



DIRECTION DE LA PREVENTION DES
POLLUTIONS ET DES RISQUES

MISSION BRUIT

29 juin 2001

LE BRUIT DES DEUX ROUES A MOTEUR

- RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL INTERMINISTERIEL -

Coordination:

Stéphane Auzilleau

(Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement - Direction de la prévention des pollutions et des risques)

Ont contribué à la rédaction de ce rapport:

Elisabeth Dervieux, Roger Quigniot, Harald Renout

(Ministère de la justice - Direction des affaires criminelles et des grâces)

Patrice Bersac, Sylvie Seufer

(Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie - Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes)

Bernard Pastorini, Pascale Comeau

(Ministère de l'intérieur - Direction générale de la police nationale)

Joseph Menanteau, Christophe Marietti

(Ministère de la défense - Direction générale de la gendarmerie nationale)

René Tison

(Ministère de l'équipement, des transports et du logement - Direction de la sécurité et de la circulation routières)

Marie-Hélène Leroy

(Conseil national du Bruit)

SOMMAIRE

INTRODUCTION - page 4

I- LA PROBLEMATIQUE GENERALE - page 6

I-1- QUELQUES CHIFFRES - page 6

I-2- L'ASPECT MATERIEL - page 7

I-3- L'ASPECT COMPORTEMENTAL - page 9

II- L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR - page 12

II-1- DETAIL DE LA REGLEMENTATION ACTUELLE - page 12

II-2- APPLICATION DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUE DES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE - page 16

III- LES PROPOSITIONS D'AMELIORATION - page 18

III-1- PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS D'ORDRE REGLEMENTAIRE - page 18

III-2- AUTRES PROPOSITIONS - page 22

CONCLUSION - page 23

ANNEXES

- **ANNEXE I:** LISTE DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTANT LE BRUIT DES DEUX ROUES A MOTEUR

- **ANNEXE II:** ENQUETE RELATIVE AUX POTS D'ECHAPPEMENT POUR MOTOCYCLES EFFECTUEE PAR LES SERVICES DE LA DGCCRF AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE 2001

- **ANNEXE III:** TABLEAU COMPARATIF SUR LES SANCTIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS D'ECHAPPEMENT ET A L'EMISSION DE BRUIT GENANTS

INTRODUCTION

Un récent rapport sur les bruits de voisinage¹ a mis en évidence que les nuisances sonores générées par les deux roues sont le premier motif de plainte des maires, et l'ampleur du phénomène est telle que ces bruits sont indéniablement ceux qui touchent le plus grand nombre de nos concitoyens. Ils tiennent une place d'autant plus particulière dans la hiérarchie des bruits gênants que ce ne sont ni des bruits de voisinage au sens propre, ni des bruits de circulation typiques. Ainsi, les dispositifs réglementaires ou les actions spécifiques au traitement des bruits de voisinage n'apportent pas une réponse satisfaisante, car non adaptée, à ce problème; et il en est de même du traitement classique des nuisances sonores générées ou induites par les infrastructures de transports terrestres.

La matière est d'autant plus complexe qu'elle mêle des bruits de matériels à des comportements peu respectueux de la tranquillité publique. Il n'est alors pas envisageable d'aborder la question des deux roues uniquement sous un angle matériel, par le biais d'homologations ou de normes, même si cet aspect demeure fondamental. Enfin gardons à l'esprit que les auteurs de troubles sonores n'ont pas toujours conscience du côté négatif et de l'ampleur de l'impact de leur conduite.

Ainsi il convient, tout en travaillant de manière pointue sur chacun des éléments constitutifs de la gêne, d'aborder la question dans sa globalité et sa pluralité.

C'est pourquoi Mme Dominique VOYNET, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, a décidé de mettre en place, au premier semestre de l'année 1999, un groupe de réflexion interministériel chargé de faire des propositions propres à traiter ce thème au fond et dans sa durée. Ce groupe composé de représentants mandatés par les ministères concernés², a, dans un premier temps, procédé à un examen critique de la réglementation et de son application. Cette réflexion s'est ensuite, dans un deuxième temps, enrichie de l'éclairage apporté par les principaux acteurs du domaine.

¹ *Rapport Sur Les Bruits De Voisinage* du Dr Frédéric Hugel, en date de mai 2000

² les ministères représentés étaient les suivants: justice (direction des affaires criminelles et des grâces), intérieur (direction générale de la police nationale), économie et finances (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes), défense (direction générale de la gendarmerie nationale), équipement (direction de la sécurité et de la circulation routière), environnement (direction de la prévention des pollutions et des risques). Le ministère de la jeunesse et des sports, sollicité, n'a pas pu participer aux travaux du groupe.

Le présent document se propose de faire la synthèse des travaux effectués et des réflexions menées dans le cadre de ce groupe de travail interministériel.

Après un constat évoquant à la fois la nature des troubles et les points de vue des différents acteurs, une analyse des outils disponibles, réglementaires ou autres, et de la manière dont ils sont utilisés, permettra de dégager un certain nombre de propositions visant à améliorer le traitement d'un phénomène portant atteinte à la tranquillité d'un nombre toujours croissant de nos concitoyens.

I - LA PROBLEMATIQUE GENERALE

I-1- QUELQUES CHIFFRES

Etant donné le nombre très important de services susceptibles de recevoir les plaintes relatives aux deux roues (mairies, commissariats de police, gendarmeries, ministères, préfectures, services déconcentrés de l'état, etc.), dresser un bilan complet représentatif de la gêne exprimée par l'ensemble de la population s'avère impossible.

De plus, il convient de garder à l'esprit qu'une gêne, toute réelle qu'elle soit, ne fait pas pour autant systématiquement l'objet d'une démarche écrite ou téléphonique auprès des services des collectivités territoriales ou de l'Etat.

Malgré ces réserves, il est important de pouvoir citer quelques chiffres permettant de se faire une idée de l'importance de la problématique.

- Ventes de deux roues

En 1999, 190 000 cyclomoteurs ont été vendus: 54 % de scooters (principalement utilisés en milieu urbain), 32 % de cyclos traditionnels et 14% de cyclos avec boîte de vitesse (ce marché est en pleine croissance)³. La tendance de vente globale est à la hausse, et on peut noter une montée en puissance des scooters par rapport aux cyclos traditionnels.

Les ventes de motos sont un peu moins importantes, et s'élèvent à environ 160 000 véhicules en 1999.

13 000 concessionnaires se partagent la vente et la réparation des deux roues et des accessoires.

- Relevés d'infractions

En 1998, sur les 20 500 verbalisations au regard des nuisances sonores relevées par la Gendarmerie Nationale⁴, 11 000 concernaient les cyclomoteurs et 1 500 les motos (à comparer à 7 700 pour les automobiles). Pour toutes ces catégories de véhicules, plus de 50% de ces verbalisations ont été établies pour absence de dispositif d'échappement silencieux, tandis qu'environ 25% l'ont été pour émission de bruits susceptibles de causer une gêne. En 1999, 29 919 procès-verbaux ont été dressés pour émission de bruits gênants par l'ensemble des forces de l'ordre⁵.

³ Source: Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle

⁴ Source: Direction de la Gendarmerie Nationale

⁵ Source: Ministère de l'Intérieur

L'utilisation d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué n'a fait l'objet, en 1998, que de 158 verbalisations. Ce nombre assez faible ne reflète que très mal la réalité de l'utilisation de pots d'échappement non conformes, dans la mesure où le relevé de ce type d'infraction nécessite un examen très minutieux du deux roues, et, notamment, la lecture de codes ou numéros placés à des endroits difficilement accessibles. Au regard des chiffres de vente des pots non homologués (qui représentent environ 80% des pots vendus hors première monte)⁶, à usage normalement exclusivement réservé à la compétition, il convient donc de rester prudent dans l'analyse de cette donnée.

Enfin, toujours à titre d'exemple, 25% des deux roues contrôlés préventivement par les services de la ville de Boulogne Billancourt, lors de sa campagne de sensibilisation au bruit des usagers des deux roues motorisés, se sont avérés non conformes⁷.

I-2- L'ASPECT MATERIEL

- *Quelques définitions*

- homologation ECE: acte par lequel un Etat partie à l'accord de Genève du 20 mars 1958 certifie qu'un type de système ou d'équipement satisfait aux exigences techniques d'un règlement ECE/ONU.

- réception par type CE: acte par lequel un Etat membre certifie qu'un type de véhicule, de système ou d'équipement satisfait aux exigences techniques de la directive de base (92/61/CEE modifiée pour les véhicules à 2 ou 3 roues) ou d'une des directives particulières énumérées dans la directive de base.

