

LÉGISLATION

LES ÉCHAPPEMENTS DE MOTOCYCLETTES.

Définition: On entend par échappements non homologués, tous les silencieux, bruyants soit par défaut d'entretien, soit par modification du dispositif tendant à les rendre moins efficaces ou plus bruyants, soit non homologues par construction et ne remplissant pas les conditions de normes sonores maximum admises par la législation en vigueur.

A) ÉCHAPPEMENT LIBRE :

- Contravention de 3e classe, amende 450 Frs minorable (300 Frs payables dans les 3 jours par timbre-amende). Prévues par les articles R 70 - R 71 alinéa 1 - R 172 du code de la route et l'Arrêté ministériel du 03.08.1957.
- Réprimée par les articles R 239 alinéa 1 et R 278/7 du code de la route.
- Immobilisation du véhicule en cause (jusqu'à cessation de l'infraction).

B) ÉCHAPPEMENT DÉFECTUEUX :

- Contravention de 3e classe, amende 450 Frs minorables (300 Frs payables dans les 3 jours par timbre-amende). Prévues par les articles R 70 - R 71 alinéa 1 - R 172 du code de la route et l'Arrêté ministériel du 03.08.1957 article 3 - Arrêté ministériel du 13.04.1972 article 9.
- Réprimée par les articles R 239 alinéa 1 et R 278/7 du code de la route.
- Immobilisation du véhicule en cause (jusqu'à cessation de l'infraction).

C) MODIFICATION DU DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT:

- Contravention de 3e classe, amende 450 Frs minorables (300 Frs payables dans les 3 jours par timbre-amende). Prévues par les articles R 70 - R 71 alinéa 1 - R 172 du code de la route et l'Arrêté ministériel du 03.08.1957.
- Réprimée par les articles R 239 alinéa 1 et R 278/7 du code de la route.
- Immobilisation du véhicule en cause (jusqu'à cessation de l'infraction).

D) ÉMISSION DE BRUITS SUSCEPTIBLES DE CAUSER UNE GÊNE AUX USAGERS DE LA ROUTE OU AUX RIVERAINS DU FAIT DE LA MODIFICATION DU DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT SUSCEPTIBLE D'ACCROÎTRE LE BRUIT ÉMIS PAR LE VÉHICULE :

- Contravention de 3e classe, amende 450 Frs minorables (300 Frs payables dans les 3 jours par timbre-amende). Prévues par les articles R 70 - R 71 alinéa 1 - R 172 du code de la route et l'Arrêté ministériel du 03.08.1957 article 3 - Arrêté ministériel du 13.04.1972 article 9.
- Réprimée par les articles R 239 alinéa 1 et R 278/7 du code de la route.
- Immobilisation du véhicule en cause (jusqu'à cessation de l'infraction).

E) ÉMISSION DE BRUITS SUSCEPTIBLES DE CAUSER UNE GÊNE AUX USAGERS DE LA ROUTE OU AUX RIVERAINS DU FAIT DU MAUVAIS ÉTAT DU DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT :

- Contravention de 3e classe, amende 450 Frs minorables (300 Frs payables dans les 3 jours par timbre-amende). Prévues par les articles R 70 - R 71 alinéa 1 - R 172 du code de la route et l'Arrêté ministériel du 03.08.1957.
- Réprimée par les articles R 239 alinéa 1 et R 278/7 du code de la route.
- Immobilisation du véhicule en cause (jusqu'à cessation de l'infraction).

Lorsqu'il y a doute sur le niveau de bruit, le service verbalisateur remet un avis de présentation (2 exemplaires au contrevenant - 1 exemplaire archives).

Un contrôle sonore est obligatoirement effectué au centre départemental de contrôle. La fiche de présentation est retournée au service ayant demandé le contrôle du niveau sonore (sous 40 jours). 2 hypothèses peuvent alors se présenter :

- Le niveau sonore maximum n'est pas dépassé, l'affaire est classée sans suite.
- Le niveau sonore maximum est dépassé : un procès-verbal est établi (contravention de 3e classe - 450 Frs d'amende avec obligation de changer le silencieux d'échappement).

Si le conducteur ne présente pas son véhicule au contrôle, un PV est établi à l'issue du délai de 40 jours (450 Frs d'amende avec obligation de changer le silencieux d'échappement).

Si le conducteur, après avoir présenté son véhicule au contrôle ne retourne pas au service ayant demandé le contrôle l'avis de présentation dans le délai de 40 jours, un procès-verbal est établi (450 Frs d'amende).

