Fédération Française des Motards en Colère
35 bis rue des Messiers - 93100 Montreuil
Tel. : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19
contact@ffmc.fr - www.ffmc.fr

Mobilisation du 22 septembre 2012 contre le projet de règlement européen sur le contrôle technique

DOSSIER DE PRESSE

Fédération Française des Motards en Colère
35 bis rue des Messiers - 93100 Montreuil
Tel. : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19
contact@ffmc.fr - www.ffmc.fr

Contrôle technique des véhicules :
Les usagers de la route se mobilisent contre la « sécurité rentière »

Sorti par la porte à plusieurs reprises ces dernières années, le contrôle technique des motos revient par la fenêtre de la Commission Européenne… naturellement, ça va se durcir aussi pour les automobilistes qui devront s'y présenter tous les ans !

Mi-juillet 2012, la Commission européenne a annoncé un projet de règlement de contrôle technique (CT) étendu à tous les deux-roues motorisés (2RM) de l'Union européenne (sur 27 pays de l'UE, 11 n'imposent pas de CT aux 2RM), ainsi qu'un durcissement des contrôles déjà existants pour les voitures particulières.

Le prétexte avancé par les promoteurs de ce projet est bien évidemment une supposée réduction de la sinistralité routière… Le hic, c'est que les études disponibles réalisées par des chercheurs en sécurité routière et les offices gouvernementaux chargés de ces questions ont conclu à la très faible incidence des contrôles techniques sur la mortalité routière[1].

Qu'à cela ne tienne, cette fois, la Commission européenne s'appuie sur des études en accidentologie présentées par… ? Dekra, enseigne leader européenne des contrôles techniques. Rappelons que selon les estimations, il s'agit, notamment pour les 2RM, d'un « marché » de 1,5 milliard d'Euros/an. Là, on comprend encore mieux le lobbying des professionnels du CT.

La question est de savoir si les eurodéputés chargés d'examiner ce projet iront se fourvoyer dans ce dossier qui a des gros airs de collusion d'intérêts au nom de la sécurité routière, un peu comme le récent scandale des éthylotests obligatoires conseillés par ses fabricants exclusifs. Il y a peut-être mieux à faire en ce moment pour l'Europe, non ?

Les Motards en colère sont déterminés à alerter tous les conducteurs contre ce nouveau règlement inutile, en se demandant quand viendra « le changement » annoncé aux dernières élections.

Des actions sont organisées le 22 septembre sur l'ensemble du territoire francais ainsi que partout en Europe.

Plus d'informations sur www.ffmc.fr, et www.fema-online.eu

Fédération Française des Motards en Colère
35 bis rue des Messiers - 93100 Montreuil
Tel. : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19
contact@ffmc.fr - www.ffmc.fr

[1] Selon étude Maids (Motorcyles accident in depth study), 0,7% accidents de 2RM sont imputables à une défaillance du véhicule.
Une étude norvégienne a démontré l'inutilité des CT périodiques des véhicules sur l'accidentalité, analyse confirmée par ONISR , rapport des Ponts&Chaussées et Rapport Guyot.

Un contrôle technique pour les motos : la fausse bonne idée

Les accidents de moto liés à un problème technique du véhicule restent ultra minoritaires. Mais la situation préoccupante de l'accidentologie moto pousse des pouvoirs publics dépassés par les événements à prétendre s'occuper de ce sujet en proposant la mise en œuvre d'un contrôle technique pour les motos. Ils sont poussés en cela par un lobbying des professionnels du contrôle technique, comme le montre l'existence d'un stand de ces derniers lors du dernier 'mondial du deux roues.

La problématique est difficile, car le bon sens veut qu'en voiture comme en deux roues, le bon fonctionnement, le bon entretien... vont dans le sens de la sécurité.

La réalité est bien plus complexe, et la recherche de solutions pérennes pour améliorer la sécurité des 2rm mérite mieux que ce « cataplasme sur une jambe de bois ».
En effet, avec seulement 0.7% des accidents de 2rm directement causés par une défaillance technique du véhicule, on ne constatera pas d'amélioration du risque moto par la mise en œuvre d'un contrôle technique.

Pourtant cette mesure réglementaire semble en passe de rejoindre la cohorte des nombreuses réglementations techniques adoptées autour de la moto ces dernières années[2], inapplicables pour certaines, inadaptées pour d'autres, ou tout simplement pas encore appliquées.
Quand va-t-on arrêter d'accumuler les strates de réglementation ?
Donnons leurs chances à de vraies solutions pérennes comme la formation dès le plus jeune âge (ASSR, BSR[3]), qui reste très inégalement appliquée, ou la promotion des normes d'équipement existantes (blouson, gants, bottes,…) qui reste à mettre en œuvre.

Une loi devrait s'attacher à répondre à une vraie problématique et proposer des mesures adaptées pour la résoudre. Le contrôle technique ne satisfait à aucune de ces deux nécessités.

Pour la FFMC, les personnes qui préconisent la mise en oeuvre d'un contrôle technique moto ne connaissent rien à la moto. Le dossier ci-joint explicite la position de la FFMC contre le contrôle technique moto.