A l'échelon national :

- le ministre chargé des transports agréé et notifie le laboratoire de l'union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (U.T.A.C.) comme service chargé de procéder aux essais et inspections prévus en matière de réception de véhicules, systèmes et équipements visés par la directive 92/61/CEE.

- le ministre chargé des transports délivre les réceptions CE des équipements visés par les directives particulières et qui font également l'objet, le cas échéant, d'homologations selon les règlements annexés à l'accord de Genève du 20 mars 1958.

- le directeur régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement d'Ile-de-France délivre, par délégation du ministre chargé des transports, les réceptions communautaires des véhicules à moteur à deux et trois roues et des quadricycles à moteur.

⁶ Source : Cardy, distributeur d'échappement

⁷ Source: Ville de Boulogne Billancourt

- le constructeur s'engage alors à fabriquer des produits conformes au type réceptionné.
- les silencieux de remplacement sont homologués pour être adaptés uniquement sur 1 ou plusieurs véhicules spécifiques, et leurs performances doivent être égales ou meilleures que celles du dispositif d'origine.

- La directive européenne 92/61/CEE du 30 juin 1992 et la notion de réception européenne des deux roues

La réception européenne des deux roues, destinée à remplacer les réceptions nationales pratiquées dans les Etats membres, est obligatoire depuis le 17 juin 1999 pour les nouveaux types de véhicules et sera obligatoire à partir du 17 juin 2003 pour tous les véhicules neufs. Jusqu'à cette date, les deux roues conformes à des types réceptionnés selon l'ancienne réglementation française (arrêté du 13 avril 1972) pourront continuer à être commercialisés en France.

- L'homologation des dispositifs d'échappement

Les dispositifs d'échappement vendus en France doivent tous être homologués suivant des dispositions communautaires (directives 97/24/CE), sauf lorsqu'il s'agit d'équipements destinés à la compétition. L'homologation de ces dispositifs est délivrée par le ministre chargé des transports.

Les équipements destinés à la compétition doivent, quant à eux, bénéficier d'une dérogation délivrée par le ministre chargé de l'environnement pour pouvoir être mis en vente sur le territoire français. Ces dérogations sont accordées aux fabricants ou aux distributeurs de pots qui en font la demande, sous réserve que leur dossier soit recevable et fasse état, en particulier, des dispositions mises en œuvre afin de s'assurer que ces produits ne seront effectivement vendus qu'à des personnes détenant des licences de compétition. Il est ainsi demandé aux fabricants et distributeurs bénéficiant de ces dérogations d'établir un état récapitulatif des ventes de ces matériels, à partir des imprimés qu'ils transmettent aux revendeurs, renseignés par les acheteurs qui doivent indiquer, en particulier, leur numéro de licence de compétition. Mais les revendeurs se heurtent à certaines difficultés pour le renseignement de ces imprimés, notamment du fait qu'une partie des ventes s'effectue par correspondance. S'il exige le numéro de licence et autres renseignements préalablement à la vente, le commerçant s'expose à ce que le client s'oriente vers un autre revendeur, éventuellement moins scrupuleux. S'il envoie le document en même temps que le matériel en demandant qu'il lui soit retourné dûment complété, le taux de renvoi effectif est très faible (moins de 10%).

En 2000, des dérogations ont été accordées pour la mise en vente d'environ 10 000 dispositifs d'échappement ou silencieux pour cyclos et motos.

Cependant, la part des dispositifs d'échappement non homologués par rapport à l'ensemble des ventes de pots étant de l'ordre de 90%⁸, il est probable, au vu du volume relativement faible des demandes de dérogation, qu'une part importante soit vendue sans faire l'objet de dérogation, et donc de manière illégale. Les revues spécialisées contiennent d'ailleurs fréquemment des annonces de fabricants ou de distributeurs ne bénéficiant pas de dérogation et ne précisant pas que les dispositifs proposés sont réservés à la compétition.

Une enquête réalisée par les services de la DGCCRF⁹ au 1^{er} trimestre 2001 a montré que si les professionnels connaissent les obligations réglementaires, ils profitent du fait qu'il n'est pas interdit de fabriquer et de vendre des dispositifs d'échappement non homologués, en se réfugiant derrière les attestations qu'ils font remplir et signer à chaque acheteur de pot non homologué. Cette enquête confirme également que les pots non homologués mis en vente ne bénéficient pas tous d'une dérogation et que la diffusion de catalogues de VPC ainsi que les ventes par internet multiplient le nombre d'importateurs qui s'adressent directement au consommateur. Ce type de vente échappe largement aux contrôles des enquêteurs.

De leur côté, les fabricants de silencieux regrettent qu'il soit beaucoup moins onéreux de fabriquer des pots non homologués, notamment en raison du coût élevé de l'homologation (plusieurs centaines de kF) qui doit ensuite être répercuté sur le prix de vente au détail. Ces dispositifs sont vendus de 60 à 70 % moins cher que les dispositifs homologués, ce qui pose une question fondamentale: comment peut-on inciter les consommateurs à préférer un pot homologué?

Les fabricants proposent plusieurs mesures pouvant être adoptées:

- diminuer les coûts liés à l'homologation;
- imposer l'application, sur les pots non homologués, d'un numéro de traçabilité et de la mention « réservé à la compétition »;
- exiger des fabricants et importateurs une déclaration des volumes de pots non homologués (ce qui est implicitement le cas, dans la mesure où ils doivent bénéficier d'une dérogation);
- mieux informer les revendeurs et les clients.

Les sanctions actuellement applicables en cas d'infraction (mise sur le marché de dispositifs non homologués sans dérogation et utilisation de dispositifs non homologués en dehors des terrains réservés à la compétition) sont, d'une part, celles définies par le décret n°75-960 du 17 octobre 1975, et, d'autre part, celle du Code de la route (*art. R.321-4*).

Cependant, la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 et son décret d'application n° 95-79 du 23 janvier 1995 ont vocation à se substituer au décret n° 75-960 du 17 octobre 1975 pour réprimer les infractions en cause. La loi du 31 décembre 1992 (codifiée sous les *articles L. 571-1 à L. 571-25*) et le décret du 23 janvier 1995 apparaissent à cet égard beaucoup plus complets, que ce

⁸ Source: Fabricants et Distributeurs de pots auditionnés dans le cadre des travaux du groupe

⁹ Voir l'"Enquête relative aux pots d'échappement pour motocycles" reproduite en Annexe II

soit dans les comportements qu'ils prohibent ou s'agissant des peines applicables (délits et peines complémentaires adéquates pour les fabricants). Toutefois, leur entrée en vigueur est progressive et subordonnée à l'adoption d'arrêtés d'application. En ce qui concerne les dispositifs d'échappement, cet arrêté n'a, à ce jour, pas été pris. La méconnaissance des dispositions de l'arrêté du 20 février 1991 demeure donc actuellement réprimée par les sanctions édictées par le décret du 17 octobre 1975.

La solution pourrait donc résider dans l'adoption d'un nouvel arrêté, remplaçant l'arrêté du 20 février 1991 et entraînant l'application des infractions prévues par la loi du 31 décembre 1992 et son décret du 23 janvier 1995.

I-3- L'ASPECT COMPORTEMENTAL

La sécurité est la raison la plus souvent évoquée par les usagers de deux roues à moteur pour justifier la volonté de se faire entendre: en effet, et notamment en cas de trafic dense, les automobilistes ne sont pas toujours attentifs et peuvent, lors d'un dépassement ou d'un changement de file, heurter un motocycliste qu'ils n'auraient pas remarqué. Cet argument est avancé plutôt par les motards que par les utilisateurs de cyclos, ces derniers étant le plus souvent à la recherche de performances, notamment en terme de vitesse maximum, supérieures à celles obtenues avec un dispositif d'échappement homologué.

La sensation de puissance étant souvent corrélée au niveau sonore, une partie significative des motocyclistes apprécie le bruit de leur engin. En effet, les limitations et bridages mis en place sur les deux roues à moteurs ne concernent pas uniquement le dispositif d'échappement, mais d'autres organes. Un dispositif non homologué ou un échappement libre permettent parfois de gagner très légèrement en puissance, sans que cela soit pour autant significatif. Les gains de puissance sont dans ce cas précis souvent plus psychologiques que réels.

