, de déterminer la dangerosité d'un véhicule accidenté ou non, et d'en décider la réparabilité ou la mise en destruction.

Contrairement à la procédure VGA qui ne s'appliquait pas aux deux-roues, nous demandons que les projets de décret, repoussés depuis quatre ans, soient publiés dans les meilleurs délais et étendus à l'ensemble des véhicules à moteur, y compris aux deux-roues motorisés.

7.2.2. Homologuer des stages de sensibilisation à l'entretien et à la connaissance du véhicule

Si la formation aux permis motos (A et A1) est considérée comme bonne et efficace, le brevet de sécurité routière (BSR) qui permet de piloter un cyclomoteur de moins de 50 cm³ fait l'objet de nombreuses critiques. Il est important que le contenu de cette formation puisse servir à sensibiliser les futurs usagers sur quelques règles élémentaires de fonctionnement de leur machine et sur les précautions à prendre pour en assurer l'entretien minimum. Compte tenu de l'extrême vulnérabilité des motards, une réflexion pourrait également être engagée sur les avantages à tirer de l'obligation d'une visite médicale préalable pour les candidats aux permis de conduire des catégories A, puis de rendez-vous périodiques pour vérifier l'aptitude physique à la conduite (notamment vision).

7.2.3. Améliorer l'efficacité et l'effectivité des contrôles en bord de route

Les forces de l'ordre sont aujourd'hui les seules autorisées à contrôler les deux-roues en bord de route. Les brigades de contrôle technique (BCT) ont des effectifs insuffisants pour assurer un nombre significatif, et donc dissuasifs, de contrôles inopinés. Là où ils existent, les plans de contrôle semblent peu rigoureux et mal organisés. Nous suggérons que des moyens substantiels en matériel et en formation soient affectés aux brigades de contrôle technique pour renforcer leur présence et leur efficacité en bord de route.

7.2.4. Prendre des mesures réglementaires pour combattre les phénomènes de tuning

Le développement des transformations techniques et esthétiques des deux-roues (et des voitures particulières) par leurs propriétaires ("tuning") est un phénomène qui a tendance à se développer. Il est encouragé par un certain nombre de vendeurs qui ne sont pas toujours vigilants sur la régularité des accessoires proposés dans leur catalogue au regard du code de la route.

Ces transformations contribuent en effet souvent à modifier les caractéristiques techniques touchant les performances (élévation de la puissance) et le comportement routier (carénage, suspension) dans des limites qui n'ont pas été prévues par le constructeur.

Aujourd'hui, la conformité de ces véhicules est très rarement vérifiée. Il est donc important que des initiatives soient prises (le contrôle technique pourrait répondre à cet objectif) pour permettre de comparer tout véhicule en circulation avec la fiche technique de réception du constructeur qui pourrait être consultée sur le système informatique du centre.

7.2.5. Mener une réflexion sur le suivi et l'entretien du parc des entreprises de courses ou de motos-taxis (annexe 12)

En vogue depuis plusieurs années dans de nombreuses villes étrangères, les sociétés de motos-taxis arrivent sur le marché français en ciblant une clientèle de professionnels. A Paris, à Lyon ou à Bordeaux, elles se développent sur des liaisons en ville mais également entre le centre ville et les aéroports.

Ce nouveau marché vient s'ajouter à celui des coursiers (la France en compte 11.000) qui existe depuis beaucoup plus longtemps, soit dans le cadre d'un emploi salarié au sein d'une entreprise de course urbaine, soit à titre individuel, le coursier étant propriétaire de son véhicule.

Il existe, par ailleurs, de nombreuses entreprises comme, par exemple, La Poste (14.500 motocyclettes) ou les ascensoristes qui possèdent d'importantes flottes de cyclomoteurs.

Bien qu'on ne connaisse pas précisément la sinistralité de ces entreprises, des réflexions ont été engagées (rapport Receveur de 2004) pour proposer un contrat de progrès et fixer un certain nombre de règles susceptibles d'offrir plus de garanties aux salariés du secteur.

La mise en oeuvre de la loi du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports, devrait permettre d'assainir le marché en rendant obligatoire l'inscription des sociétés de course (articles 24 et 25) au registre des transporteurs.

Cet assainissement était également nécessaire pour améliorer les relations avec les compagnies d'assurances et favoriser un système d'assurances professionnelles.

Mais il faut encore aller plus loin dans la prévention : à cet égard, il est important que ces entreprises inscrivent le risque routier dans le document unique et que les vérifications périodiques des véhicules deviennent une obligation et un souci permanent du salarié comme de l'employeur. Il paraît difficile, comme le préconise le rapport de 2004 pour un contrat de progrès dans l'activité de la course, de faire porter sur le seul salarié la responsabilité de la vérification des éléments de sécurité et des vidanges régulières nécessaires.

Une telle approche serait d'ailleurs contraire à l'arrêt rendu par la Cour de Cassation le 25 octobre 2006 qui rappelle qu'en vertu du contrat le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci à une obligation de sécurité de résultat. Si comme le précise cet arrêt l'absence d'observation lors du contrôle technique ne peut être invoqué par l'employeur pour le disculper, on peut toutefois estimer que les résultats de la visite pourraient dans de nombreux cas l'alerter sur certaines situations à risques (cf arrêt de la Cour de Cassation, 2ème Chambre civile).

7.2.6. Inciter fiscalement au renouvellement du parc. Comme pour les 4 roues, créer une filière de récupération et de valorisation des deux-roues.

Nous avons constaté qu'il est très difficile de savoir ce que deviennent les deux-roues accidentés et plus généralement les véhicules en fin de vie. Cette situation pose évidemment problème et favorise le maintien en circulation de véhicules hors d'usage, ou pire encore, de véhicules reconstitués (les merguez). Devant cette situation, il conviendrait de lever les difficultés de maîtrise de la filière de mise au rebut et d'envisager d'étendre la directive VHU aux deux-roues.

7.2.7. S'interroger sur l'utilité du bridage à 100 CV pour les motos

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).

Par ailleurs, la technique du débridage est rudimentaire et les utilisateurs peuvent facilement s'en affranchir. Le seul moyen efficace pour réduire la vitesse serait d'obtenir des constructeurs des systèmes anti-débridage efficaces ou une limitation par construction, qui nécessite une réglementation commune au monde entier, difficile à envisager dans des délais raisonnables.

Les vrais facteurs de risque, bien connus chez les motards, reposent sur le comportement et l'utilisation non réfléchie qui est faite des performances des engins, aussi bien en termes d'accélération que de vitesse. Or, ce comportement se manifeste dans la conduite d'engins de puissance bien inférieurs à la limite arbitraire de 100 CV.

S'il fallait vraiment fixer un seuil, il serait plus pertinent de l'exprimer en termes de « poids/puissance ».

Sans négliger le discours contradictoire et la difficulté de trouver une communication cohérente entre ce retrait de la limitation à 100 CV et les actions menées pour réduire la vitesse des véhicules à la construction, il nous semble que la situation actuelle n'est pas durablement défendable auprès d'une très grande majorité de motards qui demandent qu'on les traite en citoyens responsables.

Au moment où ils auront le sentiment qu'on leur impose une nouvelle contrainte avec le contrôle technique, un geste de bon sens serait utile et apprécié.

7.2.8. Favoriser la prise en compte par les assureurs d'un contrôle volontaire dans des centres labellisés

Les difficultés rencontrées par de nombreux usagers de deux-roues pour obtenir un contrat d'assurances offrant une couverture minimum à un prix accessible posent question. Les assureurs semblent désabusés et reconnaissent qu'ils assurent ce risque par dépit, pour fidéliser la clientèle.

Face à cette situation, des solutions doivent être recherchées pour offrir aux motards et à leur famille une protection minimale.

Club 14 accorde 10 % de réduction sur la prime d'assurance à ceux qui réalisent volontairement un contrôle. Pour encourager les motards il offre des journées contrôle technique Club 14 gratuites

Avant d'assurer le véhicule, la Mutuelle des Motards exige un examen visuel préalable du cyclo ou de la moto effectué par l'un de ses conseillers.

Le défi sécurité cyclomoteur, initié en juillet 2006, par le Conseil national des professionnels de l'automobile (CNPA) et les grands noms de l'assurance répond au même objectif :

- d'une part, les revendeurs qui s'engagent à respecter la réglementation sont inscrits sur la liste des professionnels référents de leurs départements consultables sur Internet,
- d'autre part, les assureurs reçoivent le jeune qui sollicite une assurance avec ses parents et les orientent vers l'un des professionnels référents qui va vérifier la conformité du véhicule avant la délivrance de l'assurance définitive.

Il est important que des démarches de ce type puissent se développer et être encouragées localement dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

De la même façon, les assurances pourraient pratiquer des politiques tarifaires incitatives afin d'encourager ceux qui suivent des formations post-permis.

7.2.9 Favoriser la mobilisation pour un changement de comportement des deux-roues et des autres usagers de la route

Pour améliorer la sécurité des deux-roues, il faut faire évaluer les comportements des différentes catégories d'usagers en développant la responsabilité individuelle. Ceci nécessite de promouvoir les valeurs de solidarité et de respect qui devraient être intégrées dans la formation aux permis de conduire grâce à une meilleure connaissance des différentes catégories de véhicules et de leurs spécificités.

Plusieurs initiatives en ce sens ont été prises au cours des derniers mois, comme par exemple la signature le 19 mars 2007 d'une charte des deux-roues motorisés entre la ville de Paris et l'ensemble des acteurs concernés. Un guide des bonnes pratiques sera largement diffusé par les pouvoirs publics et les associations des deux-roues.

Les 14 propositions pour la moto élaborées par club 14 ont également pour but de contribuer au développement de la pratique de la moto, espace de liberté et de plaisir, tout en cherchant à améliorer la sécurité des motards.