[2] Loi sur la revente de véhicules non conformes du 5-1-06, Instauration du BSR, obligation de suivre une formation pour conduire une 125cm, limitation à 100ch des motos, bridage à 34ch des conducteurs novices, etc…
[3] Attestation Scolaire de Sécurité Routière, Brevet de Sécurité Routière

Le contrôle technique moto est-il nécessaire ?

Personne ne remet en cause la nécessité pour un deux roues à moteur circulant sur les routes d'être dans un bon état de fonctionnement. La question récurrente est toutefois de savoir si la responsabilité de s'en assurer relève de l'utilisateur lui même ou d'une tierce personne, organisme officiel ou entreprise privée.

Les arguments traditionnellement avancés pour justifier l'intérêt d'un contrôle périodique des deux roues à moteur sont de deux ordres : sécurité et environnement.
Ces deux thématiques sociétales sont considérées comme prioritaires par les utilisateurs de deux roues à moteur, comme par l'opinion publique en général.

Pour autant, les bénéfices que pourrait apporter un contrôle technique moto périodique sur ces deux sujets sont extrêmement limités et ne justifient pas, aux yeux de la FFMC sa mise en oeuvre.

Les coûts administratifs, le besoin d'investir dans des équipements spécifiques, la nécessité de disposer d'un personnel qualifié en mesure de tester les machines, et au final le coût pour l'usager sont des réalités tout comme l'absence de preuve que le contrôle technique soit en mesure d'apporter un bénéfice pour la société. Par ailleurs, un contrôle technique sonnerait le glas de la personnalisation des véhicules à laquelle les motards sont très attachés.

La mise en œuvre d'un contrôle technique moto peut il donc durablement améliorer la sécurité des motos ?

Etonnement, dans le rapport publié récemment par le Conseil Général des Ponts et Chaussées[4], rapport censé justifier la mise en œuvre d'un contrôle technique moto, l'auteur reconnaît pourtant qu' « *il est difficile d'établir une corrélation entre l'état du véhicule et la survenance des accidents* » (Lire en annexe notre analyse critique du rapport du CGPC).

Il est en effet troublant de constater que les véhicules les plus récents sont aussi les plus impliqués dans les accidents.
Une analyse récente de l'ONISR[5] (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière) indiquait en février 2007 que *« le contrôle technique périodique n'a pas d'effet sur la sécurité routière* » et qu' « *il n'apparaît pas opportun d'étendre la mesure aux motocyclettes ».*

Le rapport MAIDS[6], l'étude la plus détaillée de l'accidentologie moto réalisée ces dernières années, indique que seuls 0.7% des accidents de deux roues à moteur (2RM) sont directement causés par une défaillance technique du véhicule (et dans 1.6% des cas une cause indirecte).

On peut donc sérieusement douter de l'impact d'un éventuel CT moto sur la sécurité des 2RM
Ce n'est pas une surprise pour les utilisateurs qui sont souvent des passionnés, et qui entretiennent consciencieusement leur véhicule.

[4] http://www.ffmc.asso.fr/IMG/pdf/004620-01%20Rapport.pdf
[5] L'effet sur les accidents du contrôle périodique des véhicules en Norvège. Note de l'ONISR février 2007
[6] http://maids.acembike.org

De manière plus générale, le véhicule « moto » permet un accès et un contrôle aisé par son propriétaire des principaux éléments de sécurité (pneus, plaquettes, éclairage, roulements, etc…).

Mais surtout, le conducteur d'un deux roues serait le premier à subir les conséquences d'une défaillance du véhicule, dont les effets sont perceptibles de manière bien plus sensible qu'en voiture.
Le contrôle de l'état du véhicule fait d'ailleurs partie intégrante de la formation et de l'examen au permis de conduite moto. Et pour les moins expérimentés ou consciencieux, la fréquence de révision d'une moto ainsi que la moyenne kilométrique annuelle impliquent qu'un deux roues à moteur passe entre les mains d'un professionnel en moyenne une fois par an.

En cas de véhicule manifestement en mauvais état, des contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre sont à même de verbaliser d'éventuels véhicules contrevenants (éclairage, pneus, etc…). Elles ne s'en privent d'ailleurs pas…

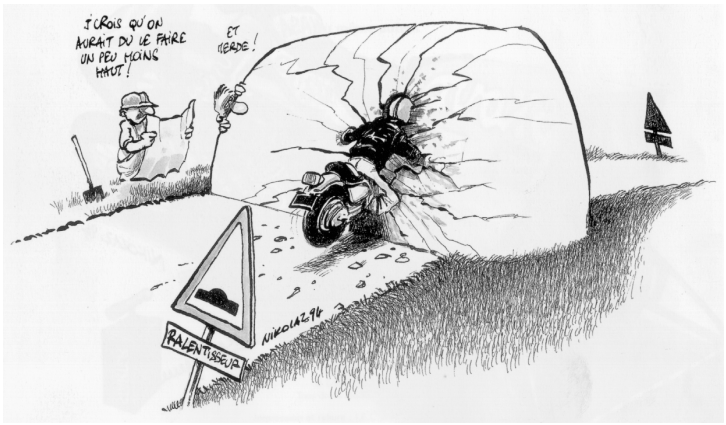
Il est à noter que dans des pays tels que **l'Allemagne ou l'Italie, qui ont introduit un contrôle technique des 2RM, le nombre d'accidents a pourtant augmenté.**
Une démonstration s'il en est que le contrôle technique ne contribue pas à améliorer la sécurité routière des motos.