La Fédération Française de Motocyclisme (FFM), consciente de la mauvaise image véhiculée par les usagers trop bruyants, a mis en place une politique visant à réduire les niveaux sonores admissibles en compétition. A titre d'exemple, le pilote belge Stéphane EVERTS, vice-champion du monde de moto-cross 250 cc en 1998, a été disqualifié d'une manche de championnat du monde au motif que le niveau sonore de sa machine était supérieur aux limites fixées par les instances sportives. Cette politique a pour objectif de faire prendre conscience, notamment aux jeunes, du fait qu'il n'est pas nécessaire de faire le plus de bruit possible pour imiter les champions.

Les fédérations de motards, notamment la FFM et la Fédération des Motards en Colère (FMC), sont favorables à toutes les actions permettant de

diminuer et démystifier les niveaux sonores des deux roues à moteurs. Ces actions pourraient prendre la forme d'information ou de publicité réalisées par la FFM sur ce thème, à la fois en son sein et dans les revues spécialisées.

Enfin, une frange d'usagers souhaite, par son comportement bruyant, se faire remarquer, être identifié, voire nuire. Ces comportements sont certainement marginaux. S'ils doivent être considérés et traités efficacement, ils ne doivent pas pour autant focaliser l'attention des pouvoirs publics.

II - L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

II-1- DETAIL DE LA REGLEMENTATION ACTUELLE

La réglementation actuelle est dense, complexe et disparate. De nombreuses infractions sont sanctionnables sur le fondement de plusieurs textes (comportements anormalement bruyants, défaut de dispositif d'échappement, dispositif d'échappement non homologué). Certaines infractions sont susceptibles de se cumuler car leurs éléments constitutifs sont différents. Ainsi la contravention pour émission de bruits gênants, prévue par le Code de la route, peut se cumuler avec les infractions de défaut de dispositif d'échappement / utilisation d'un dispositif d'échappement non homologué / utilisation d'un échappement modifié. Dans ces cas, il y a concours d'infractions (et non concours de qualifications).

Il n'en demeure pas moins une absence de lisibilité de la réglementation dans son ensemble, qui génère des difficultés pour les agents chargé du contrôle.

Une étude de la réglementation et de la jurisprudence relatives aux bruits émis par les véhicules a été réalisée par le ministère de la Justice¹⁰. Cette étude a classé la réglementation en quatre thèmes principaux, qui reflètent bien la pluralité de la problématique: lieux où la circulation est interdite ou spécialement réglementée, réglementation et sanctions prévues par le Code de la route, réglementation et sanctions hors Code de la route, responsabilité civile. Dans la mesure où la responsabilité civile ne se fonde pas sur des textes réglementaires impliquant l'action d'agents de l'Etat, mais sur l'appréciation du tribunal saisi, nous ne la détaillerons pas ici.

• *L'interdiction ou la restriction de la circulation dans certains lieux*

Elle est en général motivée par une volonté de protéger les espaces naturels contre les dégâts que pourrait causer le passage de véhicules, et garantir la tranquillité publique d'une manière générale.

La réduction des nuisances sonores concourt à l'amélioration de la qualité de vie et à la protection du patrimoine. Sa spécificité et le faible nombre d'infractions relevées sur son fondement font que la réglementation relative aux espaces naturels est, pour l'instant, un outil utilisé de façon marginale dans la lutte contre les nuisances sonores générées par les deux roues. Cependant, il

¹⁰ Etude réalisée par M. Renout, de la Sous-direction du Droit Pénal Général et International, Direction des Affaires Criminelles et des Grâces, partiellement reproduite en Annexe III.

convient de garder à l'esprit que cette réglementation est assez récente ; il est donc difficile d'anticiper la manière dont elle pourra être appliquée dans le futur.

- **Le Code de la route**

Il en va tout autrement du Code de la route, qui est à ce jour l'outil presque exclusivement utilisé par les forces de l'ordre. En particulier l'article R. 318-3 qui dispose que «*les véhicules ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains*», permet une verbalisation sans nécessité de recours à une mesure sonométrique. Cet article prévoit une contravention de la 3^{ème} classe relevant de la procédure d'amende forfaitaire.

La procédure de l'amende forfaitaire exclut la possibilité de saisir et de confisquer le dispositif ayant servi à commettre l'infraction (dispositif d'échappement non homologué ou modifié par exemple). Par ailleurs, le montant de l'amende forfaitaire, s'agissant des contraventions de la 3^{ème} classe, est de 450 francs, sans possibilité de modulation, ce qui constitue parfois un obstacle à la verbalisation des mineurs ou au recouvrement de l'amende. Toutefois, l'amende forfaitaire minorée, dont le montant est de 300 francs pour l'infraction en cause, peut être acquittée dans un délai de trois jours.

Par ailleurs, dans le cas d'une infraction d'émission de bruits gênants fondée sur le Code de la route, le fonctionnaire ou l'agent verbalisateur a la possibilité de prescrire l'immobilisation du véhicule et, lorsque le véhicule lui paraît exagérément bruyant, de prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification. La non exécution de cette injonction constitue une contravention de 4^{ème} classe (article R.325-8 du Code de la route).

- **Réglementation bruit**

En attendant la publication des arrêtés prévus par le décret n° 95-79, les dispositions du décret n°75-960 du 17 octobre 1975 relatif à la limitation des niveaux sonores demeurent applicables.

En particulier, ce texte prévoit des contraventions de la 3^{ème} classe pour la fabrication et la mise en vente de matériel, équipement ou véhicule dont le niveau sonore excède le maximum autorisé. La peine peut être appliquée autant de fois qu'il y aura eu d'appareils fabriqués ou mis en vente. Des contraventions de la 2^{ème} classe sont prévues pour les utilisateurs de ces matériels, équipements ou véhicules.

La loi n°99-515 du 23 juin 1999 renforçant l'efficacité de la procédure pénale a modifié l'article 525 du Code de procédure pénale relatif à l'ordonnance pénale (procédure rapide et écrite ne nécessitant pas de

comparution à l'audience). Dorénavant, le juge a la possibilité de prononcer une ou plusieurs peines complémentaires par ordonnance pénale.

Si les contraventions à la réglementation sur le bruit, prévues par le Code de la route, ne sont pas concernées par la procédure de l'ordonnance pénale, puisqu'elles relèvent de celle de l'amende forfaitaire, il en est différemment pour les infractions au décret n°95-79. Elles sont susceptibles de relever de l'ordonnance pénale et il est désormais possible pour les juges de prononcer par ce biais des peines complémentaires, comme la confiscation, dès lors que ces peines sont encourues.

- ***Le Code de la santé publique***

En matière de bruit, les principales dispositions du Code de la santé publique sont celles prévues par le décret n°95-408 du 18 avril 95, relatif aux bruits de voisinage et codifié articles *R. 48-1* à *R. 48-5* du Code de la santé publique. Cependant, du fait que ces dispositions ne sont pas applicables aux infrastructures de transport terrestre et aux véhicules qui y circulent, elles ne pourront sanctionner que des situations marginales, telles que le réglage de moteur en dehors de la voie publique.

- ***Le Code pénal***

L'article *R. 623-2* du Code pénal, qui réprime le bruit ou le tapage nocturne troublant la tranquillité, peut également servir de fondement à la sanction d'un comportement anormalement bruyant. Comme dans l'article *R. 48-2* du Code de la santé publique, la contravention prévue est de 3^{ème} classe et la chose ayant servi à commettre l'infraction peut être confisquée.

- ***La réglementation des matériels***

C'est très certainement dans ce domaine que la complexité du problème est la plus flagrante.

Le premier texte introduisant le bruit comme critère d'homologation est un arrêté du 13 avril 1972 fixant les valeurs maximales des niveaux sonores admissibles pour les différentes catégories de véhicules automobiles. Depuis le 17 juin 1999, toutes les réceptions prononcées sont nécessairement des réceptions communautaires, suivant la directive 97/24/CE.

Les valeurs limites imposées par cette directive sont les suivantes:

Véhicule	Valeur limite du niveau sonore ¹¹
cyclomoteur dont la vitesse maxi est inférieure ou égale à 25 km/h	66 dB(A)
cyclomoteur dont la vitesse maxi est supérieure à 25 km/h	71 dB(A)
motocycle dont la cylindrée est comprise entre 50 et 80cm ³	75 dB(A)
motocycle dont la cylindrée est comprise entre 80 et 175 cm ³	77 dB(A)
motocycle dont la cylindrée est supérieure à 175 cm ³	80 dB(A)

Ces valeurs limites sont mesurées dans deux configurations (décrites dans l'annexe II.2 de la directive 97/24/CE):

- un essai en marche, en phase d'accélération après une phase à une vitesse initiale stabilisée;
- un essai à l'arrêt, avec le moteur porté à la température de fonctionnement normale.

