



N° 663

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 janvier 2008.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LES PROPOSITIONS DE LOI :

1. (n° 632) DE M. PATRICE CALMÉJANE, GÉRARD GAUDRON, SÉBASTIEN HUYGHE ET JEAN-PHILIPPE MAURER *relative aux conditions de **commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés***,

2. (n° 371) DE Mme ÉLISABETH GUIGOU ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES *visant au **contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables***,

PAR M. SÉBASTIEN HUYGHE,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. — LES PROBLÈMES POSÉS PAR L'USAGE DES MINI-MOTOS</b> .....	6
A. DES ENGINs INADAPTÉS À LA CIRCULATION ROUTIÈRE .....	6
B. DES ENGINs ACCIDENTOGÈNES .....	7
C. DES NUISANCES SONORES ET ENVIRONNEMENTALES.....	8
<b>II. — UN CADRE JURIDIQUE INSUFFISANT</b> .....	9
A. DES RÈGLES PEU EXIGEANTES À L'ÉGARD DU COMMERCE DES MINI-MOTOS ET QUADS .....	9
B. LES LACUNES DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'USAGE DES MINI MOTOS ET QUADS .....	10
1. Une interdiction générale de l'ensemble des véhicules à moteur dans les espaces naturels, en dehors des voies de circulation.....	10
2. Une interdiction des mini-motos et quads non réceptionnés sur la voie publique et les lieux ouverts à la circulation publique ou au public.....	11
3. Des usages autorisés qui restent problématiques .....	11
<b>III. — UNE PROPOSITION DE LOI UTILE POUR COMPLÉTER LE DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LA PROLIFÉRATION DES MINI-MOTOS</b> .....	12
A. PLUSIEURS INITIATIVES PARLEMENTAIRES CONVERGENTES .....	12
B. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION .....	13
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	17
<i>Article premier</i> (article L. 321-1 du code de la route) : Conditions de commercialisation des mini-motos et quads.....	17
<i>Article 2</i> (article L. 321-1-1 du code de la route) : Conditions d'utilisation des mini-motos et quads .....	18
<b>TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION</b> .....	21
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	23
<b>ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF</b> .....	25

<b>TEXTE DES PROPOSITIONS DE LOI N<sup>OS</sup> 371 ET 632 .....</b>	<b>27</b>
<b>TYPLOGIE DES MOTOS DE PETITE TAILLE, MINI-MOTOS ET QUADS .....</b>	<b>29</b>

Mesdames, Messieurs,

À Villiers-le-Bel, Gonesse, Évry, et un peu partout en France, des faits divers tragiques ont fait prendre conscience du caractère particulièrement dangereux des engins de type mini-motos ou mini-quads.

En effet, ces engins qui ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique font l'objet d'une utilisation souvent totalement inadaptée, par des conducteurs parfois très jeunes. Ces derniers prennent des risques considérables pour leur santé, en mettant en danger la vie des autres usagers des espaces qu'ils empruntent. En outre, l'utilisation de ces mini-motos dans les zones urbaines est source de nuisances souvent intolérables pour les riverains.

Destinées à l'origine à l'apprentissage du cross par les enfants, les mini-motos font l'objet d'une utilisation dévoyée depuis l'apparition d'une nouvelle génération de mini-motos produites à l'étranger et vendues à bas prix, qui sont utilisées à tort comme des jouets, voire comme des moyens de transport. Leur faible coût et l'absence de permis nécessaire pour les conduire expliquent leur prolifération. On estime ainsi à 40 000 le nombre de mini-motos et à 10 000 celui des quads.

Si un dispositif législatif existe depuis l'adoption de la loi du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, celui-ci n'a pas mis un terme aux dérives qui peuvent être constatées. Cela explique probablement pourquoi notre Commission est saisie de deux propositions de loi visant à mieux encadrer la commercialisation et l'utilisation de ces engins :

— la proposition de loi n° 632 de MM. Patrice Calmégane, Gérard Gaudron, Jean-Philippe Maurer et de votre rapporteur, qui fait l'objet d'une inscription à l'ordre du jour du mardi 5 février 2008 ;

— la proposition de loi n° 371 de Mme Élisabeth Guigou et des membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche, que la commission a décidé d'examiner conjointement.

## I. — LES PROBLÈMES POSÉS PAR L'USAGE DES MINI-MOTOS

### A. DES ENGINs INADAPTÉS À LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Les mini-motos, quads et mini-quads ne remplissent généralement pas les conditions de sécurité requises pour circuler sur la voie publique.

Le code de la route régleme nte la mise sur le marché des motos de petite taille et quads destinés à un usage sur la route. Ceux-ci doivent faire l'objet d'une réception obligatoire afin de certifier qu'ils sont conformes à des normes techniques prédéfinies et qu'ils satisfont à des conditions minimales de sécurité de circulation (dispositifs de freinage, d'éclairage...). Cette opération, effectuée par les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE), est une condition obligatoire pour l'immatriculation du véhicule et pour sa mise en vente sur le territoire national. Les véhicules doivent, en effet, être immatriculés en application de l'article R. 322-1 du code la route, qui concrétise le principe de l'immatriculation de l'ensemble des cyclomoteurs destinés à circuler sur la voie publique, posé par l'article 19 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne.

La réception de ce type de véhicules permettant de vérifier qu'ils sont aptes à circuler sur la voie publique, il s'agit d'une formalité essentielle pour assurer la sécurité. L'article L. 321-1 du code de la route sanctionne en conséquence (6 mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amendes, portés à 2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende pour les professionnels) « *le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci.* ». Bien que d'une rédaction peu claire, cet article s'applique uniquement aux véhicules destinés à être réceptionnés<sup>(1)</sup> : il permet par exemple de sanctionner le « débridage » d'un moteur pour lui permettre d'augmenter sa puissance ou encore de veiller à la conformité d'un modèle mis en vente par rapport au modèle ayant obtenu la réception. Ainsi, cette disposition permet de sanctionner un importateur qui vendrait des mini-motos ou quads présentés comme des modèles réceptionnés dans un pays de l'Union européenne, mais qui ne seraient en fait pas conformes à ceux-ci. En revanche, cet article n'interdit pas le commerce d'engins à moteur non destinés à une utilisation sur la voie publique.

