



## Commission de la Sécurité des Consommateurs

Cité Martignac  
111, rue de Grenelle  
75353 PARIS 07 SP

Paris, le 24 mai 2007

### AVIS

#### RELATIF A LA SECURITE DES MINI-MOTOS

##### *LA COMMISSION DE LA SECURITE DES CONSOMMATEURS,*

*VU le code de la consommation, notamment ses articles L. 224-1, L. 224-4, R. 224-4 et R. 224-7 à R. 224-12*

*VU la requête n° 06-035 A*

Considérant que,

#### **I. LA SAISINE**

En avril 2006, la CSC était informée de l'accident mortel dont avaient été victimes deux jeunes gens de 18 et 17 ans qui pilotaient des véhicules à deux roues de type "pocket bike" et qui s'étaient percutés de plein fouet, alors qu'ils roulaient de nuit sur la voie publique, à plus de 100 km/h sans éclairage, les véhicules n'en étant pas équipés.

A la demande de la CSC, l'Institut de Veille Sanitaire (InVS) a effectué fin 2006 une extraction de sa base informatique des accidents de la vie courante (EPAC) montrant qu'en 2004 et 2005, 28 accidents ayant donné lieu à hospitalisation ont impliqué des mini-motos (89,3 % de chutes ayant entraîné, pour 35,7 % des victimes, des blessures à la tête). 60,7 % des personnes accidentées avaient moins de 10 ans.

Certains de ces engins sont autorisés à circuler sur la voie publique, ce qui n'est pas sans danger pour le pilote compte tenu de leur petite taille. A titre d'exemple de l'inadaptation de ces engins à la circulation routière, la CSC a été informée que le 2 juin 2006 dans un parking de Biarritz un automobiliste en reculant avait renversé, sans le voir dans ses rétroviseurs, le conducteur d'une

---

Secrétariat  
Tél : 01 43 19 56 68  
Fax : 01 43 19 56 66

Documentation  
Tél : 01 43 19 56 60  
Fax : 01 43 19 57 00

Internet  
<http://www.securiteconso.org>

.../...

mini-moto DB125 H, distribuée en France par France Masai. Ce dernier avait été légèrement blessé.

Dans ces conditions, la Commission, dans sa séance du 6 juillet 2006, décidait de s'autosaisir de la question de la sécurité des mini-motos.

L'enquête de la Commission est intervenue dans un contexte particulièrement sensible en ce qui concerne la sécurité des véhicules à deux roues motorisés. Malgré les progrès accomplis en matière de prévention des accidents (port du casque obligatoire, limitation de vitesse, mise en place des attestations scolaires de sécurité routières notamment), leur pratique reste en France particulièrement dangereuse. En 2005, 24 % des personnes décédées lors d'un accident de la route conduisaient un véhicule à deux roues et un tiers de tués étaient des mineurs. Cette situation est d'autant plus préoccupante que, contrairement aux cyclomoteurs, les ventes de motocyclettes légères (entre 50 et 125 cm<sup>3</sup>), en réaction aux problèmes de circulation et de stationnement en zones urbaines sont en constante augmentation, (+ 13,5 % entre 2005 et 2004 ; + 31 % entre 2006 et 2005).

## **II. LES INVESTIGATIONS DE LA COMMISSION**

La Commission tient à remercier le Service public fédéral belge et l'Office fédéral des routes suisse pour leur précieuse collaboration.

### **A. LES AUDITIONS CONDUITES**

La CSC a procédé à l'audition de représentants :

- de fabricants :
  - M. Cedric B., de la société BIANCHI MOTOR SPORT ;
  - M. Dominique B. et Mme Hélène C., de la société YAMAHA MOTOR FRANCE ;
  - MM. François E. et Serge J. de la société SUZUKI FRANCE SAS.
- de distributeurs :
  - M. Sébastien B. de la société JOUR J RACING ;
  - MM. François C et Eric L. de la société AUCHAN ;
  - MM Helder G. et Franck J. de la société CARREFOUR.
- d'une fédération :
  - de MM. Charles K. et Laurent E. de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM).
- d'une compagnie d'assurance :
  - de M. Eric M., de l'assurance mutuelle des motards.
- des administrations :
  - Mme Claudine S. et M. Christophe C, de la Direction générale de la concurrence, de la consommation, et de la répression des fraudes (DGCCRF) ;
  - Mme Christine L. et M. Jean-Louis B., de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) ;
  - de MM. Bernard G. et François N., de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR).

## B. LES REFUS A ETRE AUDITIONNE

Comme le prévoient les textes et pour tenir compte de tous les points de vue, les sociétés BLATA, GLF E-TRADING, BRX RACING et SCARABUS ont été invitées à être entendues par la Commission mais, malgré plusieurs lettres renouvelant cette invitation, ont fait savoir ne pas souhaiter y donner suite.

### 1. Les produits

Tout au long de son instruction, la Commission a constaté l'imprécision entourant la définition des différents types de mini-motos. Après recoupement des diverses explications techniques, commerciales et historiques liées au développement du marché des mini-motos que lui ont communiquées ses divers interlocuteurs, et en l'absence d'une définition juridique de ces engins, la CSC a établi une classification qui a servi de base à la présente enquête.

Le terme mini-moto s'applique aujourd'hui à des machines très différentes selon l'usage auquel elles sont destinées, qui va de la compétition encadrée à la conduite de loisir en tout terrain. Apparues dans les années 70 dans le milieu fermé de la compétition motocycliste, les mini-motos se sont diffusées, dans un premier temps, auprès d'amateurs "éclairés", puis, récemment, de façon massive, sous forme de copies de mini-motos de grandes marques, fabriquées en Chine ou en Corée. Le succès de ces mini-motos, de plus ou moins bonne qualité, s'explique par leur prix, dix fois inférieur en moyenne à celui des machines dont elles s'inspirent et à leur commercialisation par internet, qui permet de les acheter directement à un importateur et de les recevoir à domicile. Profitant de cet engouement, de nouveaux types de mini-motos, ne correspondant ni à un usage sur circuit, ni à un usage sur tout terrain, ont été mises sur le marché.



La classification adoptée par la Commission distingue 5 catégories pour décrire ce marché :

#### a. Les "peewee"<sup>1</sup>

Terme communément utilisé pour désigner les mini-motos de cross d'apprentissage destinées aux enfants, du nom du premier engin de ce type commercialisé il y a une trentaine d'années par YAMAHA. D'une cylindrée de 50 à 80 cm<sup>3</sup>, ils disposent d'un certain nombre de dispositifs de sécurité (protège chaîne, transmission par cardan, embrayage automatique, vitesse maximale modulable de 25 à 50 km/h etc.). Leur prix de vente est d'environ 1500 €

#### b. Les "pit bikes" (pit étant le terme anglais signifiant « ligne de départ ») et les "pocket bikes" (motos de poche)

Conçus à l'origine par des accessoiristes de motos de compétition pour permettre aux pilotes de se déplacer entre les différents stands d'un circuit. Destinés à des adultes amateurs de moto, ces engins sont devenus, d'abord au Japon puis dans les années 90 en Italie, une véritable catégorie sportive avec création de fédérations et organisation de compétitions. Il existe actuellement une dizaine de constructeurs spécialisés en Europe, qui ont développé un véritable savoir faire dans

---

<sup>1</sup> HONDA : CRF50F, CRF 70F ; SUZUKI : JR50, JR 80 ; YAMAHA PW 50, PW 80 ; KAWASAKI : KX 65, KX 85.

