



Contrôle technique : Les difficultés d'application aux cyclomoteurs anciens

Document élaboré par le Collectif de Défense du Cyclomoteur Ancien



LES DIFFICULTÉS D'APPLICATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE

AUX CYCLOMOTEURS ANCIENS

Difficultés liées aux normes à appliquer	page 3
Difficultés liées à l'identification du véhicule	page 4
Difficultés liées aux centres de contrôle	page 5
Difficultés liées aux points à contrôler	page 6
Conclusion	page 9
Annexes	page 10

DIFFICULTÉS LIÉES AUX NORMES À APPLIQUER

Le contrôle technique doit prendre en compte les normes applicables à la date de mise en circulation du véhicule :

Les cartes grises portent pour la plupart une 'date de première immatriculation' récente qui ne correspond en rien à l'âge réel du véhicule.

La date de première mise en circulation est de toute façon difficile à déterminer avec précision, car la carte grise n'existait pas à l'époque. Ce n'est qu'à partir de divers documents et témoignages qu'on peut estimer cette date.

Les normes ont varié. Bien souvent les fiches d'homologation ont disparu avec les fabricants ; comment établir les points exigibles pour le CT pour chaque véhicule ?

- Vitesse : pas de limitation, puis 50 km/h au début des années 60, puis 45 km/h en 1968.
- Freins : aucune imposition d'efficacité pendant très longtemps.
- Antiparasitage : obligatoire en 1960-61, avant RIEN ; rien pour la pollution.
- Taux de pollution : les normes de pollution sur les 2 roues sont apparues bien après celles sur les voitures.
- Compteur : obligatoire depuis peu. La plupart des cyclomoteurs anciens en sont dépourvus. Il est donc impossible de vérifier le kilométrage.
- Clignotants et feu stop: inexistant au début, puis en option selon marque ou modèle, ils ne sont obligatoires que depuis les années 90.
- Pédales : obligatoires jusqu'au début des années 80, facultatives ensuite avec autorisation de les démonter sur les véhicules qui en étaient équipés.
- Plaque d'identité : obligatoire longtemps, elle semble tombée en désuétude.

DIFFICULTÉS LIÉES À L'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Dans la plupart des cas, seul le carter moteur porte un numéro; or les moteurs sont facilement interchangeables sur les cyclomoteurs (par exemple en cas de panne...). Certains moteurs (Mosquito..) pouvaient être adaptés sur n'importe quel cadre de vélo ou de tandem.

L'absence de nécessité d'immatriculation des véhicules a parfois conduit les réparateurs à poser des carters de réparation en négligeant de refrapper un numéro ; de même, certains carters étaient identifiés par plaques rivetées qui ont disparu avec le temps.

Que contrôlera-t-on ? un moteur ? un cadre ?

Sur ce tandem et sur ce vélo, on a monté un moteur auxiliaire.
Les cadres du vélo et du tandem n'ont pas de numéro



Sur cette mobylette "bleue", non plus, pas de numéro de cadre, seulement le numéro du moteur



Moteur Mosquito monté sur un cadre de vélo



DIFFICULTÉS LIÉES AUX CENTRES DE CONTRÔLE

Il faudra se rendre dans les centres de contrôle

S'il est assez facile de rejoindre un centre de contrôle technique en voiture, en cyclomoteur cela peut poser de grosses difficultés du fait de la distance et aussi parce que nous ne pouvons utiliser certaines routes soit du fait de la réglementation soit par prudence.

Il sera donc impossible de rejoindre un centre de contrôle spécialisé dans le véhicule ancien à supposer qu'il en existe.

Les centres de contrôle méconnaissent les procédures pour les véhicules anciens

Même en supposant que nos cartes grises mentionnent la date réelle de première mise en circulation, la plupart des contrôleurs sont ignorants sur les véhicules de collection, ne connaissent pas les normes de l'époque, ne sauront même pas démarrer certains cyclomoteurs, en particulier les modèles sans embrayage.