Les mini-motos et mini-quads remplissent rarement les conditions de la réception, faute de disposer des équipements nécessaires à la circulation sur route.

---

(1) L'article L. 321-1 du code de la route ne concerne que les véhicules dont la réception est obligatoire, bien que le tribunal correctionnel de Melun ait adopté une interprétation contraire le 29 novembre 2007 pour condamner un vendeur de minis-motos.

Ainsi, ils n'ont généralement pas de dispositif d'éclairage, de feux indicateurs de changement de direction ou d'avertisseur sonore. En outre, ils sont peu visibles par les autres conducteurs en raison de leur petite taille, ce qui a causé plusieurs accidents sur des parkings. Pour autant, ces règles peuvent être considérées comme insuffisamment rigoureuses en permettant la réception d'engins manifestement inadaptés à la conduite sur route. Dans son avis du 24 mai 2007, la Commission de la sécurité des consommateurs considérait que la petite taille des mini-motos, même valablement réceptionnées, posait d'incontestables problèmes de sécurité et recommandait « *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)* ». Madame Michèle Alliot-Marie, ministre de l'Intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales a d'ailleurs indiqué devant notre assemblée que « *sur une demande de la France, la Commission européenne a récemment donné un accord de principe pour l'introduction de caractéristiques dimensionnelles supplémentaires, de manière à durcir encore les conditions de réception des motocyclettes* ». <sup>(1)</sup>

## **B. DES ENGIN ACCIDENTOGÈNES**

Malgré l'interdiction de circulation sur la voie publique, les mini-motos provoquent de fréquents accidents, certains pouvant être mortels. L'Institut de Veille sanitaire recense ainsi, en 2004 et en 2005, 28 accidents ayant donné lieu à hospitalisation et impliquant des mini-motos. 61 % des personnes accidentées étaient des enfants de moins de dix ans. De nombreux accidents sont liés à une circulation illégale sur la voie publique, mais la circulation sur des terrains privés s'avère également dangereuse, soit en raison d'une utilisation irrégulière de la mini-moto, soit en raison de problèmes techniques inhérents à l'engin lui-même.

Une partie importante des accidents de mini-motos est due à la mauvaise information des acheteurs, qui peuvent confondre les mini-motos de cross destinées aux enfants et les mini-motos courantes du commerce destinées aux adultes. Ils ignorent fréquemment que la circulation sur la voie publique est interdite. Il paraît indispensable que les fabricants et les distributeurs informent davantage et conseillent les consommateurs des conditions d'utilisation des mini-motos. L'achat de véhicules en kit en grande surface ou sur Internet, livrés avec une notice de montage en anglais, est incompatible avec ces exigences de sécurité.

En outre, beaucoup de mini-motos qui n'ont pas fait l'objet d'une réception ne présentent pas les garanties de sécurité que l'utilisateur est en droit

---

(1) Première séance du mardi 2 octobre 2007, réponse à une question orale sans débat de M. Jean-Christophe Lagarde.

d'attendre, notamment lorsqu'il s'agit de modèles à bas prix <sup>(1)</sup>. Dans son avis du 24 mai 2007, la Commission de la sécurité des consommateurs relève ainsi plusieurs problèmes de qualité récurrents tels des défauts de montage provoquant l'instabilité du véhicule, des problèmes mécaniques, l'usage de matériaux fragiles et l'absence de dispositifs de protection des chaînes ou des parties tranchantes. En outre, les systèmes de freinage sont généralement moins efficaces que ceux d'une motocyclette classique. Les défaillances des mini-motos peuvent aussi provenir de leur montage car les engins les moins chers sont souvent vendus en kit qu'il revient à l'acheteur de monter et de régler. Il en résulte des risques importants de chutes ou de blessures pour les utilisateurs, qui peuvent être d'autant plus graves que les mini-motos affichent souvent des vitesses maximales dépassant 40 km/h, voire 50 km/h.

Ces caractéristiques ne sont pas nécessairement un obstacle à la commercialisation de ces engins en France en raison de l'ambiguïté de leur statut. Les mini-motos ne sont soumises, en effet, ni aux réglementations concernant la réception des véhicules de transport, ni aux normes de sécurité des jouets. L'absence de procédure de réception préalable à la commercialisation de la grande majorité des mini-motos et quads présents sur le marché, qui ne sont pas destinés à un usage sur la voie publique, ne signifie toutefois pas que ces produits sont exonérés du respect de toute règle de sécurité.

Tout d'abord, ces engins doivent respecter les règles relatives à la sécurité générale des produits, dont le cadre est défini par la directive 2001/95/CE du 3 décembre 2001, notamment en matière de rappel et de retrait des produits en cas de non-conformité.

En outre, la Commission européenne a indiqué aux États membres, le 10 juillet 2006, « *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>(2)</sup>. *Elles sont également soumises à la législation communautaire sur la compatibilité électromagnétique* <sup>(3)</sup> ». À ce titre, le fabricant doit notamment veiller à ce qu'une évaluation des risques soit effectuée afin de déterminer les exigences de santé et de sécurité qui s'appliquent à cette machine.

### **C. DES NUISANCES SONORES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les mini-motos et quads sont une source de nuisances sonores, aussi bien en milieu urbain qu'en milieu naturel.

---

(1) Le prix de certaines mini-motos neuves peut ainsi être de 100 euros, contre 1 500 euros pour une véritable mini-moto de cross.

(2) Directive 98/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux machines.

(3) Directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la compatibilité électromagnétique.



Le conducteur est le premier exposé au bruit de moteur. La plupart de ces véhicules émettent un volume sonore supérieur au seuil de 80 décibels, à partir duquel l'exposition longue au bruit peut provoquer des lésions auditives <sup>(1)</sup>.

Dans les agglomérations, le bruit lié à l'usage de plus en plus répandu des mini-motos est source de nuisances importantes pour les riverains, qui ont amené plusieurs maires à adopter des arrêtés municipaux interdisant ou limitant l'utilisation des mini-motos. À Vénissieux par exemple, dans la banlieue lyonnaise, un arrêté municipal interdit leur usage dans les parcs et les squares. Dans d'autres communes telles Limay ou Yerres, la vente et l'utilisation des mini-motos a été interdite.