En favorisant le dialogue et les échanges entre usagers et formateurs, usagers et élus, usagers et gestionnaires d'infrastructure, en faisant évoluer les représentations et l'image attachées à chaque mode de transport, on permettra à chacun de mieux comprendre les contraintes de l'autre. C'est ainsi que pourra s'opérer un changement durable de comportement et se renforcer la sécurité des deux-roues.

Conclusion

Alors qu'il existe de très sérieuses présomptions sur le caractère dangereux d'un certain nombre de deux-roues motorisés en circulation, la mission a relevé la difficulté rencontrée pour établir un lien de causalité avec l'accidentologie. Dégager un consensus pour dire qu'une amélioration de l'état des véhicules aurait des effets positifs immédiats sur la sinistralité des deux-roues est donc une entreprise délicate.

Comme pour toutes les catégories de véhicules, l'accident a des causes multiples et c'est avant tout le changement de comportement des conducteurs et, en particulier, un meilleur partage de la route entre tous les usagers et spécialement entre utilisateurs de deux-roues et de quatre roues qui permettra d'obtenir des progrès significatifs et durables.

Il faut toutefois rappeler qu'en 1992 déjà, le lien entre l'état du véhicule et l'accidentologie n'était pas non plus très perceptible, ce qui n'a pas empêché les pouvoirs publics de l'époque et les autorités communautaires de prendre la décision de généraliser le contrôle technique aux véhicules de tourisme. Or, personne aujourd'hui n'en conteste l'utilité.

Cette décision était également motivée par la volonté d'assainir le marché de l'occasion et de promouvoir des véhicules plus respectueux de l'environnement. Or, ces attentes sont plus que jamais des sujets de préoccupation de nos concitoyens alors même que, comme nous l'avons montré, le secteur des deux-roues n'est pas exempt de reproches sur ces points.

C'est la raison pour laquelle nous estimons qu'un contrôle technique pour l'ensemble du parc des deux-roues se justifie. Le délai qui nous sépare de juillet 2009, date de généralisation de l'immatriculation à l'ensemble du parc, pourrait être mis à profit pour élaborer le cahier des charges et préciser le contenu du contrôle.

Pour en faciliter la mise en oeuvre, il devrait être calqué le plus largement possible sur les procédures existantes pour les véhicules de tourisme. L'objectif est, en effet, de privilégier un contrôle simple, utile et efficace pour plus de sécurité et une meilleure protection des utilisateurs et de l'environnement, à un coût prenant en compte la spécificité de leurs deux-roues.

Imposer de nouvelles contraintes à un mode de transport économique, souvent le seul accessible pour les usagers à faibles ressources, ne peut être envisagé que si la mesure est considérée comme utile et légitime, ce qui nécessite d'élargir la réflexion à d'autres éléments à prendre en compte pour améliorer la sécurité d'une pratique dont le développement semble inéluctable, en particulier, en zone urbaine où les deux-roues sont les plus vulnérables.

Liste des annexes

ANNEXE 1 : Lettre de mission.

ANNEXE 2 : Liste des personnes rencontrées.

ANNEXE 3 : La moto est le mode de déplacement le plus dangereux.

ANNEXE 4 : Etat du parc automobile.

ANNEXE 5 : Extrait du rapport final Maids 2006.

ANNEXE 6 : Le point de vue de la Fédération française du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle.

ANNEXE 7 : Le point de vue du groupe des industries d'équipements de garage.

ANNEXE 8 : Le point de vue du CNPA (branche cycles, motocycles, voiturettes).

ANNEXE 9 : Le point de vue de la Fédération française de motocyclisme (FFM).

ANNEXE 10 : Communiqué de presse sur le rapport Autofore.

ANNEXE 11 : Tableau de synthèse du contrôle technique moto et cyclo en Europe.

ANNEXE 12 : Arrêt de la Cour de Cassation du 25 octobre 2006 :
faute inexcusable et défectuosité des pneumatiques d'un véhicule.

note à l'attention de

Monsieur Dominique LEBRUN,
inspecteur général de l'équipement

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



**Conseil général
des Ponts
et Chaussées**
Le Vice-Président

La Défense, le 17 mai 2006

Référence n° 004620-01

Par note du 22 février 2006, le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission sur la mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés.**

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 004620-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait du Ministre de disposer du rapport final avant la fin du mois de septembre 2006.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission à la présidente de la 2^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Signé

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 23 24
courriel :
Cgpc-sg
@equipement.gouv.fr

Copies à : Mme la Présidente et Mme la Secrétaire de la 2^{ème} section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 3^{ème} section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 6^{ème} section
M. LIEBERMANN

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

Paris, le 22 FEV. 2006



à

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du Conseil Général
des Ponts et Chaussées

Objet : Etude d'impact sur la mise en place d'un contrôle technique des deux-roues motorisés

L'évolution récente de la sécurité routière en France a mis en évidence l'impérieuse nécessité d'améliorer les résultats concernant les deux-roues motorisés, et parmi les mesures envisageables figure le contrôle technique.

Le contrôle technique des véhicules routiers fait l'objet d'une directive communautaire qui ne prévoit pas le contrôle des deux-roues, mais permet aux états membres qui le désirent de le mettre en place. Si nous optons pour une telle solution, nous ne pouvons pas nous appuyer sur une décision communautaire ou un désir d'harmonisation.

Préalablement à toute décision, il est donc nécessaire :

1) d'effectuer une étude d'impact détaillée :

- analyse accidentologique des défaillances techniques des deux-roues
- définition des contre-mesures réglementaires (contenu technique du contrôle)
- efficacité envisagée du contrôle (en termes de réduction des accidents)

- 2) de faire un bilan économique de l'opération :
- définition normative du contrôle
 - analyse des expériences étrangères
 - investissements nécessaires (avec définition administrative des opérateurs)
 - évaluation du coût, du prix et des délais de mise en œuvre
- 3) d'évaluer l'acceptabilité politique et sociale de la mesure.

Je vous demande de bien vouloir effectuer ces études préalables à la décision du gouvernement et me transmettre votre rapport avant la fin du mois de septembre 2006, afin de permettre une décision avant la fin de cette année.

Pour les aspects normatifs et réglementaires du contrôle, ainsi que pour les contacts avec les réseaux agréés de contrôles techniques en France et les administrations étrangères, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et en particulier la sous-direction de la réglementation technique des véhicules vous assisteront autant que de besoin.

Pour le ministre et par délégation,

Le directeur du cabinet



Didier LALLEMENT

Liste des personnes rencontrées

Ministères

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR)*

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)	<ul style="list-style-type: none"> - M. Rémy HEITZ Délégué interministériel et directeur - M. Bernard GAUVIN Sous-directeur du véhicule - M. Yannick SOUCHET Adjointe du sous-directeur - M. François NONIN Chargé de mission à la sous-direction du véhicule - M. André CHAZEAU Chef du bureau à la sous-direction de l'action interministérielle et de la communication (M. Moto national) - Mme Antoinette PRUD'HOMME (Mission de l'expertise automobile) - M. Michel BARTHELEMY (Conseiller technique Intérieur)
--	--

Direction générale de la mer et des transports (DGMT)

	<ul style="list-style-type: none"> - Mme Pascale BUCH Sous-directrice des transports routiers à la direction de la mer et des transports (DGMT) - Mme Nicole LHOMME Chef de bureau
--	--

Inspection du travail des transports

	<ul style="list-style-type: none"> - Mme Christine RECEVEUR Directrice du Travail
--	---

Ministère de l'intérieur

Mme Anne LEBRUN	Adjointe au sous-directeur de la circulation et de la sécurité routières
M. CHARNAUD	Chef du service central d'immatriculation des cyclomoteurs

Préfecture de Police

M. Antoine GERONIMI	Chef de l'unité de contrôle technique
M. CLEMENT	Brigadier Chef

Ministère de l'écologie et du développement durable

M. Olivier PAIRAULT	Bureau de la pollution atmosphérique des équipements énergétiques et des transports
M. Jérôme LARRIVEE	Chargé de mission « Bruit des transports » à la mission « Bruit »

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie

Mme Anne FAUCONNIER	chef du bureau des Biens de consommation (DGCCRF)
M. Pierre CHAMBON	chef du bureau Commerce et artisanat (DGCCRF)
M. Christophe CHAUVET	Bureau des biens de consommation

Professions

<i>Conseil National des Professionnels de l'Automobile (CNPA)</i>	
M. Christian SIBRIK	Président, branche contrôle technique
Mme Ouaïba SARDI	Secrétaire général, branche contrôle technique
M. Luc FORESTIER	Responsable cycles motocycles

<i>Confédération française des experts en automobile (CFEA)</i>	
M. Jean-Claude GILLET	Président du CSNEAF
M. Lionel NAMIN	Secrétaire général du CSNEAF
M. Jacques BENOIST	Président du CSNEAMI
M. Pierre STEWARD	Président de l'UPEAS

<i>Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA)</i>	
M. Jean PECHINOT	Responsable du département automobile
Mme Sylvie CHANH	

<i>Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA)</i>	
M. Alexandre DINER	Secrétaire général

<i>Assurance Mutuelle des Motards</i>	
M. Patrick JACQUOT	Président directeur général

<i>MACIF</i>	
M. Guillaume ROSENWALD	Directeur Assurances Dommages

<i>Moto-Ecole</i>	
M. Philippe MONNERET	Président de Moto-Ecole Monneret
M. Gérard ACOURT	Président de l'Ecole de conduite française
M. Michel SCHIPMAN	Vice-président délégué CNPA formation des conducteurs

<i>Club 14 AXA prévention</i>	
M. Hervé GICQUEL	Directeur général

<i>Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle</i>	
Mme Nadine ANNELOT	Présidente
M. Georges GEMY	Membre du comité directeur
M. Jean-Marie ROLLAND	Service social

