

## Collectif de défense du cyclomoteur ancien



### Pourquoi le Contrôle Technique est inutile ?

1) Les problèmes mécaniques sont à l'origine de 0,7 % des accidents des 2 roues (rapport MAIDS 2005). Dans ces chiffres sont comptés tous les problèmes mécaniques : pneus qui éclatent .... Le comportement humain est dans la presque totalité des cas la cause des accidents : alcool, distraction, prise de risque, vitesse inadaptée aux circonstances, non respect du partage de la route entre autos, 2 roues, piétons ... Le contrôle technique des voitures n'a pas eu d'influence sur les accidents, celui des cyclomoteurs n'en aura pas !

2) Dans la décision du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 18/02/10 est plus particulièrement visé le débridage des cyclomoteurs. Les professionnels ne font plus de débridage, c'est donc les propriétaires de cyclomoteurs qui feront, déferont puis referont le débridage de leur cyclomoteur pour passer sans encombre le contrôle technique.

Le débridage ne concerne pas les véhicules anciens. Les cyclomoteurs anciens étaient dès le départ construits en fonction de la réglementation. Les cyclomoteurs actuels sont conçus pour des vitesses supérieures. Ils sont bridés pour s'adapter à la législation française.

3) Un 2 roues motorisé demande de l'entretien de la part de son propriétaire. Le contrôle technique risque de créer un faux sentiment de sécurité (surtout de la part des parents) alors que c'est avant chaque départ que certaines vérifications doivent être faites. A plus forte raison un cyclomoteur ancien que son utilisation soit régulière ou non, demande une vérification à chaque sortie. Il en va de la sécurité du conducteur.

### Pourquoi le Contrôle Technique des cyclomoteurs anciens est irréalisable ?

Certaines préfectures ont établi des cartes grises avec comme date de 1<sup>ère</sup> immatriculation 2010 ou 2011 ce qui est logique d'une certaine manière. Nous allons donc présenter au contrôle technique qui un Solex, qui une Mobylette bleue de 2010. Quelles règles le contrôleur va-t-il appliquer ? Logiquement celles de 2010 et 2011 en matière de freinage, pollution etc. Ubuesque non ?

Rappelons l'évolution de la limitation de vitesse :

aucune limitation avant 1963

50 km/h de 1963 à 1968

45 km /h depuis 1968)

Rappelons aussi l'évolution des obligations de signalisation : feux stop, clignotants non prévus à l'époque.

Et n'oublions pas les évolutions techniques : les freins à patins, courants dans les années 50, n'ont pas l'efficacité des freins à disques modernes)

*Le ministère nous oppose que "l'état d'un véhicule ne dépend pas uniquement de sa fréquence d'utilisation ou de la vitesse à laquelle il est utilisé car certains éléments s'usent aussi avec le temps (joints caoutchouc, oxydations diverses des parties métalliques, connections électriques, ...)"*

Il est vrai que l'état d'un véhicule ne dépend pas de sa fréquence d'utilisation. Mais les cyclomoteurs anciens sont des véhicules simples.

- les joints : sur un Solex ou une Cady, un seul joint, sur une Mobylette deux joints. Ce sont des joints SPI totalement invisibles de l'extérieur et inaccessibles sans démontage. S'ils sont défectueux, le véhicule ne démarre pas. Que contrôle le contrôleur ?
- oxydations diverses des parties métalliques : il convient de déterminer leur importance quant à la sécurité. Les parties moteur sont souvent grasses, le cadre rouillé l'est en surface. L'oxydation est traitée au fur et à mesure pour des raisons d'esthétique et de propreté. Que contrôle le contrôleur ?
- connexions électriques : sur un cyclomoteur il y en a de 2 sortes. L'allumage : en cas de problème le moteur s'arrête. L'éclairage : la principale défaillance c'est l'ampoule qui grille ... et ça peut être le lendemain du contrôle. Que contrôle le contrôleur ?
- Les freins : il y en a 2 sortes : les freins à patins, pas compliqués à vérifier et les freins à tambour, vérifiables seulement avec démontage, ce que ne fera jamais un contrôleur car ils contiennent souvent de l'amiante. Que contrôle le contrôleur ?

### **Pourquoi le Contrôle Technique risque-t-il de faire disparaître le cyclomoteur ancien ?**

Précisons tout d'abord que la valeur marchande de la plupart des cyclomoteurs anciens est très souvent faible. Donnés, échangés, récupérés, remis en état, ils sont avant tout pour les amateurs un plaisir, un loisir.

Le coût de leur entretien est faible.

Les assureurs ne s'y trompent pas et assurent des flottes de véhicules anciens sans limitation du nombre pour 150 euros par an en moyenne.

Ce n'est pas le refus au contrôle technique que craignent les amateurs mais bien le coût et les complications matérielles que cela imposera :

1) Beaucoup d'amateurs ne pourront pas ou ne voudront pas payer de 30 à 50 euros tous les 2 ans pour chaque cyclomoteur. Les complications et les frais entraînés (plaques) pour les cartes grises en ont déjà découragé beaucoup. La possibilité d'un contrôle technique moins fréquent ne changerait pas le problème.

2) Dans les zones rurales surtout mais aussi en zones urbaines l'accès à un centre de contrôle technique devra se faire à l'aide d'une remorque : cela prendra du temps et de l'argent.

Dans le meilleur des cas, ces cyclomoteurs seront abandonnés au fond d'un garage, dans le pire des cas, ils finiront à la ferraille.

### **Pourquoi faut-il préserver le cyclomoteur ancien ?**

1) D'abord parce que certains les aiment et que rien ne justifie de leur enlever ce plaisir : ils ne provoquent pas d'accidents, ne coûtent rien à la société, polluent bien moins que beaucoup d'autres loisirs.

2) Parce qu'il est une mémoire, celle de notre patrimoine industriel roulant et qu'il faut le maintenir vivant.

3) Parce qu'il apporte dans nos régions un lien social et économique : brocantes, expositions et balades permettent à la belle saison des rencontres autour de nos Solex, Flandria, Mobylette et bien d'autres.

4) Parce qu'il est impensable et injustifiable d'effacer de la mémoire collective les moyens de transports motorisés individuels de toute une Nation, qui ont contribué pour une grande part au redressement du pays dans les années d'après-guerre.