L'utilisation de mini-motos et surtout de quads en pleine nature peut par ailleurs être dommageable pour l'environnement. Le bruit généré est source de dérangement pour la faune et les passages répétés de véhicules rapides entraînent l'érosion et la dégradation des sols, en particulier dans les dunes, les zones humides ou montagneuses. Ces effets entraînent également des conflits avec d'autres usagers des espaces naturels, notamment les randonneurs. Les arrêtés municipaux interdisant la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels sont par conséquent de plus en plus nombreux.

## II. — UN CADRE JURIDIQUE INSUFFISANT

### A. DES RÈGLES PEU EXIGEANTES À L'ÉGARD DU COMMERCE DES MINI-MOTOS ET QUADS

L'existence d'une procédure de réception pour les véhicules circulant sur les voies publiques et de contrôle des autres véhicules au titre de la sécurité des produits et des machines rend possible un contrôle minimum du marché des mini-motos. L'avis précité de la Commission de sécurité des consommateurs soulignait ainsi que « *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. 4 000 mini-motos ont été réexportées et 1 000 ont été reconnues comme dangereuses* ». On peut notamment mentionner la saisie par les services douaniers, le 16 janvier 2008, de 280 mini-motos importées de Chine et non conformes aux normes techniques communautaires. Les constats réalisés par la Commission de sécurité des consommateurs tendent cependant à montrer que les contrôles sont encore insuffisants et qu'une très grande partie des engins commercialisés ne sont pas conformes aux normes de sécurité qui leur sont normalement applicables. Cette situation est d'autant plus préoccupante que ces

---

(1) L'article R. 231-127 du code du travail prescrit de mettre en place des mesures de prévention lorsque les travailleurs connaissent un niveau d'exposition quotidienne au bruit supérieur à 80 décibels.

engins sont très souvent acquis par des mineurs, puisque la législation n'impose aucune condition d'âge pour l'achat des mini-motos et quads.

Au-delà du nécessaire respect des normes de sécurité applicable à ce type d'engins, il est indispensable d'inciter les vendeurs à une plus grande responsabilisation : ceux-ci devraient ainsi attirer l'attention des acheteurs sur les dangers des mini-motos et leur rappeler formellement l'interdiction de circulation sur la voie publique. La signature d'une charte de bonne conduite, suggérée par le secrétaire d'État à la consommation, M. Luc Chatel, pourrait également permettre de moraliser la profession.

## **B. LES LACUNES DE LA RÉGLEMENTATION SUR L'USAGE DES MINI-MOTOS ET QUADS**

### **1. Une interdiction générale de l'ensemble des véhicules à moteur dans les espaces naturels, en dehors des voies de circulation**

Issu de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels et portant modification du code des communes, l'article L. 362-1 du code de l'environnement dispose qu'« *en vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur* ». Le non-respect de ces dispositions est passible d'une contravention de la cinquième classe.

L'usage de tout véhicule à moteur, y compris donc les mini-motos et quads qu'ils soient réceptionnés ou non, est donc proscrite dans les espaces naturels non destinés à la circulation (dunes, plages, chemins forestiers, sentiers de randonnée...).

Les seuls engins de type mini-motos ou quads autorisés à circuler dans des espaces naturels sont donc :

— les quads ayant fait l'objet d'une réception et d'une immatriculation qui circulent sur les voies ouvertes à la circulation. En effet, comme l'indique la circulaire du ministre de l'environnement du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels : « *A contrario, [l'article L. 362-1] a pour conséquence de permettre aux véhicules motorisés de circuler sur toutes les voies et chemins ouverts à la circulation publique. Une voie privée ouverte à la circulation des véhicules à moteur entre dans le champ des voies privées ouvertes à la circulation publique.* ». Cependant, l'article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales permet aux maires de réglementer ou d'interdire la circulation des véhicules sur certaines voies ou certains secteurs de leur commune pour des motifs d'environnement ;

— les mini-motos peuvent être utilisées dans des espaces naturels dans le cadre des dérogations prévues pour la pratique des activités sportives.

## **2. Une interdiction des mini-motos et quads non réceptionnés sur la voie publique et les lieux ouverts à la circulation publique ou au public**

La loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a, pour la première fois, clairement posé le principe de l'interdiction de la circulation des véhicules motorisés non réceptionnés sur la voie publique et les lieux ouverts à la circulation publique (voies privées ouvertes à la circulation...) ou au public (parking, squares...).

En effet, l'article 24 de cette loi a créé un article L. 321-1-1 au sein du code de la route, punissant le fait de circuler avec un tel engin d'une contravention de la cinquième classe. L'objectif de cette disposition, issue d'un amendement présenté par notre collègue Jean-Christophe Lagarde, était de répondre à la prolifération de l'utilisation des mini-motos dans les espaces urbains.

Afin de rendre la disposition effective, il est prévu que les mini-motos à l'origine de l'infraction peuvent être confisquées, immobilisées ou mises en fourrière dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-9 du code de la route. De plus, dans la mesure où la loi a institué une contravention, et non un délit, celle-ci peut être constatée par les agents de police municipale. En effet, l'article R. 130-2 du code de la route précise que les agents de police municipale peuvent constater l'ensemble des contraventions aux dispositions du code de la route, à l'exception d'un certain nombre de contraventions limitativement énumérées.

La circulaire du ministre de l'intérieur du 22 octobre 2007 relative à la réglementation relative aux motos de petite taille et aux quads utilisés sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public demande aux préfets d'appliquer strictement les nouvelles dispositions. Elle leur prescrit notamment de demander aux services de police et de gendarmerie nationales d'effectuer, en concertation avec les maires, des opérations de contrôle ciblées dans les zones touchées par ce phénomène, en usant de la faculté de mettre en fourrière les engins en cause.

## **3. Des usages autorisés qui restent problématiques**

Malgré l'adoption de la loi du 5 mars 2007, l'utilisation des mini-motos continue de se développer et de causer d'importantes nuisances tout en mettant en danger la sécurité de leurs conducteurs.

Trop souvent, les propriétaires de ces engins les utilisent dans des **lieux qui ne sont pas adaptés à la pratique de cette activité**. En effet, les mini-motos trouvent leur origine dans le milieu de la compétition sportive et ont donc été conçues pour des amateurs formés à cet usage. Cependant, leur diffusion les a

éloignés des enceintes sportives et des terrains spécialement aménagés pour en faire des engins de loisir, utilisés sans précaution particulière.