Solex type 45, sans embrayage

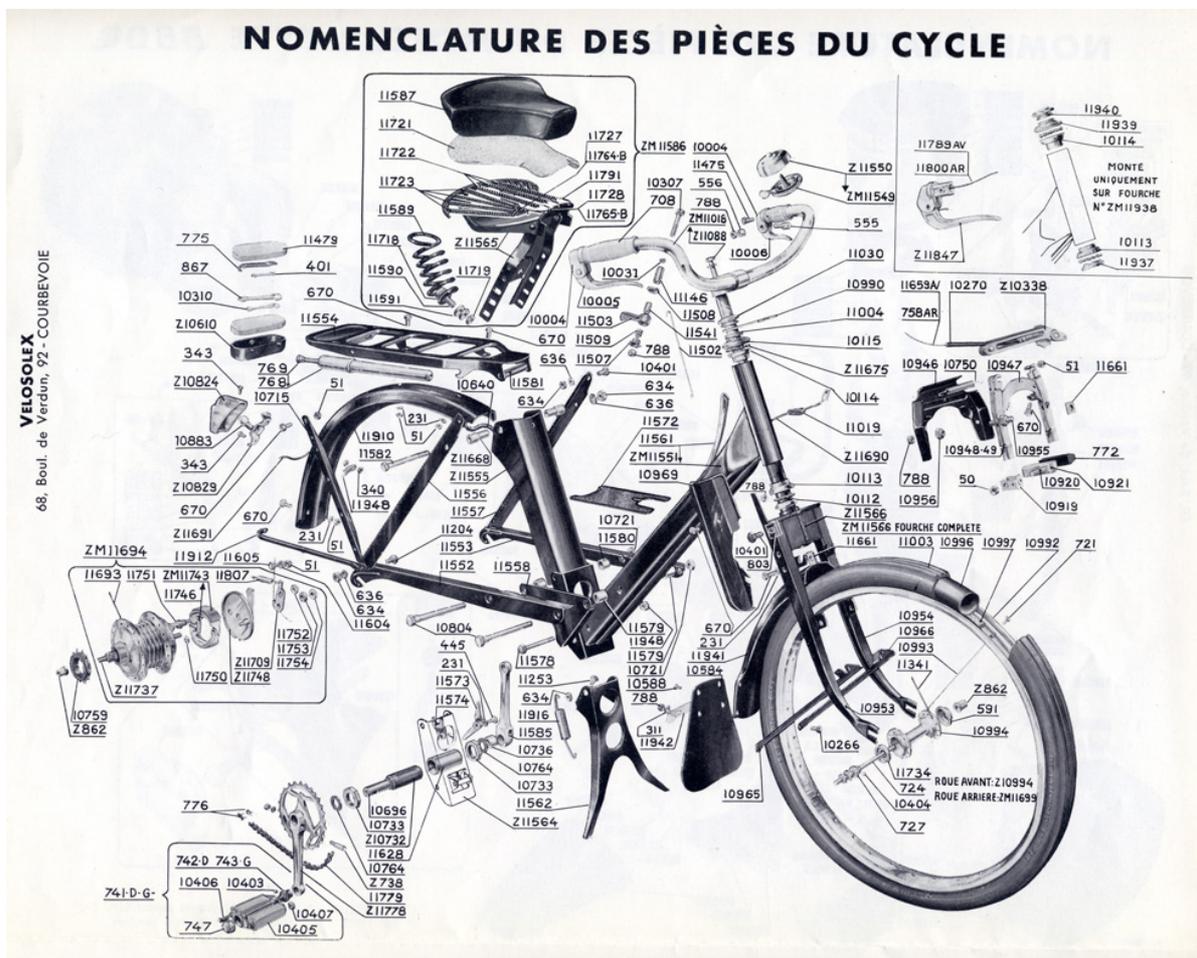


DIFFICULTÉS LIÉES AUX POINTS À CONTRÔLER

Aucune liste des éléments de ce contrôle envisagé n'ayant été fournie par le Ministère, nous aborderons les points les plus souvent cités.