<i>Centres de contrôle technique</i>	
M. Christian BAILLY	Président directeur général SECTA
M. Dominique PAGES	Motosur/Autosur Paris 19ème
M. Axel NOACK	Président directeur général DEXRA France
M. Bernard BOURRIER	Président directeur général Autovision
M. Guy MORVAN	Directeur Méthodes et qualité Sécuritest
M. Jean-Claude BLIN	Responsable Technique Auto Sécurité

<i>Usagers</i>	
M. Eric THIOLLIER	Fédération française des motards citoyens (FFMC)
M. Jean-Pierre MOUGIN	Président de la Fédération française de motocyclisme (FFM)
M. Michel BARTHELEMY	Directeur FFM

<i>Syndicat national des transports légers (SNTL)</i>	
M. Jean-Luc BOURDIL	Président
M. Stéphane CHOQUET	Vice-Président

<i>Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC)</i>	
M. Jacques MARTIN	

<i>Comité français d'accréditation (COFRAC)</i>	
M. Laurent VINSON	Responsable de section

<i>Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV)</i>	
M. Jean-Pierre MARLIER	Président
M. Georges PETELET	Thomson CONTROL
M. SAUZAY	ACTIA Muller services
M. DUCROS	CAPELEC
M. CASTREC	ACTIA Muller services
M. THERON	Bosch
M. FRADET	Bosch
M. FONTANESI	FIEV

<i>Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM)</i>	
M. Jacques COMPAGNE	Secrétaire général

<i>Canton de Vaud (Suisse)</i>	
M. Georges VERDON	Chef de la division technique Service des automobiles et de la navigation Lausanne
M. Michel ANSERMOT	Inspecteur

<i>Comité international de l'inspection technique automobile (CITA)</i>	
M. Wim LABRO	Directeur général

<i>Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle</i>	
M. Philippe SION	Président délégué

<i>Peugeot motorcycles</i>	
M. Claude ALOMBERT	Directeur commercial et marketing
M. Marc SOLER	Ingénieur

<i>Honda</i>	
M. Pascal DELAVENNE	Manager après-vente Division motorcycles

Associations

<i>Prévention routière</i>	
M. Pierre GUSTIN	Directeur général
M. Christophe RAMOND	Responsable études et recherches
M. Gérard PLANCHON	Formateur conseil à la direction de l'éducation et de la formation

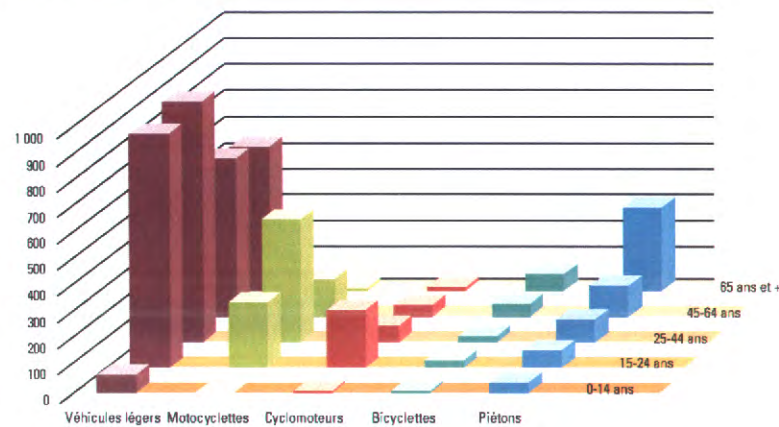
<i>Ligue contre la violence routière</i>	
Mme Chantal PERRICHON	Présidente

<i>Victimes et citoyens</i>	
M. Vincent JULE-PARADE	Vice-Président Président de la commission deux roues du CNSR

Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ?

La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux avec 16,6 % de personnes tuées pour moins de 1 % du trafic.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FONCTION DE L'ÂGE



On constate sur le graphique ci-dessus que les mortalités respectives des cyclistes et surtout des piétons concernent les tranches d'âge élevées. Inversement, la tranche d'âge 15-24 ans est la plus représentée chez les cyclomotoristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LE PARC ET LE KILOMÉTRAGE MOYEN DU MODE DE DÉPLACEMENT

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen par an
Motocyclistes	748	4 728*
Cyclomoteurs	273	2 020*
Voiturettes	86	ND**
Poids lourds	159	48 948
Voitures de tourisme	102	13 164

* Estimation à la mi-2003.

** ND : non disponible.

En savoir plus

Les motos

- Bien que les motocyclistes parcourent en moyenne assez peu de kilomètres par an et ne constituent que 0,8 % du trafic, ils représentent 15,5 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 16,8 % des victimes.
- Les jeunes font souvent le choix de se déplacer à moto : 54 % des motocyclistes tués ont entre 20 et 34 ans. Néanmoins, l'âge moyen des conducteurs de motos tués augmente chaque année (34 ans en 2005 contre 30 ans en 1995).
- Les accidents corporels se concentrent sur un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 37 % des accidents de véhicules légers, elles comptabilisent en revanche 55 % des accidents de moto.
- Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque d'être tué lors d'un accident est vingt fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme. Il est deux fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand.
- En termes de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm³ que pour les motos plus puissantes.
- Dans les accidents corporels moto-voiture, les voitures sont plus souvent responsables (48 %) que les motos (31 %). La proportion s'inverse pour les accidents mortels (47 % pour les motos contre 45 % pour les voitures).

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,3 % des kilomètres parcourus (chiffre 2004) et 3,3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 8,9 % dans les accidents mortels. 13,7 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd, mais les occupants de poids lourds eux-mêmes ne représentent que 1,7 % des personnes tuées.
- Le trafic des poids lourds étrangers ne pose pas de problème spécifique de sécurité, bien qu'il augmente beaucoup plus vite que celui des poids lourds français (+ 23 % sur cinq ans, contre + 3 %). Il atteint aujourd'hui 23 % du trafic total des poids lourds.

Les cyclomoteurs

48 % des personnes tuées à cyclomoteur sont âgées de 15 à 19 ans. C'est en effet l'un des principaux modes de déplacement des jeunes de cette tranche d'âge. Toutefois, le parc des cyclomoteurs diminue régulièrement.

Les piétons

Le déplacement à pied est d'abord un phénomène urbain : les deux tiers des piétons tués le sont en ville, alors que pour les autres victimes de la route, ce taux est inférieur à 25 %.

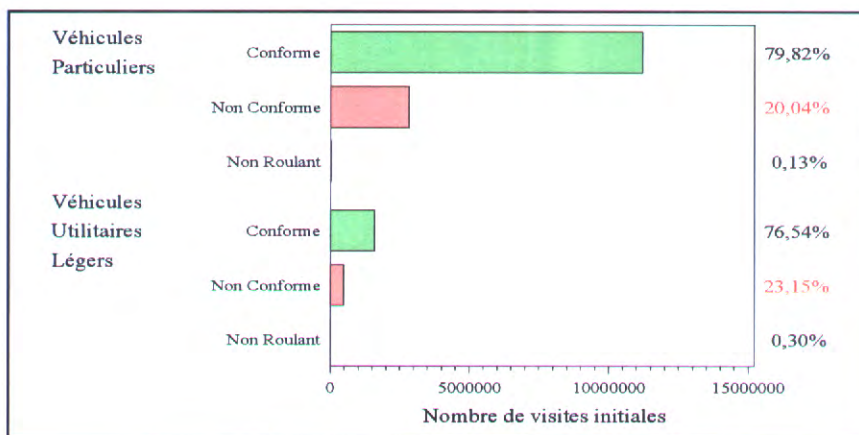
2 ÉTAT DU PARC AUTOMOBILE NATIONAL

L'état du parc est évalué à l'issue de la visite initiale des véhicules qui sont soumis à contre-visite s'ils présentent des anomalies pour certaines altérations.

La réglementation, en vigueur au 31 décembre 2006 définit 214 altérations soumises à contre-visite des fonctions Identification du Véhicule, Freinage, Direction, Visibilité, Éclairage/Signalisation, Liaisons au Sol, Structure/Carrosserie, Équipement, Organes Mécaniques et Pollution/Niveau Sonore.

2.1 PRESCRIPTIONS DE CONTRE-VISITES

RÉSULTATS GLOBAUX



Le taux de prescription de contre-visites global est de 20,44%.

TAUX DE PRESCRIPTION DE CONTRE-VISITES SELON L'ÂGE DES VÉHICULES





*Étude approfondie sur les accidents en
motocycles*

**Rapport final
1.2**

4 - Cause des accidents

Résumé

- Les facteurs principaux les plus fréquents ont été le motard (37.1%) et le conducteur d'un autre véhicule (50.4%).
- Dans 10.6% des cas, il y a eu inattention de la part du motard, qui a contribué à l'accident.
- Dans 36.6% sur l'ensemble des cas, le facteur principal a été un erreur de perception de la part du conducteur d'un autre véhicule.
- 27.7% des motards et 62.9% des conducteurs d'autres véhicules ont commis des erreurs d'analyse de la circulation qui ont contribué à l'accident.
- 32.2% des motards et 40.6% des conducteurs d'autres véhicules ont commis des erreurs de stratégie qui ont contribué à l'accident.
- Une différence de vitesse par rapport à la circulation a été identifiée comme un facteur de l'accident dans 18.0% des cas pour le motard et 4.8% des cas pour un conducteur d'AV.
- Le temps (la météo) a été un facteur ou l'évènement déclenchant pour le motard dans 7.4% des cas
- 3.7% des cas ont impliqué un problème de pneu sur le 2-roues et 1.2% un problème de freins.

A l'issue de chaque enquête, l'équipe a déterminé le facteur principal (« primary factor ») de la cause d'accident. Il s'agit du facteur humain, matériel (véhicule) ou environnemental que l'équipe de recherche a considéré avoir eu la plus grande contribution dans l'accident, tous paramètres compris.