LES ÉCHAPPEMENTS NON-HOMOLOGUES :

En matière d'homologation, le vendeur de matériel non homologué est passible d'une amende de 900 Frs (vendeur ou importateur).

A) UTILISATION D'UN DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT NON CONFORME A UN TYPE HOMOLOGUE :

- Contrevenant de 3e classe (amende 450 Frs). Prévues par le Décret 75-960 du 17.10.1975, articles 1 a 3 - Arrêté ministériel du 13.04.1972 articles 6 et 7
- Arrêté ministériel du 20.02.1991 article 2.
- Réprimée par l'article 131-13 du code pénal et le Décret 75-960 du 17.10.1975 article 4 alinéa 4.

B) UTILISATION D'UN DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT NON REVÊTU D'UNE RÉFÉRENCE DE MARQUE ET D'UNE RÉFÉRENCE DE TYPE BIEN LISIBLE ET INDÉLÉBILE (LETTRES TP-SI SUIVIES DU NUMÉRO D'HOMOLOGATION EN CARACTÈRES DE 10 MM DE HAUTEUR) :

- Contrevenant de 3e classe (amende 450 Frs). Prévues par le Décret 75-960 du 17.10.1975, articles 1 a 3 - Arrêté ministériel du 13.04.1972 articles 6 et 7
- Arrêté ministériel du 20.02.1991 article 3.
- Réprimée par le Décret 75-960 du 17.10.1975 article 4 alinéa 4.

C) UTILISATION D'UN DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT DONT LE NIVEAU SONORE DÉPASSE LE MAXIMUM AUTORISÉ :

- Contrevenant de 3e classe (amende 450 Frs). Prévues par le Décret 75-960 du 17.10.1975, articles 1 a 3 - Arrêté ministériel du 13.04.1972 articles 1 et 11.
- Réprimée par le Décret 75-960 du 17.10.1975 article 4 alinéa 4.

NOTA :

À la lecture des termes des infractions citées supra, on peut remarquer que la frontière entre les termes échappements bruyants, modifiés, en mauvais état ou non homologues est très étroite.

Souvent, le choix du verbalisateur est guidé par le comportement du contrevenant: comme en matière de légitime défense, la réaction est proportionnelle à l'attaque. En conséquence, lorsqu'on a conscience d'être en défaut en matière d'échappement, mieux vaut être silencieux lors d'un contrôle.

-->> En matière de droit pénal les contraventions se cumulent <<--

Il est tout à fait possible d'avoir un échappement bruyant dont le type n'est pas homologué et dont le niveau sonore dépasse les normes autorisées, soit 3 fois 450 Francs,