ce domaine. La cylindrée de ces machines est comprise entre 35 cm<sup>3</sup> à 49 cm<sup>3</sup> et leur prix de vente entre 1500 et 3000 €

Les engins récents, déclinaisons ou copies des catégories précédentes :

c. Les “dirt bikes” et autres motos tout terrain

Destinées d’après leurs constructeurs à des enfants, adolescents ou jeunes adultes. Contrairement aux “peewee”, elles ne sont pas équipées de dispositifs de sécurité. Leur hauteur de selle est comprise entre 50 et 60 cm, leur hauteur de guidon entre 60 et 70 cm. Leur motorisation est comprise entre 50 et 110 cm<sup>3</sup>. On trouve aujourd’hui ces engins à partir de 150 € sur internet.

d. Les “pocket bikes”

Dites “chinoises” comme les surnomment les membres des fédérations de “pocket bike”, répliques des “pocket bikes” de compétition, mais sans comparaisons possibles avec ces dernières pour ce qui est de la qualité de la fabrication et des performances. D’une cylindrée d’environ 49cm<sup>3</sup>. Leur hauteur de selle est comprise entre 30 et 40 cm, celle du guidon est de 50 cm environ. Leur prix s’échelonne entre 99 et 250 €

e. Les “routières”

Dont certaines peuvent être homologuées sous l’appellation commerciale “mini-moto routière”, se rattachent à la catégorie des cyclomoteurs au sens du code de la route. Elles regroupent des engins divers tels des mini-customs, mini-choppers, mini-scooters, mini-side-cars. La plupart d’entre elles ne sont cependant pas homologuées et ne peuvent circuler sur la route contrairement à ce que pourrait laisser supposer leur équipement (pneus route, éclairage, avertisseur...).

### III. LA COMMERCIALISATION DES MINI-MOTOS

Depuis deux ans, l’arrivée sur le marché grand public de mini-motos à bas prix a créé un phénomène de mode et conduit à une véritable explosion des ventes. Ainsi, au Royaume-Uni, selon la Motor cycle Industry Association, la vente de mini-motos serait passée de 10 000 unités en 2003 à 100 000 unités en 2005. En France, le parc serait constitué aujourd’hui d’environ 40 000 mini-motos. Le choix des consommateurs s’est porté sur les produits récents, en provenance de Chine ou de Corée, au détriment des peewees, mais sans incidence sur les “pocket bikes” de compétition.

Un certain nombre d’opérateurs nouveaux sont apparus sur le marché. En plus des fabricants et assembleurs chinois, coréens ou taïwanais qui produisent des mini-motos à partir de licences dont ils possèdent légalement les droits d’exploitation (comme ceux du modèle Dax du constructeur HONDA) ou par copie d’engins existants, interviennent des importateurs de biens d’équipement généralistes, des sociétés d’importations créées ad hoc, voire même des particuliers sans raison commerciale<sup>2</sup>.

Aujourd’hui, les voies de distribution des mini-motos sont nombreuses. On trouve ainsi, en dehors des circuits de la revente par des particuliers :

- des “peewee” et des “pocket bikes” de compétition directement auprès des fabricants européens, ou dans le réseau des concessionnaires et

---

<sup>2</sup> Qui s’approvisionnent sur internet ou dans un autre pays de l’Union Européenne que la France et revendent en direct à d’autres particuliers.

accessoiristes de moto. Ils en assurent le service après-vente<sup>3</sup> et la maintenance. Occasionnellement, certains d'entre eux vendent des machines chinoises ou coréennes, provenant de constructeurs sélectionnés pour la qualité de leur fabrication. Il semblerait qu'ils assurent un rôle de régulateur du marché en refusant de vendre ou d'entretenir des engins à bas prix ne présentant pas les conditions minimales de qualité et de sécurité ;

- des “pit bikes” dans certaines grandes surfaces généralistes pour lesquelles le marché du cycle a constitué ces dernières années un enjeu commercial fort. Elles espèrent aujourd'hui renouveler le succès obtenu en se développant sur le marché des deux roues motorisées ;
- des “pocket bikes”, “pit bikes”, “dirt bikes”, routières de « grande importation »<sup>4</sup>, à bas prix, pouvant être utilisées dès l'âge de 8 ans selon les préconisations de certains fabricants, sur de nombreux sites de vente par internet, qui commercialisent toutes sortes d'engins motorisés de loisir (trottinettes, quads, vélos à assistance électrique, scooters, motocyclettes de moins de 125 cm<sup>3</sup>) ou spécialisés dans la mini-moto. Afin d'écouler leurs stocks, les vendeurs s'inscrivent aussi sur des sites d'enchères pour y déstocker des produits neufs à prix non négociable ;
- des “pocket bikes”, “pit bikes”, “dirt bikes”, routières de « grande importation », auprès de commerçants non sédentaires qui les offrent à titre promotionnel ou les vendent sur les fêtes foraines, les marchés, les foires et autres manifestations commerciales temporaires.

Les accidents ou les dérives d'usage qui se sont produits s'expliquent non seulement par des problèmes de qualité de fabrication des engins de nouvelle génération, mais également par le faible prix de vente qui a attiré de nouveaux consommateurs. Ceux-ci ne sont pas amateurs de deux roues motorisées, mais simplement à la recherche de sensations fortes<sup>5</sup>. Il s'agit essentiellement d'enfants, d'adolescents ou jeunes adultes, qui ne possèdent pas la modération, l'éthique et les connaissances techniques qu'exige la pratique de la motocyclette en toute sécurité.

A leur décharge, l'offre d'espaces d'évolution pour les mini-motos n'a pas accompagné leur développement en nombre. Les pistes de karting ou les circuits motos, lieux habituels de conduite de ces engins, ne disposent pas des capacités d'accueil suffisantes pour accueillir ces nouvelles pratiques.

Les fédérations motocyclistes ont mis un certain temps à prendre la mesure du phénomène et commencent à peine à sensibiliser les jeunes à l'usage raisonné de ces machines, en leur proposant des licences à des prix adaptés et en augmentant les possibilités de conduite sur circuit.

---

<sup>3</sup> Notamment la vente de pièces détachées auxquels les fabricants sont astreints jusqu'à dix ans après que le produit a été retiré du marché.

<sup>4</sup> Terme utilisé pour les importations transcontinentales.

<sup>5</sup> Ceci explique le succès de la distribution de mini-motos comme lots sur les fêtes foraines, où les consommateurs viennent rechercher des sensations fortes sur les manèges extrêmes.

## IV. LA REGLEMENTATION

### A. LA CONCEPTION ET LA FABRICATION DES MINI-MOTOS

Jusqu'au 10 juillet 2006, en tant qu'engins sportifs non destinés à être utilisés sur route, les mini-motos étaient exclues de la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 sur la réception des véhicules à moteurs à deux ou trois roues. Tout en étant parfois présentées comme des jouets par les distributeurs, les mini-motos ne pouvaient néanmoins pas entrer dans le cadre de la directive sur la sécurité des jouets<sup>6</sup> car les véhicules à moteur à combustion en sont exclus et leur vitesse est excessive pour des enfants<sup>7</sup>.

En tant que produits de loisirs, elles relevaient donc uniquement de la directive 2001/95/CE du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits.