Une bonne connaissance de l'accidentologie moto montre également que ce sont principalement des **facteurs humains** qui sont en cause, la réelle **fragilité des usagers 2RM**, et dans une moindre mesure des problèmes d'**infrastructures inadaptées**, auxquels les deux roues sont plus particulièrement sensibles

La logique voudrait donc que les principales mesures à prendre pour améliorer la sécurité des 2RM concernent la **formation des usagers**, la prise en compte des **risques spécifiques**, les équipements de **protection de l'usager** (gants, bottes, protection dorsales, …), et le contrôle des **infrastructures routières**.

C'est l'inverse qui s'est produit récemment avec la suspension des contrôles pédagogiques des écoles de conduite par l'Administration quant à l'application du PNF[7]… (voir : http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1240)

Et à quand un contrôle technique des infrastructures routières ?



[7] Programme National de Formation

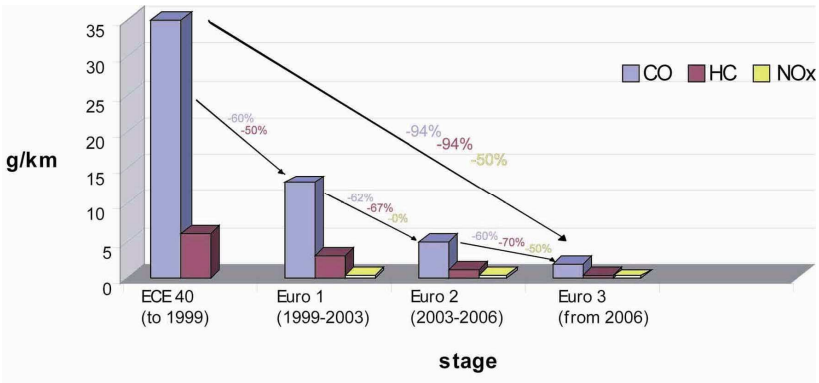
Améliorer l'environnement ?

Moins de pollution ?

Les inspections périodiques des automobiles permettent de contrôler un nombre limité de polluants. C'est indispensable étant donné le volume total des émissions polluantes du secteur automobile qui ne peut être ignoré.
En revanche la pollution émanant du secteur des deux roues à moteur est ultra minoritaire comparé au seul secteur des transports.

Les 2RM présentent au contraire de nombreux avantages comparés aux autres modes de transport terrestre, notamment pour ce qui concerne le changement climatique, avec des émissions de gaz à effet de serre et une consommation d'essence inférieures de moitié[8].
Cela ne veut pas dire qu'il faille se désintéresser de la question, et la FFMC a d'ailleurs contribué de manière constructive à l'élaboration et à la mise en œuvre des normes européennes de dépollution des motos[9].

Les motos viennent ainsi de subir en 7 ans 3 mises à jour successives des normes européennes de pollution. Les constructeurs ont réalisé des progrès considérables puisque dans l'intervalle de temps, les émissions de monoxyde de carbone ont diminué de 94% et les oxydes d'azote de 50%. Ces progrès se sont accompagnés d'un renforcement accru des conditions de test d'homologation afin de refléter l'usage réel des véhicules.



Source : ACEM – Association des Constructeurs Européens de Motocycle

D'après un rapport indépendant remis à la Commission Européenne, les émissions polluantes des 2RM baissent de manière plus soutenue que pour les autres modes de transport. Une projection montre qu'**en 2012 la part des deux roues à moteur dans la production de CO2 sera inférieure à 0.5% du total du secteur des transports routiers**[10].

Par ailleurs des dispositions complémentaires sont déjà prévues mais restent à mettre en œuvre par les pouvoirs publics français et européens:

- ⇨ Contrôles de conformité sur les lieux de production
- ⇨ Exigences de durabilité des dispositifs d'échappement lors de l'homologation (30 000km)

[8] Etude ADEME Paris 2007
[9] Directive Européenne 2002-24 qui introduit notamment les normes euro2 et euro3
[10] Impact Assessment / package of new requirements relating to the emissions from two and three wheelers motor vehicles. Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'Université Aristote de Thessalonique.