Il est ainsi regrettable que les mini-motos, comme les quads, puissent être utilisés totalement librement sur des espaces qui ne sont pas conçus pour l'accueil de véhicules à moteur, parfois très puissants. L'état actuel de la législation permet en effet leur utilisation sur les terrains privés qui ne sont pas ouverts au public. L'autorisation du propriétaire est normalement requise, mais, en son absence, les forces de l'ordre sont néanmoins juridiquement démunies pour intervenir. Or, les lieux privés non ouverts au public sont forts nombreux, tout en étant rarement adaptés à la pratique de la mini-moto, tels que par exemple les espaces communs des immeubles.

Bien que par leurs performances, les mini-motos se rapprochent des cyclomoteurs réceptionnés, **aucune limite d'âge** n'a été fixée à la conduite de ce genre d'engins lorsqu'ils n'ont pas fait l'objet d'une réception.<sup>(1)</sup> De plus, les obligations relatives à la détention d'un brevet de sécurité routière ou au port d'équipements de protection individuelle ne sont pas applicables aux jeunes conducteurs de mini-motos<sup>(2)</sup>. Pourtant, les mini-motos sont des engins potentiellement dangereux, qui ne devraient pas être confondus avec des jouets. Comme l'affirme l'avis rendu par la Commission de la sécurité des consommateurs, « *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* ».

### III. — UNE PROPOSITION DE LOI UTILE POUR COMPLÉTER LE DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LA PROLIFÉRATION DES MINI-MOTOS

#### A. PLUSIEURS INITIATIVES PARLEMENTAIRES CONVERGENTES

• Au mois de septembre 2007, le groupe UMP de l'Assemblée nationale a mis en place un groupe de travail chargé d'étudier la réglementation applicable à la commercialisation et à l'utilisation des mini-motos. Les membres de ce groupe de travail, MM. Patrice Calmégane, Gérard Gaudron, Jean-Philippe Maurer et votre rapporteur ont rendu leurs propositions au secrétaire d'État chargé de la consommation, M. Luc Chatel, en décembre 2007.

---

(1) La conduite d'un cyclomoteur réceptionné de moins de 50 cm<sup>3</sup> exige, pour les conducteurs nées après le 31 décembre 1987, d'être titulaire des attestations de sécurité routière de niveau 1 et 2, et du brevet de sécurité routière qui peut être obtenu à partir de 14 ans.

La conduite d'un cyclomoteur de 50 à 125 cm<sup>3</sup> est conditionné à la délivrance du permis A1 et le conducteur doit être âgé de plus de 16 ans.

(2) La souscription d'une assurance de responsabilité civile est néanmoins obligatoire.

Parmi ces propositions, certaines de celles qui relevaient du domaine de la loi ont été regroupées au sein de la proposition de loi n°632 dont les principales dispositions visent à :

— interdire la vente ou la cession à titre gratuit des engins à moteur non réceptionnés aux mineurs (article 2), sanctionnée par une contravention de la cinquième classe (article 5) ;

— limiter l'utilisation des mini-motos et quads à des terrains répondant à des conditions de sécurité définies par voie réglementaire (article 3). Le non-respect de cette règle est sanctionné par une contravention de la cinquième classe (article 5) ;

— interdire l'usage de ces engins aux mineurs de moins de 14 ans (article 4), sanctionné par une contravention de la cinquième classe (article 5).

• Parallèlement, le groupe SRC a également mené une réflexion sur le sujet des quads et mini-motos qui a abouti au dépôt de la proposition de loi n°371, présentée par Mme Élisabeth Guigou et les membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche visant au contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables :

— les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la proposition de loi définissent un régime d'autorisation de la commercialisation des engins de type quad ou mini motos. Ceux-ci ne pourraient être commercialisés que par des revendeurs agréés, ayant préalablement signé une charte de qualité ;

— l'article 3 incite à la création, au sein des pelotons de police ou de gendarmerie, de groupes dédiés à l'interpellation des usagers de mini-motos. Cette disposition d'organisation des services de l'administration ne relève pas du pouvoir législatif ;

— l'article 4 propose le lancement d'une campagne de sensibilisation, qui semble en effet nécessaire, même si cette disposition ne relève pas non plus du domaine de la loi ;

— l'article 5 permet de dispenser un contrevenant des mesures d'aliénation ou de destruction de son véhicule s'il accepte de suivre une formation adaptée.

## **B. LES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION**

*La Commission a examiné les deux propositions de loi au cours de sa séance du mercredi 30 janvier 2008.*

**Le président Jean-Luc Warsmann** a rappelé que le Gouvernement avait inscrit à l'ordre du jour prioritaire du mardi 5 février 2008, au cours des séances de l'après-midi et du soir, la proposition de loi de M. Calmégane et plusieurs de ses collègues relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés (n° 632).

Pour permettre son examen conformément au Règlement et en particulier de son article 86, alinéa 1<sup>er</sup>, une convocation rectifiée a été adressée aux commissaires afin d'inscrire la désignation d'un rapporteur et l'examen de cette proposition de loi au cours de la séance de la présente commission.

À la suite de l'envoi de cette convocation, le Président du Groupe SRC, M. Jean-Marc Ayrault, a demandé que la proposition de loi du groupe SRC visant au contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables (n° 371) fasse l'objet d'une discussion commune.

Le Président Jean-Luc Warsmann a indiqué avoir souscrit à cette demande et rappelé que le débat s'engagerait en séance publique, conformément à l'article 91, alinéa 9, du Règlement sur le texte issu des travaux de la Commission. Il a enfin affirmé sa volonté de favoriser un travail efficace, malgré un calendrier très contraignant.

Intervenant en application de l'article 86, alinéa 5, du Règlement, **Mme Élisabeth Guigou** a signalé que la proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisée avait le même objet qu'une proposition de loi déposée par les membres du groupe socialiste et visant au contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables. Elle a rappelé que ces engins motorisés posent des problèmes de nuisance sonore ainsi que de sécurité et que les récentes émeutes de Villiers-le-Bel ont à l'origine été causées par un quad ayant percuté une voiture de police.

Elle a précisé que si la proposition de loi déposée par des membres du groupe UMP interdit la vente aux mineurs de ces engins motorisés ainsi que leur usage par des mineurs de moins de quatorze ans et restreint la circulation sur des terrains spécialement aménagés à cet effet, elle ne comporte pas en revanche de dispositif permettant de garantir que les dispositions légales seront appliquées, que ce soit en matière de formation des forces de police ou en ce qui concerne l'information des utilisateurs.