Pour autant, ces valeurs limites mesurées ne sont pas forcément les plus représentatives des usages courants, et peuvent s'avérer bien inférieures à celles atteintes lors d'une conduite en sur-régime.

La directive 97/24/CE conduit à une définition technique uniforme des véhicules dans toute l'Europe et se traduit par un renforcement des réglementations applicables à ces véhicules. En particulier, le chapitre 7 prévoit un certain nombre d'obligations destinées à empêcher, autant que faire se peut, les modifications non autorisées pouvant porter atteinte à la sécurité en augmentant les performances des véhicules. Pour ce faire, cette directive prévoit, notamment, une série de mesures techniques, comme la présence de pièces clés normalement indémontables, ou encore autocassantes, destinées à rendre plus difficile toute modification notable du moteur ou du dispositif d'échappement. Elle prévoit également une identification par un marquage dans le métal de certaines pièces sensibles, suivant la nomenclature suivante:

- pièces d'origine: « e » + *identification du pays d'homologation*
- pièces de remplacement: *marque et désignation commerciale du constructeur* + « e » + *identification du pays d'homologation* + *n° d'homologation*.

Enfin elle interdit, pour les cyclomoteurs (cylindrée inférieure à 50 cm³ et vitesse limitée à 45 km/h) et les motos légères (entre 50cm³ et 125 cm³ et puissance limitée à 11kW, soit 15 ch), toute conception par bridage, comme la présence d'éléments mécaniques, électriques, structurels ou autres, destinés à limiter la pleine charge du moteur, sauf à prouver qu'une modification ou une déconnexion de ces éléments n'augmente pas de manière significative la vitesse ou la puissance du moteur. Ce dernier point concerne principalement la sécurité mais l'augmentation, par débridage, de la puissance d'un moteur entraîne une augmentation des niveaux sonores émis.

L'ensemble de ces nouvelles dispositions devraient concourir à la limitation de la vente libre des matériels susceptibles de modifier les

¹¹ Cette valeur est mesurée suivant une procédure d'essai normalisée décrite dans la directive 97/24/CE

caractéristiques sonores des deux-roues à moteur, sauf en ce qui concerne les matériels pour lesquels l'homologation n'est pas obligatoire (pots dont l'usage est réservé à la compétition).

Les dispositifs d'échappement font l'objet d'une procédure d'homologation particulière et doivent porter des marques d'identification. Seuls les dispositifs réservés à des usages spécifiques, et notamment la compétition, peuvent être vendus sans homologation. Dans ce cas, le document attestant la conformité est remplacé par une dérogation délivrée par le ministre chargé de l'environnement¹².

Enfin le décret n°95-79 punit d'une contravention de 5^{ème} classe l'utilisation en connaissance de cause d'un dispositif ayant fait l'objet d'une procédure d'homologation, mais qui aura subi des modifications rendant l'objet ou le dispositif non conforme.

II-2- APPLICATION DE LA REGLEMENTATION ET PRATIQUE DES SERVICES DE POLICE ET DE GENDARMERIE

A l'heure actuelle, les gendarmes et les policiers s'appuient principalement sur l'article *R. 318-3* du Code de la route pour relever les infractions relatives aux nuisances sonores. Ce texte leur apparaît comme étant le plus approprié dans la mesure où il permet de sanctionner le bruit des deux roues sans avoir recours à un appareil de mesure sonométrique. En effet, il ne peut être envisagé, à court terme, de doter toutes les unités de ce type d'appareils. Leur mise en œuvre risque d'être contraignante, à l'instar des appareils de contrôle de vitesse. Toutefois, cet équipement des forces de police et de gendarmerie en appareils de mesure sonométrique est un sujet régulièrement évoqué par leurs ministères de tutelle et le ministère chargé de l'environnement.

Si le Code de la route semble être un support réglementaire permettant des interventions dans de nombreuses situations, il ne prévoit pas la saisie par les agents de constatation des matériels non homologués, comme c'est par exemple le cas pour les détecteurs de radar (article *R.413-5*). Cette omission fait que les dispositifs non conformes et générateurs de bruits peuvent être remontés sur les engins dès la vérification de mise en conformité. De plus, il est relativement difficile de constater si un dispositif est homologué ou non.

Les services concernés soulignent la difficulté de caractériser la gêne lors de la rédaction du procès-verbal correspondant. Or le libellé de l'infraction doit être suffisamment précis, sinon le procès-verbal risque d'être contesté ou annulé, et le contrevenant non condamné par le tribunal. Il convient donc de

¹² Arrêté du 20 février 1991 relatif à l'homologation des dispositifs d'échappement susceptibles d'être adaptés aux véhicules réceptionnés au titre du Code de la route.

clarifier, pour les agents du terrain, la façon d'intercepter les deux roues et de constater l'infraction. Cette clarification pourrait prendre la forme d'une circulaire explicative complète, à l'image de la circulaire du 27 février 1996 sur les bruits de voisinage.

Enfin, l'absence d'immatriculation des deux roues de cylindrée inférieure à 50 cm³ est problématique. Il n'est pas toujours possible d'intercepter les cyclomotoristes en infraction. L'immatriculation de ces deux roues, éventuellement combinée à la présomption pécuniaire (*cf.* III.1), permettrait pourtant d'améliorer sensiblement le traitement des infractions en augmentant la capacité des forces de l'ordre à identifier et verbaliser les contrevenants.

III- LES PROPOSITIONS D'AMELIORATIONS

Les propositions d'amélioration du traitement global des nuisances sonores générées par les deux roues sont de deux ordres : évolutions réglementaires et mesures diverses. Les différentes pistes de travail ci-après ont donc été classées suivant ces deux catégories. Pour autant il est impératif de travailler parallèlement dans ces deux directions, afin d'améliorer notablement la mise en œuvre à la fois des mesures de prévention et de répression.

III- 1- PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS D'ORDRE REGLEMENTAIRE

Avant toute autre action, une harmonisation des différentes réglementations applicables paraît nécessaire. Cette harmonisation peut procéder d'un regroupement des dispositions jugées efficaces et pertinentes au sein d'une seule et même texte qui abrogerait l'ensemble des articles concernés dans les différents décrets et arrêtés en vigueur actuellement. Cependant, si l'idée est séduisante, elle semble d'autant plus difficile à mettre en œuvre que les aspects matériels et comportementaux nécessitent une réponse adaptée et ne se fondent pas sur le même type de réglementation.

- **Modifier les conditions d'homologation**

Les seuils fixés par la directive 97/24/CE sont jugés encore trop élevés. Il convient donc de demander leur abaissement progressif et programmé en fonction des évolutions techniques et technologiques.

Il serait souhaitable qu'il ne subsiste à terme qu'une seule limite de niveau sonore par type de véhicule, quelle que soit sa date de mise en circulation.

L'homologation devrait également prendre en compte le fonctionnement réel des véhicules, c'est à dire les conditions représentatives de tous les usages normalement prévisibles en termes de vitesse et de régime, ce qui n'est pas forcément le cas à l'heure actuelle. Cette recommandation figure également dans les conclusions de la note de synthèse "*Draft Position Paper on Powered Two-Wheelers Noise*" de la Commission Européenne (DG Entreprise) en date du 21 juin 2001.

Enfin, afin de réduire l'écart de prix entre les dispositifs homologués et non homologués, il conviendrait d'arriver à faire baisser les coûts

d'homologation (même si ce souhait semble antagoniste avec une meilleure prise en compte des usages normalement prévisibles) et d'étudier la possibilité de taxer plus fortement les pots non homologués.

· ***Saisir les dispositifs non conformes et réprimer plus efficacement les fabricants et vendeurs***

Un effort important est à faire afin de prévoir la saisie immédiate et la destruction des dispositifs d'échappement non conformes ou non homologués. Actuellement la possibilité de saisie n'existe, sur la base de l'article L. 215-5 du Code de la consommation, que pour les objets ou produits à la fois non conformes et dangereux. Il convient de distinguer, en la matière, la situation des fabricants et vendeurs de celle des usagers.

Un large éventail d'infractions et de sanctions sont prévues par la loi n°92-1444 ou son décret d'application n°95-79 relatif aux objets bruyants et aux dispositifs d'insonorisation. Leur application est subordonnée à l'adoption d'un arrêté relatif aux dispositifs d'échappement, abrogeant et remplaçant l'arrêté du 20 février 1991. En l'état actuel des textes, ne sont potentiellement concernés que les fabricants et les responsables de la première mise sur le marché¹³.