Le 10 juillet 2006, interpellée par certains Etats membres de l'Union européenne sur les accidents et les nombreux rappels de produits signalés dans le système RAPEX, la Commission européenne précisait le statut juridique des mini-motos :

*« Les mini-motos équipées de moteurs à combustion interne, qui ne sont pas destinées à une utilisation sur route, entrent dans le champ de la directive "Machines"<sup>8</sup>. Elles sont également soumises à la législation communautaire sur la compatibilité électromagnétique<sup>9</sup>. En outre, les mini-motos sont des produits destinés aux consommateurs, certaines dispositions de la législation communautaire relative à la sécurité générale des produits sont applicables ».*

En son annexe 1 relative aux "exigences essentielles de santé et de sécurité relatives à la conception et à la construction des machines", la directive « Machines » prévoit que le fabricant doit « veiller à ce qu'une évaluation des risques soit effectuée afin de déterminer les exigences de santé et de sécurité qui s'appliquent à la machine ». Ces produits doivent porter le marquage CE et sont alors présumés conformes aux exigences de sécurité de cette directive.

Au titre de cette directive, le fabricant d'une mini-moto doit donc :

- procéder ou faire procéder à une analyse des risques ;
- appliquer les règles techniques de l'annexe I de l'article R. 233-84 du code du travail pour réduire et supprimer les risques dès la conception ;
- établir une déclaration de conformité, constituer et conserver un dossier technique indiquant les procédures techniques mises en œuvre pour parvenir à la réalisation des règles techniques applicables à son produit ;
- apposer le marquage CE.

La directive sur la sécurité générale des produits s'applique sur tous les points non couverts par les directives "Machines" et "Compatibilité

---

<sup>6</sup> Directive n° 88/378/CEE

<sup>7</sup> A titre de comparaison, les jouets électriques autoporteurs ne peuvent dépasser la vitesse de 6 km/h.

<sup>8</sup> Directive 98/37/CE dite « Machines ». Cette directive sera remplacée par la directive 2006/42/CE applicable au 29 décembre 2009. La directive a été transposée en droit français par les décrets n° 92-765, 92-766 et 92-767 du 29 juillet 1992 et par le décret n° 96-725 du 14 août 1996. Il convient de souligner que l'article 2 de la directive 2006/42/CE exclut les engins destinés exclusivement à la compétition, c'est-à-dire utilisables sur circuit et répondant aux exigences des fédérations sportives.

<sup>9</sup> Directive n° 2004/108/CE du 15 décembre 2004 abrogeant la directive 89/336/CE.

électromagnétique”, notamment en ce qui concerne les procédures de rappel et de retrait des produits en cas de non-conformité.

Dans un souci de prévention des risques, la Commission européenne demandait qu’une surveillance spécifique du marché des mini-motos soit opérée et que les résultats lui en soient transmis pour la fin décembre 2006.

La Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a informé les fédérations d’importateurs du statut juridique des mini-motos le 9 août 2006. Elle a reçu des réactions négatives de la confédération nationale des importateurs à cette annonce.

La commission a constaté, lors de ses auditions, que la plupart des fabricants et distributeurs de motocycles, y compris de grandes enseignes à l’échelon national, ne connaissaient pas cette décision et le regrettaient car celle-ci pouvait avoir des conséquences importantes sur la conception de leurs gammes. Il est probable que, un grand nombre d’opérateurs sur ce marché n’étant pas affiliés à cette fédération professionnelle, l’information ne leur a pas été donnée. Aussi, c’est seulement depuis la fin de l’année 2006 que sont apparues les premières déclarations de conformité à la directive « Machines ».

Durant le second semestre 2006, la DGCCRF a par ailleurs effectué un contrôle du marché des mini-motos, qui a débouché sur 4 notifications, 16 rappels à la réglementation, 25 demandes d’enquête, 2 mesures de police administrative (concernant les parties tournantes non protégées).

La Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) a elle aussi réalisé des contrôles entre le 15 septembre et le 15 novembre 2006<sup>10</sup>. 4000 mini-motos ont été réexportées et 1000 ont été reconnues comme dangereuses.

Il a été indiqué, lors des auditions, que, dans la pratique, les modalités de dédouanement dans le port d’Anvers pourraient favoriser la fraude à l’importation. Par ailleurs, certains produits ne disposent pas du numéro de série du fabricant, ce qui rend leur identification unitaire impossible et leur permet d’échapper plus facilement aux contrôles douaniers à leur arrivée aux ports et au cours de leur transport dans l’Union Européenne<sup>11</sup>.

## **B. L’UTILISATION DES MINI-MOTOS**

### **1. La circulation sur le domaine public**

Comme tous les véhicules à moteur à deux ou trois roues, les mini-motos destinées à circuler sur la route doivent faire l’objet d’une procédure de réception aux termes de l’article R.321-11 du code de la route)<sup>12</sup>. Cette réception, dite “par type européenne CE” ne concerne toutefois ni les engins de compétition ni ceux destinés à la pratique exclusive en tout terrain. Elle consiste à vérifier la conformité d’un modèle de véhicule aux dispositions et de ses composants ou entités techniques à la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002 et aux directives auxquelles

---

<sup>10</sup> Le fondement juridique de ce contrôle de conformité des produits, fixé par l’article 38 du code des douanes, doit reposer sur l’existence de dispositions nationales ou communautaires imposant des mesures de restriction, de prohibition ou de “formalités particulières” à l’importation ou à l’exportation. Les contrôles de conformité opérés par la DGDDI s’effectuent en partenariat avec la DGCCRF.

<sup>11</sup> Un seul certificat de dédouanement pouvant ainsi être utilisé pour plusieurs containeurs.

<sup>12</sup> Réception CE conforme à l’arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements, transposant en droit français la directive 2002/24/CE du 18 mars 2002.

elle fait référence<sup>13</sup>, qui fixent les caractéristiques techniques des composants de la machine et de l'ensemble une fois monté, pour que celle-ci soit habilitée la commercialisation et à la circulation sur les routes de l'Union Européenne.

Pour la DSCR, rien dans ces directives ne s'oppose, techniquement, à ce qu'une mini-moto conçue et équipée pour la route<sup>14</sup> soit homologuée. En particulier, aucune exigence n'est fixée en terme de hauteur minimale de selle, de guidon ou de hauteur d'éclairage pour assurer la visibilité de la mini-moto par les autres véhicules.

Cette réception CE assure la reconnaissance mutuelle des produits entre Etats membres. En France, ces réceptions sont délivrées par le Centre National de Réception des Véhicules (CNRV).

La réception d'un véhicule peut être effectuée dans n'importe quel Etat membre de l'Union Européenne sur ces mêmes bases. Il semblerait cependant que l'interprétation et l'application de ces textes varient sensiblement d'un pays à l'autre.

En France, s'agissant d'une réception de type, les autorités compétentes du ministère des transports vérifient la conformité du prototype, mais également la capacité de l'industriel à produire ultérieurement des véhicules conformes au prototype réceptionné. Cette vérification s'opère sur pièces (dès lors que la société dispose d'une certification qualité de type ISO 9001), et, à défaut, sur place par des audits de production.

Dans la pratique, le ministère des transports ne réceptionne que des véhicules deux roues fabriqués en France. Les mini-motos sont généralement réceptionnées dans des pays réputés pour pratiquer un contrôle moins rigoureux tels que l'Espagne, le Portugal, la Grèce ou les Pays-Bas.

