



Paris, le 15 avril 2016

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mise au point de la Sécurité routière sur la future obligation de contrôle technique des deux-roues motorisés à la revente

S

La Fédération française des motards en colère (FFMC) a créé un site de campagne dans lequel elle appelle à une manifestation nationale les samedi 16 et dimanche 17 avril pour dire « *Stop au contrôle technique des deux et trois-roues-motorisés* ». La délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) tient à apporter des précisions sur le bien fondé de cette mesure prise par le gouvernement dans le cadre du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), le risque d'être tué pour un motocycliste est 23 fois plus élevé que pour un conducteur de véhicule de tourisme. En 2015, 768 personnes ont été victimes d'accident mortel à deux-roues motorisé. Concernant le cyclomoteur, les jeunes de moins de 24 ans sont les plus touchés alors qu'en motocyclette, ce sont les plus de 24 ans qui sont davantage impliqués.

Après une très légère baisse en 2015, la mortalité des deux-roues motorisés repart à la hausse depuis le début de l'année. C'est dans cette perspective que cinq mesures visant à réduire l'accidentalité des usagers vulnérables, que sont les conducteurs de deux et trois roues-motorisés, ont été prises lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, qui avait été réuni pour élaborer un plan d'action en faveur de la réduction de l'accidentalité en France.

Outre le contrôle technique à la revente, l'obligation du port des gants, l'accès progressif à la conduite des motocyclettes de forte puissance (plus de 35 kW) par une période probatoire assortie d'une formation de 7 heures, l'uniformisation de la taille des plaques d'immatriculation et enfin la demande par la France à EuroNCAP de développer ses activités dans le domaine de la moto ont été décidés. Il s'agit d'inciter les professionnels du deux-roues motorisé à se doter d'un label garantissant la viabilité des motos, cyclos et scooters, à l'image de celui qui existe pour l'homologation des véhicules et accessoires automobiles.

Ces cinq mesures (sur les 55 que comptent le CISR), ainsi que les mesures encourageant à l'implantation de panneaux fusibles (moins dangereux pour les deux-roues motorisés), l'expérimentation de la circulation interfile et l'introduction de sanctions pour l'usage, déjà illicite, des vitres surteintées à l'avant des véhicules, illustrent l'attention particulière portée à la sécurité des motards par les autorités, compte tenu de leur surmortalité très forte. Les motocyclistes n'avaient fait l'objet que d'une seule mesure spécifique de protection corporelle depuis le 1^{er} juillet 1973, toujours en vigueur et massivement adoptée par tous les usagers de deux-roues motorisés, pour leur plus grand bénéfice : l'obligation de porter un casque homologué.

L'instauration du contrôle technique des deux-roues motorisés à la revente entrera en vigueur en France au second semestre 2017. Cette mesure élémentaire de protection du consommateur – protection au sens fort du terme puisqu'il s'agit de son intégrité physique - est déjà en vigueur dans 17 États de l'Union européenne sur 28. Elle s'imposera à tous les États membres via la directive européenne 2014/45/UE du Parlement et du Conseil du 3 avril 2014, au plus tard le 1^{er} janvier 2022. La France, comme les autres États européens, a l'obligation de transposer cette directive avant mai 2017. Selon une enquête BVA pour la Sécurité routière d'avril 2015, 75% des Français sont favorables à l'instauration d'un contrôle technique à l'occasion de la revente d'un deux-roues motorisé, tout comme 66% des conducteurs de cyclomoteurs et 58% des motocyclistes.

Contrairement aux affirmations de la FFMC, il n'a jamais été question d'un contrôle périodique mais d'un contrôle, effectué par un organisme agréé, **uniquement au moment de la revente** d'un véhicule. L'objectif est de renseigner l'acheteur, mais aussi de le rassurer, sur l'état du véhicule qu'il souhaite acquérir. Cette mesure concernera environ 600 000 transactions annuelles, soit un cinquième du parc circulant en France.

Une mesure de sécurité routière

La FFMC s'appuie le rapport Maids (Motorcycle Accident In Depth Study/Étude approfondie sur les accidents en motocycles réalisée par l'Association des constructeurs européens de motocyclettes - ACEM, 1999-2000) pour affirmer que les accidents mortels de deux-roues sont le fait d'une anomalie technique du véhicule dans seulement 0,3% des cas. La FFMC en conclut qu'une mise en place d'un contrôle technique serait « sans effet » sur l'accidentalité des deux-roues motorisés.

Les statistiques de l'ONISR (l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière) démontrent que ce chiffre doit être mis en perspective d'une accidentalité routière très largement multifactorielle. En réalité, si l'anomalie technique est seule responsable de l'accident mortel dans 0,3% des cas, elle est en cause, associée à d'autres facteurs, dans 5% des accidents mortels. Ce chiffre est sous évalué car dans beaucoup de cas l'état des véhicules après un accident permet rarement de déceler l'anomalie technique responsable.

Le contrôle technique obligatoire, dont le prix sera contenu, est donc bien une mesure de sécurité routière susceptible d'épargner de nombreuses vies et de nombreuses blessures. Feux stop et clignotants défectueux, bruit excessif, échappement non conforme. Le bilan des procès verbaux délivrés lors des contrôles des forces de l'ordre centré sur la conformité technique des deux-roues motorisés sont édifiants.

Dans le projet du gouvernement, les points de contrôle porteront principalement sur la signalisation, le freinage, la vitesse (pour les cyclomoteurs) et les émissions polluantes, l'état général du véhicule (comme l'usure des pneus), ainsi que sur la bonne conformité du certificat d'immatriculation en relation avec le véhicule examiné. Ce contrôle ne sera donc pas uniquement visuel comme l'affirme la FFMC. Il nécessitera, au contraire, un équipement technique commun à tous les centres de contrôle en matière de vérification de l'éclairage et de la pollution, mais aussi un équipement particulier : un céléromètre utilisé pour vérifier la vitesse des cyclomoteurs. La découverte d'une déféctuosité susceptible de mettre en danger le conducteur et les autres usagers de la route entraînera une contre-visite après réparation.

Pour mémoire, le contrôle technique a été instauré pour les véhicules à quatre roues le 1^{er} janvier 1992.

Contacts presse Sécurité routière :

Thierry MONCHATRE : 01 86 21 59 65 / 06 88 16 08 78
Jean-Noël FOURNIER : 01 86 21 59 63 / 06 87 67 56 40