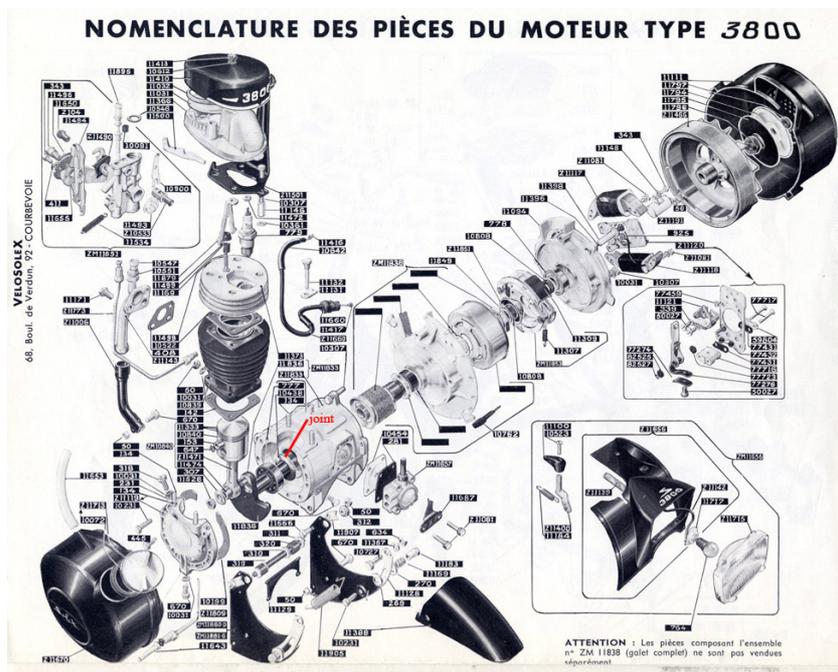
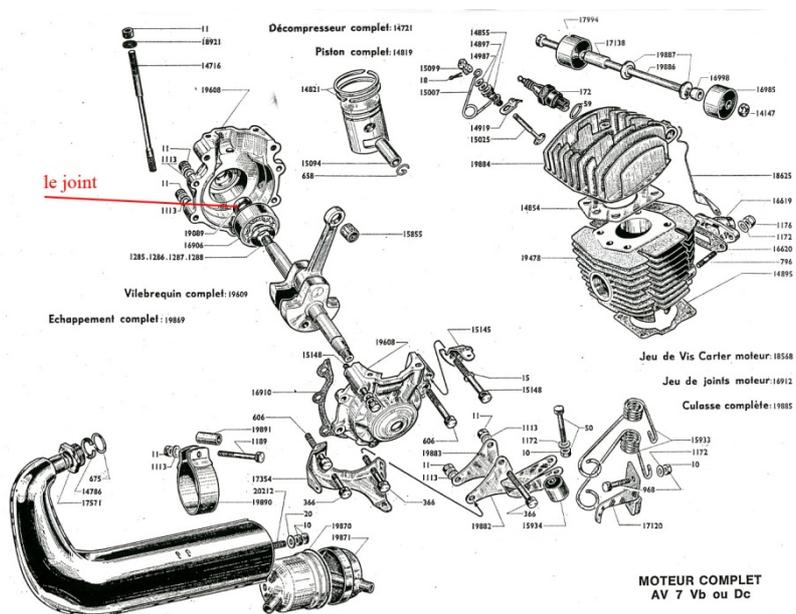
Le bridage : la circulaire vise explicitement le contrôle du débridage des cyclomoteurs. En effet, ceux-ci sont conçus pour être vendus à l'international, puis bridés en fonction des législations particulières. Rien de tel pour les cyclomoteurs anciens dont le moteur est d'origine conçu pour rouler à une certaine vitesse et pas plus (32 km/h pour le Solex 3800 par exemple)

Oxydations diverses des parties métalliques : La structure principale du cyclomoteur est, contrairement à celle des voitures, parfaitement visible. De par sa conception quand le cadre subit des dommages, accidentels ou par les effets du temps, la conduite est modifiée et le propriétaire s'en rend compte par lui-même. Toute faiblesse du véhicule est perceptible par son conducteur.