Il conviendrait peut-être de modifier le décret n°95-79 pour assortir les contraventions pour les usagers de ces mesures de saisie (en cas d'utilisation d'un dispositif non homologué ou d'un dispositif modifié). Il pourrait également être souhaitable de revoir les classes de contraventions qui y sont prévues (le vendeur est moins sévèrement sanctionné - 3^{ème} classe - que l'utilisateur - 5^{ème} classe -), au moins pour le cas particulier des équipements de véhicules à moteur.

La possibilité de saisie, auprès de l'utilisateur, des dispositifs non conformes pourrait également être intégrée, à l'instar de celle des détecteurs de radars (article R. 413-5), dans le Code de la route.

Parallèlement, la responsabilité des personnes morales devra être mise en place.

Subsistera la difficulté liée au peu de moyens dont disposent, sur le terrain, les forces de l'ordre pour immobiliser et reconnaître les véhicules et dispositifs non conformes.

La question de la publicité pour les dispositifs non homologués doit également être abordée. Actuellement, ces publicités ne mentionnent pas toujours les restrictions d'utilisation des dispositifs vantés.

¹³ Le décret n°75-960 réprime la mise en vente et la vente, sans effectuer de distinction entre le responsable de la mise sur le marché et les autres vendeurs de la chaîne de commercialisation. Il en est de même de l'article 10 du décret n°95-79. En revanche, l'article L. 571-23 du Code de l'environnement mentionne uniquement la mise sur le marché. La question de savoir si les vendeurs successifs peuvent être sanctionnés relève donc de l'appréciation des juridictions.

- **Renforcer les dispositions de nature à empêcher le changement de dispositifs d'échappement**

Des progrès restent à faire dans ce domaine, même si le chapitre 7 de la directive 97/24/CE du 17 juin 1997 prévoit déjà un certain nombre d'obligations destinées à empêcher, autant que faire se peut, les modifications non autorisées pouvant porter atteinte à la sécurité en augmentant les performances des véhicules.

Dans un but identique de garantie de la pérennité des matériels, le contrôle technique des deux roues à moteurs semble être une mesure intéressante de nature à diminuer le nombre de dispositifs d'échappement non homologués utilisés, notamment si des points de ce contrôle portent sur les niveaux sonores admissibles et la présence de dispositifs d'échappement homologués. La mise en place de ce contrôle technique reste subordonnée à l'immatriculation des véhicules concernés. En l'état actuel, l'infraction de modification de dispositif homologué pour le rendre non conforme est prévue par le décret n° 95-79 (contravention de 5^{ème} classe + récidive).

- **Faciliter les contrôles**

L'extension des compétences des policiers municipaux à l'application de certains articles du Code de la route (loi n°99-291 du 15 avril 1999 relative aux polices municipales et son décret d'application n° 2000-277 du 24 mars 2000) augmente le nombre d'agents habilités à sanctionner les infractions à l'article R. 318-3 du Code de la route.

Des conventions de coordination avec les services de la police nationale permettent d'organiser les interventions des différentes forces de police. Elles devraient faire mention des infractions ayant trait au bruit en précisant le domaine d'action des agents de police municipale, même si des problèmes d'ordre juridique, et notamment les modalités de perception des amendes par les policiers municipaux, ne sont pas encore totalement résolus et freinent l'action de ces derniers.

Toutefois, une disposition essentielle à une meilleure application de la réglementation est l'identification des contrevenants, par le biais de l'immatriculation des deux roues à moteur de cylindrée inférieure à 50 cm³. Elle aurait également comme avantage de permettre une éventuelle extension de la présomption pécuniaire (le propriétaire du véhicule est par défaut la personne à qui est dressé le procès-verbal), validée le 16 juin 1999 par le conseil constitutionnel. Cette immatriculation de l'ensemble des deux roues a obtenu l'accord du Groupe Permanent Interministériel de Sécurité Routière à la fin de l'année 1999. Malgré un accord du Conseil d'Etat, sa mise en œuvre fait toujours l'objet de discussions diverses, au sein du gouvernement mais également au sein du Parlement, qui a proposé d'intégrer cette mesure dans le projet de loi sur la sécurité quotidienne débattu en juin 2001.

Le groupe de travail ne pourrait que regretter vivement la disparition d'une date d'entrée en vigueur programmée de l'immatriculation des cyclomoteurs.

- *Modifier les sanctions*

S'il est souhaitable de conserver la procédure de l'amende forfaitaire pour l'infraction d'émission de bruits gênants prévue par le Code de la route, il n'en demeure pas moins nécessaire de permettre, dans certains cas, la saisie et la confiscation des dispositifs d'échappement (notamment lorsqu'ils n'ont pas été homologués ou lorsqu'ils ont été modifiés). Une solution pourrait être de compléter le dispositif répressif du décret n°95-79 du 23 janvier 1995 pour y ajouter ces sanctions. La procédure de l'ordonnance pénale est applicable et la réforme opérée par la loi n°99-515 du 23 juin 1999 tend précisément à permettre au juge de prononcer des peines complémentaires par le biais de cette procédure.

En définitive, les agents de constatation auraient le choix entre verbaliser sur le fondement du Code de la route pour émission de bruits gênants (procédure de l'amende forfaitaire) ou sur le fondement de la réglementation bruit (procédure de l'ordonnance pénale avec possibilité de saisie et de confiscation des dispositifs non conformes). Cette coexistence de deux réglementations offrirait un triple avantage :

- Laisser une relative marge de manœuvre aux agents de constatation, eu égard à la nature et à la gravité du comportement ;

- Permettre de sanctionner efficacement des comportements divers dans la pratique (un dispositif d'échappement non homologué ou non conforme n'est pas nécessairement générateur de nuisances sonores ; inversement, des bruits gênants ne proviennent pas nécessairement d'un dispositif d'échappement non conforme) ;

- Enfin, dans la mesure où les infractions sont distinctes, permettre, le cas échéant, leur cumul en présence d'un dispositif non conforme source de bruits gênants. Il doit être cependant précisé que la procédure de l'amende forfaitaire n'est pas applicable si plusieurs infractions, dont l'une au moins ne peut donner lieu à amende forfaitaire, ont été constatées simultanément (article 529-6 *alinéa 2* du Code de procédure pénale). En revanche, rien n'empêche dans cette situation de relever une amende forfaitaire pour bruit gênant, de prescrire la présentation à un service de contrôle technique puis, dans un second temps, de verbaliser sur le fondement du décret n°95-79 s'il apparaît que le dispositif est non homologué ou non conforme.

III- 2- AUTRES PROPOSITIONS

- ***Mieux informer les agents chargés du contrôle***

La rédaction et la publication d'une circulaire traitant de la constatation et de la caractérisation des infractions à destination de l'ensemble des forces de police et de gendarmerie reste une demande fortement exprimée par ces dernières.

Il semble également intéressant de réunir, par exemple dans le cadre d'une formation, les différents acteurs de l'application de la réglementation sur le bruit, mais aussi d'étudier les possibilités de liens avec les contrats locaux de sécurité, pilotés par le préfet et le procureur. L'insertion d'une fiche d'action sur le bruit des deux roues pourrait tout à fait être envisagée.

- ***Sensibiliser les usagers***

Parallèlement aux évolutions du système réglementaire, les différents débats et entretiens organisés par le groupe de travail ont mis en évidence la nécessité de sensibiliser les usagers de deux roues.

Pour les mineurs, usagers de deux roues à moteur de faible cylindrée, une information des parents sur la réglementation en vigueur (notamment en ce qui concerne l'utilisation des dispositifs d'échappement homologués ou non) et sur les peines encourues est un préalable nécessaire à une évolution des comportements.

D'une manière plus générale, il est important, et les expériences réalisées localement le montrent¹, de mener des actions de communication à destination du grand public et des usagers de deux roues, par l'intermédiaire des fédérations. Les thèmes retenus pourraient consister en un rappel de la réglementation dans son ensemble et une invitation à un comportement plus civique et plus citoyen.

CONCLUSION

Si certaines des propositions élaborées par le groupe de travail, telle l'introduction de la possibilité de saisir les dispositifs d'échappement non conformes, pourraient être mises en oeuvre rapidement, d'autres nécessitent au préalable des études de faisabilité et d'impact. C'est le cas, notamment, de l'éventuelle modification des conditions d'homologation.