Au stade de la commercialisation, les mini-motos entrent dans le champ de compétence de la DGCCRF. Celle-ci reconnaît cependant ne pas disposer des moyens d'expertise nécessaires pour aller au-delà d'un contrôle documentaire et visuel des engins. Elle signale, le cas échéant, les anomalies constatées auprès de la DSCR qui en informe alors le pays de l'Union qui l'a réceptionnée, car seul ce dernier est habilité à effectuer les contrôles de conformité complémentaires sur le produit considéré.

En ce qui concerne les rappels et retraits du marché, lorsque l'initiative du signalement vient d'un constructeur, la DSCR est l'autorité désignée pour le recevoir. Si le signalement émane d'un distributeur, d'un réparateur non membre d'un réseau de constructeurs ou d'équipementiers, il doit être effectué auprès de la DGCCRF.

La surveillance efficace du marché des véhicules réceptionnés, dont les deux roues font partie, suppose donc une collaboration étroite entre les deux administrations.

---

<sup>13</sup> Ainsi qu'à certains règlements de la Commission économique pour l'Europe/Organisation des Nations Unies.

<sup>14</sup> Présence notamment d'éclairage, de clignotant, d'avertisseur, d'une plaque d'immatriculation.



Par ailleurs, l'usage des véhicules deux roues réceptionnés est soumis à la possession des attestations, brevets ou permis correspondant à la catégorie juridique de l'engin :

- en deçà de 50 cm<sup>3</sup>, les mini-motos sont des cyclomoteurs. Leur vitesse doit être limitée par construction à 45 km/h. Pour les conduire, les utilisateurs nés après le 31 décembre 1987 doivent être titulaires des attestations scolaires de sécurité routière de niveaux 1 et 2 (ASSR)<sup>15</sup> et du Brevet de Sécurité Routière (BSR). En vue de protéger les jeunes cyclomotoristes, particulièrement touchés par les accidents de la circulation, la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative à la refonte du permis de conduire a introduit dans la réglementation européenne un permis de conduire pour les cyclomoteurs (catégorie AM)<sup>16</sup>. La transposition des articles de la directive qui traitent de ce sujet devra être effectuée avant le 19 janvier 2010 pour une prise d'effet au 19 janvier 2013 ;
- les mini-motos de 50 à 125 cm<sup>3</sup> et de moins de 15 chevaux sont des motocyclettes légères. Leurs conducteurs doivent avoir plus de 16 ans et être titulaires du permis A1. Contrairement aux cyclomoteurs dont la vitesse ne doit pas excéder 45 km/h, aucune limite de vitesse par construction n'est exigée pour les motocyclettes légères.

Pour les deux types d'engins, le port du casque et la souscription d'une assurance de responsabilité civile sont obligatoires.

Lorsque les mini-motos et autres deux roues ne sont pas réceptionnés ou ne sont pas destinés à l'être, leurs conditions de circulation sont réglementées par la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes, qui a pour objectif de préserver les espaces naturels face au développement de l'usage des engins motorisés tout terrain.

La loi de 1991 pose, en son article premier, le principe de l'interdiction générale de circulation des véhicules à moteurs en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat et des voies privées ouvertes à la circulation publique de véhicules à moteurs. En d'autres termes, il est interdit aux mini-motos non réceptionnées de circuler en dehors des voies ouvertes à la circulation publique, que ces voies soient publiques ou privées. Ainsi la pratique de la mini-moto sur un chemin forestier non ouvert à la circulation publique est-elle en principe interdite<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) de premier et de second niveau sanctionnent l'enseignement des règles de la sécurité routière en classes de cinquième et de troisième. L'ASSR de 1er niveau ou de 2nd niveau constitue la partie théorique du brevet de sécurité routière (BSR) qui est obligatoire pour conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans.

<sup>16</sup> Définis comme des véhicules à deux ou trois roues dont la vitesse est comprise entre 25 et 45 km/h.

<sup>17</sup> Une circulaire émanant du Ministère de l'écologie et du développement durable, du 6 septembre 2005, dite "circulaire Olin" précise les conditions de circulation des engins motorisés dans les espaces naturels. Selon cette circulaire, « ne constitueraient pas des voies privées ouvertes à la circulation publique :

- les sentiers simplement destinés à la randonnée pédestre ;
- les tracés éphémères (chemins de débarquement ouverts et utilisés par les tracteurs pour la seule durée de l'exploitation d'une coupe, aux seules fins de tirer les bois exploités hors de la parcelle) ;
- les emprises non boisées du fait de la présence d'ouvrages souterrains
- les bandes pare-feu créées dans les massifs forestiers pour éviter la propagation des incendies ;
- les itinéraires clandestins qui, à force de passages répétés, créent au sol une piste alors que le propriétaire n'a jamais eu l'intention de créer un tel chemin à cet emplacement ».

Dans ces conditions, les mini-motos ne peuvent donc évoluer, d'une part, que sur des terrains privés avec autorisation du propriétaire, car la responsabilité de celui-ci peut être engagée en cas d'accident ou, d'autre part, sur des terrains et circuits aménagés et autorisés (article L. 442-1 du code de l'urbanisme). Bien entendu, les engins doivent être adaptés à ces terrains (sable, terre pour les motos de cross, surfaces asphaltées pour les "pocket bikes").

Aucune des obligations relatives à l'âge, à la détention du BSR ou du permis A1, ou au port d'équipements de protection individuelle ne leur sont applicables. En revanche, la souscription d'une assurance de responsabilité civile reste obligatoire<sup>18</sup>.

## 2. Les épreuves sportives

Deux fédérations sportives organisent une pratique encadrée de la mini-moto et des compétitions de niveau régional ou national, la Fédération française de motocyclisme et l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique. Pour participer à ces activités, les pratiquants et les engins doivent satisfaire à un certain nombre d'exigences définies par les règlements fédéraux.

La Fédération française de motocyclisme<sup>19</sup> et l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique ont fixé à 6 ans l'âge minimal pour commencer l'apprentissage de la mini-moto de cross en école de conduite, encadré par des moniteurs spécialisés. Les enfants peuvent participer à des démonstrations mais la participation à un entraînement ou à des compétitions à caractère sportif est réservée à ceux de plus de 12 ans<sup>20</sup> et sous réserve que le pilote soit titulaire d'un certificat d'aptitude au sport motocycliste (CASM), qui ne permet pas la conduite sur les voies ouvertes à la circulation publique. Ce certificat doit être renouvelé si le pilote n'a pas été licencié deux années consécutives.

Les pratiquants doivent être munis d'équipements de protection individuelle (maillot avec renfort, bottes, coudières, genouillères et protection dorsale).

Par ailleurs, ces deux fédérations organisent des compétitions de "pocket bikes". Elles exigent notamment pour les engins :

- une hauteur de selle comprise entre 44 et 65 cm ;
- un embrayage centrifuge ;
- des roues de 240 à 280 mm, larges de 100 ou 110 mm ;
- des pneus route ou lisses ;
- des extrémités de levier d'un diamètre de 14 mm ;
- des repose-pieds d'une largeur maximale de 45 ou 50 mm ;
- un pare chaîne ;
- un niveau sonore limité à 92 Db à 50 cm de la sortie du pot et à 5000 tours/mn.

---

<sup>18</sup> Cette obligation s'étend à tous les engins motorisés sur lequel le conducteur est installé pour le conduire, quel que soit le lieu d'évolution, extérieur comme intérieur : tondeuses, cireuses, chariots de manutention, trottinettes thermiques, jet ski...).

