

COMMUNIQUE DE PRESSE

Après le feuilletton du contrôle technique de cet été, une rencontre est programmée vendredi 3 septembre entre le ministre des transports et des représentants de différentes associations, dont la FFMC.

La FFMC, depuis les premières velléités de sa mise en place, a largement démontré l'inutilité d'un CT moto. L'Assemblée nationale et le Sénat s'étaient prononcés contre¹ cette proposition européenne dès 2012.

Les opposants à la moto et les principaux opérateurs en matière de contrôle présentent faussement ce contrôle technique comme un remède contre le bruit, la pollution et la mortalité routière. Il est nécessaire pour la FFMC de rétablir quelques vérités :

🦺 Le bruit excessif d'une minorité est une préoccupation pour la FFMC. Nos valeurs incluent avant tout le respect d'autrui. Mais il ne faut pas se leurrer, ceux qui sont concernés auront tôt fait de mettre leurs véhicules en conformité pour passer le CT puis, une fois la formalité effectuée, feront l'opération inverse. Un CT n'améliorera pas la situation actuelle, alors qu'il serait bien plus cohérent d'utiliser les forces de l'ordre pour veiller à la simple application de l'article R318-3 du code de la route qui est très clair sur ce point.

🦺 En matière de pollution, le rapport de l'ANSES² « Particules de l'air ambiant extérieur - Impact sur la pollution atmosphérique des technologies et de la composition du parc de véhicules automobiles circulant en France » de 2019, recommande d'augmenter la part modale du deux-roues motorisé pour améliorer la qualité de l'air. Par le jeu des normes, les constructeurs ont réduit considérablement les émissions polluantes des 2RM. Un CT n'apportera donc aucun bénéfice sur ce plan. Par ailleurs, les 2RM, ne représentent que 0,5 % de la pollution du parc roulant (tous véhicules confondus). De plus, le gouvernement a déjà prévu l'élimination des véhicules anciens par le biais de différentes mesures même si les véhicules d'avant 2000, sont minoritaires dans le parc 2RM.

🦺 Concernant l'état général des 2RM, il apparaît très clairement dans deux études, le rapport MAIDS³ et le rapport SaferWheels⁴ commandités par la commission européenne, que les défauts techniques n'étaient contributifs que dans 0,3 à 0,4 % des accidents. Les statistiques des mutuelles et assurances en France montrent aussi que l'état technique des motocycles ne joue qu'un rôle très marginal dans les accidents.

Les motards prêtent un soin particulier à leur moto. Aujourd'hui, les constructeurs automobiles préconisent des visites tous les 30 000 km en moyenne, alors que pour une moto elles ont lieu entre 6 000 et 12 000 km. Cette fréquence permet de déceler plus tôt une éventuelle défaillance. De plus chaque motard apprend, dans le programme du permis, à contrôler son véhicule sur des points essentiels pour sa sécurité (pneus, freins, suspension, éclairage), sachant que le moindre souci pourrait être fatal.

Au fil des événements il est apparu clairement que la mise en place d'un CT moto n'avait d'autre but que de satisfaire l'appétit des enseignes de contrôle technique qui lorgnent depuis des années sur l'importante source

de profit que représenteraient les 4 millions de 2 et 3RM aujourd'hui en circulation. Le lobbying forcé de DEKRA auprès de la commission européenne, en finançant une étude partielle, incomplète et aux résultats biaisés en est la preuve.

Pour sa part, la FFMC considère que la formation des usagers de la route, les aspects comportementaux, l'infrastructure et l'application des règles de circulation existantes jouent un rôle beaucoup plus important dans la sécurité routière que les contrôles techniques périodiques ne le feront jamais.

Autre point d'importance : le gouvernement se cache souvent derrière l'Europe pour justifier certaines de ses décisions. Or, dans le cas du CT moto, la directive européenne 2014/45/UE précise que, « les états membres peuvent exclure les motos de l'application de la directive (...) lorsque l'état membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années » (article 2, §2, point 7 de la directive), ce qui est le cas de la France.

Pour toutes ces raisons, la FFMC s'oppose au CT pour les motos et demandera le 3 septembre au gouvernement Français d'annuler (et non pas simplement suspendre) le décret qui instaurait ce contrôle. En cas de désaccord, les motards reprendront le chemin de la rue pour des manifestations et des actions qui pourront prendre les formes les plus inattendues.

¹<https://www.senat.fr/leg/tas12-013.html>

²<https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2014SA0156Ra-Emission.pdf>

³<http://www.maids-study.eu/>

⁴<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/66f0d3fe-c529-11e8-9424-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>