

## 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 2m mérite mieux que ce « cataplasme sur une jambe de bois ».

En effet, avec seulement 0.7% des accidents de 2m 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<sup>1</sup>, 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<sup>2</sup>), 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 œuvre 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.



<sup>1</sup> 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...

<sup>2</sup> Attestation Scolaire de Sécurité Routière, Brevet de Sécurité Routière

## Le contrôle technique moto est-il nécessaire ?

### Introduction

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'utilisateur 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<sup>3</sup>, 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<sup>4</sup> (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<sup>5</sup>, 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.

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...).

---

<sup>3</sup> [http://www.utac-otc.com/fr/otc/actu\\_detail.asp?id\\_actu=89](http://www.utac-otc.com/fr/otc/actu_detail.asp?id_actu=89)

<sup>4</sup> L'effet sur les accidents du contrôle périodique des véhicules en Norvège. Note de l'ONISR février 2007

<sup>5</sup> <http://maids.acembike.org>

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.**

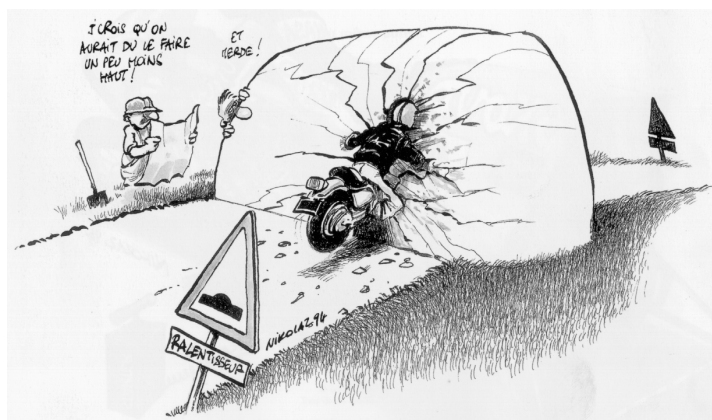
Une démonstration s'il en est que le contrôle technique ne contribue pas à améliorer la sécurité routière des motos.

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'utilisateur** (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<sup>6</sup>... (voir : <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1240>)

Et à quand un contrôle technique des infrastructures routières ?



---

<sup>6</sup> Programme National de Formation

## Améliorer l'environnement ?

- Moins de pollution ?

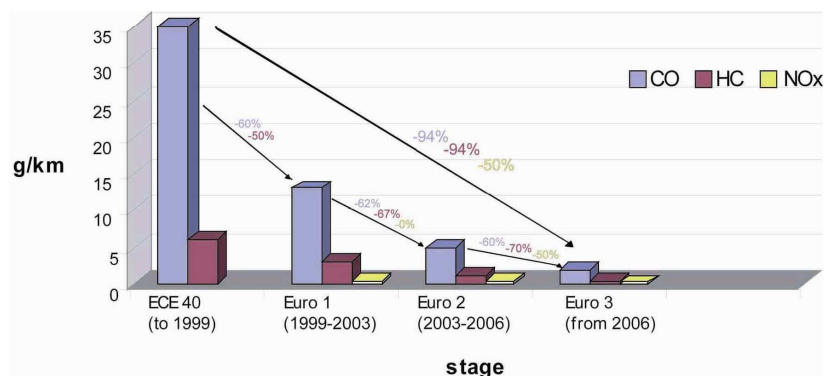
Les inspections périodiques des automobiles permettent de contrôler un nombre limité de polluants. C'est indispensable étant donné le volume total des émissions polluantes du secteur automobile qui ne peut être ignoré. En revanche la pollution émanant du secteur des deux roues à moteur est ultra minoritaire 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<sup>7</sup>.

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<sup>8</sup>.

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 CO<sub>2</sub> sera inférieure à 0.5% du total du secteur des transports routiers<sup>9</sup>.

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

<sup>7</sup> Etude ADEME Paris 2007

<sup>8</sup> Directive Européenne 2002-24 qui introduit notamment les normes euro2 et euro3

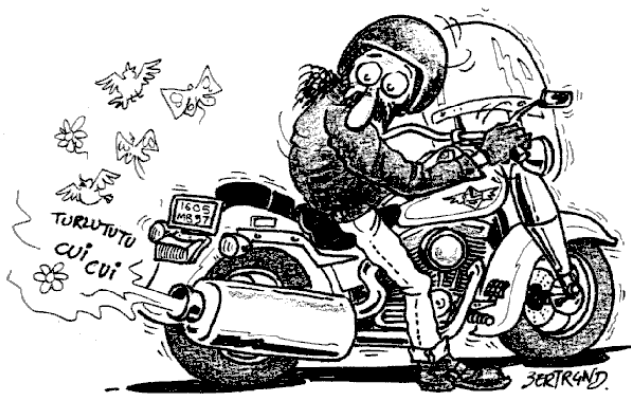
<sup>9</sup> Impact Assessment / package of new requirements relating to the emissions from two and three wheelers motor vehicles. Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'Université Aristote de Thessalonique.

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

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, pare mains, sacoches, « top-case », ...) est monnaie courante en moto que ce soit pour 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 inadéquates 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 (par exemple en ayant changé de dimensions de pneus, les rétroviseurs) rend passible d'une peine de deux ans de prison et d'une amende de 30 000 euros (ce n'est 'que' 6 mois et 7500€ dans le cas d'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 « kitting », 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'utilisateur...
- ... mais ça ne coûtera rien à l'état
- Ca déresponsabilise l'utilisateur
- Ca n'apportera pas d'amélioration pour l'environnement ni pour la sécurité

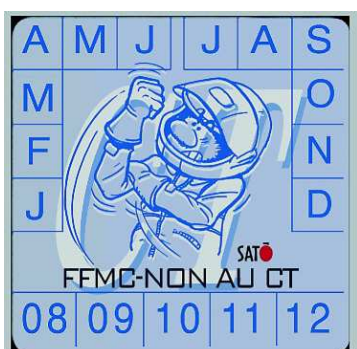


Mais ça permettra aux pouvoirs publics de prétendre faire quelque chose pour la moto, tout en évitant de se poser les vraies questions de l'insécurité routière des 2RM (formation des conducteurs, équipements, infrastructures, comportements inadaptés, ... )

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 Motorcycle, 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'utilisateur 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 :

-Analyse critique du rapport CGPC

-Propositions alternatives pour les 2RM : le Manifeste de la FFMC pour la Sécurité Routière et une approche citoyenne de la moto.

Pour compléter la réflexion

- Revue de presse

Moto Net :

interview de Luc Forestier : <http://www.moto-net.com/actualites-motos-1896-Business-CONTR%D4LE-TECHNIQUE-MOTO-Le-CNPA-reaffirme-son-opposition-au-controle-technique-moto.html>

Proposition de loi de Thierry Mariani : <http://www.moto-net.com/actualites-motos-1899-Business-CONTR%D4LE-TECHNIQUE-MOTO-La-proposition-de-loi-de-Thierry-Mariani-sur-le-controle-technique.html>

Moto Magazine – février 2008

Officiel du cycle – Janvier 2008