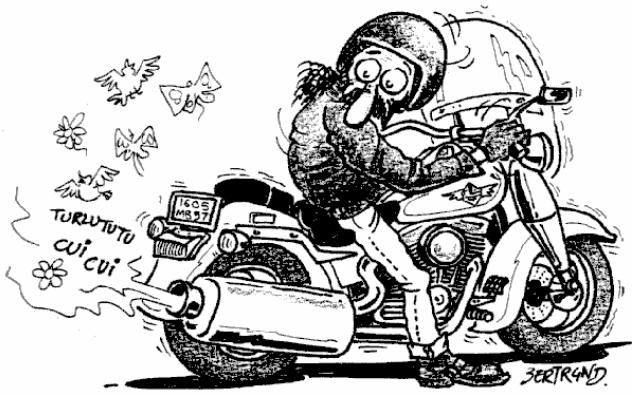
- ⇨ Dispositifs de diagnostic embarqués (qui signaleront par un voyant à l'utilisateur un dysfonctionnement du système de dépollution)

Ces dispositifs se substituent aisément à un contrôle technique de manière moins contraignante et plus économique pour l'usager.

Enfin, il est à noter que la diversité du marché, et la relative 'jeunesse' des normes euro3 (introduites depuis 2007) ne permettent même pas d'avoir de valeurs de référence à contrôler lors d'une éventuelle visite technique.

Moins de Bruit ?

Le bruit de la circulation est un autre aspect à prendre en compte. Le contrôle du niveau sonore est en effet possible lors d'un contrôle périodique, tout en sachant que cela ne figure pas pour le contrôle automobile. Malheureusement les niveaux de bruits excessifs constatés en moto sont principalement liés à l'utilisation de dispositifs d'échappement non homologués. L'expérience, en Allemagne notamment, montre qu'un contrôle périodique n'a que peu d'effet pour les détecter, un pot d'échappement restant extrêmement facile à changer la veille du contrôle.



En conclusion, l'impact des 2RM sur la pollution est extrêmement limité. Mettre en place un contrôle périodique pour contrôler l'adéquation écologique des 2RM est un non sens tant écologique qu'économique, et requerrait des ressources considérables, pour un gain excessivement limité.

Contrôle technique : la fin des véhicules personnalisés !

La personnalisation de son véhicule ou la fixation d'accessoires (pare brises, pares mains, sacoches, « top-case », …) est monnaie courante en moto que ce soit pour en améliorer le confort, la sécurité, les performances, ou tout simplement l'esthétique.
Ce droit auquel les utilisateurs sont très attachés a été remis en cause à plusieurs reprises par des réglementations inadaptées adoptées au cours des dernières années (loi du 5-1-2006).

Le fait de vendre une moto qui ne serait plus conforme à sa réception (changement des dimensions des pneus ou des rétroviseurs) rend passible d'une peine de deux ans de prison et d'une amende de 30 000 euros (6 mois et 7500€ pour un particulier).
La mise en place d'un contrôle technique vise à faire appliquer cette loi inique et sonnera le glas de tout un ensemble d'équipementiers revendeurs d'accessoires.

Un Contrôle technique pour Sécuriser les transactions entre particuliers ?

Un argument souvent avancé pour légitimer un contrôle technique moto est celui de sécuriser les transactions entre particuliers. L'argument est fallacieux.
D'une part parce que les transactions entre particuliers sont déjà couvertes par la garantie contre les vices cachés.
Mais surtout car le contrôle technique n'est absolument pas une garantie : en cas de problème le centre de contrôle technique n'est pas directement responsable, c'est le vendeur du véhicule qui reste responsable. Pour mettre en cause le CT, il faut que l'acheteur exerce une action en justice contre le vendeur et celui ci peut alors se retourner contre le CT.

C'est bon pour les voitures, c'est bon pour les motos ?

Au delà des doutes que l'on peut avoir sur l'impact positif du contrôle technique des automobiles, ce type de raisonnement qui consiste à plaquer sur un mode de transport des solutions éprouvées sur d'autres nous mène droit vers des motos équipées de ceinture de sécurité, ou au port du casque obligatoire pour les piétons.
Les deux roues à moteur sont des véhicules spécifiques qui présentent des avantages et des inconvénients mais en tout cas nécessitent des mesures adaptées à leurs spécificités : fragilité des usagers, prise en compte de la diversité des usages dans le partage de la route, adaptation, le cas échéant des infrastructures routières à leurs particularités, …

Et pour les cyclomoteurs ?

La FFMC reconnaît que la question du contrôle technique peut se poser de manière différente en ce qui concerne les cyclomoteurs (risques liés au « kittage », très à la mode chez les ados notamment, et à un public d'usagers mal ou pas formés).
Néanmoins la durée de vie d'un cyclo ne permet pas à un CT d'être une solution à cette question.
La solution doit passer par une responsabilisation des parents et l'implication des professionnels dans le cadre de la formation au BSR. La question de la limitation inadaptée des cyclos à 45km/h reste par ailleurs posée et pourrait éviter une grande partie des débridages.
Il est de toute façon clair qu'un contrôle technique des cyclos ne résoudra pas les problèmes de comportements sur la route de certains de leurs usagers, alors qu'une formation adaptée a là tout son rôle à jouer.