<sup>19</sup> Association régie par la loi de 1901, la FFM est délégataire du Ministère chargé des sports pour :

- l'organisation des épreuves des 10 disciplines "motos" et des 27 "spécialités" dont le quad fait partie. Au total 1200 épreuves sont organisées chaque année par la FFM.
- la mise en place de diplômes nationaux dont ceux d'éducateurs sportifs - 1<sup>er</sup> degré - option motocyclisme. Le motocyclisme a pour champ d'application tout véhicule propulsé par un moteur thermique, conduit par un guidon et laissant une ou plusieurs traces au sol.

<sup>20</sup> En Italie, cet âge minimal est fixé à 8 ans, ce qui expliquerait, selon les audits, l'excellence des pilotes italiens dans les compétitions de moto de taille normale.

L'Union française des œuvres laïques d'éducation physique exige en outre un bracelet coupe-circuit.

Ces exigences sont vérifiées avant chaque course sous la responsabilité d'un commissaire technique de la fédération.

Dans ces conditions, la pratique de la mini-moto de compétition se révèle peu accidentogène, même si les chutes et les carambolages sont parfois impressionnants. Les pilotes, correctement protégés, glissent alors que leur engin part de son côté et le risque d'écrasement est limité en raison du faible poids de la machine.

## **V. LES ESSAIS REALISES A LA DEMANDE DE LA CSC**

### **A. PREMIERS CONSTATS**

La Commission a souhaité faire procéder à des essais sur des machines commercialisées en France après la prise de position de la Commission européenne sur le statut juridique des mini-motos. Ces essais visaient à vérifier la conformité des mini-motos aux exigences de la directive « Machines » et à en apprécier le comportement routier, dans des conditions raisonnablement prévisibles d'usage par les consommateurs. La conformité aux exigences de compatibilité électromagnétique, qui n'aurait concerné qu'une petite partie des engins munis de démarreurs électroniques, n'a pas été testée. Les essais ont été confiés conjointement au Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) et à la société Beltoise Evolution.

Après étude du marché au cours du mois d'octobre 2006, un échantillon de sept mini-motos, qualitativement représentatif des différentes catégories d'engins identifiées par la commission, a été sélectionné :

- une copie de moto de cross d'apprentissage, destinée aux enfants ;
- une "pocket bike" ;
- trois "dirt bikes" ;
- une mini-moto custom ;
- une mini-moto homologuée route.

Une huitième mini-moto, de type "pocket bike" homologuée compétition, a été prêtée par un constructeur, pour servir de référence au pilote chargé des essais routiers et pour un examen visuel du montage et des finitions.

Tous les engins avaient l'appellation commerciale "mini-moto" ou "pocket bike". Cependant, si les engins se sont révélés relativement homogènes dans leur cylindrée (49 ou 50 cc), leur hauteur de selle variait de 48 à 62 cm, la hauteur de leur guidon de 52 à 68 cm et leur poids de 19 à 63 kg.

Au premier examen visuel, certaines mini-motos présentaient des défauts de montage (deux pneus avant à l'avant et à l'arrière, étriers de freins mal alignés, écrous insuffisamment serrés), des problèmes mécaniques (fourche vrillée, pare-choc cassé) liés soit à une négligence dans la vérification avant la livraison des machines ou à une qualité insuffisante des composants qui empêchaient un montage correct (matériaux trop fragiles).

Par ailleurs, certains produits ont été livrés sans que le guidon ou les carters de protection soient montés, sans outils et, pour certains, sans notice de montage.

La transmission par chaîne et le freinage par disques sont les plus fréquents (ils équipent 6 modèles sur 7) y compris sur le modèle de référence.

La transmission par chaîne, par rapport à la transmission par cardan, apparaît comme plus adaptée à la conduite de ces engins, car elle est plus légère et supporte les pilotages un peu brusques. Toutefois, elle est aussi plus fragile et réclame un entretien et une tension régulière qu'il faut effectuer soi-même. Par ailleurs, mal protégée, elle peut être à l'origine de graves blessures par effet d'entraînement d'une partie du corps ou de vêtements.

Les freins à disques, composés de disques et de plaquettes maintenues par un étrier fixé au cadre et qui viennent se plaquer contre les roues, ont le désavantage de devoir être réglés et les plaquettes changées régulièrement. Sur plusieurs motos, il a été constaté un serrage insuffisant ou désaxé des étriers de freins pouvant à terme entraîner une perte de puissance de freinage ou une usure différenciées des plaquettes pouvant causer l'instabilité du véhicule au freinage.

Le démarrage de la plupart des mini-motos est une opération compliquée du fait de l'absence d'embrayage. Faute d'un étrier permettant de décoller la roue arrière du sol, il est nécessaire simultanément de :

- soulever la machine ;
- maintenir la manette des gaz en position d'accélération ;
- tirer sur le lanceur, cette action nécessitant notamment un effort physique conséquent.

L'usage auquel certains de ces engins sont destinés peut prêter à confusion. Le montage de pneumatiques lisses sur une "dirt bike", comme cela a été constaté, la rend inutilisable en tout terrain, qui constitue pourtant son terrain d'évolution normal. De même, la pose d'un éclairage et d'un avertisseur sur un engin non destiné à circuler sur la route, peut conduire le consommateur non averti à s'y croire autorisé. C'est le cas notamment pour les mini-motos répliques d'engins routiers (scooter, chopper) qui ne trouvent leur place ni sur circuit ni sur terrain de cross.

## **B. LA CONFORMITE AUX EXIGENCES DE LA DIRECTIVE « MACHINES »**

Les mini-motos (à l'exception de la mini-moto de référence) ont été contrôlées à partir des spécifications inscrites à l'annexe n° 1 de la directive « Machines ». En dehors de ceux relatifs au marquage, une cinquantaine de points ont été ainsi vérifiés ; pour des raisons diverses, aucune des mini-motos contrôlées ne s'est révélée conforme à la directive « Machines ».

Le tableau ci-dessous dresse un bilan synthétique des contrôles effectués. Certains aspects particulièrement importants pour la sécurité des consommateurs ont été retenus :

Mini-moto	N° de châssis	Indication de la cylindrée	Existence d'une notice	Livraison d'un engin prêt à l'usage	Marquage CE	Conformité aux exigences testées
ROXON (réplique de mini-moto de cross)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	75 %
AG 47 (pocket bike)	Non	Non	Non	Oui	Oui	37 %
THERMO SPORTS RETRO (mini-moto custom)	Non	Non	Non	Non	Non	47 %
BHM TT INDIANA (dirt bike)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	49 %
DB03 Z SUPER CROSS (dirt bike)	Non	Non	Non	Non	Oui	31 %
BLATA MINI MOTARD 2.6 (dirt bike)	Non	Non	Non	Non	Non	43 %
GT 50-2 X 6 (mini-moto réceptionnée route)	Oui	Oui	Non	Non	Oui	67 %

Le consommateur non spécialiste qui achète une mini-moto neuve réceptionne le plus souvent un engin qu'il doit finir de monter et de régler. La notice a de fortes chances de ne pas être fournie, d'être rédigée en anglais ou d'être incomplète. Si elle n'est pas fournie, il n'a donc aucune confirmation de la cylindrée de l'engin, de ses précautions et limites d'usage, de sa maintenance etc.

Pour respecter les obligations légales, l'utilisateur devra dans tous les cas faire assurer l'engin pour pouvoir s'en servir. En l'absence de numéro de châssis, cette assurance ne peut être contractée, car un même contrat pourrait être utilisé pour couvrir plusieurs mini-motos.