Didier Chapuis

~~~~~

**CASQUES**

J'avais promis de m'occuper de la question de l'utilisation des casques modulables en position ouverte, voici le résultat de mes recherches.

- Il n'existe pas de texte de loi interdisant de rouler casque modulable ouvert.
- Les compagnies d'assurance contactées (Mutuelle des motards pour les assurances mutuelles, AGF pour les compagnies commerciales), répondent ne connaître ou prévoir aucune restriction de remboursement en cas d'accident survenu casque modulable ouvert, y compris en dommage corporel conducteur.
- Certains fabricants de casques assortissent leur documentation de recommandations plus ou moins restrictives mais il ne peut s'agir que de dégagements de responsabilité à caractère privé et généraliste destiné à faire face préventivement aux législations des pays d'importation.
- De tous les cas examinés (droit pénal ou contractuel) il ressort que l'homologation est la seule valeur de référence. Aucun texte, aucune disposition particulière ne vient modifier cette notion, laquelle suffit pour être opposable à toute interprétation en sens contraire.

La question de l'homologation doit être comprise comme globale. Elle ne se détaille pas en terme d'ouvert ou fermé. Du moment qu'il n'est pas interdit par la loi d'utiliser le casque en position ouverte il ne peut être question de discuter son homologation dans cette position.

Bien entendu, il n'existe pas d'argument juridique stipulant que telle ou telle chose est autorisée. Comme l'avait judicieusement souligné Mac Gyver, le principe général vaut aussi bien ici : est autorisé tout ce qui n'est pas interdit.

Dans notre cas il découle, par le principe de la hiérarchie des textes, que toute disposition venant en aval de la loi ne saurait remettre en question tout ou partie de cette loi.

Les fabricants de casques se soumettent à l'homologation telle qu'elle est définie par les textes particuliers pris pour l'application de la loi. Si cette loi ne pose pas d'interdiction particulière pour le port du casque en position ouverte, les services chargés de l'homologation n'entrent pas dans ce débat. Ils appliquent les directives réglementaires prises pour la mise en application des conditions d'homologation. Dans le cas du modulable ils peuvent s'en tenir à minima. C'est à dire que si la mentonnière mobile du casque ne résiste pas aux chocs prévus dans la séance d'épreuve ils classent le casque comme homologué dans une catégorie différente de la catégorie des casques intégraux. La résistance de la mentonnière est éprouvée,

son utilisation ou non n'est pas discutée. C'est au client de savoir quel niveau de protection il souhaite pour lui-même et doit lire pour cela l'étiquette d'homologation, sachant que, quel que soit son choix : Intégral homologué norme intégral, Modulable homologué norme intégral, Modulable homologué non intégral ou Casque Jet, tout ça c'est égal aux yeux de la loi, le seul mot qui compte c'est "homologué".

Le Barde - novembre 2005

*Ça me fait penser, si ce n'est pas trop hors sujet, à propos de "l'homologation périmée" ça veut dire quoi? Que la date sur l'étiquette verte est dépassée? Je pensais que le délai de 5 ans n'était qu'une recommandation.*

Périmé c'est pour les vieux casques à étiquette blanche ou rouge. Avant il était possible de rouler avec un Cromwell de 1968 homologué à l'époque, maintenant ce n'est plus possible

René von elsass - novembre 2005

Code de la Route :

Arrêté du 14/04/95 = norme NF S72-305 (du 11/09/75) ou prescriptions du règlement n°22 amendement 04 de Genève (casques aux normes européennes) depuis le 15/05/95.

Sinon, norme NF 72-301 (25/01/61) sous réserve qu'ils soient revêtus d'un ensemble d'éléments de signalisations homologué.

Cela veut dire que les casques d'avant 1961 sont interdits et ceux dont la norme est NFS72-301 + autocollants (25/01/61) ainsi que la norme NFS72-302 demeurent autorisés.

Daniel - novembre 2005

Avec la norme d'homologation des casques 22-05 (celle qui a court actuellement), il y a une lettre qui indique pour quel type de casque l'homologation est valable :

J.....pour les Jets  
P..... pour les intégraux  
NP.....pour les modulables

Ce qui donne pour un intégral un numéro d'homologation du style « P-05 xxxxx »

Si un casque a été homologué comme un intégral (P), je ne crois vraiment pas qu'il puisse avoir une partie mobile (autre que les aérations)

Si tu as un casque homologué NP et qui n'est pas modulable (sans partie mobile) c'est que la protection (du menton) n'est pas au niveau d'un vrai intégral.

Je ne vous conseille PAS d'acheter des casques de norme 22-04, c'est sûrement un fond de stock qui date ...

Yvan - novembre 2005

D'après un article de Motomag de mai 2007, les modulables homologués "P" sont dits "Protecteurs" et ceux homologués "NP" sont dits "Non Protecteur"

Sergio - mai 2007

*J'aimerais bien savoir où on trouve l'étiquette, môa... Biscotte mes 2 casques (un Jet et le Nolan à mentonnière) n'ont pas (ou ont perdu ?) l'étiquette.... J'ai que "E3" mentionné sur un bout de tissu cousu à la jugulaire.*