Elle a exprimé le souhait que la discussion en commission puisse aboutir à un texte commun, prévoyant que le vendeur délivre à l'acheteur des informations adaptées, permettant de former des forces de polices à ces interpellations spécialisées et offrant la possibilité de mener une campagne de sensibilisation. Elle a conclu en jugeant nécessaire de prévoir non seulement des interdictions mais également des mesures garantissant l'application effective de ces interdictions.

**M. Manuel Valls** a estimé que les mini-motos sont à la source de difficultés dont les parlementaires sont conscients, qu'une discussion commune des deux propositions de loi est justifiée et qu'il serait souhaitable d'aboutir à un dispositif clair et efficace.

*Après l'exposé du rapporteur, une discussion générale a eu lieu.*

Intervenant en application de l'article 86, alinéa 5, du Règlement, **M. Patrice Calmédjane** a indiqué avoir pris la mesure, avec les trois coauteurs de la proposition de loi, de l'ampleur du phénomène des mini-motos : selon les chiffres fournis par les ministères concernés, entre 30 000 et 40 000 de ces engins ont été vendus en France au cours des deux dernières années. Il a indiqué avoir procédé avec ses collègues à de nombreuses auditions, tant de constructeurs que de représentants de fédérations de motards, qui ont indiqué que ces engins sont également utilisés à des fins d'initiation et de compétition, ce qui rend la question de la réglementation plus délicate. En tout état de cause, il a estimé nécessaire que le législateur se saisisse rapidement du problème, qui revêt un caractère saisonnier important et s'est félicité de la très prochaine inscription du texte à l'ordre du jour de l'Assemblée. Il s'agit de bloquer les ventes futures de tels engins, qui, compte tenu de leur mauvaise qualité et de l'absence de réparation possible, n'ont pas une grande durée de vie.

S'agissant des propositions contenues dans la proposition de loi du groupe SRC, il a jugé que certaines devaient être analysées avec circonspection : instaurer une charte de qualité, qui est une mesure séduisante, suppose toutefois des distributeurs identifiés et responsables, à même de l'appliquer, alors même que de très nombreuses ventes sont réalisées sur Internet. Il a par ailleurs fait remarquer que l'information du consommateur sur les risques que comportent ces engins est déjà obligatoire et estimé que la création d'unités de gendarmerie spécialisées ne revêt pas de caractère prioritaire.

Il a donc jugé inutile de complexifier le texte, alors que l'objectif majeur qui doit être poursuivi est celui d'aboutir rapidement à un texte simple.

**Mme Élisabeth Guigou** a estimé que les propositions du rapporteur allaient dans le bon sens, mais a souhaité prendre le temps de se concerter avec ses collègues avant de s'exprimer sur le fond. Elle a seulement regretté que le texte ne soit pas plus précis s'agissant de la limitation des points de vente et ne contienne pas plus d'éléments sur la sensibilisation des consommateurs.

**Le Président Jean-Luc Warsmann** a proposé que la Commission se prononce aujourd'hui sur les propositions du rapporteur, en rappelant que la réunion que la Commission tiendra au titre de l'article 88 du Règlement permettra d'examiner des propositions concurrentes ou complémentaires.

**Le rapporteur** a proposé que la Commission élabore un texte qui servira de base à la discussion en séance, reprenant l'ensemble des dispositions de la proposition de loi du groupe UMP ainsi que l'une des dispositions de la proposition du groupe SRC. Dans un souci de clarté et de codification, l'ensemble des dispositions serait regroupé en deux articles : le premier relatif à la commercialisation, le second à l'utilisation, rendant en conséquence sans objet les trois derniers articles de la proposition n° 632.

L'article premier serait ainsi consacré aux dispositions relatives à la commercialisation des véhicules non réceptionnés dont l'encadrement juridique serait renforcé par l'interdiction totale de la vente ou de la cession de quads ou mini-motos aux mineurs et par l'interdiction de la commercialisation de ces engins par des professionnels n'adhérant pas à une charte de qualité définie par décret. Cette charte préciserait notamment les obligations de conseil et d'information que devraient fournir les revendeurs à leurs clients. Une telle rédaction reprendrait en partie les articles 1<sup>er</sup> et 2 de la proposition de loi n° 371 du groupe SRC.

L'article 2 reprendrait l'ensemble des dispositions de la proposition de loi n° 632 concernant l'utilisation des mini-motos. Leur utilisation serait interdite en dehors des lieux adaptés à la pratique de ces engins (circuits, terrains de motos cross...). Concernant les mineurs de moins de quatorze ans, leur utilisation serait également interdite, sauf dans le cadre d'une pratique sportive agréée (circuits de karting, adhésion à une association sportive...).

Le rapporteur a enfin suggéré d'adopter des règles plus rigoureuses en cas de récidive des contraventions liées à l'usage des mini-motos. Comme l'avait suggéré le groupe de travail du groupe UMP, la confiscation du véhicule serait désormais de plein droit.

*La Commission a ensuite abordé l'examen des articles de la proposition de loi dans le texte proposé par le rapporteur.*



## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article premier*

(article L. 321-1 du code de la route)

#### **Conditions de commercialisation des mini-motos et quads**

Cet article réserve la vente de mini-motos et de quads aux professionnels adhérant à une charte de qualité et en interdit la vente aux mineurs.

Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 321-1 du code de la route prohibe la commercialisation de cyclomoteurs, motocyclettes ou quadricycles à moteur qui n'ont pas fait l'objet d'une réception ou qui ne sont plus conformes à celle-ci. Cette disposition ne concerne que les véhicules dont la réception est obligatoire, c'est-à-dire les véhicules destinés à la circulation sur la voie publique.

Le présent article complète l'article L. 321-1 par un deuxième paragraphe régissant les conditions de vente et de cession des cyclomoteurs, motocyclettes ou quadricycles à moteur lorsque ceux-ci ne sont pas destinés à la circulation sur la voie publique et n'ont donc pas à être homologués. Seuls les véhicules dont la vitesse excède 25 kilomètres par heure sont concernés, c'est-à-dire principalement les mini-motos et les quads. Ce critère permet de ne pas viser d'autres types de véhicules au sens du code de la route, tels que les tondeuses à gazon.