Au niveau de la sécurité, même si elle porte un marquage CE, une mini-moto non réceptionnée pour circuler sur la route, ce qui est le cas le plus fréquent, risque de ne pas répondre à de nombreuses exigences de la directive « Machines ».

A l'usage, le consommateur est insuffisamment protégé contre un certain nombre de risques :

- brûlures (pot d'échappement non protégé) ;
- plaies et coupures : chute du pilote par manque de stabilité due à la conception du produit, à la rupture du cadre liée à un vice de fabrication, à la défaillance du système de freinage), traumatismes causés par des parties saillantes telles que des poignées de frein non

protégées, des pédales non sécurisées par un ressort de rappel, des béquilles raclant le sol lorsque l'engin circule ou par des parties en mouvement telles que des chaînes non-protégées ; enfin, difficulté à arrêter l'engin du fait de l'absence d'un coupe-circuit ou d'un mauvais positionnement d'un tel dispositif ;

- l'exposition au bruit car toutes les mini-motos testées ont un volume sonore supérieur au seuil de 80 Db admis en exposition longue par le code du travail<sup>21</sup>.

Ce dernier risque est réel, mais on peut s'interroger sur la pertinence des dispositions de la directive « Machines » à cet égard. En effet, au dessus de 80 Db, celle-ci demande à ce que les opérateurs soient avertis de la nécessité de porter des protections auditives. Or, pour un engin destiné à être utilisé en extérieur, dans un flot de véhicules, la perception des bruits du moteur et de ceux des autres véhicules, celle des avertisseurs sonores ou des piétons est une des composantes de la sécurité. Le port d'un casque intégral, doublé de protections auditives en atténuant trop fortement les bruits perçus par le motocycliste pourrait, dans certaines conditions, avoir un effet inverse de celui recherché.

Ces constats sont cohérents avec ceux du Service public fédéral économie, PME, classes moyennes et énergie de Belgique qui a fait procéder au printemps 2006, par un laboratoire indépendant agréé, à une série de tests sur dix modèles de mini-motos commercialisées sur son territoire, sur la base notamment :

- de la directive 93/14 CEE du 5 avril 1993, relative au freinage des véhicules à moteur à deux ou trois roues ;
- de la directive 97/24/CEE relative aux réservoirs à carburant pour véhicules à moteur à deux ou trois roues ;
- de la directive « Machine » 98/37/CE.

Cette série de tests concluait au fait qu'aucun des modèles testés par le SPF n'était conforme à l'ensemble des exigences contrôlées. Les défauts les plus souvent constatés concernaient :

- les risques de coupures sur des bords tranchants ou d'entraînement de parties de vêtement par la chaîne ou les freins à disques ;
- les températures excessives à divers endroits du pot d'échappement (maximum toléré entre 65 à 70°C, température moyenne excessive constatée 120°C température maximum constatée 158°C) ;
- l'insuffisance des marquages, sur la seule base de la directive « Machines » 98/37/CE.

Et, un peu moins fréquemment :

- la fragilité du carénage (plastique trop cassant), celles des soudures et des tubes du cadre (épaisseur d'aluminium insuffisante) ;
- la fixation des repose pieds et du guidon et de leurs caoutchoucs, qui se dévissent ou glissent progressivement de leur axe ;

---

<sup>21</sup> Les Fédérations sportives admettent des niveaux sonores pour le moteur en sortie de pot d'échappement de l'ordre de 92 à 95 Db., qui apparaissent « normales » pour les mini-motos, compte tenu de la conception de ces engins

- des incohérences de design et de conception (hauteur de selle par rapport au guidon ou forme du guidon empêchant certaines manœuvres car les genoux se trouvent à hauteur des mains ; position des pédales de frein par rapport aux repose-pieds qui ne permet pas de freiner avec aisance ; inaccessibilité du robinet d'arrêt d'essence) ;
- risques de brûlures aux mains liées au fait que la mini-moto se soulève et se transporte une main sur le guidon, l'autre sous la selle lorsqu'on veut la ranger après usage (pour la mettre dans un coffre de voiture par exemple) ;
- la légèreté du conditionnement qui conduit à réceptionner des machines détériorées ou présentant des accessoires manquants.

A l'issue de ces tests un certain nombre de signalements avaient été effectués par l'intermédiaire du système RAPEX et un guide de conseils d'achat pour les utilisateurs de mini-motos publié en Belgique.

### **C. LES ESSAIS DE COMPORTEMENT ROUTIER**

Ceux-ci visaient à simuler différentes situations de conduite, permettant d'apprécier la puissance et la vitesse réelle des engins, leur capacité de freinage (à vitesse maximale, à 40 km/h, sur route sèche ou mouillée, en courbe, sur graviers), leur maniabilité. Ils permettaient également de tester *in situ*, la résistance des machines et l'impression générale ressentie lors de leur conduite par un pilote professionnel.

#### **1. La vitesse**

Alors que tous les engins présentent la même cylindrée, les vitesses maximales moyennes enregistrées<sup>22</sup> au terme de trois essais dans des conditions de piste identiques, montrent qu'elles peuvent aller de 40 à 54 km/h contre 60km/h pour l'engin de référence. Trois engins de type, de poids et de taille différents roulent à moins de 45 km/h, deux roulent à 46 km/h, un "dirt bike" et le véhicule homologué roulent respectivement à 50 et 54 km/h.

---

<sup>22</sup> Trois essais ont été effectués pour chaque mesure. La moyenne qui en est tirée a juste pour objet de donner une valeur unique d'essai pour les différentes machines, dans des conditions d'essai identiques, mais ne saurait être réellement représentative des capacités réelles de la machine.

Mini-moto	V max moyenne
ROXON	42
AG 47	40
THERMO SPORTS RETRO	41
BHM TT INDIANA	46
DB03 Z SUPER CROSS	46
BLATA MINIMOTARD 2.6	50
GT 50-2 X 6	54

Deux remarques peuvent être faites en ce qui concerne la vitesse :

- si les engins les plus petits en taille se sont révélés les moins rapides, sur un tel échantillon ce constat n'apparaît pas représentatif. On notera qu'une vitesse égale ou supérieure à 40 km/h exclut raisonnablement une pratique par les enfants. Le port d'équipement de protection individuelle est absolument indispensable (par comparaison, on peut citer les campagnes qui visent à l'incitation au port du casque de vélo concernant des risques de chute à moins de 20 km/h) ;
- alors que la cylindrée de ces mini-motos est de moins de 50 cm<sup>3</sup>, ce qui les classerait dans la catégorie des cyclomoteurs au sens du code de la route, quatre d'entre elles peuvent rouler à plus de 45 km/h ce qui est prohibé dans cette catégorie. En l'occurrence, la mini-moto homologuée contrevient à cette disposition du code de la route. Par ailleurs, le législateur a considéré, pour des raisons de sécurité, que ce type d'engin ne pouvait pas être conduit avant 14 ans. Or, ces mini-motos sont vendues, soit sans indication d'un âge minimal de conduite, soit pour des enfants à partir de 8 ans. Il y a là une contradiction que le seul fait que ces engins ne soient pas destinés à circuler sur la voie publique ne peut justifier.