Les joints caoutchouc : La presque totalité des cyclomoteurs anciens ont un moteur 2 temps sans boîte de vitesse. Il n'y a donc pas d'huile contenue dans le bloc moteur et donc aucun risque de fuite, ni sur la voie publique ni sur le pneu arrière.

Par exemple, sur un Solex il y a un seul joint situé au centre du moteur et inaccessible sans démontage donc inaccessible au contrôleur. Quand ce joint est endommagé, au pire le Solex fonctionne mal; mais ce joint peut carrément être absent lors des rénovations avec roulements étanches.



Les connexions électriques :

- l'allumage : à la moindre défaillance le moteur ne fonctionne pas.
- l'éclairage du véhicule. A l'origine, il s'agissait juste d'être vu, pas vraiment de voir. Une ampoule peut griller à tout moment. Sur nos cyclomoteurs il y en a une à l'avant, une à l'arrière. C'est tout. Alors c'est à chaque utilisation qu'on doit vérifier qu'elles fonctionnent. Les cyclomoteurs d'avant 2004 sont dispensés de l'éclairage diurne.

Dans les années 40, les catadioptres étaient de simples bandes de peinture blanche. Puis de vrais catadioptres homologués ont été rajoutés puis intégrés au feu rouge arrière. Ce n'est que dans les années 80 qu'apparaissent les catadioptres latéraux.

Les freins : au début un frein avant ou un frein arrière puis 2 freins, éventuellement sur la même roue, puis un frein par roue.

Freins à patins, à tambour, à disque : ils sont, bien sûr, plus ou moins efficaces. Aucune norme d'efficacité n'était imposée.

Citons les freins à patins du Solex : le constructeur a prévu une molette de réglage qui permet de compenser facilement leur usure rapide.



Ce cadre Tremblay équipé d'un moteur Pygmy a deux freins arrière : patins et tambour, mais n'a pas de frein avant. :



EN CONCLUSION, les centres de contrôle ne pourront que constater l'état général du véhicule, qu'il a de l'éclairage, qu'il freine dans la cour du centre de contrôle, que les pneus sont en bon état et bien gonflés.

Toutes choses que le propriétaire est parfaitement apte à vérifier lui-même et qu'il doit faire régulièrement. Si nos véhicules anciens roulent encore, c'est justement parce qu'ils sont parfaitement entretenus par leurs propriétaires.

Le **coût** du contrôle technique, les **difficultés matérielles** et les **problèmes techniques et administratifs** pour sa mise en place conduiront bien des propriétaires à abandonner leurs cyclomoteurs anciens.

Ce patrimoine disparaîtra sans bénéfice pour la sécurité routière.

ANNEXES

- L'impact financier du CT sur les véhicules anciens
- Tarif d'assurance des véhicules anciens
- Témoignage des difficultés d'immatriculation
- Lettre ouverte au Président de la République



L'impact financier du contrôle technique appliqué aux cyclomoteurs anciens

Une fois démontrée l'inutilité du contrôle technique, ce type de véhicule ne pouvant pas être débridé, il reste que le coût du contrôle technique sera **démesuré par rapport à la valeur du véhicule** (de l'ordre de 50 euros en regard d'une valeur moyenne de 100 euros) et à l'usage qui peut en être fait.

1. POUR LES COLLECTIONNEURS

La particularité de nos collections est qu'il s'agit de véhicules peu coûteux à l'achat, et faciles à stocker :

Donc nos collectionneurs, quoique la plupart du temps très peu fortunés, en ont **souvent de nombreux** : ce ne sera pas un contrôle, mais plusieurs dizaines qu'il faudra payer (10 cyclos = 500 euros, 100 = 5000 euros, etc...). C'est totalement inenvisageable.

