

nous sommes rassemblés ce jour autour d'une passion , le cyclomoteur, plus communément appelé mobylette , engin universel et pas cher qui nous a bien souvent été indispensable pour aller à notre premier boulot et qui est maintenant devenu pour beaucoup un véhicule de plaisir et de liberté, parfois transmis de père en fils, avec l'intérêt de sauvegarder un patrimoine roulant très Français ; pour la plupart de marques Motobécane et Peugeot, pour lesquelles des lois spécifiques étaient mises en place à l'époque afin de garantir l'exclusivité du marché aux constructeurs du pays pour faire tourner nos industries françaises, notamment avec la réglementation des pédales obligatoires , qui étaient une forte contrainte d'homologation en France et donc un frein pour les constructeurs ou importateurs de cyclos étrangers .

Ce petit plaisir et cette liberté devient menacée aujourd' hui avec la mise en place d'un contrôle technique obligatoire tous les 3 ans, pour des machines roulant très peu et n'ayant pas été conçues à l'époque pour remplir toutes les exigences d'un contrôle d aujourd' hui !

Nous avons sollicité et rencontré le 12 février le député de notre circonscription Paul Molac , pour l'informer de la situation et lui exposer nos points de vues, il a rédigé une question écrite au gouvernement sur le sujet, question restée sans réponse du Gouvernement à ce jour , il faut aussi savoir que 27 députés de la majorité présidentielle actuelle ainsi que d' autres députés tous partis confondus ont déposé une demande de moratoire sur la mise en place de ce contrôle , mais les médias n'en font malheureusement pas l'écho malgré le mécontentement et la désapprobation de la communauté motards .

Ce décret du contrôle technique de tous les véhicules à moteur de « Catégorie L » dépassant la vitesse de 6kms/H par construction (motos, mobylettes, solex, scooters, voiturettes sans permis, quads et tricycles) découle d'une directive européenne de 2014, poussée par les lobbys européens des grandes sociétés de contrôle qui n'y voient que l'appât du gain avant notre sécurité, les accidents découlant de défaillance technique ne représentant que moins d'1% de l'ensemble des accidents de 2 roues .

Cette directive préconise de faire appliquer dans tous ses Etats membres la mise en place d'un contrôle technique des 2 roues à moteur homologués, et plus précisément pour les motos de plus de 125 cm3,

Mais en France on sait toujours faire mieux que les autres, ajouter de la norme a la norme, le gouvernement à donc décider d'y inclure tous les 2 roues motorisés sans distinction, forcément un marché très juteux pour les centres de contrôles technique et des rentrées de TVA supplémentaires pour l'Etat

La Belgique a par exemple mis le CT en place en janvier 2023, mais uniquement pour les plus de 125 cm3 en cas de cession ou suite a un accident du véhicule, ce qui peut paraître comme un compromis intelligent et acceptable... mais pas rentable pour les organismes de contrôle !

En Allemagne le CT est aussi en place mais ne règle pas les problèmes comme le bruit car ils en sont à interdire aux motos certaines vallées touristiques, car oui par construction même d'origine sorties d'usine , des machines homologuées sont bruyantes, ce qui fait bien souvent leur charme et caractère ....

Il était malgré tout possible pour les Etats membres de mettre en place des mesures alternatives de

prévention pour éviter ce contrôle, ce qu'on fait la France et d'autres pays depuis plusieurs années, avec quelques exemples comme le durcissement de l'apprentissage du permis moto avec une formation plus poussée en terme de sécurité et d'autocontrôle de la mécanique de la machine, ou encore les signalétiques d'angles morts sur les poids lourds ou les radars de mesures de bruit en agglomérations.

Mesures qui ont permis en France aux gouvernements successifs depuis 2014 d'éviter le CT moto, jusqu'à entendre dire notre Président Macron qu'il était "soucieux de ne pas embêter les Français avec ça" en 2021, et d'annuler de lui-même une tentative de mise en place du CT, juste avant sa réélection.... On n'attire pas les mouches avec du vinaigre...

Aujourd'hui, si le CT s'impose à nous de force, c'est principalement du fait qu'une minorité de 3 associations écologistes Parisiennes, autoproclamées représentantes de l'avis de tout un pays, (Raz le Scot, Respire et Paris sans voiture, qui sont des entités juridiques avec très peu d'adhérents et beaucoup d'avocats ! ) ont fait plusieurs fois recours au Conseil d'Etat, pour sommer et obliger la France à mettre en place le décret et se mettre en conformité avec la demande de l'Europe au plus vite. Et malheureusement ils ont gagné la course...