Normalement (enfin pour les casques récents) c'est une étiquette qui est cousue sur la jugulaire. (peut-être que pour les plus vieux casques c'est cousu quelque part sur l'habillement intérieur).

22-05 est une norme européenne, et le « 3 » de E3, indique le pays où a été homologué le casque.

Voir aussi : <<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs/22rv4e.pdf>>

Tu dois avoir un numéro d'homologation pas loin du E3, si il commence par 03xxxxx, ça doit être de norme 22-03 (obsolète), si il commence par 04xxxxx norme 22-04, etc..

Les lettres J/P/NP doivent être présentes s'il s'agit d'un 22-05. Maintenant il est possible que pour les normes précédentes, il n'y ait pas eu de lettres associées.

E1.....Allemagne  
E2.....France  
E3..... Italie  
E4.....Pays-Bas  
E5.....Suède  
E6..... Belgique  
E7..... Hongrie  
E8..... Tchécoslovaquie

|          |                                    |
|----------|------------------------------------|
| E9.....  | Espagne                            |
| E10..... | Yougoslavie                        |
| E11..... | United Kingdom                     |
| E12..... | Autriche                           |
| E13..... | Luxembourg                         |
| E14..... | Suisse                             |
| E15..... | N/U                                |
| E16..... | Norvège                            |
| E17..... | Finlande                           |
| E18..... | Danemark                           |
| E19..... | Roumanie                           |
| E20..... | Pologne                            |
| E21..... | Portugal                           |
| E22..... | Russie                             |
| E23..... | Grèce                              |
| E24..... | Irlande                            |
| E25..... | Croatie                            |
| E26..... | Slovénie                           |
| E27..... | Slovaquie                          |
| E28..... | Belarus                            |
| E29..... | Estonie                            |
| E30..... | N/U                                |
| E31..... | Bosnie et Herzégovine              |
| E32..... | Lettonie                           |
| E33..... | N/U                                |
| E34..... | Bulgarie                           |
| E35..... | N/U                                |
| E36..... | Lituanie                           |
| E37..... | Turquie                            |
| E38..... | N/U                                |
| E39..... | Azerbaïdjan                        |
| E40..... | République Yougoslave de Macédoine |
| E41..... | N/U                                |
| E42..... | USA                                |
| E43..... | Japon                              |
| E44..... | N/U                                |
| E45..... | Australie                          |
| E46..... | Ukraine                            |
| E47..... | Afrique du Sud                     |
| E48..... | Nouvelle Zélande                   |

et pour les pistards : <<http://ftimores.free.fr/Normes.jpg>>

Yvan (commissaire technique) - novembre 2005

Les casques achetés aux USA ne sont pas homologués en France s'ils n'ont pas la norme européenne ou française.

Il ne faut pas se biler pour autant car l'essentiel est d'avoir un casque en bon état et pareil qu'un casque homologué. Il y a des policiers qui contrôlent les étiquettes du casque, mais la clientèle est particulière.

Au niveau assurance, en théorie, ça coïncerait mais cela reste défendable.

Daniel - novembre 2005

Ne soyez point surpris si au prochain contrôle les bleus de service posent un regard insistant sur votre menton. C'est qu'un oubli vient d'être réparé.

En effet, le code de la route prévoit désormais expressément que le casque doit être attaché. Bon, je sais, on croyait que c'était déjà le cas, et puis c'est rare qu'on ne le fasse pas, mais des fois on peut être étourdi et puis on hésite à s'arrêter quand on s'en aperçoit. Ben va falloir parce que sinon ça va coûter 135 euros, trois points sur le permis et immobilisation du véhicule (là on se demande pourquoi, m'enfin bon).

C'est écrit ici: Décret 2006-46 du 13 janvier 2006, JO du 16, texte n° 10.

Barde - mars 2006

**CARTE GRISE COLLECTION**

---

Pour la CG collection, c'est la date de (re)construction qui compte... Si ton moulin a 25a, mais le châssis est neuf, c'est râpé! Donc faut trouver un Cyclecar de + 25a, avec n'importe quel bouzin, puis le passer en guzz...et t'as ton carton!

Je m'explique:

Ex. avec un buggy:

Le châssis est de 69, mais le buggy est "construit" et homologué hors France en 90 = pas de CGC

Le châssis est de 69, et le buggy de 75 (genre baboulin) = CGC

Le pb, c'est que sur le marché, on trouve souvent que des trucs construits récemment...:-)

Des fois, les constructeurs étrangers se gourent aussi au niveau homologation (dans mon cas, plaque constructeur datée de 69 (CG All aussi) alors que véhicule reconstruit en 92)

Mais la CGC, ça permet quand même de rouler avec des trucs sympas et inhomologables autrement en F.

Et avec une CGC, ya qu'1 seul CT (avant d'avoir le Carton Gris)

Jack - novembre 2003

