

Le Sénat s'oppose au

contrôle technique

Les sénateurs viennent de donner un avis défavorable à la proposition européenne de contrôle technique deux-roues, remettant du même coup en question les statistiques avancées par l'Europe.

PAR PHILIPPE BIDAUT

Ça bouge ces derniers temps du côté de la législation ! Abandon plus ou moins assumé des Zapa (Zones d'actions prioritaires pour l'air, voir LVM 718 P. 4 "Les Zapa (presque) zapées") et, depuis ce 4 octobre, le projet européen de contrôle technique est sérieusement mis à mal par le Sénat*.

D'un côté, la proposition européenne s'appuie sur les statistiques (allemandes) d'accidentologie fournies par... Dekra, organisme dont l'activité essentielle est le contrôle technique. De l'autre, le Sénat avance entre autres le rapport Maids (Motorcycle Accident in-depth Study), étude statistique réalisée sur trois ans et cinq pays européens et commandée par l'Acem (Association des constructeurs européens de motocycles).

Jean-François Humbert, sénateur du Doubs (voir encadré) a présenté le 4 octobre dernier au Sénat une "Proposition de résolution européenne portant avis motivé" pour dénoncer la proposition de règlement sur le "contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques" concernant aussi les deux-roues et émanant de la Commission européenne. Si le terme de "résolution portant avis motivé" n'évoque rien, comprenez "on n'est pas d'accord et on va dire pourquoi".

Les raisons du désaccord

Le 20 juillet 2010, la Commission européenne présentait à Bruxelles une liste de mesures visant à réduire de moitié le nombre de tués sur route : « Vers un espace européen de la Sécurité routière : les orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 ». Vaste programme et noble tâche.

Parmi les mesures avancées pour "garantir la sécurité des motocyclistes", nous trouvons l'éducation des autres usagers à la présence des deux-roues, la recherche de solutions purement techniques genre airbags, systèmes de freinage avancé, mais aussi l'adaptation de l'infrastructure (glissières et rails de sécurité) et tout ce qui concerne les contrôles (et sanctions) : vitesse, alcoolémie, ou encore port du casque. Au beau milieu de tout cela, la Commission propose "d'étendre aux deux-roues la législation existante concernant le contrôle technique".

C'est précisément sur ce point que le bât blesse car les chiffres avancés par la Commission (selon une étude de Dekra) laissent non seulement penser que l'état du véhicule est une cause évidente d'accident, mais surtout que la moitié de ces accidents pourraient être évités par la mise en place d'un contrôle technique...

pas les choses ainsi. L'étude Maids sur laquelle s'appuie (entre autres) Jean-François Humbert dans son exposé, met en évidence que la défaillance technique du véhicule (on ne parle pas de son "état") n'est cause directe d'accident que dans moins de 0,5% des cas (à comparer à la réduction de moitié annoncée par Dekra et la Commission).

Contrôle technique = cause d'accident ?!

Pour enfoncer le clou, une étude norvégienne (Christensen et Elvik, The Institute of Transport Economics) conclut : « il n'a pas été observé de baisse du taux d'accidents après la mise en place des inspections que les soient les catégories de véhicules ».

En revanche, l'étude souligne que ce sont les comportements qui induisent les accidents, directement ou non : « ceux qui ne font pas attention à la sécurité ne font pas plus attention à l'entretien de leur véhicule ». Le CT n'améliore en effet aucunement le comportement des irresponsables, au contraire ! Une autre étude norvégienne (Christensen et Elvik, 2007) va plus loin et prouve qu'il y a désormais plus d'accidents qu'avant la mise en place d'un contrôle périodique... Les chercheurs avancent l'hypothèse que le conducteur adapte inconsciemment (ou non) son comportement sur la route à l'idée qu'il se fait de son véhicule. En gros, si le CT lui annonce que son auto ou sa moto vont bien, le conducteur fait moins attention voire met "pied dedans" ou "poignée en coin" et se plante plus souvent.

Denis Berger, doctorant en sociologie à Paris 8, s'est penché sur l'étude de Christensen et Elvik pour conclure à son tour : «... le contrôle technique n'a, sinon aucun effet, du moins aucun effet démontrable sur la Sécurité routière » tout en rappelant judicieusement que cela fait 20 ans qu'on le sait puisque Stein Fosser l'a déjà écrit en 1992 dans "An experimental evaluation of the effects of periodic motor vehicle inspection on accident rates, Accident Analysis & Prevention".

L'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR) de confirmer de son côté : « S'il semble difficile de revenir sur cette mesure (les CT des autos) qui est encadrée par une directive européenne, il n'apparaît pas opportun d'amplifier le contrôle technique en raccourcissant à deux ans le premier contrôle comme le font certains pays, ni d'étendre la mesure aux motocyclistes ».

Avec des arguments de ce poids autour du cou, le CT deux-roues devrait rapidement rejoindre des profondeurs abyssales. ■

*Retrouvez le texte intégral sur <http://www.senat.fr/leg/ppr12-017.htm>



Jean-François HUMBERT
Sénateur du Doubs (UMP),
auteur du texte présenté
au Sénat le 4 octobre.