En Conclusion…

- C'est compliqué

- Ca ne sert à rien

- Ca risque de coûter cher à l'usager…

- … mais ça ne coûtera rien à l'Etat

- Ca déresponsabilise l'usager

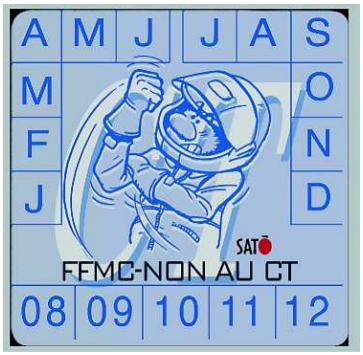
- Ca n'apportera pas d'amélioration pour l'environnement ni pour la sécurité

Mais ça permettra aux pouvoirs publics de prétendre faire quelque chose pour la moto, tout en évitant de se poser les vraies questions de l'insécurité routière des 2RM (formation des conducteurs, équipements, infrastructures, comportements inadaptés, …)

A l'heure où chaque fait-divers amène son cortège de propositions de lois, faut-il s'en étonner ?

Le lobbying des chaînes de contrôle technique qui ont flairé le marché juteux des 2,5 millions de deux roues à moteur a eu un certain résultat. Pourtant, d'après les professionnels de la moto interrogés par l'Officiel du Cycle et du Motocycle, un centre de contrôle technique moto s'avérerait très difficile à rentabiliser : la technicité et la spécificité d'un contrôle moto le rendent beaucoup plus compliqué à mettre en œuvre que pour la voiture. Cela pourrait amener certaines désillusions qui ne manqueront pas de se transformer en ponctions supplémentaires dans la poche de l'usager motard ! A l'heure où le pouvoir d'achat fait partie des principales préoccupations des français, une telle mesure reviendrait à détourner des dizaines de millions d'euros supplémentaires des usagers de la route vers des entreprises privées.

En l'absence de justification sérieuse, et face au coût de la mise en place d'un contrôle technique, **la FFMC réaffirme son opposition à la mise en place d'un contrôle technique pour les motos** qui ne serait qu'une contrainte bureaucratique de plus sans bénéfice du point de vue de la sécurité ni de l'environnement. Au delà du sujet qui nous préoccupe, la FFMC dénonce le développement progressif d'une société du contrôle qui déresponsabilise les citoyens.



Annexes

Foire Aux Questions (FAQ) :
Le contrôle technique périodique des véhicules en quelques questions

Pourquoi sommes-nous contre le CT ?

Parce que ses promoteurs le justifient au nom de prétendus motifs de sécurité routière, ce qui est faux. **Il s'agit surtout d'un business d'autant plus rentable qu'il est (ou qu'il serait) obligatoire pour l'usager**. Encore une fois, des technocrates nous imposent des réglementations dont nous ne voulons pas… cette fois, ça vient de la Commission Européenne, inspirées par le lobbying des professionnels des réseaux de CT.

Et en ce moment, n'y aurait-il pas des sujets plus importants à traiter en Europe, plutôt que de pressuriser encore et toujours des citoyens actifs et solvables, pour lesquels on exige une mobilité de plus en plus grande, notamment sur le marché du travail ?

Autre raison de ne pas être d'accord, voilà encore **une mesure qui va pénaliser ceux qui font durer leurs « vieux » véhicules**, par choix ou parce qu'ils ne peuvent pas se permettre de racheter un véhicule neuf tous les deux ou trois ans.

Mais pour la sécurité ?

Les études de sécurité routière[11] consacrées aux 2RM sont claires : **à peine 1% des accidents mortels de 2RM sont imputables à un problème technique du véhicule**, de mauvais entretien ou de vétusté (0,7% selon rapport *Maids*, [12]). En comparaison, 5,4 % des décès à moto en France sont imputables à un choc contre une glissière de sécurité (source Sétra, Service d'études sur les transports, les routes et les aménagements) et plus de 50% des accidents mortels de motos sont causés par un automobiliste qui renverse, percute ou coupe la route à un motard (sources ONISR et assureurs).

---

[11] En Norvège, une étude a été menée par MM. Peter Christensen et Rune Elvik (spécialistes reconnus en sécurité routière) sur l'incidence des contrôles techniques périodiques des véhicules sur la sécurité routière. Cette étude dit que *« **il n'a pas été observé de baisse du taux d'accidents après la mise en place des inspections quelques soit les catégories de véhicules ».***

En 2007, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a énoncé, à la suite de cette étude, que : *« S'il semble difficile de revenir sur cette mesure* (les CT des autos) *qui est encadrée par une directive européenne, **il n'apparaît pas opportun d'amplifier le contrôle technique en raccourcissant à deux ans le premier contrôle comme le font certains pays, ni d'étendre la mesure aux motocyclettes.»***

*Paru en 2008, le « rapport Guyot » consacré à la sécurité des 2RM traite aussi le cas de la vétusté des 2RM et du CT : citant un rapport des Ponts-et-chaussées, le rapport Guyot reconnaît ***« qu'il n'existe pas de statistiques officielles, d'études ou de recherches scientifiques documentées tendant à établir un lien de causalité effectif entre l'état d'un véhicule et l'accidentalité des utilisateurs »**.