## 2. Les capacités de freinage

Elles ont été testées sur sol sec à vitesse maximale, sur sol sec et mouillé à 40 km/h, sur gravier et en courbe à 30 km/h (vérification de la tenue de route des engins). Les performances sont obtenues sur des machines correctement préparées pour ce qui concerne la pression des pneumatiques, la tension de la chaîne et des plaquettes de freins (vérification de l'état et serrage des étriers pour les freins à disque), ce qui suppose bien entendu d'avoir les connaissances techniques nécessaires pour effectuer correctement ces réglages.



Les résultats sont les suivants :

Mini-moto	V max moyenne	Poids en kg	Distance freinage à V max Sur sol sec	Distance freinage à V max Sur sol mouillé	Distance freinage 40 km/h sol sec	Distance freinage 40 km/h sol mouillé	Distance freinage 40 km/h en courbe	Distance freinage 30 km/h sur graviers
ROXON	42	40	14,4	15,8	13	14	13,6	10
AG 47	40	17	11,7	-	10,7	11,7	10,5	8,5
THERMO SPORTS RETRO	41	21	14,4	13,7	12,6	13,7	10,8	10
BHM TT INDIANA	46	39,5	11,3	14,7	9	12,4	11	7,9
DB03 Z SUPER CROSS	46	19,5	16,3	18,5	10	13,3	11	11,3
BLATA MINIMOTA RD 2.6	50	19	14,5	17,2	9,8	13,3	10,8	10,4
GT 50-2 X 6	54	63	18,5	20	11,9	14,7	11,5	11,2

De façon générale, les capacités de freinage de l'ensemble des mini-motos essayées sont inférieures à celles d'une motocyclette de taille normale de type 125 cm<sup>3</sup>.

A 40 km/h, la distance de freinage d'une motocyclette de 125 cm<sup>3</sup> est d'environ 8,5 mètres sur sol mouillé, distance dans tous les cas, inférieure à celles des mini-motos évoluant à 40 km/h ou plus sur sols secs ou mouillés.

Pour des mini-motos aux performances équivalentes, et quel qu'en soit le poids, on constate des distances de freinage très variables (par exemple, à 46 km/h de 16,3 à 11,3 mètres alors que le poids des engins considérés va du simple au double).

On notera plus particulièrement que la distance de freinage du modèle homologué est plus de deux fois supérieure à celle de la motocyclette de 125 cm<sup>3</sup>.

Dans ces conditions, on peut s'interroger sur la qualité et la conception intrinsèque du système de freinage (faible taille des roues, surfaces de contact des plaquettes de frein insuffisantes) qui équipent les mini-motos et qui ne sont visiblement pas à la hauteur de ce qui est proposé aux consommateurs pour des engins de taille normale qui circulent à la même vitesse.

### 3. La maniabilité

Elle est limitée par certains défauts de conception ou de montage des engins (pas de butée de direction, carter ou position sur la mini-moto empêchant de manœuvrer à fond la fourche, béquille qui racle le sol) et par leur comportement

général qui génère une plus ou moins grande confiance du pilote (vibration, bruit, tenue de route..).

#### **4. La résistance mécanique**

Un certain nombre de problèmes mécaniques ont été rencontrés lors des essais qui permettent de douter de la fiabilité des engins, à court ou moyen terme :

- perte de puissance moteur ;
- casse du lanceur ;
- casse du levier de frein ;
- casse de la commande du coupe circuit ;
- casse d'un cale pied ;
- signes de serrage moteur à vitesse maximale.

#### **VI. LES CONSTATS DE LA COMMISSION**

Si petites soient-elles, les mini-motos sont des engins très élaborés. La sécurité du consommateur suppose donc qu'il dispose sur le marché de produits présentant toutes les garanties de sécurité nécessaires et d'une information lui permettant de choisir une catégorie de machine en fonction de l'usage envisagé, des performances qu'il en attend et des capacités de l'utilisateur final.

Au terme des investigations menées par la Commission, il n'apparaît pas que ces conditions soient aujourd'hui réunies, mais que tout au contraire, le développement récent de ce marché, malgré les textes réglementaires applicables, se soit fait au détriment de la sécurité du consommateur.

Il est à souligner que, à l'exception des mini-motos de cross destinées spécifiquement à l'apprentissage des enfants, les mini-motos n'ont jamais été et ne devraient toujours pas leur être destinées.

Les voies d'amélioration nécessitent d'avoir affaire à des professionnels identifiables et responsables. A cet égard, les circuits d'importation et de distribution révélés lors de l'instruction de cet avis conduisent à s'inquiéter, pour ce qui concerne la qualité de ces produits, de dérives comparables dans le futur, pour d'autres types de produits, acheminés depuis l'Asie dans l'Union Européenne, par containers, et diffusés très rapidement grâce au commerce électronique, comme on a pu le constater dans le passé pour les trottinettes ou les quads.

Des efforts importants ont été faits pour assurer la sécurité financière des transactions sur internet ; ils ont porté leurs fruits. Il serait souhaitable qu'un effort tout aussi important soit réalisé par l'ensemble des partenaires concernés (pouvoirs publics, professionnels, associations de consommateurs) pour limiter l'acquisition sur internet de produits de basse qualité et qui peuvent présenter des risques pour l'intégrité physique des consommateurs.

#### **SUR LA BASE DE CES DONNEES**

**Considérant** les accidents recensés, dont certains mortels, dus à la pratique de la mini-moto sur la voie publique ou sur terrain privé et ayant touché notamment des enfants de moins de dix ans ;

**Considérant**, les nombreuses notifications de danger visant cette catégorie de produits émanant du système d'alerte européen (RAPEX) ;

**Considérant** la commercialisation croissante, sur le marché européen, notamment via Internet, de mini-motos en provenance du sud-est asiatique dont l'importation, le cas échéant la réception et la distribution, s'avèrent particulièrement difficiles à contrôler ;

**Considérant** le large usage commercial fait du terme "mini-moto" et les difficultés à identifier précisément les produits concernés, les conditions d'utilisation et les catégories d'utilisateurs (enfants, adolescents, adultes) ;

**Considérant** la position de la Commission européenne du 10 juillet 2006, au regard de l'application des directives relatives aux machines (98/37/CE), à la compatibilité électromagnétique (89/336/CE) et à la sécurité générale des produits (2001/95/CE) ;

**Considérant** la méconnaissance, par certains importateurs et distributeurs du secteur, de la position de la Commission européenne, malgré l'information délivrée par les pouvoirs publics en charge de la surveillance du marché ;

**Considérant** les résultats des essais effectués pour le compte de la Commission par le Laboratoire national de métrologie et d'essais et la société Beltoise Evolution, à savoir :

- la non conformité des mini-motos, y compris celles réceptionnées au titre du code de la route, à la directive « Machines » (notamment : accessibilité à la chaîne de transmission, risques de brûlures sur le pot d'échappement, d'incendie et absence de marquage CE, notice incomplète ou inexistante) ;
- leur mauvais comportement routier (notamment : vitesse maximale excessive, distances de freinage importantes, manque de stabilité dans les virages) ;
- les risques de casse mécanique et d'accidents inhérents à un mauvais montage ou à une mauvaise maintenance de l'engin ;
- l'inadaptation manifeste de mini-motos, qui leur sont prétendument destinées, aux capacités des enfants (notamment absence de sécurités spécifiques, difficultés de démarrage de l'engin, poids).