Compte tenu de l'existence de catégories différentes de mini-motos et des risques d'accidents importants liés à leur conduite, il est important que l'acheteur d'une mini-moto soit correctement informé lors de l'achat. Le vendeur doit pouvoir le conseiller sur le type de mini-moto adapté à l'usage qu'il souhaite en faire, l'informer de la réglementation en vigueur et lui expliquer les conditions d'utilisation de l'engin en toute sécurité. Trop de mini-motos sont achetées en grande surface ou sur Internet sans autre explication qu'une notice de montage en anglais.

Pour remédier à ces problèmes, le présent article reprend l'une des mesures figurant à l'article 2 de la proposition de loi n° 371, consistant à exiger des vendeurs de mini-motos et quads qu'ils s'engagent à respecter une charte de qualité. Cette charte, qui sera définie par décret, devra notamment prévoir les conditions de conseil des acheteurs.

Il reprend également les dispositions de l'article 2 de la proposition de loi n° 632, qui interdit la vente ou la cession aux mineurs. Il convient, en effet, de responsabiliser les parents en les informant, lors de l'achat, des conditions d'utilisation et des risques des mini-motos. La cession à titre gratuit à des mineurs est interdite au même titre que la vente, pour éviter les cas dans lesquels des mini-motos sont offertes comme lots de tombola ou dans des foires.

La vente ou la cession de mini-motos en violation de ces règles sera punie d'une contravention de cinquième classe, comme le prévoyait l'article 5 de la proposition de loi n° 632.

La Commission a *adopté* cet article dans le texte proposé par le rapporteur.

## *Article 2*

(article L. 321-1-1 du code de la route)

### **Conditions d'utilisation des mini-motos et quads**

Cet article encadre plus strictement les conditions d'utilisation des mini-motos. Cette utilisation sera désormais interdite en dehors des terrains adaptés à cette pratique ainsi qu'aux mineurs de moins de 14 ans, sauf dans le cadre d'une activité sportive agréée.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n°2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, le code de la route comporte un article L. 321-1-1 qui interdit le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un véhicule à deux roues à moteur, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non réceptionné.

Votre Commission vous propose donc de compléter l'article L. 321-1-1 afin de compléter le régime d'interdiction de l'utilisation des engins non réceptionnés, de type mini-motos ou mini-quads.

#### **1. L'interdiction de l'utilisation des mini-motos en dehors des terrains adaptés à leur pratique**

La législation actuelle autorise la circulation des quads et mini-motos sur les terrains privés non ouverts au public ou à la circulation du public. Pourtant, ces lieux sont rarement adaptés à la pratique de ce type d'engins. Il convient donc de réglementer plus strictement leurs conditions d'utilisation. À cet effet, l'article 2 prévoit que les véhicules à moteur non réceptionnés dont la vitesse maximale peut dépasser 25 km/h ne peuvent circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique, dans des conditions fixées par décret. Cette disposition s'inspire de l'article 3 de la proposition n° 632.

Le pouvoir réglementaire devra donc préciser les critères permettant d'apprécier qu'un terrain est adapté à la pratique de ce type d'engins, en différenciant au besoin en fonction du type de véhicule. De la sorte, l'encadrement strict de l'utilisation de ces véhicules ne remettra pas en cause une utilisation sportive parfaitement légitime sur des terrains spécialement destinés à cet usage (circuits de karting par exemple) ou sur des terrains répondant à des conditions de sécurité utilisés pour la pratique de sports comme le moto-cross.

La sanction prévue en cas de non-respect de ces dispositions est identique à celle encourue en cas de circulation avec un véhicule non réceptionné sur la voie

publique : une contravention de la cinquième classe (soit 1 500 euros), ainsi que l'immobilisation, la confiscation ou la mise en fourrière du véhicule.

## **2. L'interdiction de l'utilisation des mini-motos par les mineurs de moins de quatorze ans**

Compte tenu des très nombreux accidents de mini-motos impliquant des enfants, l'article 4 de la proposition de loi n° 632 interdit l'usage de véhicules motorisés non réceptionnés dépassant 25 km/h aux mineurs de moins de 14 ans. L'article 2 du texte proposé par la Commission reprend le principe de cette interdiction.

Toutefois, afin de tenir compte de l'existence d'une pratique des sports mécaniques par des enfants, l'article 2 prévoit une dérogation encadrée à l'interdiction de principe. Ainsi des mineurs de moins de 14 ans pourront utiliser des véhicules à moteur non réceptionnés pour une pratique sportive dans deux hypothèses :

— sur des terrains spécialement destinés à cet usage, c'est-à-dire des terrains construits spécifiquement pour la pratique des sports mécanique (terrains de karting par exemple) ;

— dans le cadre d'une association sportive agréée. De nombreux clubs affiliés auprès de la fédération Française de motocyclisme ou de l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique proposent en effet à des enfants à partir de six ans un apprentissage de la conduite de mini-moto de cross dans des conditions de sécurité et d'encadrement tout à fait satisfaisantes.

L'usage d'un véhicule non réceptionné en dehors de ces circonstances par un mineur de moins de 14 ans sera puni d'une contravention de la cinquième classe ainsi que l'immobilisation, la confiscation ou la mise en fourrière du véhicule. Il en sera de même pour les personnes qui mettront un tel véhicule à disposition d'un mineur de moins de 14 ans.

## **3. L'adoption de règles plus rigoureuses en cas de récidive**

Le 2° de l'article 2 sanctionne plus rigoureusement la récidive de l'utilisation prohibée d'engins non réceptionnés, en prévoyant une peine de confiscation de plein droit de ces engins en cas de nouvelle condamnation de leurs utilisateurs. De la sorte, ceux-ci seront ainsi privés du moyen de commettre, après une première récidive, une nouvelle fois cette infraction. La juridiction aura néanmoins la possibilité de ne pas prononcer cette peine automatique, par décision spécialement motivée.

Le ministère de l'intérieur a annoncé en décembre 2007 son intention de proposer une telle mesure législative, probablement dans le cadre du futur projet de loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité

intérieure (LOPPSI). Cependant, votre Commission considère qu'il est plus cohérent de regrouper dans un même texte l'ensemble des dispositions envisagées sur les mini-motos.

La Commission a *adopté* cet article dans le texte proposé par le rapporteur.