Les membres de la Commission européenne qui s'interrogent aujourd'hui sur la sécurité routière des usagers au point de nous imposer un CT ont-ils lus ces rapports ? Apparemment non… Par contre, pour justifier cette future réglementation, leurs trois études d'accidentologie sur lesquelles s'appuie ce projet ont été fournies par… DEKRA ! Dekra, l'un des principaux leaders européens de contrôle technique des véhicules. Autrement dit, c'est le fabricant de remèdes qui vient convaincre les décideurs politiques que les gens seraient malades et qu'ils devront obligatoirement acheter leurs médicaments. Nous sommes bien dans une affaire de gros sous et non de sécurité des usagers.

[12] (*Motorcycle Accidents In Depth Study*, 921 accidents étudiés dans 5 pays européens)

Et pour l'environnement ?

L'usage de 2RM dans les zones urbaines denses, en alternative à l'automobile, contribue déjà à une moindre dégradation de l'environnement. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (*ADEME*) a démontré qu'à parcours égal, un 2RM de moyenne cylindrée répondant aux normes euro 3 consomme moins de carburant et passe moins de temps à circuler qu'une auto. Les 2RM contribuent également à fluidifier le trafic. Une étude menée par Transport & Mobility Leuven et l'université de Leuven (Belgique) a conclu que si 10% d'automobilistes échangeait leur voiture contre un 2RM, cela entrainerait une réduction de 40% des embouteillages. Si cette proportion de conducteurs était de 25%, il n'y aurait plus du tout de « bouchons »… donc beaucoup moins de pollution. Par conséquent, **la réduction de la pollution en ville passe par la promotion de l'usage des 2RM et non par la création de contraintes supplémentaires** sur ce mode de déplacement, telle que serait l'obligation d'un CT périodique.

Concernant les modifications techniques illégales pratiquées sur quelques 2RM, au détriment de la maîtrise des émissions sonores et polluantes, il existe déjà une réglementation sévère permettant aux forces de l'ordre de verbaliser les propriétaires de 2RM ne les respectant pas. Un CT périodique n'est donc pas nécessaire, d'autant plus que le propriétaire d'un véhicule intentionnellement modifié n'aura aucune difficulté à le remettre momentanément en conformité : remplacer un pot d'échappement, par exemple, ne prend que quelques minutes.

Et la lutte contre le débridage des cyclomoteurs ?

Selon le rapport Guyot*, *« ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage ».* Il existe déjà un arsenal législatif pour lutter contre le débridage, tant pour les professionnels vendeurs et accessoiristes que pour les utilisateurs. Et là encore, le propriétaire d'un véhicule intentionnellement modifié n'aura aucune difficulté à le remettre momentanément en conformité le temps de se présenter au contrôle.

Pour les voitures c'est bien, pourquoi pas pour les motos ?

Qui dit que c'est bien pour les automobilistes ? Pour eux, le CT est aussi une contrainte supplémentaire alors que les autos sont de plus en plus sûres, fiables et solides. **S'agit-il de contrôler l'état des pneus et de l'éclairage de tout véhicule se trouvant sur la voie publique ? Mais cela incombe en premier au conducteur lui-même, obligations figurant déjà au Code de la route !** Et les forces de police ont également pour mission d'y veiller en toutes circonstances, ne serait-ce qu'à l'occasion d'un banal contrôle de routine.
Le paradoxe du CT autos aujourd'hui, c'est que les voitures sont si sophistiquées qu'il est devenu, pour le conducteur moyen, quasiment impossible de remplacer une ampoule de signalisation au bord de la route (opération pourtant liée à la sécurité) ou d'effectuer une réparation d'entretien courant sans le recours d'un concessionnaire de la marque du véhicule… Face à ces contraintes, le conducteur attend souvent l'échéance obligatoire que constitue le passage au contrôle technique plutôt que de remédier lui-même sans attendre au dysfonctionnement qu'il aura constaté… Cet **effet déresponsabilisant est inverse au but recherché en sécurité routière** qui consisterait à ce que chacun se sente plus responsable et plus impliqué face à cet enjeu qu'on ne cesse de nous montrer comme primordial.

Puisque les automobilistes s'y sont soumis, pourquoi les motards ne s'y soumettraient pas eux aussi ?

Ce n'est pas parce que les automobilistes se laissent tondre sans réagir que les motards devraient en faire autant ! **Les motards se défendent**, ils ont la FFMC qui les défend, ils manifestent et **ils ne se laissent pas facilement imposer des règlements qui n'ont pas d'autre objectif que de les ponctionner au porte-monnaie. La question de la sécurité routière n'est qu'un prétexte.**
A noter que les automobilistes français sont également concernés puisque ce projet réglementaire de la Commission européenne prévoit de passer la fréquence du CT de deux ans actuellement à un an.

Mais pour sécuriser les ventes d'occasion ?