En tout état de cause, le groupe de travail souhaite que l'ensemble des différentes propositions formulées soient discutées au cours d'une réunion rassemblant les services des ministères concernés par ce sujet, afin qu'un programme d'actions soit défini avec un échéancier suffisamment concentré pour envisager d'aboutir à un traitement sur le fond et dans la durée de ces nuisances sonores de plus en plus souvent fustigées par nos concitoyens.

ANNEXE I : LISTE DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTANT LE BRUIT DES DEUX ROUES A MOTEUR

Directive 92/61/CEE du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Directive 97/24/CE du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues

Code la route notamment les Articles R. 318-1 et 3, R.325-2 et 8

Code pénal notamment Article R.623-2

Code de la santé publique notamment Articles R 48-1 et suivants

Code de l'environnement notamment Article L. 571-2 (*article 2 de la Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit*)

Décret n ° 75-960 du 17 octobre 1975 (modifié par le décret n° 81-195 du 27 février 1981 et le décret n° 75-79 du 23 janvier 1995) relatif à la limitation des niveaux sonores

Décret n° 92-987 du 10 septembre 1992 portant application de la loi du 21 juillet 1983 relative à la sécurité des consommateurs en ce qui concerne les dispositifs et transformations visant à augmenter la puissance du moteur des cyclomoteurs

Décret n° 95-79 du 23 janvier 1995 fixant les prescriptions prévues par l'article 2 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et relatives aux objets bruyants et aux dispositifs d'insonorisation

Arrêté du 13 avril 1972 modifié relatif au bruit des véhicules automobiles

Arrêté du 18 juillet 1985 relatif au contrôle au point fixe du niveau sonore des véhicules à moteur

Arrêté du 20 février 1991 relatif à l'homologation des dispositif d'échappement susceptibles d'être adaptés aux véhicules réceptionnés au titre du code de la route

Arrêté du 7 juillet 1995 modifié relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteurs à deux-roues ou trois roues et des quadricycles à moteur, et de leurs systèmes et équipements

D'autres textes réglementent certains comportements des deux-roues dans les espaces naturels (code général des collectivités territoriales), dans les parcs nationaux et les réserves naturelles (code rural), dans les forêts (code forestier), ainsi que l'usage des avertisseurs sonores, etc.

ANNEXE II: ENQUETE RELATIVE AUX POTS D'ECHAPPEMENT POUR MOTOCYCLES EFFECTUEE PAR LES SERVICES DE LA DGCCRF AU COURS DU PREMIER TRIMESTRE 2001



DIRECTION GENERALE DE LA CONCURRENCE,
DE LA CONSOMMATION ET DE LA REPRESSION DES FRAUDES
59, BD VINCENT AURIOL TELEDOD 241
75703 PARIS CEDEX 13

PARIS, LE

Bureau E3 Biens de consommation:
Mél. : E3@dgccrf.finances.gouv.fr

Contrôle de l'homologation des pots d'échappement pour motocycles

Plusieurs consommateurs ont alerté l'administration centrale sur la vente de pots d'échappement non homologués pour les deux roues. La commercialisation de ces dispositifs est subordonnée à leur homologation préalable au titre de la réglementation relative à la lutte contre le bruit ou à une dérogation du ministère de l'environnement pour les pots réservés à la compétition.

L'objet de cette enquête était de vérifier que les pots offerts à la vente respectaient les obligations réglementaires précitées.

I - Modalités de l'enquête

Les enquêteurs ont vérifié la conformité des pots d'échappement à l'article 3 de l'arrêté du 20 février 1991. Ils ont recherché la présence des marquages définis par l'article 8 de l'arrêté du 13 avril 1972 ou la directive 97/24/CE.

Chez les responsables de la mise sur le marché, le procès-verbal de réception par type, la décision d'homologation ou la fiche de réception CEE ont été examinés. En l'absence d'homologation, les enquêteurs ont réclamé les dérogations accordées par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement pour la fabrication de pots d'échappement réservés à la compétition. Les contrôles ont conduit les opérateurs qui ne l'avaient pas encore fait à effectuer des demandes de dérogation.

A la distribution, les enquêteurs ont vérifié que la mise en vente de dispositifs non homologués était accompagnée de mesures d'information du consommateur concernant leur possibilité d'usage exclusif en compétition (affichage de la réserve d'utilisation, signature d'une décharge, mention de la réserve sur la facture de vente) conformément à l'engagement pris par les responsables de la mise sur le marché auprès du ministère de l'environnement à l'occasion de l'octroi des dérogations.

II - Bilan de l'enquête

28 directions départementales ont participé à l'enquête et ont contrôlé dans plus de 200 établissements, aussi bien chez les revendeurs que chez les grossistes et les fabricants.

Ces investigations ont permis de recenser et de contrôler plus de 40 marques (cf liste en annexe).

III- Constatations

Les revendeurs proposent indifféremment, dans les mêmes rayons, des pots homologués avec marquages et des pots non homologués. Ils n'entretiennent pas de stocks importants en raison de la grande diversité de références et de modèles.

Le consommateur est informé par un panneau indiquant que « les pots d'échappement sont réservés à la compétition. Leur usage sur la voie publique est strictement interdit ».

Certains pots d'échappement portent la mention « non homologué – réservé aux compétitions – not for road use ».

Il a été constaté également que les dispositifs d'échappement qui ne possèdent pas le marquage d'homologation, et sont donc réservés à la compétition, sont vendus avec des décharges de responsabilité. Un engagement est signé par le client et retourné au fournisseur. Il précise que : « le signataire de ce document s'engage à ne faire usage du système d'échappement suivant que dans le cadre des compétitions organisées par la Fédération Française de Motocyclisme ». Certains revendeurs indiquent le numéro de licence de compétition du client.

Pour les ventes par Internet ou par catalogue (« DEUX ROUES », « SCOOTLOOK » ou « MOB »), apparaît également l'avertissement « réservé à la compétition » ; les revendeurs font remplir et signer les attestations aux acheteurs qui ne seront pas nécessairement les utilisateurs.

Par ailleurs, les enquêteurs ont constaté la vente de dispositifs destinés à augmenter la puissance des cyclomoteurs en contravention avec le décret n° 92-987 du 10 septembre 1992. La direction départementale de Meurthe-et-Moselle note à ce propos que les grossistes ont entrepris une campagne de désinformation vis à vis des revendeurs, car ces derniers paraissent désormais persuadés que ce décret a été déclaré incompatible avec le droit communautaire, et que les ventes de « kits » sont maintenant possibles à la condition de les présenter explicitement et séparément des pièces de rechange ne modifiant pas les caractéristiques des cyclomoteurs. Or, si une plainte a bien été formulée par un opérateur auprès de la Commission européenne, celle-ci n'a pas porté l'affaire devant la Cour de justice des Communautés.

IV - Conformité aux dispositifs homologués

La vérification de la conformité du dispositif au type homologué n'était pas prévue par l'enquête. Cependant, les enquêteurs ont fait les constatations suivantes :

- certains pots ne possédaient pas de rondelles de bridage et, quand elles existaient, elles étaient fixées par 2 points de soudures légers ;
- de nombreux silencieux sont reliés au corps du pot par 2 ou 3 boulons soudés très légèrement ou même simplement vissés.

L'UTAC (Union Technique de l'Automobile et du Cycle) a précisé qu'un pot n'est homologué que si le silencieux est indémontable, c'est-à-dire complètement soudé ou fixé par 2 ou 3 écrous complètement soudés. De plus, la rondelle de bridage qui doit être présente sur le pot doit être soudée sur tout son tour ce qui exclut la simple présence de 2 points de soudure.

A la lumière de ces éléments, il semble que la grande majorité des pots d'échappement, toutes marques confondues, ne sont pas conformes aux dispositifs homologués par le ministère des transports pour être adaptés aux véhicules réceptionnés au titre du code de la route.

V - Suivi des contrôles

L'absence des justificatifs attestant l'homologation des pots d'échappement et des dérogations autorisant la fabrication de pots d'échappement réservés à la compétition a fait l'objet d'un procès-verbal d'infraction.

Les directions départementales ont engagé 16 procédures contentieuses, dont 5 pour commercialisation de kit de surpuissance en infraction avec le décret n° 92-987 du 10 septembre 1992.

Diverses anomalies ont été constatées telle que la marque ne figurant que sur une étiquette collée en papier ou en plastique, étiquette arrachable et dégradable, ou l'indication d'un numéro d'homologation incomplet ou illisible.