La table 4.1 fournit un résumé des catégories des principaux facteurs de cause des accidents. Les facteurs humains ont été isolés comme facteurs principaux dans 87.5% des cas (37.1% + 50.4%), ce qui indique que les conducteurs de véhicule sont largement responsables des accidents. Une description plus détaillée de ces facteurs principaux apparaît dans le chapitre suivant. Les 2-roues en tant que véhicules ont été identifiés comme facteur principal dans 6 cas (moins de 1% des cas). L'environnement a été considéré comme le facteur principal dans 7.7% des cas.

Table 4.1: Facteur principal d'accident

	Nombre	Pourcentage
Humaine - motard	341	37.1%
Humaine – conducteur AV	464	50.4%
Véhicule	6	0.7%
Environnement	72	7.7%
Autre facteur	37	4.1%
Total	921	100.0%

Comme on le voit ci-dessus, le facteur principal dans la majorité des accidents de deux roues à moteur est le facteur humain. Pour mieux comprendre les facteurs humains spécifiques qui causent les accidents, une série d'erreurs de comportements humains a été définie (OCDE, 2001) et dans le cas où le facteur principal était humain, les enquêteurs ont eu à choisir le facteur le plus approprié selon les définitions suivantes:

***Erreur de perception :** l'enquêteur détermine, par reconstitution de l'accident ou l'analyse des facteurs qui ont contribué à l'accident, que le motard ou le conducteur de l'AV n'a pas détecté la ou les conditions dangereuses à cause de la stratégie qu'il utilisait pour détecter les conditions dangereuses. Par exemple, le conducteur de l'AV ne regarde pas dans son rétroviseur extérieur et change de file, heurtant le motard qui y roulait.*

***Erreur de compréhension:** l'enquêteur détermine, par reconstitution de l'accident ou l'analyse des facteurs qui ont contribué à l'accident, que le motard ou le conducteur de l'AV a détecté une situation dangereuse ; cependant il n'a pas compris le danger associé à la situation. Un exemple de défaut de compréhension serait le cas d'un motard qui voit des gyrophares de police venant vers lui mais ne comprend pas que la voiture de police va tourner juste devant lui.*

***Erreur de décision :** l'enquêteur détermine, par reconstitution de l'accident ou l'analyse des facteurs qui ont contribué à l'accident, que le motard ou le conducteur de l'AV prend une mauvaise décision pour éviter une situation dangereuse. à cause de la stratégie qu'il utilise. Par exemple, le motard voit le feu passer à l'orange et continue à la même vitesse. décidant de traverser quand même le croisement. La moto heurte par le côté une voiture qui arrive perpendiculairement.*

***Erreur de réaction :** l'enquêteur détermine, par reconstitution de l'accident ou l'analyse des facteurs qui ont contribué à l'accident, que le motard ou le conducteur de l'AV n'a pas réagi correctement à la situation dangereuse, et soit a continué (absence de réaction) soit a eu une réaction erronée pour éviter la collision. Par exemple, le motard voit des petits objets sur*

la chaussée et décide de continuer sur la même trajectoire. L'accumulation de ces objets dans le pneu provoque la perte de contrôle du 2-roues et l'accident.

Les données présentées dans la figure 4.1 indique que le facteur principal le plus fréquemment rapporté a été un erreur de perception de la part du conducteur de l'AV, dans 36.6% des cas, c'est-à-dire son incapacité à percevoir le motard ou le 2-roues. Le deuxième facteur principal le plus fréquent a été une erreur de décision de la part du motard (13% des cas). Cela correspond aux cas où le conducteur du 2-roues a pris une mauvaise décision pour éviter une situation dangereuse. Le troisième facteur principal le plus fréquent a été une erreur de perception de la part du motard (12% des cas). Ont été rapportés des cas où le conducteur du 2-roues n'a pas perçu la situation dangereuse et a été impliqué dans l'accident à cause de son manque de perception.

Les données illustrées par la figure 4.1 sont en annexe C.5.

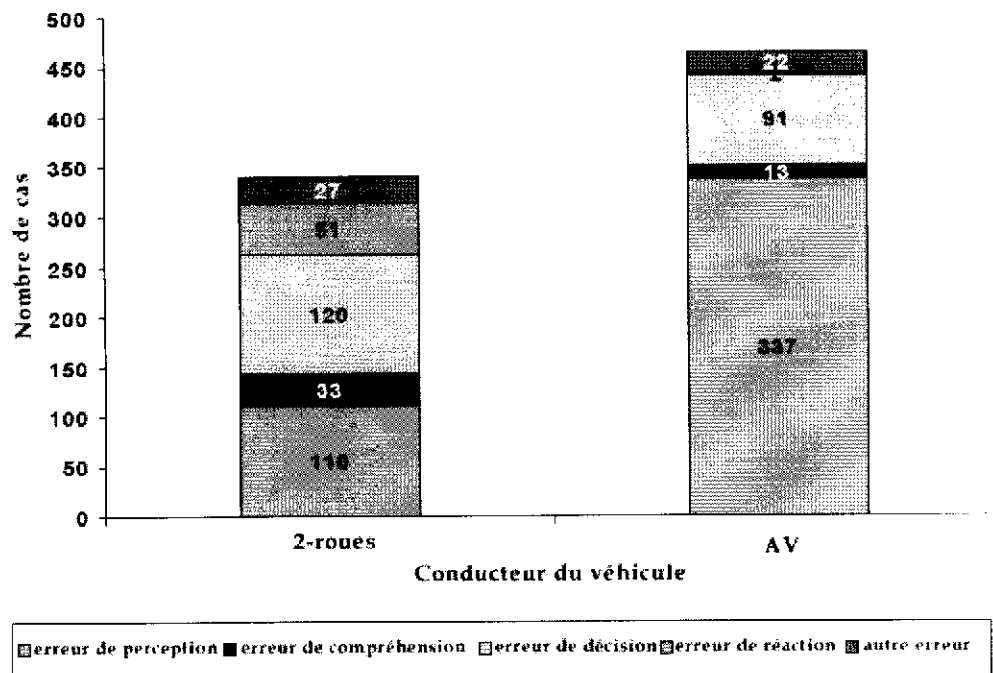


Figure 4.1: Facteur principal détaillé

(Note: 6 cas de défaut technique sur le 2-roues ont été rapportés, ainsi que 72 cas de facteur environnemental et 37 cas d'autres erreurs humaines)

En plus des facteurs principaux, chaque équipe de recherche a identifié jusqu'à 4 facteurs supplémentaires ("facteurs secondaires") pour chaque accident. Il s'agit des facteurs humains, matériels (véhicule) ou environnementaux que l'équipe de recherche a considéré avoir contribué à l'accident, tous paramètres compris. Les facteurs principaux n'ont pas été ré-inclus dans les facteurs secondaires donc les facteurs présentés ci-dessous représentent les facteurs qui ont eu une influence en plus des facteurs principaux.

La table 4.2 indique que le motard représente 43.7% de tous les facteurs secondaires et le conducteur de l'AV 28.6%.

Table 4.2: Facteurs secondaires des accidents

	Nombre	Pourcentage
Motard	900	43.7%
Conducteur AV	589	28.6%
Défaut technique du 2-roues	32	1.6%
Défaut technique de l'AV	10	0.5%
Cause environnementale	300	14.6%
Autre	87	4.2%
Facteur secondaire inconnu	141	6.8%
Total	2059	100.0%

(Note: Réponses multiples)

perte de contrôle au moment de l'accident seraient des exemples de facteurs déclenchant l'accident. Si les conditions météo affectaient la conduite ou la visibilité (p.ex. forte pluie limitant la visibilité), causant une collision due à un manque de visibilité, le temps a été considéré comme le facteur principal. Il y a eu 18 cas où le temps a été relevé comme le facteur principal de l'accident pour le motard (2.0% de tous les cas). Le temps a aussi été relevé comme facteur secondaire dans 42 cas (4.6%).

Table 4.23: Problèmes liés à la météo (motard)

	Nombre	Pourcentage
Le temps n'a pas contribué à l'accident	854	92.6%
Le temps a déclenché l'accident	7	0.8%
Le temps est le facteur principal de l'accident	18	2.0%
Le temps est un facteur secondaire de l'accident	42	4.6%
Total	921	100.0%

Il y a eu 26 cas où des problèmes météo ont contribué pour un AV à causer l'accident (voir Table 4.24). Dans 2 cas, le problème a été l'événement déclenchant et dans 4 autres cas le facteur principal de l'accident. Dans les 20 cas restants, le temps a été un facteur secondaire de l'accident. Il y a 10 cas où le rôle joué par le temps sur la cause de l'accident en ce qui concerne l'AV est inconnu.

Table 4.24: Problèmes liés à la météo (AV)

	Nombre	Pourcentage
Le temps n'a pas contribué à l'accident	742	95.3%
Le temps a déclenché l'accident	2	0.3%
Le temps est le facteur principal de l'accident	4	0.5%
Le temps est un facteur secondaire de l'accident	20	2.6%
Inconnu	10	1.3%
Total	778	100.0%

4.3 Facteurs liés au véhicule

La table 4.25 montre la fréquence des accidents liés à des pannes de 2-roues. On considère comme panne de 2-roues les cas où un élément du véhicule est tombé en panne ou ne fonctionnait pas correctement et où ce défaut a contribué à l'accident. Cela s'est passé sur un total de 47 cas. Il y a eu 8 cas supplémentaires où les enquêteurs ont été incapables de déterminer si une panne du 2-roues s'était produite.

Table 4.25: Panne du 2-roues liée à l'accident

	Nombre	Pourcentage
Oui	47	5.1%
Non	866	94.0%
Inconnu	8	0.9%
Total	921	100.0%

La table 4.26 présente le détail des pannes identifiées dans la table 4.25. 72% des pannes de 2-roues sont liées aux roues et pneus, et le plus souvent dues à des défauts ou des éclatements de pneus. Il y a eu 11 cas de défaut de freinage (1.2% de l'ensemble des cas).

