
**Analyse critique du
Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussée sur le Contrôle technique moto**
(http://www.utac-otc.com/fr/otc/actu_detail.asp?id_actu=89)

Attendue depuis quelques mois, la publication du rapport du Conseil général des Ponts et Chaussée sur le contrôle technique (CT) moto a enfin été rendue publique ce 10-01-2008

Rappelant sur 91 pages un certain nombre de truisme, et sans renier quelques paradoxes, le rapport recommande la mise en place d'un Contrôle technique pour l'ensemble des deux roues à moteur, pour les 3 raisons suivantes :

- La sécurité (alors que seuls 0.7% des facteurs d'accidents de 2RM seraient directement liés à l'état du véhicule¹)
- la pollution (alors que la part de pollution du secteur des transports concernant les 2RM est estimée à 0.5% ²)
- la garantie des transactions sur le marché de l'occasion (alors qu'un contrôle volontaire suffirait à assurer les transactions entre particuliers)

Ce rapport sur le contrôle technique moto, censé mobiliser les utilisateurs alors qu'il leur retire la responsabilité de l'état de leur machine au profit d'intérêts commerciaux, reconnaît pourtant à plusieurs reprises **le manque de lien entre état du véhicule et la sécurité des 2RM** ... Un comble !

Toutefois, semblant reconnaître la faiblesse des justifications apportées pour un CT moto, le rapport suggère que sa mise en place doit se faire dans le cadre d'une concertation et s'accompagner d'autres « *mesures complémentaires susceptibles d'améliorer la sécurité des deux-roues* » parmi lesquels l'application aux 2RM de la procédure VGE (Véhicules Gravement Accidentés) ou le retrait de la loi des 100cv !

Le rapport rappelle par ailleurs « *les grands principes d'un contrôle technique des deux-roues qui doit :*

- *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. »*

Le rapport évoque en effet dès les premières lignes « la vive opposition » auquel le CT devra faire face, en rappelant le précédent des feux de jour en France ou l'exemple de la Belgique où l'on « *a considéré que les tests n'étaient pas concluants et a décidé le report de la mesure* ».

Pour rassurer sur l'*acceptabilité sociale* du CT moto, et en contenir le coût dans la limite très psychologique de 30 €, le contenu d'un tel contrôle est censé se limiter au « *contrôle visuel des fonctions essentielles* », alors qu'en creusant un peu, le CT trouve paradoxalement sa justification dans un contrôle des émissions polluantes qui suggère un dispositif autrement complexe, qu'il n'existe même pas, à ce jour, de norme de contrôle, et que le rapport évoque une vérification de la géométrie, nécessitant un investissement plus conséquent de la part des centres de contrôle technique dans des dispositifs spécifiques aux 2RM.

Le rapport indique avec une certaine clairvoyance qu'il s'agira pour beaucoup de motards d'une « nouvelle contrainte » sur les utilisateurs de 2R « *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.* »

¹ Rapport MAIDS www.acembike.org

² Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'université Aristote de Thessalonique

Il indique enfin que « *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* » (procédure VGE, contrôle routiers, lutte contre le « tuning », incitation fiscale au renouvellement du parc et création d'une filière de retraitement, remise en cause du bridage 100cv, encourager un contrôle volontaire, ...)
Bref, on nous met un marché en main... Contrôle technique contre loi des 100cv ?

Qui est pour ? qui est contre ?

Sans surprise, du côté des « pour » on trouvera tous ceux qui ont un intérêt économique direct : centre de contrôle technique auto, équipementiers de ces mêmes centres, les experts auto, ..., tous se mettent sur les rangs pour proposer du « toujours plus » (bancs de freinage, ...), mais aussi l'association Axa/Club 14, la FNCRM, le CNPA branche Contrôle technique, les constructeurs et les Motos écoles, bien que ces derniers soient plus mesurés dans leurs souhaits, et préféreraient que le contrôle technique puisse se mettre en œuvre dans le réseau existant de concessionnaires moto.

Du côté des opposants au CT moto : les Assureurs (le GEMA indique sa « perplexité »), le CNPA branche 2roues, la FFMC et la FFM.

La position de la FFMC est exposée de manière caricaturale, voire mensongère. Nous n'avons jamais dit que l'état du parc cyclo était déplorable !

La position du CNPA branche deux roues, opposée au CT moto, est exposée de manière lapidaire sous forme d'une liste d'arguments même pas rédigée !