L'absence de la notice de montage prévue par l'annexe VI de la directive 92/61 a également été relevée.

23 rappels de réglementation ont été adressés aux professionnels dont 5 pour défaut de publicité des prix et 1 pour défaut d'utilisation de la langue française.

Conclusion

Il ressort des contrôles que les professionnels connaissent les obligations réglementaires mais profitent du fait qu'il n'est pas interdit de fabriquer et de vendre des pots d'échappement non homologués qui peuvent être utilisés sur les circuits de compétition. Les revendeurs se réfugient derrière les attestations qu'ils font remplir et signer à chaque acheteur de pot non homologué, qui ne seront pas nécessairement les utilisateurs.

La diffusion de catalogues de VPC ainsi que les ventes par Internet multiplient les importateurs qui s'adressent la plupart du temps directement aux consommateurs. Ce type de vente échappe largement aux contrôles des enquêteurs.

Il a été constaté que certains pots vendus comme homologués ne correspondent pas au type déposé pour obtenir cette homologation.

Dans le cadre d'une coopération entre services, la direction départementale du Puy-de-Dôme poursuivra ses investigations. La police réunira des éléments sur les pots s'avérant non conformes (type, marque, date et lieu d'achat) qui pourront être exploités pour une action ciblée chez les revendeurs.

ANNEXE - Liste des marques de pots d'échappement

APRILLA
ARROW
AX'STA
BIDALOT
BIG ONE
BMW
CARBO FORCE
CARENZI
CASTEX RACING DEPARTEMENT
DONATI
DOPPLER
DUCATI
DUCATI PERFORMANCE
FULGUR TECHNOLOGIE
GIANNELLI
GIRAUDO
HARLEY DAVIDSON
HONDA
KAWASAKI
KENJI
KUNDO
LEOVINCI
MALOSSO
MBK
METRAKIT
MIG
NEXONE
NINJA
OMEGA
PEUGEOT
POLINI MOTORI
R FORCE
RAFAL
RG DIFFUSION
SITO
SUZUKI
TAVI-TCR
TECHNIGAS
TRIUMPH
TZ
WINNER
YAMAHA
YAMASHI
YOSHIMURA

ANNEXE III: TABLEAU COMPARATIF SUR LES SANCTIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS D'ÉCHAPPEMENT ET A L'ÉMISSION DE BRUIT GÉNANTS

(extrait de l'Etude de la réglementation et de la jurisprudence relatives aux bruits émis par les véhicules - Ministère de la Justice)

Dispositifs d'échappement et émission de bruits gênants: Tableau comparatif

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions et mesures	Jurisprudence
Fabrication, importation	Code de la route	***	***	
	Décret 75-960 du 17/10/1975 Arrêté du 20/02/1991	Fabrication pour le marché intérieur d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué ou réceptionné	Contravention de 4ème classe	
	<i>Code de l'environnement Décret 95-79 du 23/01/1995¹</i>	<i>Fabrication, importation de dispositifs non pourvus de l'homologation ou de la certification</i>	<i>Délit (2 ans, 200.000 francs) + récidive + retrait, saisie, destruction des objets + affichage, diffusion, publication de la condamnation</i>	

¹ Dispositions non encore applicables aux véhicules. Cf. article 13 du décret 95-79 du 23/01/1995 : le décret 75-960 du 17 octobre 1975 relatif à la limitation des niveaux sonores est abrogé. Les arrêtés pris en application de ce décret demeurent applicables, ainsi que les sanctions pénales instituées par ce décret, jusqu'à l'entrée en vigueur des arrêtés prévus par le présent décret.

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions et mesures	Jurisprudence
Vente, location, détention	R.321-4 al.1 du Code de la route Arrêté du 13/04/1972 Arrêté du 07/07/1995 Arrêté du 03/09/ 1997 Arrêté du 20/02/1991	Mise en vente ou vente d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué ou à un type réceptionné (ou ne portant pas les marques obligatoires)	Contravention de 4ème classe (AF)	CA Montpellier, 29/01/1981 ² CA Paris, 07/11/1984 CA Paris, 29/09/1986
	Décret 75-960 du 17/10/1975 Arrêté du 20/02/1991	Mise en vente, vente, mise en location, location d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué ou réceptionné (ou ne portant pas les marques obligatoires)	Contravention de 4ème classe	
	<i>L. 571-2 du code de l'environnement Décret 95-79 du 23/01/1995³</i>	<i>Mise sur le marché de dispositifs non pourvus de l'homologation ou de la certification</i>	<i>Délit (2 ans, 200.000 francs) + récidive + retrait, saisie, destruction des objets + affichage, diffusion, publication de la condamnation</i>	
		<i>Mise en vente, vente, location, exposition en vue de la vente, mise à disposition, cession, à quelque titre que ce soit, d'un dispositif: - ne comportant pas le marquage de la caractéristique acoustique garantie - sans fournir au preneur le document de conformité</i>	<i>Contravention de 3ème classe</i>	
	<i>Détention d'un dispositif sans pouvoir produire sous huit jours le document de conformité</i>	<i>Contravention de 3ème classe</i>		

² Le fabricant de dispositifs d'échappement pour cyclomoteurs non homologués ne saurait pour échapper à sa responsabilité pénale prétendre que ces appareils, dont la mise en vente est interdite par l'article R.242-1 du Code de la route, devaient être utilisés par leurs acquéreurs dans le cadre de la circulation routière. Ce texte n'édicte aucune condition éventuelle relative à l'utilisation du dispositif vendu.

³ Voir note n°1.

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions et mesures	Jurisprudence
Utilisation	R.321-4 al. 2 du Code de la route Arrêté du 13/04/1972 Arrêté du 07/07/1995 Arrêté du 03/09/1997 Arrêté du 20/02/1991	Usage d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué ou à un type réceptionné (ou ne portant pas les marques obligatoires)	Contravention de 1ère classe (AF)	
	Décret 75-960 du 17/10/1975 Arrêté du 20/02/1991	Utilisation d'un dispositif d'échappement non conforme à un type homologué ou réceptionné (ou ne portant pas les marques obligatoires)	Contravention de 3ème classe	
Modification	<i>Décret 95-79 du 23/01/1995⁴</i>	<i>Utilisation d'un dispositif qui n'a pas fait l'objet d'une procédure d'homologation</i>	<i>Contravention de 5ème classe + récidive</i>	
	Articles R.318-3 du Code de la route Arrêté du 13/04/1972	Contraventions aux dispositions du livre Ier concernant (...) les organes moteur et les dispositifs d'échappement silencieux: - suppression ou réduction de l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux - absence de dispositif d'échappement (échappement libre) - dispositif d'échappement pouvant être interrompu en cours de route par le conducteur	Contravention de 3ème classe (AF) - Immobilisation (R.318-3°) - Injonction de présenter le véhicule « <i>exagérément bruyant</i> » à un service de contrôle (R.325-8)	
	Décret 75-960 du 17/10/1975	***	***	
	<i>Décret 95-79 du 23/01/1995⁵</i>	<i>Utilisation, en connaissance de cause, d'un dispositif ayant fait l'objet d'une procédure d'homologation, mais qui aura subi des modifications rendant l'objet ou le dispositif non conforme</i>	<i>Contravention de 5ème classe + récidive</i>	

⁴ Voir note n°1.

⁵ Voir note n°1.

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions et mesures	Jurisprudence
Emission de bruits gênants	Articles R.318-3 du Code de la route Arrêté du 13/04/1972 Arrêté du 18/07/1985	Contraventions aux dispositions du livre Ier concernant (...) les organes moteur et les dispositifs d'échappement silencieux - émission de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains	Contravention de 3ème classe (AF) - Immobilisation (R.318-3 °) - Injonction de présenter le véhicule « <i>exagérément bruyant</i> » à un service de contrôle (R.325-8)	CA Metz, 05/05/1988 ⁶
		- dépassement des valeurs maximales (contrôle par sonomètre)		
		- dispositif d'échappement en mauvais état (dispositif défectueux, inefficace)		Crim, 03/02/1981 CA Paris, 06/10/1982 CA Douai, 07/01/1986 ⁷
		- utilisation du moteur à des régimes excessifs (comportement du conducteur)	Contravention de 3ème classe (AF)	
.../...	Article R.623-2 du Code pénal	Bruits ou tapages nocturnes troublant la tranquillité d'autrui	Contravention de 3ème classe + confiscation de la chose	CA Nancy, 21/03/1989 ⁸ CA Bordeaux, 11/12/97 ⁹

⁶ Est coupable de la contravention d'émission de bruits gênant le voisinage le prévenu qui fait circuler une automobile émettant des bruits susceptibles de causer une gêne aux alentours.

