

# Le vrai/faux sur le contrôle technique moto

Les promoteurs du CT moto que sont le Gouvernement et les centres de contrôles techniques donnent plusieurs éléments pour justifier cette mesure. La FFMC y répond point par point.

## Argument n°1 : L'Europe imposera le CT en 2022 au travers de l'application de la directive 2014/45/UE

**FAUX** : Il est clairement indiqué que la France peut déroger à cette directive si elle met en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années (soit entre 2017 et 2022, date à laquelle la directive devra être transposée en France). Or, depuis quinze ans, le nombre de morts enregistre une baisse de 35% pour les motos et de 68% pour les cyclos. De plus, selon la DG Move de la Commission européenne saisie par la FFMC, les Etats membres sont maîtres dans la sélection des mesures alternatives à mettre en place.

En conclusion, la France n'a aucune pression de l'Europe qui laisse le principe de subsidiarité s'appliquer et peut très bien arguer que l'enseignement de la circulation inter-files et l'extension du permis A2 font partie des mesures en faveur de la sécurité routière.

## Argument n°2 : Le CT est un outil en faveur de la sécurité routière

**FAUX** : L'étude MAIDS de 2005, qui porte sur 1 000 accidents mortels qui se sont produits dans cinq pays européens, démontre que l'état du véhicule est en cause dans 0,3% des cas contre 38% attribués à la défaillance humaine.

Une étude menée par la confédération française des experts en automobile (CFEA), qui a expertisé en 2014 plus de 4500 deux-roues motorisés acciden-

tés, démontre que le principal défaut relevé reste la non-homologation du pot d'échappement ([http://cfea-expertauto.fr/wp-content/uploads/2015/05/Enqu%C3%AAte-2R-CFEA\\_pour-le-site\\_mai-2015.pdf](http://cfea-expertauto.fr/wp-content/uploads/2015/05/Enqu%C3%AAte-2R-CFEA_pour-le-site_mai-2015.pdf)).

Ces deux études viennent en contradiction avec une autre étude de DEKRA portant sur 700 accidents de 2RM en Allemagne. DEKRA y explique que près de 30% des accidents sont causés par des défaillances techniques. Or l'Allemagne possède déjà un CT pour les motos. Que doit-on en conclure ? Des analyses orientées ? Un contrôle technique inefficace ? En France, selon une étude de l'Assurance Mutuelle des Motards regroupant 12 000 accidents, seul 1% pouvait avoir pour cause un défaut technique.

Entre 2000 et 2009, 4 pays européens ont connu une baisse de l'accidentalité 2RM :

- Portugal : -45%
- Pays-Bas : -42%
- Irlande : -31%
- Allemagne : -31%

A noter que seule l'Allemagne possède un CT des 2RM (OECD, A Record Decade For Road Safety).

La France enregistre quant à elle une baisse importante de la mortalité 2RM de 2000 à 2015 (sources ONISR – janvier 2016)

- - 35% pour les motos
- - 68% pour les cyclos

Enfin, même si 90 départements (sur 101) sont pourvus en centres pouvant faire du CT 2RM, les usagers habitant dans les territoires les moins peuplés devront faire plusieurs dizaines de kilomètres pour accéder à un centre. Un déplacement contraint qui ne va pas dans le sens de la sécurité routière.

Le contrôle technique, qu'il soit à la revente ou périodique, n'apporte objectivement aucune réponse à l'insécurité routière.

### Argument n°3 : le CT permet de lutter contre le débridage et l'accidentalité des cyclomoteurs

**FAUX** : en 15 ans la mortalité des cyclomoteurs en France a chuté de 68% sans aucun contrôle technique. La principale cause d'accident pour cette population, très peu (ou mal) formée à la route, reste le défaut de maîtrise.

De plus, il est très aisé de remettre un cyclo en conformité avant un contrôle technique et de le modifier de nouveau juste après.

Par ailleurs, la directive européenne ne porte pas sur les catégories L1e et L2e, ce qui signifie que la préoccupation au regard cette catégorie de véhicule ne se place pas sur un enjeu d'entretien du véhicule.

Résumer la sécurité routière des cyclomotoristes à un simple contrôle technique démontre la méconnaissance que les pouvoirs publics entretiennent vis-à-vis de cette population dont le principal levier pour faire baisser l'accidentalité reste le comportement et donc la formation.

### Argument n°4 : Le CT protégera le consommateur

**FAUX** : Actuellement, ce sont les articles 1641 à 1649 du Code civil qui s'appliquent, quel que soit le type de vente et quelle que soit la chose vendue : « 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 en aurait donné un moindre prix, s'ils les avaient connus.»

Un contrôle superficiel ne permet pas de déceler d'éventuels vices cachés qui nécessitent une inspection plus poussée sur des éléments mécaniques, notamment du moteur.

Aucun document ne permet de corréler la protection du consommateur avec la mesure de contrôle technique.