

Communiqué de presse

Lundi 24 octobre 2011

Cyclomoteurs anciens et véhicules de collection **Près de 120 députés soutiennent la proposition de loi de Franck MARLIN**

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui s'est tenu en février 2010 a notamment décidé d'instaurer un contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs, tous les deux ans, à compter de la deuxième année de leur mise en circulation, centré notamment sur le bridage. Par ailleurs, outre le contrôle technique imposé aux véhicules de collection légers ou poids lourds, le coût de leur immatriculation est souvent prohibitif pour les collectionneurs, sachant que certains de ces véhicules anciens peuvent atteindre 100 chevaux fiscaux. Pourtant, il s'agit de véhicules qui n'empruntent que très rarement les routes... C'est pourquoi Franck MARLIN, député-maire d'Étampes (Essonne), vient de déposer une proposition de loi qui est soutenue par 116 députés à ce jour.

« L'objectif de cette proposition de loi est double. Il s'agit de plafonner le paiement de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules de collection ou de les exonérer s'ils ont plus de 75 ans, et d'exempter de contrôle technique les véhicules anciens, antérieurs à 1960, ainsi que tous ceux effectuant moins de 1500 kilomètres par an » explique Franck MARLIN.

« La réglementation en vigueur pour les véhicules de collection, sans parler de celle qui est actuellement en préparation pour les cyclomoteurs, est disproportionnée, inadaptée et menace gravement ce patrimoine.

« Concernant les cyclos par exemple, on nous explique que "l'état général 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, connexions électriques...), ce qui nécessite un contrôle régulier de cet état et sur le bridage".

Des contrôles techniques dénués de tout fondement

« Soyons sérieux ! Nous parlons de Solex® ou de vieilles mobylettes qui n'ont qu'un ou deux joints et très peu de connexions électriques qui, si elles étaient détériorées, ne leur permettraient pas de démarrer. Quant au bridage, cette notion n'a aucun sens ici ! Nous parlons aussi de passionnés, qui ne sont pas des personnes fortunées, mais juste des amoureux des cyclos et qui en prennent le plus grand soin. On ne peut pas demander qu'un cyclo de 1960 soit aux normes de 2011. Les raisons à l'origine de l'instauration de ces contrôles pour les véhicules de collection sont dénuées de tout fondement. Cette mesure est inapplicable en plus d'être extrêmement coûteuse.

« Et il en est de même pour tous les autres véhicules anciens. Ils représentent 0,09 % du trafic routier en termes de distance parcourue. Autant dire que les conséquences en matière de pollution et de sécurité routière sont totalement insignifiantes. »

D'ailleurs, comme le rappelle le député-maire d'Étampes dans l'exposé des motifs de sa proposition de loi, une étude détaillée intitulée « enquête économique et sociale FIVA », portant sur les véhicules de plus de 25 ans d'âge au 30 juin 2005, a permis d'établir que sur un total de 660 000 véhicules de collection (soit 1,37 % du parc automobile français total), 74 % des véhicules font moins de 1 500 km par an, 27 % font moins de 500 km par an et 19 % ne roulent pas du tout.

Il explique également que si le prix d'un contrôle technique moyen pour une automobile est de 70 euros, il est sans commune mesure pour celui d'un poids lourd et *a fortiori* pour plusieurs. D'autant plus, qu'il existe des frais annexes liés au déplacement pour effectuer le contrôle, le plus souvent sur porte-engin, qui peuvent multiplier le montant de la facture par 5 à 10 fois le prix de l'opération de contrôle initiale.

« La France a fait le choix de ne pas exempter de contrôle technique les véhicules de collection »

« Il faut donc agir sans délai au risque de voir disparaître ce patrimoine ou un départ massif vers l'étranger. Et la France en a la possibilité, conformément à une directive européenne » poursuit le député.

« Sans aucun argument solide, la France a fait le choix de ne pas exempter de contrôle technique les véhicules de collection et même d'étendre ces dispositions, alors que la directive européenne 2009/40/CE lui en donne la possibilité et malgré les demandes de très nombreux parlementaires qui ont déposés plus de 150 questions écrites sur ce sujet depuis le début de la législature !

« D'autant qu'au final très peu de véhicules sont concernés. En moyenne, moins de 5 000 véhicules, tous types, catégories et cylindrées confondus, sont immatriculés chaque année en France dans la catégorie véhicule de collection, tandis que, comparativement, plus de 1 million d'immatriculations ont lieu tous les ans en France uniquement en ce qui concerne les automobiles neuves.

Jusqu'à plus de 5 000 € de frais d'immatriculation par véhicule

« En revanche, en matière de coût d'immatriculation, c'est sans commune mesure. Pour un camion de collection de 100 chevaux fiscaux, un collectionneur peut déboursé jusqu'à plus de 5000 € en Région PACA. Pour des véhicules qui valent en grande majorité moins de 15 000 euros, c'est exorbitant ! »

Pour Franck MARLIN, la préservation de ce patrimoine industriel unique exige donc aussi que des dispositions soient prises afin d'exonérer ou bien de plafonner le montant de la taxe sur les certificats d'immatriculation.

« Ce n'est pas un hasard si autant de collègues députés se sont immédiatement mobilisés pour soutenir cette proposition de loi. Les mesures proposées dans ce texte, qui ne remettent bien évidemment pas en cause la nécessité de mieux lutter contre l'insécurité routière, répondent aux attentes légitimes de ces collectionneurs qui, jusqu'à présent, n'ont pas été entendus, voire écoutés. Elles mettront aussi un terme à une réglementation extrêmement contraignante qui n'a pas lieu d'être. Quant à leur impact financier, compte tenu du nombre de véhicules concernés, il est négligeable.

« Il est tant de mettre un terme à cette démesure. Il ne faut pas oublier que la France fut le premier producteur de cyclomoteurs mondial pendant des dizaines d'années et que les véhicules militaires présents aux cérémonies commémoratives, par exemple, ont été restaurés par des passionnés. Les collectionneurs et les amateurs de véhicules anciens, à deux roues ou plus, ne demandent rien d'autre que de s'adonner à leur passion, ce qui rend en outre service à notre pays en préservant son patrimoine historique et sa mémoire industrielle ! »