Il faudrait savoir s'il est question de sécurité routière ou de protection du consommateur. Mais là encore, non, le CT ne sert à rien. **Un contrôle de 40 minutes environ, sans procéder à des démontages, ne permet pas à un contrôleur de déceler un vice caché ou un maquillage dangereux pour la sécurité.** A noter que pour la protection du consommateur, des dispositions juridiques existent déjà, alors que le contrôle technique n'est en rien une garantie au sens légal (un vendeur floué devrait se retourner contre le centre de CT).

Historique du CT voitures ?

Rendu obligatoire en janvier 1992 (Code de la route, R.323-1 à R.323-26 et arrêté du 18 juin 1991, modifié par plusieurs arrêtés successifs), le CT a été imposé dans les transactions entre particuliers au départ pour écarter de la circulation les véhicules en mauvais état en contrôlant quelques points essentiels liés à la sécurité, tels que les freins, la direction, les liaisons au sol, l'éclairage et l'état des ceintures de sécurité, des rétroviseurs… Au fil des ans, les contrôles sont devenus plus fréquents et plus sévères en augmentant la liste des points de contrôle soumis à une contre-visite, passant ainsi de l'avis du technicien à l'obligation de réparation. Aujourd'hui, le contrôle technique des autos (véhicule particuliers de moins de 3,5 T) porte sur 124 points de contrôle, dont 72 font l'objet d'une contre-visite. Le contrôle est obligatoire tous les deux ans pour les véhicules âgés de plus quatre ans, quel qu'en soit l'usage (le kilométrage annuel parcouru).

Différence entre un règlement et une directive ?

Une directive européenne contraint les états membres à atteindre un certain objectif, en leur laissant un délai de transposition dans leur droit national. Au contraire, un règlement est obligatoire dans son intégralité et dès sa publication ou la date d'entrée en vigueur et est applicable pour les états mais aussi pour les personnes physiques.

Combien ça va rapporter ?

A qui cela va profiter ? Aux réseaux des centres de contrôle technique, lesquels appartiennent à des groupes financiers partenaires de grosses compagnies d'assurance qui mènent des campagnes de lobbying très efficaces dans les couloirs du parlement à Bruxelles. Pour les professionnels du CT, le CT des 2RM en Europe représente un marché de 1,5 milliard €/an.

Les concessionnaires et réparateurs de 2RM pourraient-ils se charger des CT, comme certains le demandent ?

Non. La plupart des pays (notamment la France pour le CT des autos et des poids-lourds) ayant adopté le CT périodique des véhicules ont séparé l'activité vente/réparation de celle concernant les contrôles. Ceci pour garantir, en principe, l'indépendance des contrôles.
A noter déjà qu'un garagiste / concessionnaire de confiance est parfaitement apte à effectuer un contrôle *volontaire* en cas de besoin. Rappelons aussi qu'à chaque intervention de routine, les mécaniciens contrôlent les éléments de sécurité.

Ailleurs en Europe ?

Sur les 27 états de l'Union Européenne, 11 pays n'imposent pas de contrôle technique aux 2RM (Belgique, Bulgarie, Chypre, Finlande, France, Grèce, Irlande, Malte, Pays-Bas, Portugal et Roumanie).

Les principales associations de motocyclistes européennes se déclarent opposées à ce projet[13], notamment les scandinaves (Finlande, Norvège et Suède) qui ont déjà de bons résultats en sécurité routière, tous comme les Néerlandais qui n'ont pas de CT pour les motos. Les motards Irlandais dénoncent une *« taxe à la pauvreté »,* les Allemands estiment que rien ne justifie ce projet de future réglementation et les Norvégiens déclarant quant à eux qu'il *« ne faut pas chercher un régler un problème qui n'existe pas ».*

A noter que concernant les véhicules très anciens, les anglais viennent de supprimer l'obligation de CT pour les véhicules de plus de 30 ans, ayant justement constaté que ces véhicules sont les moins impliqués dans les accidents de la circulation.

A savoir également que les pays imposant les CT ne contrôlent pas tous pour les mêmes raisons et de la même manière les véhicules. Par exemple, en Allemagne le TÜV contrôle annuellement la conformité du véhicule, alors qu'en France, on contrôle les autos tous les deux ans (pour les véhicules de plus de 4 ans), ce qui n'est pas la même chose.

Quelles actions prévues par la FFMC

Le week-end du 22 septembre sera un moment d'action pour la FFMC et la FEMA (fédération européenne des associations de motards). Les adhérents des antennes départementales de **la FFMC vont interpeller les 72 eurodéputés français** pour leur expliquer quels sont les vrais enjeux de sécurité routière et tenter de les convaincre de ne

[13] http://www.fema-online.eu/index.php?mact=News%2Ccntnt01%2Cdetail%2C0&cntnt01articleid=311&cntnt01returnid=57

pas se faire les complices du lobbying des affairistes des réseaux de centre de contrôle-technique, initiateurs de ce projet de règlement européen à des fins commerçantes sur le dos des usagers.
Suivant les départements, **des manifestations seront organisés, des « visites » des centres de contrôle technique, des cortèges pour aller rencontrer des députés européens**, etc … Dans les pays frontaliers de la Belgique, des rassemblements sont organisés pour rallier Bruxelles (et aussi Strasbourg) et y exprimer le **raz-le-bol des usagers face à escalade réglementaire**.