**Considérant** le risque d'accidents pouvant en découler y compris lors de l'usage raisonnablement prévisible des consommateurs, a fortiori aggravé si ces engins circulent sur la route ;

**Considérant** que les âges minima d'utilisation des mini-motos avancés par les fabricants ne reposent sur aucune étude validée à dire d'expert ;

**Considérant** que la Commission estime, que, en l'état, pour garantir la sécurité des consommateurs, les pouvoirs publics doivent interdire la circulation des mini-motos sur la voie publique, même réceptionnées, au titre du code de la route ;

Considérant, la nécessité de disposer d'une norme européenne définissant les exigences de sécurité et les méthodes d'essais applicables aux mini-motos ;

**Considérant** que la Commission a pris connaissance du souhait de l'Association française de normalisation (AFNOR) d'être à l'initiative du lancement de travaux de normalisation des mini-motos ;

**Considérant** la nécessité, lors de ces travaux, que les représentants des consommateurs fassent valoir leurs intérêts ;

**Considérant** que les mini-motos devraient être mises à la disposition de l'utilisateur dans un état permettant leur utilisation immédiate, un mauvais montage ou un mauvais réglage pouvant entraîner un risque majeur ;

**Considérant** que les vendeurs et les loueurs de mini-motos non réceptionnées devraient fournir une information adéquate et pertinente, notamment aux débutants, quant à l'interdiction d'utiliser ces engins sur la voie publique, le choix de l'engin, les risques présentés par la pratique de la mini-moto et la nécessité de souscrire une assurance ;

**Considérant**, au vu des résultats de l'évaluation de la conformité effectuée par le LNE, les interrogations que suscite la non-conformité à la directive « Machines » d'une mini-moto homologuée pour circuler sur la route ;

Après avoir entendu en séance M. P., représentant l'Association Française de Normalisation (AFNOR).

## **EMET L'AVIS SUIVANT :**

### **La Commission recommande :**

#### **1. Aux autorités publiques**

- D'interdire la circulation des mini-motos sur la voie publique qu'elles soient réceptionnées ou non.
- D'exiger des professionnels, dans les meilleurs délais, la mise en conformité des mini-motos, en particulier celles testées dans le cadre du présent avis aux dispositions des directives en vigueur.
- De veiller, par une information auprès de l'ensemble des importateurs, négociants et distributeurs ainsi que par des contrôles du marché appropriés, à ce que l'ensemble des mini-motos commercialisées en France soient conformes aux dispositions des directives en vigueur.
- De s'assurer que, à l'exception des mini-motos destinées à l'apprentissage en vue de la pratique sportive, aucune mini-moto ne soit présentée aux consommateurs comme étant un produit destiné à être utilisé par un enfant.
- De renforcer les dispositifs de contrôle du marché pour prendre en compte le développement des ventes via internet, notamment pour ce qui concerne la sécurité des consommateurs.
- D'instaurer une obligation de montage et de réglage des mini-motos par les professionnels.
- De suggérer aux autorités européennes de compléter les exigences définies dans la directive 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues par des dispositions empêchant techniquement, à l'avenir, la réception des mini-motos au titre du code de la route (notamment en fixant en ce sens la hauteur minimale de selle, la hauteur de guidon et celle de l'éclairage des deux roues).

## **2. Aux autorités en charge de la normalisation**

- De demander l'élaboration de deux normes européennes portant sur les mini-motos. L'une définissant les exigences de sécurité propres aux motos de cross d'apprentissage destinées aux enfants, l'autre portant sur les engins destinés aux adultes, les deux normes portant notamment sur les points suivants :
  - un âge minimum d'utilisation s'appuyant sur des données objectives ;
  - une vitesse maximale, par construction adaptée aux capacités et aux compétences des utilisateurs ;
  - des prescriptions de construction, en vue notamment :
    - . de limiter les risques mécaniques (prohibition de parties coupantes et de mécanismes susceptibles de happer, écraser, cisailer une partie du corps),
    - . d'assurer la maîtrise de l'engin (dispositifs de mise en route efficacité du freinage...),
    - . de limiter les risques de brûlure et d'incendie (tuyau d'échappement, circuit d'alimentation en carburant...).
  - des prescriptions d'utilisation, notamment :
    - . les équipements de protection individuelle nécessaires à une pratique de la mini-moto,
    - . les conditions d'usage de l'engin (terrain d'évolution).
  - une méthode permettant d'évaluer l'aptitude physique et motrice de l'utilisateur à maîtriser un tel engin ;
  - l'ensemble des informations nécessaires au réglage et à la maintenance de l'engin.

## **3. Aux constructeurs et distributeurs**

- D'indiquer, sans ambiguïté, dans les notices que la pratique de la mini-moto non réceptionnée ne peut s'effectuer que sur des terrains privés et en aucun cas sur les voies ouvertes à la circulation publique, même de manière occasionnelle.
- De cesser absolument de présenter les mini-motos comme étant un produit pouvant être utilisé par un enfant, à la stricte exception des mini-motos destinées à l'apprentissage en vue de la pratique sportive, de préférence dans des structures encadrées.
- Sans attendre la parution des normes et dans le respect des dispositions des directives applicables, de concevoir des mini-motos dont les caractéristiques et l'ergonomie répondent, notamment, aux prescriptions suivantes :
  - qualité des matériaux : plastique incassable comme pour les motos de cross, visserie de bonne qualité pour un assemblage convenable ;
  - leviers de freins équipés de boules de protection pour éviter les lésions ou les perforations ;
  - mise en sécurité de la chaîne, soit par une protection totale, soit par une protection partielle de type moto de compétition ;
  - béquille latérale ne devant pas, une fois repliée, toucher le sol, notamment dans les virages ;

- repose-pieds repliables équipés de ressorts de rappel pour retrouver leur position initiale ;
  - présence d’un coupe-circuit sur le guidon, de préférence du côté gauche ;
  - pneus adaptés à l’utilisation envisagée, les pneus lisses étant réservés à l’utilisation sur circuit ;
  - engin livré monté et réglé.
- De porter avec précision et de façon exhaustive à la connaissance du consommateur avant l’achat toutes les informations liées à l’utilisation et à l’entretien de l’engin.

#### **4. Aux consommateurs**

- De ne pas circuler sur la voie publique avec des mini-motos, qu’elles soient réceptionnées ou non réceptionnées.
- De n’acheter que des engins livrés, montés et réglés.
- En l’état du marché, de ne pas mettre à la disposition des enfants des mini-motos, à la stricte exception des engins destinés à l’apprentissage en vue de la pratique sportive, et ce, de préférence dans des structures encadrées.
- De souscrire une assurance “véhicule terrestre à moteur” pour couvrir leur responsabilité civile en cas d’accident, celle-ci n’étant pas garantie au titre des contrats de responsabilité civile individuelle dans le cadre de la conduite des engins motorisés.
- De réclamer, au moment de l’achat d’une mini-moto, neuve ou d’occasion, tous les documents concernant l’engin, et notamment sa notice d’utilisation.
- D’utiliser, les équipements de protection individuelle suivants, en particulier : casque de moto homologué, gants, lunettes de protection, chaussures montantes, vêtements non flottants pour éviter leur enroulement dans les parties tournantes de l’engin.

#### **ADOPTE AU COURS DE LA SEANCE DU 24 MAI 2007 SUR LE RAPPORT DE M. PATRICK LE DEVEHAT**

**Assisté de Mmes Odile FINKELSTEIN, Muriel GRISOT et de M. Patrick MESNARD, conseillers techniques de la Commission, conformément à l’article R.224-4 du Code de la Consommation**