Table 4.26: Cause spécifique des pannes du 2-roues liées à un accident.

	Nombre	% du total
Problème de roue ou de pneu	34	3.7%
Problème de freins	11	1.2%
Problème de direction	1	0.1%
Problème de suspension	1	0.1%
Pas applicable, pas de panne du 2-roues	866	94.0%
Inconnu	8	0.9%
Total	921	100.0%

La table 4.27 indique que dans 68.6% de tous les accidents, il n'y a eu aucune fuite d'essence observée à quelque moment que ce soit pendant l'accident. Il a été demandé aux enquêteurs d'enregistrer toute trace d'essence, y compris dans la

séquence post-collision, où le 2-roues pouvait être couché. Des fuites mineures (moins de 50 ml) ont été notées dans 23.5% de tous les cas étudiés et des fuites importantes (plus de 50 ml) dans 6.5% des cas.

Table 4.27: Fuites d'essence

	Nombre	Pourcentage
Aucune	632	68.6%
Fuite mineure	216	23.5%
Fuite importante	60	6.5%
Présence de fuite inconnue	13	1.4%
Total	921	100.0%

Pendant le choc ou juste après, le 2-roues a souvent glissé sur la route, ce qui présente un risque important de départ d'incendie dû au contact métal-bitume. La table 4.28 indique que des incendies ont été relevés dans 10 cas ou 1.1% de l'ensemble des accidents. 6 des incendies ont eu lieu pendant la collision et les 4 autres après, c'est-à-dire après que le 2-roues ait subi un certain dommage dû au choc. Il est important de noter que sur les 276 cas relevé de fuites d'essence (216 - 60), il n'y a eu que 10 incendies.

Table 4.28: Incendie

	Nombre	Pourcentage
Non	911	98.9%
Oui	10	1.1%
Total	921	100.0%

La table 4.29 montre qu'il y a eu 4 cas de panne d'un AV enregistrés dans la base de données MAIDS.

Table 4.29 : Cause spécifique des pannes d'un AV liées à un accident.

	Nombre	Pourcentage
Problème de roue ou de pneu	1	0.1%
Problème de frein	2	0.3%
Problème électrique	1	0.1%
Pas applicable, pas de panne	749	96.3%
Inconnu	25	3.2%
Total	778	100.0%

Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle



Monsieur Dominique LEBRUN
MINISTERE DES TRANSPORTS
TOUR PASCAL B
92055 LA DEFENSE Cedex

Fontenay sous Bois le 21 Décembre 2006

Monsieur,

Nous tenons à vous remercier de l'excellent accueil que vous nous avez réservé et nous réitérons notre volonté de participer aux réunions de travail portant sur le contrôle technique des deux roues motorisés.

Les différents aspects abordés nous indiquent qu'il est extrêmement important d'étudier et de prendre en compte les éléments du contrôle technique en référence à l'arrêté du 18 juin 1991 modifié, adapté aux deux roues motorisés.

La périodicité du contrôle peut être équivalente au principe régissant le contrôle des véhicules légers automobiles.

Dans la partie technique de l'arrêté, il est essentiel de considérer que la qualification des contrôleurs doit correspondre au secteur du deux roues motorisés en exigeant un diplôme de niveau IV Option D ainsi qu'une formation continue des contrôleurs sur la base de 24 heures effectives (hors temps de pose). Le chef d'entreprise ou le responsable du centre devra également être titulaire du diplôme et de cette même formation.

Nous avons cru sentir que la réflexion portait aussi sur la vitesse et la puissance des deux roues. Dans la réalité des faits un deux roues motorisé bridé à 100 CV pour le marché Français roule à plus de 200 Km/h alors qu'un véhicule Européen en version libre ne roule guère plus vite. Concernant les cyclomoteurs, la vitesse est limitée par conception à 45 Km/h et si l'utilisateur contourne cette mesure, il pourra tout autant se remettre en règle pour effectuer le contrôle technique.

Il est donc possible de tirer comme conclusion que la puissance d'un deux roues n'incite pas plus à la sécurité qu'un quatre roues dont les vitesses peuvent être très largement supérieures à celle autorisées sur la voie publique.

Le contrôle technique des deux roues doit comme pour l'automobile se situer dans le domaine de la sécurité active et passive.

Assurer et maintenir la sécurité des usagers de la route pour participer à la baisse du taux d'accidentologie doit rester la mission des techniciens contrôleurs.

Si nous sommes favorables à un contrôle technique, ce contrôle doit être non discriminatoire et doit être réalisé en tenant compte des spécificités du deux roues motorisés.

Enfin, l'estimation du parc roulant est supérieure à deux millions de véhicules. Le contrôle technique ne pourra être mis en place qu'après l'immatriculation de l'intégralité du parc roulant.

Recevez, Monsieur, nos salutations respectueuses.

Monsieur GEMY
Responsable Technique,

Madame ANNELOT
Présidente



GIEG
REUNION DU 27 OCTOBRE 2006

Présence

Présents : **M. NONIN** (Ministère des transports) - **M. LEBRUN** (Ministère des transports) – **M. FONTANESI** (Fiev) - **M. PETELET** (JCAE) - **M. SAUZAY** (Actia Muller services) – **M. GYONGYOSI** (FFB) – **M. RIVERON** (Snap On) – **M. GARIH** (Delphi)

Ordre du jour

Analyse et précision sur le cahier des charges nécessaire à la mise en place d'un contrôle technique deux roues en France.

▲ **Avertissement préalable** : De part leur spécificité technique, les membres du GIEG considèrent que les véhicules ayant trois roues (triporteurs et nouveau Piaggio MP3) ou quatre roues (Quads - voiturettes) ne sont pas concernés par la présente étude de faisabilité.

Si les pouvoirs publics décidaient d'instaurer également un contrôle technique pour ces véhicules particuliers, il conviendrait alors de réaliser une étude spécifique afin d'évaluer le coût d'une installation technique complète dédiée à ce type de véhicules.

Compte rendu

1 MESURE DES FORCES DE FREINAGE

Nous rappelons que pour ce type de mesure le véhicule se doit d'être immobilisé afin de protéger l'opérateur de tout risque d'accident et d'améliorer la répétitivité et la qualité des mesures. Ainsi un marchepied doit être intégré afin que les pieds de l'opérateur ne soient pas pris dans les rouleaux du banc, et des systèmes de maintien doivent retenir le véhicule sur les rouleaux.

Deux types de bancs peuvent être proposés :

- 1.1) Une adaptation technique des bancs pour automobiles qui permettrait également de recevoir des deux roues.
- 1.2) La conception d'un banc spécifique aux deux roues. Ce banc pourrait être installé de façon fixe dans un centre technique classique ou être installé dans une unité mobile. Les particularités techniques d'un centre de contrôle mobile pourront être étudiées ultérieurement.



2 MESURE DE L'ECLAIRAGE

Le contrôle de l'éclairage des deux roues est identique à celui des véhicules légers. Les appareils utilisables sont les mêmes que pour les autres véhicules. Les valeurs de rabattement spécifiques devront être précisées.

3 MESURE DE LA VITESSE POUR LES CYCLOMOTEURS DE MOINS DE 50 CM3

Pour le contrôle de la vitesse maximale, il convient de connaître la norme et la tolérance acceptée par l'UTAC lors de l'homologation des cyclomoteurs.

4 MESURE DU BRUIT

Trois possibilités s'offre à nous en ce qui concerne la mesure du bruit :

- 1) un équipement complet de laboratoire : cette solution est à exclure en raison de son coût prohibitif
- 2) une mesure du bruit routier
- 3) un indicateur de bruit, cette solution est la moins onéreuse mais la mesure est polluée par les bruits environnants

Afin qu'il n'y ait pas de contestation, il est souhaitable de réaliser la mesure avec le même instrument que celui utilisé par les forces de l'ordre lors des contrôles routiers.

5 MESURE DE LA POLLUTION

La mesure de la pollution dépend du type de moteur.

Les moteurs 2 temps : pour ce type de moteur il faut prévoir un système de filtrage spécifique à joindre à l'analyseur de gaz, ceci afin d'éviter les projections d'huile.

Les moteurs 4 temps : l'appareillage est proche de celui utilisé pour les véhicules légers.

Deux différences peuvent cependant apparaître :

- 1) La température des gaz peut être différente de celle d'une automobile.
- 2) Les différents types et formes d'échappements des deux roues nécessiteront des adaptateurs.

Pour les deux types de motorisations il convient de fixer les valeurs limites et le mode opératoire.

Remarque : en Italie, le contrôle anti-pollution est réalisé avec un banc de retenue car la pollution est plus importante lorsque le véhicule est en charge.



6 MESURE DE LA GEOMETRIE DU VEHICULE

Il existe des appareils pour vérifier l'alignement des roues et établir des valeurs de décalage de l'alignement des roues au sol.

7 CONTROLE VISUEL SUR TABLE ELEVATRICE

Ce contrôle permet de vérifier la conformité de la plaque, l'usure des pneus et des éléments concourant au freinage, les fuites éventuelles de liquides et le serrage correct des pièces de sécurité.

Rappel : la plateforme doit être équipée d'un blocage de roue avant pour le maintien du véhicule, et avoir une capacité de charge de l'ordre de 750 kg.

8 TRANSMISSION DES DONNEES

Les règles en œuvre pour les véhicules légers sont transposables pour les deux roues.

9 STATIONS DE CONTROLE MOBILES

Tous les appareils peuvent être installés sur une base mobile qui reste à définir.

10 CONTROLE DES VEHICULES A TROIS ET QUATRE ROUES

Pour les raisons explicitées en préambule, ce type de véhicule n'est pas pris en compte dans la présente étude.