⁷ Le prévenu qui produit une photocopie du procès-verbal de visite technique subie par son véhicule et le déclarant comme n'offrant aucune nuisance fait la preuve contraire par écrit du procès-verbal rédigé par les agents de police judiciaire d'autant que celui-ci ne comportait aucune mention d'analyse des gaz et de mesure du bruit émis par le pot d'échappement.

⁸ Est coupable des contraventions de tapage nocturne et d'ivresse publique le prévenu qui a circulé, en état d'ébriété, avec sa moto, provoquant un bruit excessif au mépris du repos des voisins.

⁹ Est coupable de tapage nocturne, le transporteur qui fait démarrer et chauffer ses cars diesels dès six heures du matin dès lors qu'il sait qu'il porte atteinte à la tranquillité d'autrui qui peut légitimement vouloir se reposer à ce moment là.

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions et mesures	Jurisprudence
Emission de bruits gênants (suite)	Articles R.48-1 et suivants du Code de la santé publique ¹⁰	<i>Emission de bruits de nature à porter atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme par sa durée, sa répétition ou son intensité. Voir aussi les dispositions des arrêtés préfectoraux et notamment :</i> - l'emploi d'appareils et de dispositifs de diffusion sonore (autoradio) - la réparation ou les réglages de moteur - le déclenchement intempestif de sirènes d'alarme	Contravention de 3ème classe + confiscation de la chose	

Autres infractions

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions
Espaces naturels	Art. L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales Art.2 du décret du 20/03/1992 Art.11 de la loi du 03/01/1991	Circulation de véhicule sur une voie d'accès interdit par arrêté municipal - protection de la tranquillité publique, des espèces animales ou végétales, des espaces naturels et des sites	Contravention de 5ème classe + immobilisation
	Art. L.2215-3 du Code général des collectivités territoriales Art.2 du décret du 20/03/1992 Art.11 de la loi du 03/01/1991	Circulation de véhicule sur une voie d'accès interdit par arrêté préfectoral - protection de la tranquillité publique, des espèces animales ou végétales, des espaces naturels et des sites	Contravention de 5ème classe + immobilisation
	Art.1, 11 de la loi du 03/01/1991	Circulation avec un véhicule à moteur hors des voies ouvertes à la circulation publique - espace	Contravention de 5ème classe + immobilisation

¹⁰ S'appliquent à tous les bruits de voisinage, à l'exception de ceux qui proviennent des infrastructures de transport et des véhicules qui y circulent.

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions
	Art. 1 1° du décret du 20/03/1992	naturel	
	Art.3, 11 de la loi du 03/01/1991 Art.1 2° du décret du 20/03/1992	Utilisation à des fins de loisirs d'engin motorisé conçu pour la progression sur neige	Contravention de 5ème classe + immobilisation
Parcs nationaux	Art. R.241-62 2°, R.241-69 du Code rural	Usage irrégulier d'instrument sonore dans un parc national	Contravention de 2ème classe (AF)
	Art. R.241-62 2°, R.241-66, R.241-69 du Code rural	Usage irrégulier d'instrument sonore dans un parc national - réserve intégrale	Contravention de 3ème classe (AF)
	Art. R.241-63 1°, R.241-69 du Code rural	Circulation irrégulière de véhicule hors des voies publiques d'un parc national	Contravention de 3ème classe (AF)
	Art. R.241-63 1°, R.241-66, R.241-69 du Code rural	Circulation irrégulière de véhicule hors des voies publiques d'un parc national - réserve intégrale	Contravention de 4ème classe (AF)
	Art. R.241-61, R.241-36, R.241-37, R.241-69 du Code rural	Inobservation d'un arrêté édicté par le directeur du parc national	Contravention de 1ère classe (AF)
Réserves naturelles	Art. R.241-61, R.241-66, R.241-36, R.241-37, R.241-69 du Code rural	Inobservation d'un arrêté édicté par le directeur du parc national - réserve intégrale	Contravention de 2ème classe (AF)
	Art. R.242-38 2°, R.242-45, R.242-47 al.2, L.242-1, L.242-3 du Code rural	Usage irrégulier d'instrument sonore dans une réserve naturelle	Contravention de 2ème classe + confiscation
	Art. R.242-39 1°, R.242-45, R.242-47 al.2, R.242-29 5°, L.242-1, L.242-3 du Code rural	Circulation irrégulière de véhicule dans une réserve naturelle	Contravention de 3ème classe + confiscation
	Art. R.242-42 4°, R.242-45, R.242-47 al.2, R.242-29 5°	Circulation dans une réserve naturelle malgré	Contravention de 5ème classe

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions
	L.242-1, L.242-3, L.242-11 du Code rural	interdiction	+ confiscation
Forêts	Art. R.331-3 al.1 du Code forestier	Circulation de véhicule sur une route de forêt interdite à la circulation	Contravention de 4ème classe (AF)
	Art. R.331-3 al.2 du Code forestier	Circulation de véhicule en forêt hors des routes et chemins	Contravention de 5ème classe
	Art. R.412-16, R.412-17 2° du Code forestier	Circulation de véhicule à moteur en forêt de protection hors des voies prévues à cet effet	Contravention de 5ème classe
Avertisseurs sonores	Art. R.321-4 du Code de la route	Vente d'un avertisseur sonore non conforme à un type homologué	Contravention de 4ème classe (AF)
	Art. R.313-33 et R.321-4 du Code de la route	Circulation d'un véhicule équipé d'un avertisseur sonore non conforme à un type homologué	Contravention de 1ère classe (AF)
	Art. R.313-34, R.313-35 du Code de la route	Usage, installation, détention d'avertisseur sonore réservé aux véhicules d'intervention urgente	Contravention de 4ème classe (AF) + Saisie et confiscation des dispositifs Immobilisation (R.313-29)
	Art. R.416-1 et 2, R.417-11 du Code de la route	Usage abusif de l'avertisseur sonore	Contravention de 2ème classe (AF)
Dispositif antiparasites	Art. R.318-4 du Code de la route Art. 114 de la loi du 31/05/1933 Art. 1 et 2 du décret du 01/12/1933 Articles 1, 3, 4 et 10 de l'arrêté du 28/04/1969 ¹¹	Vente de véhicule à moteur sans dispositif conforme limitant les perturbations radioélectriques (antiparasites)	Contravention de 4ème classe

¹¹ A compter du 17 juin 1999, les dispositions de cet arrêté ne s'appliquent plus aux véhicules à moteur à deux ou trois roues, aux quadricycles à moteur, et à leurs systèmes et équipements (article 34 de l'arrêté du 7 juillet 1995).

Objet	Textes	Comportement sanctionné	Sanctions
	Arrêté du 7 juillet 1995		
		Circulation avec un véhicule à moteur sans dispositif conforme limitant les perturbations radioélectriques (antiparasites)	Contravention de 4ème classe
Dispositif augmentant la puissance des cyclomoteurs	Décret 92-987 du 10/09/1992 ¹²	- Fabrication, importation, vente, détention en vue de la vente, distribution à titre gratuit de dispositifs augmentant la puissance du moteur des cyclomoteurs - Transformation, par professionnel, de moteur de cyclomoteur pour en augmenter la puissance	Contravention de 5ème classe + Publication de la décision + Destruction de l'objet + Retrait des produits + Confiscation du produit de la vente ou du service
Réception et visites techniques des véhicules	Art. R.321-1 à 321-24, R.413-5 du Code de la route	Mise en circulation d'un véhicule non réceptionné (sans les autorisations ou pièces administratives exigées)	Contravention de 4ème classe (AF)
	Art. R.323-1, R.413-5 du Code de la route	Maintien en circulation de voiture particulière sans visite technique périodique	Contravention de 4ème classe (AF) Immobilisation (R.278 12°)
Immobilisation et injonction	Art. R.325-2 et suivants, R.325-8 du Code de la route	Conduite d'un véhicule malgré l'immobilisation prescrite par un agent verbalisateur	Contravention de 4ème classe (AF)
	Art. R.325-8 du Code de la route	Refus de présenter son véhicule à un service de contrôle technique	Contravention de 4ème classe (AF)

¹² En 1997, une condamnation prononcée pour fabrication, une condamnation pour vente, deux condamnations pour transformation.