La Commission a ensuite *adopté* l'ensemble de la proposition de loi dans le texte proposé par le rapporteur.

\*

\* \*

*En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande d'adopter la présente proposition de loi dans le texte figurant ci-après.*

## TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

### Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés

#### Article 1<sup>er</sup>

- ① L'article L. 321-1 du code de la route est complété par un II ainsi rédigé :
- ② « II. — Les véhicules mentionnés au premier alinéa du I dont la réception n'est pas obligatoire et dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent être vendus ou cédés que par les professionnels qui adhèrent à une charte de qualité définie par décret. Ils ne peuvent pas être vendus ou cédés à titre gratuit à des mineurs.
- ③ « Est punie d'une contravention de la cinquième classe la vente ou la cession de ces véhicules en violation des dispositions de l'alinéa précédent. »

#### Article 2

- ① L'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Après le premier alinéa sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les véhicules mentionnés au premier alinéa dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique, dans des conditions fixées par décret. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules sur des terrains non conformes à ces conditions est puni d'une contravention de la cinquième classe.
- ④ « Est puni d'une contravention de la cinquième classe :
- ⑤ « 1° Le fait, pour un mineur de quatorze ans, d'utiliser un véhicule mentionné au deuxième alinéa en dehors d'une pratique sportive sur des terrains spécialement destinés à cet usage ou dans le cadre d'une association sportive agréée ;
- ⑥ « 2° Le fait de mettre à disposition d'un mineur de quatorze ans, sous les mêmes réserves, à titre onéreux ou gratuit, un tel véhicule. » ;
- ⑦ 2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « En cas de récidive, les articles 132-11 et 132-15 du code pénal sont applicables aux contraventions prévues au présent article. La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction. »



## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Conclusions de la Commission
<b>Code de la route</b>	<b>Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés</b>
<p><i>Art. L. 321-1.</i> — Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende. Le véhicule peut être saisi.</p>	Article 1 <sup>er</sup>
<p>Un décret détermine les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux dispositions du présent article pour tout véhicule destiné à participer à une course ou épreuve sportive.</p>	<p>L'article L. 321-1 du code de la route est complété par un II ainsi rédigé :</p>
<p><i>Art. L. 321-1-1.</i> — Le fait de circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique ou les lieux ouverts à la circulation publique ou au public avec un véhicule à deux roues à moteur, un tricycle à moteur ou un quadricycle à moteur non réceptionné est puni d'une contravention de la cinquième classe.</p>	<p>« II. — Les véhicules mentionnés au premier alinéa du I dont la réception n'est pas obligatoire et dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent être vendus ou cédés que par les professionnels qui adhèrent à une charte de qualité définie par décret. Ils ne peuvent pas être vendus ou cédés à titre gratuit à des mineurs.</p>
	<p>« Est punie d'une contravention de la cinquième classe la vente ou la cession de ces véhicules en violation des dispositions de l'alinéa précédent. »</p>
	Article 2
	<p>L'article L. 321-1-1 du code de la route est ainsi modifié :</p>
	<p>1° Après le premier alinéa sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :</p>
	<p>« Les véhicules mentionnés au premier alinéa dont la vitesse peut excéder par construction vingt-cinq kilomètres par heure ne peuvent circuler que sur des terrains adaptés à leur pratique, dans des conditions fixées par décret. Le fait d'utiliser ou de favoriser l'utilisation de ces véhicules sur des terrains non conformes à ces conditions est puni d'une contravention de la cinquième classe.</p>

**Texte en vigueur**

—

La confiscation, l'immobilisation ou la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-9.

**Code pénal**

*Art. 132-11 et 132-15. — Cf. annexe.*

**Conclusions de la Commission**

—

« Est puni d'une contravention de la cinquième classe :

« 1° Le fait, pour un mineur de quatorze ans, d'utiliser un véhicule mentionné au deuxième alinéa en dehors d'une pratique sportive sur des terrains spécialement destinés à cet usage ou dans le cadre d'une association sportive agréée ;

« 2° Le fait de mettre à disposition d'un mineur de quatorze ans, sous les mêmes réserves, à titre onéreux ou gratuit, un tel véhicule. » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de récidive, les articles 132-11 et 132-15 du code pénal sont applicables aux contraventions prévues au présent article. La confiscation du véhicule utilisé pour commettre l'infraction est de plein droit, sauf décision spécialement motivée de la juridiction. »



## ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

### Code pénal

*Art. 132-11.* — Dans les cas où le règlement le prévoit, lorsqu'une personne physique, déjà condamnée définitivement pour une contravention de la cinquième classe, commet, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, la même contravention, le maximum de la peine d'amende encourue est porté à 3 000 €.

Dans les cas où la loi prévoit que la récidive d'une contravention de la cinquième classe constitue un délit, la récidive est constituée si les faits sont commis dans le délai de trois ans à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine.

*Art. 132-15.* — Dans les cas où le règlement le prévoit, lorsqu'une personne morale, déjà condamnée définitivement pour une contravention de la cinquième classe, engage sa responsabilité pénale, dans le délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine, par la même contravention, le taux maximum de l'amende applicable est égal à dix fois celui qui est prévu par le règlement qui réprime cette contravention en ce qui concerne les personnes physiques.



## ANNEXE

### TEXTE DES PROPOSITIONS DE LOI N<sup>OS</sup> 371 ET 632

#### **Proposition de loi visant au contrôle de la vente et de l'utilisation des mini-quads, mini-motos et engins assimilables (n° 371)**

*Art. 1<sup>er</sup>.* — La commercialisation d'engins à moteur thermique de type quadricycles légers à moteur, mini-motos, trottinettes à moteur et autres engins assimilables, dont la liste est définie par décret pris en Conseil d'État en raison de leur sécurité et de leur performance, est interdite, sauf dans les points de vente agréés.

La vente ou la location par un détaillant non agréé prévu à l'article 2, ou par un détaillant agréé ne pouvant justifier de la vente à une personne possédant l'attestation d'inscription du futur utilisateur à un organisme de formation à l'utilisation en sécurité de ces engins expose le revendeur aux amendes prévues à l'article L. 321-1 du code de la route.

*Art. 2.* — Les points de vente agréés sont des établissements vendant ou louant des motocycles ou des automobiles, signataires d'une charte de qualité et de conseil sur les quads, mini-motos et engins assimilables visés par l'article 1<sup>er</sup>.