11 COUT D'UNE INSTALLATION

Voici une estimation du coût d'une installation complète :

Description des composants	Prix tarif (€)	
	Minimum	Maximum
Banc de mesure du freinage pour véhicules deux roues comprenant :	11 279	22 000
- pesée dynamique intégrée,	inclus	inclus
- pédomètres pour mesure des forces de commande de freinage sur pédale et guidon,	inclus	inclus
- Systèmes de blocage et maintien pour roues avant et arrière,	inclus	inclus
- unité centrale de commande et d'affichage.	inclus	inclus
Appareil de contrôle des phares (maintien du véhicule assuré par un des moyens associés au banc de freinage)	730	1 500
Speedomètre pour contrôle de la vitesse maximum des cyclomoteurs (maintien éventuel du véhicule assuré par un des moyens associés au banc de freinage)	1 200	17 000
Géométrie « décalage des roues » (prise de la roue arrière assurée par un des moyens associés au banc de freinage)	1 100	4 000
Appareils de contrôle des gaz d'échappement avec équipement spécifique de filtrage pour les véhicules 2 temps et moyens de prélèvement adaptés pour les différents types de pots.	4 845	7 500
Sonomètre	2 677	6 783
Table élévatrice pour véhicule 2 roues	1 800	3 270
Terminal de saisie pour le contrôle visuel.	540	2 510
Total	24 171	64 563

**CNPA
Branche 2 roues**

Suresnes le 06 Juin 2006

**Position de la Branche 2 Roues du CNPA en matière de Contrôle Technique
2 Roues Motorisés**

Comme un serpent de mer revient régulièrement à la surface l'éventualité de l'extension au 2 Roues Motorisés (2RM) du contrôle technique automobile .

Il faut savoir que cette demande ne vient d'aucun acteur représentatif de la profession du 2 RM , que ce soit les importateurs , constructeurs , revendeurs (représentés par le CNPA) ni même les associations d'usagers et de motards .

Vous entendrez parfois un concessionnaire isolé , ignorant des règles mêmes du CT automobile croire qui pourra vendre des 2 roues , les réparer et les contrôler pour faire du chiffre ...

HISTORIQUE

Le CT automobile a été crée en partie pour éliminer des routes françaises les voitures poubelles dont l'incurie était cause d'accidents de la route .

Dans les causes d'accident 3 éléments interviennent :
l'humain , le matériel et l'environnement .

Le CT auto diminue les risques du facteur matériel , mais vous ne trouverez aucune statistique d'accidentologie significative liée à un mauvais entretien du matériel en matière de 2 RM .

Mais bien que l'utilité d'un CT 2 Roues paraisse déjà floue nous argumenterons dans les points suivants :

LES ARGUMENTS CONTRE

Faible durée de vie du 2 RM

La durée de vie d'un 2 RM est de 7 ans contre 25 ans pour une automobile et ce chiffre risque de baisser compte tenu du fait que 60 % du marché est maintenant constitué de 125 cc , surtout des scooters , produits consommables aux moteurs dépassant rarement 60 000 kms .

Faible kilométrage d'un 2RM

La moyenne kilométrique annuelle d'un 2 RM est de :

6000 kms pour les - de 125 cc

8000 kms pour les + de 125 cc

(Source Officiel de la moto)

Fréquence des révisions

La périodicité des révisions est de :

4000 kms pour les 125 cc

6000 kms pour les + de 125 cc

Parfois moins pour certains scooters 125

(Source Constructeurs)

Particularités du 2 RM et de son utilisateur

Sur un 2 roues tout se voit ; la moindre fuite ou suintement est visible

Les organes de sécurité (plaquettes , disques de frein , pneus) sont accessibles

L'utilisateur d'un 2 roues est particulièrement attaché à son véhicule , il est plus averti aussi et le rapport avec son 2 roues est plus passionnel que pour l'auto .

La notion d'incurie n'existe pratiquement pas .

Problèmes techniques

Le problème de l'apposition d'une vignette n'est pas minime , absence de pare brise et d'endroit sécurisé .

Les utilisateurs rencontrent déjà des problèmes avec les vignettes d'assurance .

Autre problème concernant le contrôle dynamique du 2 roues :

Comment vérifier la géométrie d'un 2 roues sans l'essayer ou sans le démonter, notamment les angles de chasse de la fourche .

Chez nos revendeurs toute intervention est suivie par un essai routier par un mécanicien, seul diagnostic fiable du 2 roues (bruit , freinage , rectitude du cadre , tenue de route) .

En Allemagne le CT 2 roues comporte un long essai routier

Cout financier

N'oublions jamais les conséquences économiques pour le client d'un CT obligatoire car le cout moyen de 60 euros est à rapprocher d'un prix moyen de :

2800 euros TTC client pour une 125 cc neuve

4600 euros pour une grosse cylindrée neuve

Comme le CT intervient au bout de 4 ans , soit une décote de 45 % , il faut rapprocher les 60 euros d'une valeur de 1540 euros pour les 125 cc et 2530 euros pour une grosse cylindrée .

Les conséquences financières pour le client ne sont pas négligeables .

LES ARGUMENTS POUR

Le seul intérêt d'un CT 2 roues aurait été d'apurer le parc de cyclos et scooters 49.9 cc et d'éliminer de la voie publique tous les 49.9 cc illicites , malheureusement l'immatriculation des 50 cc (réclamée par le CNPA depuis 10 ans mais bloquée par un constructeur français) n'est intervenue que le 1^{er} Juillet 2004 .

Actuellement 95 % des 49.9cc ne sont pas immatriculés rendant tout CT impossible !!

CONCLUSION

Compte tenu de l'absence d'accidentologie liée à une incurie ,d'un parc récent de 2 roues motorisés à faible kilométrage annuel , révisions fréquentes , faible durée de vie et posant d'énormes problèmes de contrôle routier fiable ; il n'y a pas de justification à un CT 2 roues sauf à vouloir faire plaisir à certains soucieux de faire du chiffre d'affaires .

La branche 2 roues du CNPA est donc contre toute idée d'extension du CT auto aux 2 roues motorisés.



CONTROLE TECHNIQUE DES 2 ROUES MOTORISÉS

Situation actuelle

En 2000, la Commission européenne avait officiellement pris position contre un contrôle technique des motos.

Lors des discussions intervenues à ce sujet (proposition de modification à la Directive 96/96/CE) la communauté motocycliste s'était prononcée contre un tel contrôle.

De nouvelles discussions organisées par la Commission ont eu lieu fin 2002 en vue de « dépeussier » la Directive. Les résultats d'une recherche menée par le TNO ont mis en évidence qu'aucun bénéfice ne pouvait être attendu sur les émissions polluantes et sonores et que le rapport efficacité/coût n'était pas favorable.

Il n'y a pas de développement nouveau actuellement à ce sujet au niveau européen.

Ce contrôle est en vigueur dans un certain nombre de pays européens (Allemagne, Italie, Espagne, GB, Luxembourg, Autriche, Danemark, Irlande, Tchéquie, Suisse). Le 1^{er} contrôle est réalisé entre 2 et 5 ans après l'achat (10 ans en Irlande), puis tous les 1 ou 2 ans selon les pays.

Le coût du contrôle est compris entre 15 et 30 €.

Nous avons pu vérifier en Italie dernièrement le déroulement des contrôles réalisés dans des centres agréés par le Ministère des Transports.

Les contrôles sont réalisés sur des bancs à rouleaux et concernent :

- l'efficacité des freins à 30 et 60 km/h,
- le fonctionnement de l'éclairage et des feux stop,
- le niveau sonore,
- l'état et la dimension des pneumatiques.

A partir de 2007, il est prévu d'y ajouter un contrôle pollution pour les véhicules ayant moins de 15 ans d'âge.

Ces contrôles concernent tous les véhicules à partir de la 5^{ème} année puis sont réalisés tous les 2 ans.

Les locaux sont souvent accolés aux concessions motos, afin de fournir immédiatement aux clients les pièces détachées nécessaires au remplacement des pièces défectueuses (échappements, ampoules, clignotants, rétroviseurs...).

Lien entre l'état des machines et l'accidentalité

Le taux d'accidents liés à un défaut technique des machines est très faible : environ 1% selon certains pays (chiffre maximum de 2% cité par certains).
Aucune étude gouvernementale sérieuse n'a été réalisée à ce jour à ce sujet.
Une analyse comparative de l'évolution des résultats obtenus dans les pays pratiquant le contrôle technique permettrait de valider ces chiffres.

Etat du parc 2 Roues Motorisés

Les utilisateurs de motos sont en général des passionnés qui entretiennent correctement leur machine, car ils sont parfaitement conscients de leur fragilité et savent que le moindre défaut peut entraîner des conséquences fâcheuses pour eux (cas de pneus, amortisseurs ou freins défectueux).

Le parc motos se renouvelle également plus rapidement que celui des voitures.

Par contre, l'entretien des cyclomoteurs/scooters laisse souvent à désirer et le contrôle technique de ces machines nous paraîtrait prioritaire par rapport à celui des motocycles et constituerait un frein à la manipulation (débridage).

La position de la FFM

La FFM est opposée à l'obligation d'un tel contrôle qui n'aurait pratiquement aucun impact sur l'accidentalité des motocyclistes et qui constituerait à leurs yeux, en l'absence de preuve irréfutable sur l'amélioration de leur sécurité, un élément supplémentaire d'opposition aux Pouvoirs Publics.

Il serait à notre avis préférable d'inciter les motocyclistes et cyclomotoristes, par des campagnes de communication appropriées, à vérifier régulièrement certains points de nature à mettre en jeu leur sécurité :

- contrôle de l'état des pneumatiques,
- contrôle du voile des jantes,
- contrôle des jeux et points durs dans la colonne de direction,
- contrôle du jeu latéral des roues AV et AR,
- contrôle de l'éclairage (AV, AR et clignotants),

et à les inviter à se soumettre à des contrôles de pollution et de niveau sonore qui seraient réalisés gratuitement par les forces de police.