Une autre particularité, c'est la **fréquence des transactions** : le plaisir d'un collectionneur est souvent la remise en état d'un véhicule abandonné, qu'ensuite il revend, la plupart du temps à prix coûtant, pour faire de la place et en acquérir un nouveau. Mais à la différence des voitures, la remise en état d'un cyclomoteur se chiffre en mois et non pas en années : à chaque transaction, il faudra rajouter le coût d'un contrôle technique, et ce même si le véhicule est en carte grise collection. Un tel surcoût sera impossible à amortir sur le prix de revente et entraînera de facto la **cessation de ces remises en état**.

2. POUR LES UTILISATEURS OCCASIONNELS

Beaucoup de propriétaires non collectionneurs conservent un vieux cyclomoteur pour un usage ponctuel, le plus souvent pour des vacances. Or avec un cyclomoteur on ne peut parcourir que très peu de km à chaque sortie : le coût du contrôle technique sera totalement **disproportionné en regard des Km parcourus** et conduira à l'abandon du véhicule.

3) POUR LES UTILISATEURS RÉGULIERS

Il reste une catégorie de propriétaires de cyclomoteurs anciens : ceux qui l'utilisent comme moyen de transport principal...tout simplement parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule plus performant. Ces usagers roulent peu (sinon le cyclomoteur serait hors d'usage depuis longtemps), mais sont soucieux d'avoir un véhicule qui démarre sans faillir, donc bien entretenu.

- Dans nos campagnes où bien des citoyens vivent en dessous du niveau de pauvreté, le cyclomoteur est le moyen de remédier à l'absence de transports publics pour la desserte d'habitations isolées.
- Dans nos villes, où les horaires des transports publics ne correspondent pas toujours aux horaires de travail, les utilisateurs sont essentiellement les travailleurs pauvres, les banlieusards, les étudiants...

Les tracasseries administratives pour l'immatriculation sont déjà insurmontables pour beaucoup, cette frange de population étant particulièrement désarmée face aux complexités des formalités. Le budget de ces utilisateurs de cyclomoteurs sera grevé par le coût d'un contrôle technique superflu, auquel il faudra ajouter les frais de déplacement vers le lieu de contrôle adéquat (car le cyclomoteur ne roulera pas jusque-là ...)

C'est ainsi que à partir de personnes en situation de pauvreté, on risque de fabriquer des exclus en supprimant leur moyen de transport. Le pouvoir d'achat des Français est déjà tellement fragilisé, ne le diminuez pas encore davantage par des contrôles inutiles !

Il faut noter que la diminution de la fréquence du contrôle en « usage collection » sera d'un effet insuffisant sur le coût pour les collectionneurs, sans impact sur le problème des transactions fréquentes ; quant aux utilisateurs occasionnels ou réguliers, ce sera une complexité administrative de plus.

L'immatriculation pose déjà des problèmes insurmontables pour beaucoup, les préfectures, pourtant bien informées, exigeant souvent des documents non indispensables.

Alors qu'en sera-t-il avec des centres de contrôle mal informés et des normes techniques multiples ?

(à noter que dans la cas présent la préfecture aurait dû accepter les attestations d'assurance comme preuve de propriété)

dimanche 1^{er} Janvier 2012

à Mme S. BRÉ

objet : immatriculation de mon tolep.

Chère Madame,

Grâce à un jeune voisin, qui m'a expliqué comment se servir de Google pour trouver une info pratique ! j'ai votre adresse.

J'habite en Camargue, j'ai 72 ans et j'ai eu depuis l'âge de 13 ans, de nombreux tolep.

Jusqu'en 2010, je roulais sans problème, j'ai 72 ans mais ne m'en rend pas du tout compte !!

Voilà que la police municipale me dit qu'il me faut m'immatriculer ! IMPOSSIBLE d'y arriver !

3 fois qu'on me renvoie le dossier de la M/s préfecture d'Arles car je n'ai pas de facture d'achat de mon tolep !

Le magasin qui les vendait a fermé depuis 10 ans —

Je n'ai pas de facture — égarée !!

J'ai payé mon assurance, pour rien, cette année, car ils m'ont "à l'œil" le village est petit.

