

Conclusions générales

- La cause technique ou le défaut d'entretien dans les accidents de 2RM restent infimes
- Un CT 2RM n'aurait pour finalité que de sanctionner l'usage de pièces non-origine (qui n'ont aucun lien de causalité avéré sur l'accidentalité)
- La vulnérabilité des motards reste la première cause de leur mortalité, et un contrôle technique n'y changerait rien
- De par son kilométrage annuel moyen parcouru, un 2RM s'use bien moins vite qu'une automobile

Argumentaire

Base "Etat des véhicules avant accident" Mutuelle

Sur la période 2016-2020, et plus de 18 000 sinistres étudiés à la Mutuelle ! (source rapports d'expertise amdm):

- 97,64% étaient en Etat Normal ou bon
- 0,4% des motos ont été identifiées comme "dangereuses" principalement pour des raisons de pneumatiques

PunchLine : *Moins de 2,5% des motos observées après un sinistre ont fait l'objet d'une remarque par nos experts quant à leur état. Soit 426 2RM sur 18 057 cas étudiés.*

Kilométrage annuel Moyen

Le kilométrage moyen parcouru à 2RM est bien plus faible que celui réalisé en voiture.

Selon la dernière enquête « Parc Auto » publiée chaque année par KANTAR TNS (étude de référence utilisée par l'ONISR) les 2RM réalisaient en 2019 moins de 4200 kms (soit 3 fois moins de kms que les autos) .

En Auto, le kilométrage moyen s'établit au dessus de 10 000 kms : 17000 kms selon l'argus [source](#) , 12 000 km selon l'étude parc auto de Kantar.

A savoir que 42 % des ménages utilisent leur voiture tous les jours. Ce n'est le cas que pour 16,6% des utilisateurs de motocyclettes (Etude SDeS)

PunchLine : *Sur une même périodicité de CT, une moto "s'utilisera" 2 à 3 fois moins qu'une automobile, compte tenu de son kilométrage annuel moyen.*

Accidentologie et responsabilité à la Mutuelle des Motards

Sur une période de 11 ans, nous avons enregistré 99 063 sinistres (sinistre 2RM avec tiers) Dans ce volume nous identifions:

- RC Moto/Cyclo à 0 => 65 146 dossiers soit 65.7%
- RC Moto/Cyclo à 50 => 4 450 dossiers soit 4.5%
- RC Moto/Cyclo à 100 => 29 183 dossiers soit 29.4%

PunchLine : *En 11 ans et presque 100 000 sinistres impliquant un tiers, dans 65,7% des cas le motard n'est aucunement responsable.*

Conclusions générales

- La cause technique ou le défaut d'entretien dans les accidents de 2RM restent infimes
- Un CT 2RM n'aurait pour finalité que de sanctionner l'usage de pièces non-origine (qui n'ont aucun lien de causalité avéré sur l'accidentalité)
- La vulnérabilité des motards reste la première cause de leur mortalité, et un contrôle technique n'y changerait rien
- De par son kilométrage annuel moyen parcouru, un 2RM s'use bien moins vite qu'une automobile

Argumentaire

Sinistralité annoncée comme « alarmante » des conducteurs de 2RM

L'un des objectifs du CT est de réduire le taux de mortalité des motocyclistes considérés comme "usagers de la route vulnérables". Entre 2010 et 2020, le taux de mortalité 2RM a baissé de 32% chez les motards et de 60% chez les cyclomotoristes. Sur la même période le parc a évolué de 3,8Millions à plus de 4,52Millions à fin 2019 (Source étude Fichier Véhicules Assurés / AGIRA)

PunchLine : *En 10 ans (2010 et 2020) la mortalité des 2RM a baissé de 32% pour les motards et de 60% pour les cyclos alors que le parc roulant a progressé de quasiment 20% sur la même période. (auto seulement +3%)*

Une meilleure vigilance des motards vis-à-vis de l'entretien

Malgré plusieurs tentatives, orientées souvent par les lobbies, aucune étude scientifique neutre n'a été engagée pour affirmer que l'état du parc roulant est suffisamment alarmant pour justifier un tel processus de contrôle. L'attachement passionnel du motard à son 2 roues est une réalité. Les motards sont conscients du risque supplémentaire pris au guidon, et prennent donc les devants pour limiter ces risques en entretenant régulièrement leur monture. A moto, tout est plus accessible, visible. Une fuite, un pneu usé, des plaquettes usées : tout est vérifiable plus rapidement que sur une auto. 2 populations de motards cohabitent : Les "commuters" qui utilisent leur 2 roues pour aller travailler, et qui font confiance aux professionnels pour leur entretien, et les "passionnés" qui ont une connaissance dans la mécanique plus accrue, et une vigilance de tous les instants.

PunchLine : *Une fuite, un pneu en fin de vie, des plaquettes usées, tout est visible ou accessible sans démontage sur un 2 roues. Les motards sont plus prompts à "corriger" tout écart d'entretien.*

Meilleure formation à l'entretien des véhicules

La formation moto est appréhendée d'une manière différente. L'épreuve théorique moto adjoint à la formation pratique au guidon, un grand volet dédié à la prévention, l'équipement, mais aussi l'entretien des véhicules et contient plus de 60 questions. Contrairement à l'automobile, l'entretien du véhicule fait partie intégrante de la formation des motards. L'ancienne « fiche 24 » contenait par exemple des vérifications sur la tension de chaîne, éclairage, freins, feux, réglage de l'amortisseur.... En auto il vous est demandé de savoir nettoyer votre plaque d'immatriculation, le liquide de lave glace et bien sur l'état des pneumatiques ou des feux. c'est tout de même beaucoup plus sommaire sur la sécurité.

PunchLine : *A moto, on demande aux candidats au permis de savoir contrôler des plaquettes, une tension de chaîne, on est loin de demander tout cela aux futurs automobilistes.*