Le Ministre Clément Beaune (qui précisons le brigue la Mairie de Paris aux prochaines municipales ...) a porté le projet en 2023 et mis en place à la hâte le décret en octobre, sans tenir compte sérieusement de la consultation publique obligatoire sur le sujet du CT qui avait recueilli plus de 16000 contributions, ce qui a été reconnu très exceptionnel comme participation citoyenne pour cette procédure légale et obligatoire.

ce contrôle est donc mis en place avec une méconnaissance totale du monde de la moto et de ses usages et différentes pratiques, alors que plusieurs lois existent déjà dans le code de la route pour faire respecter et sanctionner le bruit excessif, les éléments non homologués, etc... en définitive le contrôleur technique va se faire du Business en se substituant au travail de contrôle des Forces de l'ordre, y a pas de petites économies pour le Budget de l'Etat, et quand ça peut faire tourner du commerce sur un contrôle obligatoire, les lobbys se charge de prendre le gâteau !

Le gros problème aujourd'hui est le maillage du territoire, le prix, les conditions et les bases de ce contrôle

De nombreux centres de contrôles refusent encore aujourd'hui de dire s'ils vont faire les CT Motos, par peur du boycott organisé par la FFMC ou de représailles, ou tout simplement du fait que les investissements en matériel ou personnel qualifié sont trop lourds et pas forcément rentables, surtout dans les campagnes où la densité de 2 roues est bien moindre que dans les grandes agglomérations, il faut savoir que les centres de CT Autos n'ont pas d'obligation de faire les motos.

on peut donc potentiellement à ce jour se retrouver à emmener une mobylette à plus de 30 kms de chez soi pour trouver un centre de contrôle, prendre une journée de congé car le propriétaire du 2 roues devra être présent pour manipuler sa machine, tout ça pour 15 minutes de contrôle d'une mobylette à un tarif indéfini à ce jour, car les prix seront libres, ce n'est pas l'Etat qui fixe un tarif national, on nous fait miroiter 50 euros mais ne rêvons pas, on connaît tous les augmentations du CT auto par rapport à

ces débuts, contrôle a passer tous les 3 ans, pour chaque machine, les collectionneurs apprécieront.... Et les personnes avec un budget déjà très serré de nos jours se verront encore assommés d'une nouvelle taxe

La carte grise collection permettra un contrôle tous les 5 ans, mais il faut que le 2 roues ai plus de 30ANS, et avec les démarches FFVE obligatoires et payantes depuis quelques années pour transformer une carte grise, le cout va vite s'élever à environ 90 euros par machine, et quid des potentielles futures interdictions de rouler tous les jours avec une CG collection ??? ....

plus spécifiquement pour nos mobylettes ou les solex: comment justifier un prix démesuré du contrôle par rapport à la taille et valeur initiale de l'engin et le peu de chose à contrôler, et techniquement sur quelles bases contrôler des engins qui n'ont pas été conçus pour un contrôle moderne, avec de très nombreuses disparités selon les modeles produits , bon nombre n'avait pas de feu stop et clignotants, les supports et éclairage de plaque d'immat n'existaient pas, les retours automatiques de l'accélérateur souvent bien fébriles, etc... les exemples sont nombreux et comment un contrôleur non initié qui n'a jamais connu la mob dans sa jeunesse va-t-il apprécier l'état d'un cyclo ??? comment équiper une cyclo ou une moto si elle a été mise sur le marché sans clignotants ou autre dispositifs considérés obligatoires à ce jour ? options qui n'ont jamais été commercialisés et techniquement non montables pour certains modèles..

Rappelons également que les controleurs n ont pas obligation d etre titulaire du permis moto ! d après certains retours que l on a pu avoir, lors des formations en cours, on peut constater que sur des groupes de 15 élèves, un seul parfois peut etre titulaire du permis, les autres n ont jamais conduit ou toucher une moto de leur vie ...

Il faut également bien intégrer que ce contrôle ne sera pas un contrôle de conformité mais uniquement un contrôle de sécurité, les contrôleurs ne pourront donc pas sanctionner et refuser le contrôle a une machine transformée, mais cet avis reste à l'appréciation des contrôleurs, avis qui peuvent diverger d'un centre a un autre ...

dernier point important qui revient très souvent : la peur de ne pas être couvert pas votre assurance en cas d'absence de CT ! : c'est une idée reçue colportée par le lobby du contrôle technique !, l'assurance minimum obligatoire responsabilité civile couvrira toujours les dégâts causés au tiers , l'assureur peut éventuellement vous sanctionner par une non prise en charge des garanties complémentaires facultatives en cas d'absence de CT, mais il faut que ces exclusions éventuelles soit stipulées noir sur blanc dans votre contrat..

Nous invitons donc le Gouvernement a revoir sa copie et a minima d'exclure tous les moins de 125 cm3 du champ d'application du Contrôle technique et de continuer a mettre en oeuvre les mesures alternatives au controle technique comme le permet la directive européenne

participez également tous massivement a moto ou en mob aux manifestations nationales prévues partout dans les grandes villes de France le 13 avril prochain , la désobéissance civile et le boycott sont aussi une solution de lutte, libre a chacun d'apprécier cette possibilité .