J'ai porté une attestation de mon assurance "la MAF"

Rien, n'y a fait —

Comment peut-on remplacer une facture →

que je n'ai pas, j'ai acheté ce volup d'occasion en 1989
c'est le modèle 3.800, j'ai le n° de série/chassis

Mais impossible.

Avez-vous une solution ?!

Je vous présente tous mes volups pour 2012.

vous pourriez me répondre à :

adresse mail :

Cordialement

AR



Le 11 octobre 2011

Monsieur le Président de la République
Palais de l'Elysée
55, rue du faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Lettre ouverte à Monsieur le Président de la République

Monsieur le Président,



Depuis quelques mois nous tentons, à travers le Collectif de défense des cyclomoteurs anciens, d'alerter nos élus et dirigeants sur la situation des cyclomoteurs anciens qui seront soumis au contrôle technique à compter du 01/01/2012 comme en a décidé le CISR du 18/02/2010.



Les réponses de M. Fillon Premier Ministre, de M. Guéant Ministre de l'intérieur, de Mme Kosciusko-Morizet Ministre de l'écologie du développement durable du transport et du logement, de M. Mariani Secrétaire d'Etat chargé des transports, de Mme Merli Déléguée à la sécurité et à la circulation routières, sont toujours exactement les mêmes.



Ces réponses « copiées-collées » montrent une méconnaissance totale du cyclomoteur ancien. Plus inquiétant, elles démontrent que notre travail d'explication et d'argumentation n'est pas pris en compte, malgré nos nombreuses sollicitations pour sensibiliser les membres du comité aux spécificités inhérentes à ces 2 roues motorisés.



Notre Collectif explique pourquoi l'obligation du contrôle technique pour les cyclomoteurs anciens sera inutile, inapplicable, inadaptée, et destructrice de patrimoine.

Inutile parce que ce sont les comportements humains qui sont à l'origine des accidents et que les cyclomoteurs anciens ne sont pas cause d'accidents. Les assureurs le savent bien, qui assurent des flottes de dizaines de cyclomoteurs à coût très modéré.

Inapplicable parce que la plupart des cyclomoteurs anciens ont une date de 1^{ère} immatriculation en 2010 ou 2011 et qu'on ne peut leur appliquer des normes qui n'étaient pas celles de l'année de leur réelle mise en circulation

Inadapté car il n'y a rien à contrôler sur un cyclomoteur ancien. Actuellement les voitures anciennes ne subissent que quelques tests mais leurs propriétaires paient plein tarif. Que pourra-t-on contrôler sur un Solex ?



Destructeur parce que les amateurs ne pourront faire face au coût d'un contrôle technique qui dépassera parfois le prix du cyclomoteur lui-même : payer un contrôle technique 40 euros pour un véhicule valant 70 euros revient à payer entre 6 et 12000 € pour une Clio ou une Twingo. Et beaucoup de nos cyclomoteurs valent moins de 70 euros.



Monsieur le Président, s'il n'y a plus personne pour les entretenir et les faire rouler, que pensez-vous que deviendront tous nos vieux cyclomoteurs ?

Des pièces de musée dans le meilleur des cas, un amas de ferraille sinon. Est-ce cela que l'on veut ?

Leur disparition n'aura pas d'effet positif sur la sécurité routière.



Monsieur le Président, nos cyclomoteurs anciens ne provoquent pas d'accidents, ils polluent bien peu, ils ne gênent pas la circulation ; ils créent du lien social dans les clubs, dans les manifestations de nos communes, ils racontent une part de notre histoire.

Monsieur le Président, nous vous demandons d'intervenir pour sauver ce patrimoine, nous vous demandons de dispenser les cyclomoteurs anciens de contrôle technique.

Le Collectif de défense du cyclomoteur ancien
www.pa2ct.fr



Sauvons nos vieux cyclos !

mail : contact@pa2ct.fr ou par téléphone :

Franck Méneret : 02 40 86 90 40 - Jean-Maurice Duhaut : 03 21 85 60 63 - Sylvie Bré 03.44.78.29.02