Paris, le 20 juillet 2006.

Jean-Pierre MOUGIN,
Président de la FFM.

CITA

AUTOFORE

Etude portant sur les orientations à prendre en compte pour renforcer l'aptitude à la circulation des véhicules dans l'Union Européenne

AUTOFORE

Etude portant sur les orientations à prendre en compte pour renforcer l'aptitude à la circulation des véhicules dans l'Union Européenne

(Résumé)

Remarque:

Cette étude a été réalisée à la demande de la Commission Européenne. Toutefois l'entière responsabilité du contenu en incombe à l'auteur, la Commission Européenne ne pouvant être tenue responsable de l'usage qui pourra en être fait, quel qu'il soit, pas plus que des informations qu'elle contient.

Bien que toute précaution ait été prise dans la rédaction de ce rapport, les organismes cités dans l'annexe 1 n'assument aucune responsabilité dans les erreurs ou omissions faites à l'occasion de citation. Il en va de même quant à d'éventuels dommages résultant de l'usage des informations contenues dans cette étude.

Photographies: MAHA-Maschinenbau Haldenwang GmbH Co.KG (Allemagne) - Van Leeuwen Test Systems BV (Pays-Bas) - VOSA-Vehicle & Operator Services Agency (Grande-Bretagne)

AUTOFORE

Etude portant sur les orientations à prendre en compte pour renforcer l'aptitude à la circulation des véhicules dans l'Union Européenne

Note: le texte anglais étant celui de référence, il est par conséquent annexé à la présente traduction.

RÉSUMÉ

Le but de l'étude AUTOFORE est de recommander la mise en place de dispositions concernant l'évolution des contrôles techniques des véhicules, visant à vérifier leur aptitude à la circulation dans l'Union Européenne, afin d'assurer que les améliorations identifiées et obtenues, dès la conception et la fabrication des véhicules sont maintenues, tout au long de la durée de vie de ces derniers.

Tous les véhicules se dégradent au cours de leur existence. Malheureusement, beaucoup de propriétaires ne soumettent pas leurs véhicules à un entretien régulier, de sorte que bon nombre d'entre eux sont souvent d'utilisation défectueuse en service, et donnent ainsi donnant matière à s'inquiéter, le mauvais état des véhicules agissant de façon négative sur la sécurité routière et l'environnement. Le niveau des défauts relevés sur le parc roulant Européen reste élevé et ne donne aucun signe d'amélioration, malgré l'utilisation des technologies et process de fabrication modernes.

La nécessité d'amélioration des contrôles d'aptitude à la circulation est plus importante que jamais, la sécurité routière et la protection de l'environnement dépendant largement du bon fonctionnement des différents équipements des véhicules, car ces dispositifs sont de plus en plus appelés à se substituer aux comportements des conducteurs car utilisés comme moyens d'éliminer ou d'atténuer les effets de l'erreur humaine. Une défaillance quelconque de ces dispositifs induit donc une perte des bénéfices qu'ils procurent. Avec cette dépendance accrue vis à vis des technologies de pointe, le rôle des contrôles des véhicules évolue, alors que la prévention des défaillances mécaniques et de leurs conséquences reste toujours importante, la mise en place dispositions pour l'amélioration des contrôles des véhicules nécessite dans le futur de prendre en compte le maintien des bénéfices induits par l'utilisation des technologies et process de fabrication modernes.

Les recherches effectuées par le CITA, et en partie financées par la Commission Européenne (Rompe 2002), ont démontré que les équipements électroniques équipant les véhicules présentent des taux de défaillances comparables aux équipements mécaniques, lesquels qui sont considérés comme suffisamment importants pour être inclus dans les inspections périodiques. Ces recherches ont aussi mis en valeur le fait que les taux de défaillance des équipements électroniques augmentent tant avec l'âge du véhicule qu'avec son kilométrage.

L'étude AUTOFORE passe en revue les motivations et le réel potentiel d'amélioration des contrôles d'aptitude à la circulation des véhicules. Un train de modifications, qui devraient être prises en compte quand elles sont justifiées, est ainsi proposé:

1. Des normes plus sévères pour les contrôles d'aptitude à la circulation.
2. Elargissement du domaine d'application de la réglementation de telle sorte que soient pris en compte des équipements qui ne sont pas concernés à ce jour, ainsi que des véhicules qui ne sont pas contrôlés.

AUTOFORE

Etude portant sur les orientations à prendre en compte pour renforcer l'aptitude à la circulation des véhicules dans l'Union Européenne

3. Amélioration du niveau de conformité.

Les options les plus prometteuses répondant à ces objectifs ont été identifiées et analysées. Quatre d'entre elles ont été soumises à une analyse économique détaillée, réalisée par l'institut "Institute for Transport Economics" de l'université de Cologne.

Les options peuvent être regroupées sous les rubriques suivantes:

- Améliorer les directives sur les contrôles d'aptitude à la circulation.
- Améliorer les standards d'homologation et en optimiser les obligations administratives.
- Mise en place de moyens pour le contrôle des équipements électroniques
- Promouvoir l'obligation d'amélioration des contrôles.
- Développer des bases de données d'inspection et éléments annexes
- Optimiser les correspondances entre les différents process d'inspection
- Poursuivre la recherche et le développement.

La mise en place de certaines options peut être immédiate, pour effectives dès 2010 (**Objectif 2010**). D'autres exigent des travaux complémentaires avant d'en décider l'application. L'objectif serait alors d'en programmer l'entrée en vigueur en 2020 (**Objectif 2020**) au plus tard.

Les **recommandations** proposées sont donc les suivantes :

Objectif 2010

Recommandation 1 – Modifier la Directive 96/96/EC en vue d'un accroissement de la fréquence d'inspection des véhicules les plus âgés dans catégories 5 et 6, telles que définies dans la Directive.

Le bénéfice économique de l'accroissement de la fréquence d'inspection pour les véhicules les plus âgés serait supérieur à 2 milliards d'euros, si les véhicules âgés de 8 ans et plus étaient inspectés annuellement. Le rapport coûts/bénéfices serait dans ces conditions supérieur à 2. Cette prescription représente la modification **minimale** à prendre en compte. Bien que le rapport coûts/bénéfices soit légèrement inférieur pour l'application d'une telle mesure pour les véhicules âgés de 7 ans et plus, cela donnerait toutefois des bénéfices plus élevés. En tant que telle, cette disposition devrait quoiqu'il en soit sérieusement pris en considération.

Recommandation 2 – Modifier la Directive 96/96/EC pour inclure l'examen des équipements électroniques relatifs à la sécurité, d'ores et déjà présents montés sur les véhicules de série (airbags, ABS et ESC)

Le rapport coûts/bénéfices des inspections des systèmes ESC à elles seules est de 2,6. Des bénéfices supplémentaires seront induits par le contrôle d'autres dispositifs, tels que le

AUTOFORE

Etude portant sur les orientations à prendre en compte pour renforcer l'aptitude à la circulation des véhicules dans l'Union Européenne

freinage ABS et les airbags. Dans une première phase le contrôle de ces équipements devrait porter, au minimum, sur un contrôle visuel de la fonctionnalité effective de la globalité du dispositif, complété par une vérification visuelle des signes évidents de détérioration ou d'altération nuisibles. D'autres dispositifs pourront eux aussi être contrôlés, dès qu'ils auront été suffisamment utilisés sur les véhicules de grande série. Des contrôles plus complets pourront être édictés lorsque les études complémentaires décrits dans la recommandation 4 auront été finalisés.

Recommandation 3 - Modifier l'étendue de la Directive 96/96/EC pour inclure les véhicules automoteurs à deux roues (catégories internationales L1 et L3).

Bien qu'une analyse économique n'ait pas pu être entreprise pour quantifier le volume réel des bénéfices potentiels, des causes formelles d'accident valident la nécessité de programmer l'extension de la Directive aux véhicules automoteurs à deux roues. Bien qu'il n'y ait pas de problèmes de faisabilité, l'inclusion des motocyclettes ne soit pas sans poser de réels problèmes, cet objectif d'extension, d'application devrait être poursuivi.

Les travaux concernant la rédaction d'une déclaration, concernant les incidences réglementaires de l'application de ces trois recommandations devraient débuter dans un proche avenir.

Objectif 2020

Recommandation 4 – Pour être en mesure de formuler les options à prendre en compte en 2020, les 3 projets suivants devraient être initiés.

- 1 Entreprandre une nouvelle étude ("AUTOFORE 2") pour mesurer l'ampleur de l'incidence des défauts des véhicules sur les accidents, et tester les nouveaux systèmes d'inspection adaptés au contrôle de la fonctionnalité des technologies à base électronique.
- 2 Entreprandre les études complémentaires pour développer les méthodes visant à l'amélioration de la validité, de l'efficacité et du rendement du contrôle des véhicules.
- 3 Entreprandre les études complémentaires visant à établir des propositions en vue d'une harmonisation plus poussée des normes européennes des contrôles d'aptitude la circulation.

CITA

COMITE INTERNATIONAL DE L'INSPECTION TECHNIQUE AUTOMOBILE

Communiqué de presse sur le rapport AUTOFORE¹

Pour une Sécurité Européenne automobile renforcée.

D'après une récente étude Européenne, un accroissement de la fréquence des contrôles techniques pour les véhicules anciens, le contrôle des dispositifs électroniques embarqués, ainsi que la mise en place généralisée d'un contrôle technique pour les motos, sont des mesures immédiates pouvant être prises pour améliorer et renforcer tant la sécurité routière que la protection de l'environnement en Europe.