De plus, attendu que la plupart des usagers 2RM sont également automobilistes, nous les invitons à ne plus être clients de Dekra pour y passer leur CT automobile (Dekra étant l'un des inspirateurs majeurs de ce projet de réglementation européenne) et à le faire savoir.

Courrier envoyé par la FFMC aux eurodéputés français

Fédération Française des Motards en Colère
35 bis rue des Messiers - 93100 Montreuil
Tel. : 01 48 18 03 20 - Fax : 01 48 18 03 19
contact@ffmc.fr - www.ffmc.fr

Monsieur le Député européen,

En juillet 2012, l'Union Européenne a fait connaître son projet d'harmoniser les modalités de contrôle technique (CT) des véhicules entre les pays membres de l'UE, au motif d'améliorer la sécurité routière. Il est notamment question de rendre ces contrôles annuels pour les automobiles de plus six ans d'âge et de mettre en place un CT obligatoire pour tous les deux-roues motorisés (2RM).
Sur les vingt-sept pays membres de l'Union européenne, quinze ont adopté un CT pour tous les 2RM (dont huit pour mesurer les émission polluantes).

Il est légitime de vouloir agir en faveur de la sécurité routière, mais ce n'est pas en durcissant les modalités actuelles des CT existants et à venir que des résultats significatifs pourront être obtenus, d'autant qu'aucune étude objective n'a démontré l'utilité du CT au profit de la sécurité routière. Au contraire, les rares études sérieuses publiées sur le sujet montrent que la mise en place d'un CT des véhicules n'a eu aucun effet mesurable sur la sécurité routière.

Concernant les 2RM (motos et cyclos), le rapport Maids (Motorcycle Accidents In Depth Study, 921 accidents étudiés dans 5 pays européens) a démontré que l'état du véhicule n'entre en ligne de compte que dans une proportion infime des accidents de 2RM (0,7 %). Selon les données publiées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), la majorité des accidents de 2RM mettent en cause des véhicules récents et n'ayant parcouru qu'un faible kilométrage.

En France, les motocyclistes regroupés au sein de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) ont déjà, à plusieurs reprises, rejeté l'idée d'un CT obligatoire pour les motos qui s'avérerait inutilement contraignant pour les propriétaires de 2RM et impuissant à améliorer leurs conditions de circulation et leur sécurité.

Ils croyaient avoir été compris puisque très récemment encore, la Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR), par le biais de ses délégués interministériels, affirmait encore cette année « qu'un contrôle technique des motos n'était pas à l'ordre du jour ».
Voilà maintenant qu'un projet de CT revient via l'Union Européenne !

A qui cela va profiter ? Aux réseaux des centres de CT, lesquels appartiennent à des groupes financiers partenaires de grosses compagnies d'assurance qui mènent des campagnes de lobbying très efficaces dans les couloirs du Parlement à Bruxelles. Pour les professionnels du CT, le CT des 2RM représente un marché de 1,5 Milliard €/an.

De part vos fonctions d'élu, vous êtes attaché à l'expression des citoyens. Toutes sensibilités politiques confondues, vous déplorez tous, au lendemain de chaque élection, la montée inquiétante de l'abstention et le péril que ce désaveu de la politique fait peser sur l'avenir de nos démocraties.

A la FFMC, en tant que citoyens militants, nous sommes persuadés que cette avalanche réglementaire en provenance de l'UE constitue une menace pour l'intérêt de la chose publique pour ceux qui subissent ces règlements sans y trouver aucun avantage ni comprendre les décisions prises dans les lieux de pouvoir.

Nous souhaitons vous rencontrer pour en parler au plus tôt.
Nous militons depuis plus de 32 ans pour l'amélioration de la sécurité routière des utilisateurs de deux roues motorisés, améliorations que nous considérons également profitables à l'ensemble des usagers de la route. Nos propositions en la matière sont contenues dans notre Manifeste pour une meilleure sécurité routière dont nous vous adressons un exemplaire ci-joint.

Dans l'attente d'un contact très prochain, nous vous prions de recevoir l'expression de nos respectueuses salutations.

Si un contrôle technique suffisait pour limiter les accidents ça se saurait...

Selon le rapport MAIDS*, la défaillance technique du deux-roues motorisé n'est en cause que dans 0,7% des cas d'accident. Ce même rapport stipule également que le facteur humain est la première cause d'accident.
Un contrôle technique inutile ne remplacera jamais l'éducation, la formation et l'apprentissage.
Autant de points très importants pour la sécurité mais qui ne rapportent rien...

*Motorcycle Accident In Depth Study

SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS **RÉFLÉCHISSONS AUTREMENT**

FFMC
Fédération Française des Motards en Colère
www.ffmc.fr

Crédit photo : © Shutterstock - Création, réalisation : FFMC