



**SAMEDI 26 et DIMANCHE 27 NOVEMBRE**  
**MANIFESTATION NATIONALE DE LA FFMC**  
**NON AU CT des MOTOS**  
**Pour la FFMC65,**  
**c'est le 26 Novembre**

**Les lumières sur le feuilleton du contrôle technique moto**

Nous sommes toujours opposés à satisfaire les appétits de certains lobbyistes, prêts à produire de faux rapports pour s'engraisser sur notre dos, et le contrôle technique sous quelques formes qu'il soit, nous n'en voulons pas.

Des études actualisées font apparaître que l'état technique d'une moto est responsable, **dans 0.3% des cas d'accident**, alors que **l'état des routes intervient dans 3% des accidents**. Notons également que la **mortalité routière des 2 roues motorisés a baissé de 19% en dix ans, alors que le parc moto a augmenté de 30%, sans contrôle technique**. La plus récente étude effectuée par la Mutuelle des Motards, spécialiste de l'assurance des 2 et 3 roues motorisés, sur plus de 18 000 sinistres étudiés sur la période 2016-2020, fait état que moins de 0,4 % des motos ont été signalées comme dangereuses dans les rapports d'expertise, souvent pour cause de pneus arrivés au témoin d'usure.

La FFMC et la FFM (Fédération Française de Motocyclisme) ont proposé des mesures alternatives pour déroger à la demande de l'Europe, qui attendent une réponse de sa part. A partir du moment où les mesures alternatives ont été transmises à l'Union Européenne en décembre 2021, c'est à cette dernière que revient de juger si ces mesures sont acceptables ou non, pas au Conseil d'Etat. D'autre part, la directive de l'Union Européenne parle de sécurité routière uniquement, alors que le Conseil d'Etat en parlant de ce texte va vers des considérations écologiques, ce qui est hors sujet.

Le Conseil d'Etat est sorti de son rôle en jugeant inefficaces les mesures de sécurité routière. Ce sont le Gouvernement et le Parlement qui écrivent les lois, pas le Conseil d'Etat qui a pris ici une décision politique et pas de droit.

Cela contribue à miner la confiance des citoyens dans les institutions de la République.

Il apparaît dans la décision du Conseil d'Etat une claire volonté de nuire au gouvernement et au président, qui avaient préalablement choisi de ne pas faire de contrôle technique moto. Le Conseil d'Etat a rendu une décision politique et non pas juridique, et ne s'appuie que sur du vide.

Quant aux associations qui ont saisi le Conseil d'Etat, Ras le Scoot, (tout un programme), Respir (un loueur de véhicule électrique), Paris sans voiture (très réaliste), des associations soi-disant écologiques, qui n'ont même pas réalisé que le contrôle technique ne concernait que les gros cubes, pas les 125 cm<sup>3</sup>, ni les 50 cm<sup>3</sup>. Elles orientent leur discours essentiellement sur le bruit et la pollution sans aucun argument factuel. Il suffit

juste de savoir qu'un pot d'échappement peut être changé en moins de 30 minutes pour comprendre que le contrôle technique ne résoudra pas le problème alors que la possibilité est déjà donnée aux forces de l'ordre d'effectuer des contrôles sonores pour pallier à ce problème. Quant à la pollution, le retard accumulé qui est en train d'être rattrapé par les constructeurs n'est que le résultat d'un manque de considération pour le 2 roues motorisé depuis plusieurs années par les gouvernements successifs. Et l'on voudrait aujourd'hui faire payer la note aux usagers ?

Dans le classement de la mortalité motarde de l'Union Européenne, il y avait dans les 12 premiers états, la moitié avec CT et l'autre sans CT. Et les 10 plus mauvais élèves avaient tous un CT. La France étant dans la moyenne.

### **Le CT n'aura aucun effet sur l'accidentalité des 2RM**

Les alternatives, permises par la directive européenne auraient un bien meilleur impact sur la sécurité routière et sur les performances environnementales des 2 roues motorisés.

### **Le détail des mesures alternatives proposées à l'UE :**

=> **Les "mesures alternatives" :**

- Encourager le port d'Equipements de protection, gants, airbag... (Fait)
- Expérimentation des radars de bruit (en cours)
- Prime à la conversion (à faire)
- Angles morts (bénéficie à tous les 2R (M ou pas M) (déjà fait)
- Evolution du permis B pour prise en compte 2RM (déjà fait)
- Priorité aux 2RM dans les Projets Départementaux d'action Sécurité Routière (déjà fait et à améliorer dans Les Hautes Pyrénées)

=> **Les 2 mesures « complémentaires » rappelées par la FFMC**

- la nécessité de port d'un équipement adapté complet lors du permis (déjà fait)
- autoriser l'E85 moto (à faire).

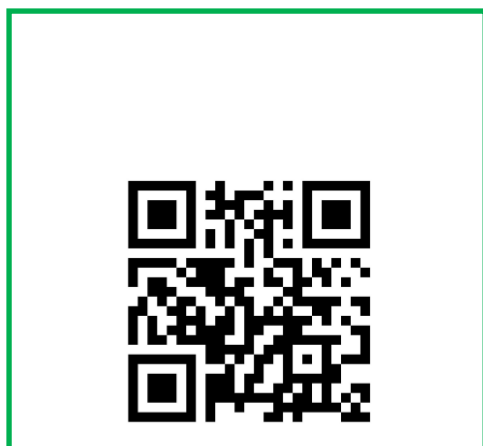
### **Fréquence et contrôle des motos**

Le carnet d'entretien qui selon les marques indiquent 6000 à 12000 km et montre qu'il est facile pour un motard de vérifier les points clés de sa machine

Les contrôles : éclairage, pneus, freins, clignotants.

La durée de vie d'un pneu de moto se situe entre 5000 et au maximum 10000 km, donc passage obligatoire chez un motociste, qui a l'obligation de faire un examen général de la machine.

## **ALORS POURQUOI FAIRE UN CT ?**



**Scanner ce QR Code pour en savoir plus sur l'étude de la Mutuelle des Motards**