Le Comité International de l'Inspection Technique Automobile, connu sous le nom de **CITA**, en partenariat avec cinq instituts de recherches, a publié un rapport sur l'orientation future de l'application des contrôles d'aptitude à la circulation routière des véhicules en Europe.

Cette étude baptisée **AUTOFORE** (contraction de « **Study for Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union** ») a été réalisée à la demande de la Commission Européenne, qui en a d'ailleurs financé une partie.

Prenant en compte les différentes bases de données accidents et les analyses économiques disponibles, le rapport "**AUTOFORE**" recommande donc,

- dans un premier temps, la mise en place des dispositions suivantes
 - (a) Une inspection annuelle pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers les plus âgés. A l'heure actuelle la Directive Européenne n'exige pour ces catégories de véhicules qu'une inspection tous les deux ans après le premier contrôle, ce dernier devant être effectué au quatrième anniversaire de la date de première mise en circulation du véhicule. Il est toutefois à signaler que certains pays membres de la communauté européenne exigent déjà des contrôles plus fréquents.
 - (b) Instauration d'un contrôle des systèmes électroniques embarqués les plus fréquemment proposés aux automobilistes et concernant plus particulièrement la sécurité, tels que l'antiblocage des freins (ABS), le contrôle électronique de stabilité (ESC) et les airbags.
 - (c) Instauration d'un contrôle technique obligatoire périodique pour les motos et motocyclettes.
- et dans un deuxième temps,

Que soient entrepris des travaux complémentaires visant à l'amélioration du contrôle technique des véhicules, en prenant en compte la grande majorité des dispositifs électroniques sécuritaires, afin de développer des moyens alternatifs permettant d'assurer que les véhicules restent en adéquation avec l'évolution des conditions de circulation. Ces travaux seront à compléter par une harmonisation plus poussée des normes d'aptitude à la circulation routière en Europe.

¹ Les opinions exprimées dans l'étude sont celles émises par les consultants et ne reflètent pas nécessairement la position de la Commission.

Statut Consultatif Catégorie II auprès du Conseil Economique et Social des Nations Unies

CITA aisbl | Rue de la Technologie 21-25 | B-1082 BRUXELLES (Belgique)
TEL. + 32 (0)2 469 06 70 | FAX + 32 (0)2 469 07 95 | cita_vehiculeinspection@skynet.be
www.cita-vehiculeinspection.org
TVA: BE 436.921.157 | FORTIS BANK - IBAN BE54 2100 1540 8197

CITA

Pour information

Le rapport complet est disponible sur le site du CITA, et téléchargeable gratuitement.

www.cita-vehicleinspection.org

En cas de problèmes, s'adresser au secrétariat du CITA ou par téléphone

cita.vehicleinspection@skynet.be
+32 (0)2 469 06 70

Le rapport est aussi publié par la Commission Européenne sur le site

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm

Note pour la Presse

CITA est l'association internationale d'organisations publiques et privées impliquées dans l'inspection périodique et les contrôles routiers obligatoires des véhicules automobiles. La majorité des pays de l'Union Européenne sont membres du CITA

Les Directives Européennes sur l'aptitude à la circulation sont la Directive 96/96/EC pour les inspections périodiques et la Directive 2000/30/EC pour les contrôles routiers.

L'étude AUTOFORE a été financée à 50% par la Commission Européenne et à 50% par les contributions des membres suivants du CITA :

Applus+ Ifeuve Technology en Espagne,
GOCA en Belgique,
Groupement des Professionnels du Contrôle Technique en France,
RDW Dienst Wegverkeer aux Pays-Bas,
SGS/National Car Testing Services en Irlande,
AB Svensk Bilprovning en Suède,
Vehicle and Operator Services Agency en Grande Bretagne,
DEKRA Automobil GmbH en Allemagne,
Société Nationale de Contrôle Technique sprl au Luxembourg,
A-Inspection Ltd en Finlande,
Driver and Vehicle Testing Agency en Irlande du Nord
Verband der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV) en Allemagne.

D'autres membres du CITA et participants ayant contribué à cette étude sont

Slovdekra en République Slovaque,
European Garage Equipment Association,
Bundesanstalt für Verkehr en Autriche,
Center for Vehicles of Croatia,
Environmental Systems Products Inc aux USA,
National Transport Authority en Hongrie,
Vietnam Register
Association des Services des Automobiles en Suisse.

Les autres membres du consortium 'Autofore' sont

argetp21
Institut für Kraftfahrwesen Aachen en Allemagne,
Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil (IDIADA) en Espagne,
Knibb Gormezano & Partners en Grande Bretagne
Transport Engineering Research New Zealand Ltd en Nouvelle-Zélande.

Certaines recherches du projet ont été réalisées par l'Université de Cologne, l'Université de Prague et l'Organisation Néerlandaise de Recherches Scientifiques Appliquées (TNO) aux Pays-Bas.

Tableau de synthèse du contrôle technique moto et cyclo en Europe

	CT existe	Date	CT n'existe pas	Périodicité	MOTOS (plus de 50 cm3)	CYCLOS (moins de 50 cm3)	Coût de la visite
Allemagne	X	1950		3--2--2	X		entre 34 et 38 €
Autriche	X	1927		1--1--1	X	X	36 €
Belgique			X (travaux en cours)				
Croatie	X	1971 ¹		0--2--1--1	X	X	11,50 €
Danemark²	X		X	lors de la vente d'un véhicule > 5 ans	X lors de la vente d'une moto		non fixé
Espagne	X	1986		4--2--2 3--2--2 ³	-3	X (2006)	25 €
Estonie	X	1993		3--2--1	X		20 €
Finlande			X				
Grèce			X				
Hongrie	X	68		0--4--2--2	X	à l'étude	11 €
Irlande			X				
Italie	X	1959		4--2--2	X	X (2001)	40 €
Lettonie	X	1995		1--1--1	X		12 €
Luxembourg	X	1950		3,5--1--1	X		25 €
Norvège	X	1975		4--1--1	X	X	32 €
Pays-Bas			X				
Pologne	X			3--2--1	X	X	
Portugal			X (travaux en cours)				
Roumanie	X	1970		2--2--2	X	X (2006)	10 €

¹ Some kind of technical tests (like brake testing) have been carried out since 1960.

² Motorbikes have to be inspected, when they change owner, if :

- they are between 5 and 10 years old and have had no inspection the last 2 years,
- they are more than 10 years old and have had no inspection the last year.

There is no periodical inspection for two-wheelers in DK, unless they are used as vehicles for hire or for drivers training. Then there is an inspection every second year.

³ For two wheelers < 50 cc.

⁴ Average. Small differences among regions.

	CT existe	Date	CT n'existe pas	Périodicité	MOTOS (plus de 50 cm3)	CYCLOS (moins de 50 cm3)	Coût de la visite
Slovaquie⁵	X	1998		4--2--2 ⁶	X	en préparatio n ⁷	non fixé
Slovénie	X	2002		4--2--2--1	X	X	16,69 €
Suède	X	1965		4--2--2	X		28 €
Tchéquie	X			3--1--1	X	X 6--4--4	16 €
Suisse	X	1932		4--3--2	X	X	32 €

⁵ L3e, L4e, L5e, L6e and L7e category vehicles

⁶ 1--1--1 for driving school vehicles

⁷ After 1.7.2007, but only the L1e (and L2e) category motorcycles with registration plate. Currently only small part of all L1e or L2e motorcycles must be equipped with the registration plate. The frequency for them will be 4--4--4.

JURISPRUDENCE

FAUTE INEXCUSABLE ET DEFECTUOSITE DES PNEUMATIQUES D'UN VEHICULE

COUR DE CASSATION (2^{ème} Chambre Civile) —25 octobre 2006— Pourvoi n° 05-10552

(Arrêt signalé dans le Dictionnaire Permanent Sécurité et Conditions de travail, bulletin n° 282 du 2 novembre 2006, p. 3349).

Un salarié intérimaire, mis à la disposition d'une entreprise en qualité de chauffeur routier, a été victime d'un accident du travail alors qu'il conduisait un poids lourd appartenant à l'entreprise utilisatrice.

L'accident s'est produit alors que le salarié a perdu le contrôle du camion et a percuté un arbre situé sur l'accotement inverse de son sens de circulation.

La CPAM lui a attribué une rente basée sur un taux d'incapacité permanente de 100 %.

La cour d'appel a, elle, retenu une faute inexcusable de la part de l'entreprise utilisatrice.

Elle a jugé que les pneumatiques du camion étaient défectueux et usés et que le système de freinage était en mauvais état de fonctionnement. Elle en a déduit que ces défauts étaient en relation avec l'accident.

L'assureur de l'entreprise utilisatrice forme un pourvoi en cassation.

Il invoquait le fait qu'aucune observation n'avait été formulée en ce qui concerne l'état des pneumatiques lors de la dernière visite de contrôle technique et que par conséquent l'employeur ne pouvait avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié.

Il se prévalait également du fait que la cour d'appel avait conclu à la défectuosité des pneumatiques et du système de freinage, sur la base des seules déclarations du salarié qui avait indiqué que l'accident avait été provoqué par l'éclatement d'un pneu.

La Cour de Cassation rejette le pourvoi.

Elle rappelle qu'en vertu du contrat le liant à son salarié, l'employeur est tenu envers celui-ci à une obligation de sécurité de résultat. Le manquement à cette obligation a le caractère d'une faute inexcusable lorsque l'employeur avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé son salarié et qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver.

En l'espèce, l'entreprise utilisatrice aurait dû avoir conscience du danger lié à la mise en circulation d'un poids lourd présentant des défauts affectant ses pneumatiques et son système de freinage, et il n'avait de plus pris aucune mesure pour préserver le salarié du danger encouru.

Secrétariat général
Bureau
Rapports
et Documentation
TOUR PASCAL B
92055 LA DÉFENSE CÉDEX
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45