**«Les motards
sont des gens
responsables»**

- > La Vie de la Moto : Qu'est-ce qui vous a poussé à émettre un avis défavorable au projet de la Commission européenne ?
- > Jean-François Humbert : Je suis convaincu que 98% des motards ne roulent à moto que s'ils sont persuadés qu'il n'y aura pas de problème technique, c'est pourquoi nous avons émis un avis défavorable au sujet du texte de la Commission européenne concernant le contrôle technique.
- > LVM : Tout risque de contrôle est donc écarté ou faut-il d'autres étapes ?
- > JFH : Le texte doit aussi passer devant la Commission du développement durable, c'est en bonne voie. Deux autres états de l'Union ont adopté la même position. Vous savez, la subsidiarité est un vieux principe et si six ou sept autres pays font de même, ça devient un "carton jaune".
- > LVM : Cela veut dire que le texte est "remballé" au niveau européen ?
- > JFH : Oui, mais il faut que ces pays se prononcent contre avant le 22 octobre.
- > LVM : Vous êtes confiant ?
- > JFH : Oui.
- > LVM : A tous les coups, vous êtes motard.
- > JFH : Non, mais j'aurais bien passé mon permis lorsque j'avais 17 ans...



Photo: Cécilia Lemaire



Nathanaël GAGNAIRE
Bureau national de
la Fédération française
des motards en colère.

«Dix ans d'action confortés»

«L'avis défavorable de la commission aux affaires européennes du Sénat sur le projet de règlement européen entérine le sérieux et l'exactitude des arguments que la FFMC avance pour s'opposer au Contrôle technique. De plus, le fait qu'un organisme tel que DEKRA soit omniprésent dans les conclusions de la Commission européenne est réellement inquiétant pour l'indépendance de cette institution. Cela met en lumière que la prépondérance de sécurité routière est dictée avant tout par des arguments financiers, comme c'est aussi le cas pour les éthylofestes. Cela fait maintenant dix ans que la FFMC repousse le contrôle technique en France et nous sommes plus que jamais actifs sur ce combat. Que ce soit par des rencontres avec les députés européens par nos militants, que par une pression assumée auprès de DEKRA notamment, en rappelant qu'une énorme majorité de motards sont aussi automobilistes. Le message est simple : "DEKRA souhaite imposer le Contrôle technique pour les deux-roues motorisés, nous n'irons pas faire contrôler nos véhicules chez DEKRA".



Patrick LE PARC
Conseiller sécurité
routière et écologie
à la Fédération
française des véhicules
d'époque (FFVE).

«Il n'y a aucun projet français de CT moto»

«Il n'y a aucun projet français de contrôle technique moto, mais un projet cyclo. Le texte du Sénat confirme nos informations, toutefois nous restons vigilants. Concernant la fréquence des contrôles autos, elle est de 5 ans pour les véhicules ayant un certificat d'immatriculation de collection, et il n'est pas question de la réduire. Là encore nous sommes très vigilants et prêts à "monter au créneau". Pour revenir aux cyclos et au contrôle, tout a été dit dans notre flash-info-FFVE du 15 avril dernier. C'est le constat alarmant en accidentologie et en pollution sonore de certains cyclomoteurs débridés, qui peuvent atteindre des vitesses maximales supérieures à 100 km/h, plus du double des 45 km/h autorisés pour un cyclomoteur, qui a débouché sur le projet de contrôle technique cyclo. Dans le cadre de notre délégation du Ministère des transports, nous avons officiellement renouvelé notre demande d'exemption pour les cyclomoteurs de collection de 30 ans d'âge.»

Texte complet sur http://www.ffve.org/FLASH_INFO_N°B039_du_15_avril_2012

Des conclusions fondées

De tout ce brassage de données, de stats, pourcentages et autres savants calculs d'extirpation de jus de chiffres, plusieurs choses très intéressantes sont à retenir des conclusions émises par la commission sénatoriale :

- ▶ Seule l'usure des pneus est accidentogène : la seule corrélation mesurable entre "état de la moto" et risque direct d'accident est l'usure des pneumatiques. Mais quel motard décrébré roulerait sur des pneus fatigués au point de se mettre par terre ?
- ▶ Un marché 1,5 milliard d'euros : c'est le "poids" du marché du contrôle des deux-roues. Pour les sénateurs, les rapports présentés par les pro-CT

s'appuient sur des études pas vraiment "objectives"...

- ▶ Le CT n'évite pas les accidents : aucun lien ne peut être établi entre la mise en place d'un CT et la diminution du nombre d'accidents... au contraire, les pays qui l'ont instauré ont connu une augmentation du nombre de motards tués (Espagne, Italie, Suède, Slovaquie).
- ▶ Recalés pour des défauts mineurs : en France, le CT auto recale 20% des véhicules (80% sont donc jugés "aptes"). Et la plus grosse part (85%) des 20% recalés le sont pour des défauts mineurs d'entretien non liés à la sécurité du véhicule.

▲ En France le Sénat a émis un avis défavorable à la proposition européenne de réforme du contrôle technique. D'autres pays de l'Union doivent en faire de même avant le 22 octobre pour que le projet soit bloqué.