Un CT moto calqué sur le CT auto malgré les zones d'ombre

Sécurité

Alors qu'il recommande de calquer le contrôle technique moto sur celui existant pour les voitures, le rapport peine à dresser un bilan positif de ce dernier. Sur l'aspect sécurité il indique qu' « *il est difficile d'établir une corrélation entre l'état du véhicule et la survenance des accidents.* »

Environnement

Sur l'environnement, il attribue au contrôle technique la diminution de la pollution du parc en oubliant que parallèlement on été introduites au cours des 10 dernières années des normes européennes de plus en plus strictes et affirme pourtant sans rire qu'il s'agit là de la « *preuve de l'efficacité du contrôle technique* ».

Protection du consommateur

Si de ce côté, on peut trouver un intérêt à l'existence d'un contrôle technique moto pour « sécuriser » les transactions entre particuliers, pourquoi diable vouloir les rendre obligatoire ?

Il existe des dispositifs volontaires, souvent gratuits dans le réseau moto, mais bien plus coûteux que les hypothétiques 30€ évoqués dans le rapport, lorsqu'il s'agit d'offres commerciales spécifiques moto émanant de centres de contrôle auto.

Paradoxes et Infos diverses parfois croustillantes recueillies au détour des pages de ce rapport

- Ce sont les véhicules les plus récentes qui sont les plus impliqués dans les accidents (donc une moto neuve est plus dangereuse qu'une moto d'occasion ???!!!)
- L'état du parc serait bien meilleur pour les grosses cylindrées.
- L'âge moyen du parc 2RM est de 7 ans.
- Dans les pays ayant mis en place un CT moto, le taux de « non conformité » est inférieur de moitié à celui du CT auto.

Paradoxe : pour justifier la nécessité d'un CT moto, le rapport dénonce l'inefficacité de mesures telles que la formation obligatoire pour les 125, les feux de jour pour les cyclos, leur immatriculation ou le BSR alors que celles-ci ne sont que très récemment et imparfaitement appliquées voire pas du tout. (ex. la formation obligatoire pour les automobilistes souhaitant conduire une 125 n'entrera en application qu'au 1/1/2009)

Selon le rapport, le débridage des cyclos justifierait la mise en place du CT alors que des lois réprimant sévèrement ce débridage ont déjà été adoptées en 2003 et 2006.

Pourtant le rapport indique benoîtement que « Le caractère récent de ces dispositions ne permet pas d'en mesurer les effets réels. » et donc que nouvelles réglementations sont nécessaire sans avoir évalué l'efficacité des précédentes.

Le rapport cite de manière erronée l'étude MAIDS en indiquant que *les accidents liés à l'état des véhicules sont de l'ordre de 5 %*, alors que l'étude indique en réalité un taux respectivement de 0.7% et 1.6 % de défaillance technique comme cause primaire ou cause secondaire d'un accident.

Restent les questions du bruit des motos et du débridage des cyclos pour justifier la mise en place d'un CT moto. C'est très insuffisant, et on peut d'ailleurs se demander la capacité d'un CT moto à résoudre ces questions (un pot vite démonté est vite remonté...).

Conclusion : A quelle sauce ?

Laissons l'introduction de cette conclusion au rapport lui même qui annonce que « *même en l'absence de données statistiques irréfutables, on peut légitimement conclure qu'un contrôle technique pourrait améliorer la sécurité des deux-roues.* »

De façon tout aussi scientifique, nous ajouterons qu'on peut tout aussi légitimement en douter !!

La recommandation de calquer le CT moto sur celui des voitures semble en lui même incohérente étant donné les spécificités du véhicule ! Il serait applicable dès la deuxième moitié de l'année 2009.

Pourtant l'accessibilité à un CT pour tous les 2RM nécessiterait des investissements pas amortissables, notamment en zone rurale

Le coût de 30 € avancé pour un « simple contrôle visuel des principaux éléments » censé nous rassurer est incompatible avec les exigences des centres de contrôle technique (dont certains proposent d'ores et déjà un dispositif « volontaire » tarifé 70€.)

En réalité un contrôle à 30€ recouvre un contrôle minimaliste que chacun est sans doute capable de faire chez soi, ou auprès de son concessionnaire pour les moins expérimentés.

Un espoir cependant le rapport conclut sur le fait que le CT moto nécessite préalablement « *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.* »