Le vendeur délivre à l'acheteur les informations adaptées, en tenant compte de son âge et de l'engin choisi ; il en est dispensé lorsque l'acheteur est un club affilié à une fédération sportive agréée par le ministère de la jeunesse et des sports.

Un décret définit le contenu de la charte ainsi que les informations prévues au précédent alinéa.

*Art. 3.* — Dans chaque département, le représentant de l'État est chargé de veiller à la mise en place, au sein des pelotons de police ou de gendarmerie motocyclistes, d'un ou de plusieurs groupes dédiés aux interpellations sécurisées sur la voie publique, des usagers des engins visés à l'article 1<sup>er</sup>.

*Art. 4.* — Le ministre chargé des transports, le ministre chargé de la jeunesse et des sports, le ministre de l'éducation nationale et les services de la prévention routière organisent dans l'année qui suit la promulgation de la loi, une campagne de sensibilisation des parents, de la jeunesse et des professionnels des sports mécaniques.

*Art. 5.* — Les articles L. 325-1 à L. 325-3-1 du code de la route sont applicables aux conducteurs et aux propriétaires des engins prévus à l'article 1<sup>er</sup>.

Toutefois, sauf récidive, les mesures d'aliénation ou de destruction de l'engin prévues à l'article L. 325-1-1 sont suspendues sous réserve que l'utilisateur condamné pour l'un des délits ou contraventions de cinquième classe s'engage à suivre une formation dans un club affilié à une fédération sportive agréée par le ministère de la jeunesse et des sports et à en fournir l'attestation dans un délai de six mois. La fourniture de l'attestation dans les délais prévus met un terme à la mesure de confiscation.

*Art. 6.* — Pour ce qui concerne les dispositions de l'article 2, la loi entre en vigueur quatre mois après la promulgation de la loi.

### **Proposition de loi relative aux conditions de commercialisation et d'utilisation de certains engins motorisés (n° 632)**

*Art. 1<sup>er</sup>.* — Les dispositions de la présente loi s'appliquent à tout engin terrestre automobile à roue qui n'a pas fait l'objet d'une réception au sens de l'article L. 321-1 du code de la route, destiné principalement au transport de personnes et ayant par construction une vitesse maximale supérieure à vingt-cinq kilomètres par heure.

*Art. 2.* — La vente ou la cession à titre gratuit aux mineurs des engins mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi est interdite.

*Art. 3.* — Les engins mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> ne peuvent circuler que sur des terrains répondant à des conditions de sécurité définies par voie réglementaire.

*Art. 4.* — L'usage des engins mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> est interdit aux mineurs de moins de quatorze ans.

*Art. 5.* — Sans préjudice des dispositions de l'article L. 321-1-1 du code de la route, est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe :

1° Le fait de céder à titre onéreux ou gratuit à des mineurs, ou de ne pas pouvoir justifier de l'âge de l'acquéreur auquel sont cédés les produits mentionnés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi ;

2° Le fait d'utiliser ou de permettre l'utilisation des engins définis à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi dans des conditions contraires à celles prévues à l'article 3 ;

3° Le fait de mettre à disposition à titre onéreux ou gratuit, les engins définis à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, sans pouvoir justifier que l'utilisateur répond aux conditions posées à l'article 4.

Les personnes coupables des contraventions prévues au présent article encourent également la peine complémentaire de confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou la chose qui en est le produit.

La récidive des contraventions prévues au présent article est punie conformément au premier alinéa de l'article 132-11 et à l'article 132-15 du code pénal.

## TYPOLOGIE DES MOTOS DE PETITE TAILLE, DES MINI-MOTOS ET DES QUADS

### 1. MODÈLES DE MOTOS DE PETITE TAILLE ET DE MINI-MOTOS

#### 1.1. Les « peewee »

Terme communément utilisé pour désigner les petites motos de cross d'apprentissage destinées aux enfants. D'une cylindrée de 50 à 80 cm<sup>3</sup>, elles sont équipées d'un certain nombre de dispositifs de sécurité (protège chaîne, transmission par cardan, embrayage automatique, vitesse modulable de 25 à 50 km/h).

#### 1.2. Les « pit bikes » et les « pocket bikes » de compétition

La cylindrée de ces machines destinées à des adultes amateurs de moto est comprise entre 35 à 49 cm<sup>3</sup>. A noter que ces engins sont devenus une véritable catégorie sportive avec création de fédérations et organisation de compétitions.

#### 1.3. Les « dirt bikes » et autres motos tout terrain

Selon leurs constructeurs, ces engins sont destinés à des enfants, des adolescents ou de 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>.

#### 1.4. Les « pocket bikes »

Répliques des « pocket bikes » de compétition, mais de qualité et aux performances inférieures, ces engins sont d'un moteur d'une cylindrée d'environ 49 cm<sup>3</sup>. La hauteur de leur selle est comprise entre 30 et 40 cm, celle de leur guidon est de 50 cm environ.

#### 1.5. Les « routières »

Elles regroupent des engins divers tels des « mini-customs », « mini-choppers », « mini-scooters », « miniside-cars ». Certaines peuvent être homologuées sous l'appellation commerciale « mini-moto routière » et se rattachent à la catégorie des cyclomoteurs au sens du code de la route. 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 ...).

### 2. MODÈLES DE QUADRICYCLES À MOTEUR

#### 2.1. Quadricycles légers à moteur

D'une cylindrée qui ne peut excéder 50 cm<sup>3</sup> et dont la puissance est inférieure ou égale à 4 kilowatts, ces véhicules ont une vitesse maximale par construction limitée à 45 km/h. Leur poids à vide ne dépasse pas 350 kilogrammes et la charge utile n'excède pas 200 kilogrammes.

#### 2.2. Quadricycles lourds à moteur

D'une cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>, ces véhicules ont un moteur d'une puissance maximale nette inférieure ou égale à 15 kilowatts. Leur poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes, pour ceux qui sont affectés au transport de marchandises, et 400 kilogrammes, pour ceux qui sont destinés au transport de personnes.

*Source : circulaire INT/D/07/00104/C du 22 octobre 2007 sur la réglementation relative aux motos de petite taille et aux quads utilisés sur la voie publique ou dans les lieux ouverts au public.*