~~~~~

J'ai besoin d'un petit renseignement pour pouvoir faire une carte grise collection. Quel est le type mine d'une nuovo falcone de 1971 ?

J'ai une réponse mais ce n'est pas celle attendue.

Attention, le passage en "Collection" peut se révéler une erreur si on ne prend pas garde aux particularités de ce classement :

- 1 - Le passage en collection est irréversible
- 2 - pour les voitures, il faut un contrôle technique
- 3 - la circulation du véhicule est LIMITÉE au département d'immatriculation et aux départements limitrophes;
- 4 - la traversée d'autres départements nécessite de prendre contact avec les préfectures concernées : indication de la date de passage dans le département, et attente de l'accord
- 5 - le prix de revente d'un tel véhicule est réduit, pour une voiture la perte peut être de 50 % !!!

À mon avis ce n'est pas une bonne idée...

Toutefois, pour la carte grise "Collection" il faut (dans les grandes lignes) faire un dossier : photos du véhicules, copie des papiers,... l'adresser à la F.F.V.E = Fédération Française des Véhicules d'Époque.

On doit ensuite recevoir les documents pour faire la demande de carte grise auprès de la préfecture.

Kallam - février 2004

~~~~~

**CARTES GRISES SIDE**

---

*J'ai un pote qui veut acheter une 1000 SP attelée mais la carte grise est restée en solo...il veut être en règle, quelqu'un a-t-il une attestation de Guzzi autorisant l'attelage ?*

Hé bé.... sérieux le vendeur, ça fait peur :-)

L'est marron, le gaillard... si je ne me trompe... Guzzi ne valide plus l'attelage depuis 1 lustre et demi au moins, les adeptes de la béquille à roulette font homologuer leur ensemble par le fabricant de panier.

L'a plus qu'à "acheter" un cadre avec la CG qui va bien et à récupérer la plaque de cadre correspondante.

Sergio - décembre 2006

~~~~~

Une carte grise solo sur un side, c'est défaut de carte grise! Comme si il n'y en avait pas du tout, ça peut faire un PV très cher et beaucoup d'emmerdes

Bémol, mais même résultat: Guzzi doit être capable de filer un certificat pour les cadre Tonti, mais de moins de 10 ans. Donc, celle-ci va pas le faire...Pis même avec, c'est pas gagné sans l'aide d'un constructeur, quoique le dossier adéquat est dispo en préfecture. Mais ces gens là sont frileux.

Les motos dont le constructeur ne sort pas d'homologation side peuvent être attelées à un side dont le châssis a été homologué en freinage par UTAC. Ça fait pas beaucoup de side dispo: RDS, CHODA et un ou deux autre.

Dans le cas d'une vieille, déjà attelée, sans papier, le mieux c'est de trouver un carton side et basta.

Jojo - décembre 2006

~~~~~

**IMPORTATION**

*Auriez-vous une idée des démarches à suivre pour immatriculer en France une Guzzi 35v II importée d'Italie, sans aucun papier officiel ni plaques? (hors service depuis des années, propriété d'un ami)  
J'ai reçu cette demande mais je ne sais pas répondre. Quelqu'un peut aider?*

Impossible à immatriculer en France, désolé...:-)

Si importé en France, une RTI aurait suffi, si non importée, la FFVE aurait délivré une CGC, mais dans les 2 cas, il faut :

- un certificat de vente du précédent proprio
- une CG italienne ou à tout le moins une immat ET une attestation du service d'immat italien.

Un véhicule sans papiers ne sera JAMAIS immatriculable s'il n'est pas identifiable par une autorité délivrant la "CG" (pour ne pas remettre en circulation des véhicules volés)

Donc il reste 2 soluces :

- trouver un carton de V35 français
- en faire une banque de pièces

Jack - décembre 2003

~~~~~  
Quelqu'un pourrait-il m'expliquer quelles sont les conditions et les documents indispensables pour passer une Le Mans 3 d'Italie en France et avoir les papiers qui vont bien ?

J'ai fait ça sur une Gilera venant d'Allemagne l'année dernière, ce fut long et fastidieux :

- il faut une facture ou un document de vente, en original, signé du vendeur et précisant les numéros de série, immat, prix de vente, adresses vendeur et acheteur et kilométrage.
- il faut que tu fasses signer au vendeur un certificat de vente français (celui qu'on obtient en préfecture)
- ensuite, tu vas aux impôts avec tes documents (carte grise d'origine, factures, etc...) pour obtenir le certificat de dédouanement.
Attention, le kilométrage mentionné sur la facture doit absolument être supérieur à 6.000 km, sinon les impôts considèrent que le véhicule est neuf et donc tu devras payer la TVA.
- parallèlement, tu demandes au constructeur (coût 150 euros en moyenne) ou à la Drire (moins cher apparemment mais plus long) la feuille des mines (il te faut un original).
- une fois que tu as tout ça, tu peux aller faire faire la nouvelle carte grise.

J'ai du oublié deux ou trois trucs, mais tu trouveras le détail là, vers le milieu de la page :

<http://www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr/menu-demarche-carte-grise.htm>

Fred - février 2004

~~~~~  
Sur ces deux sites tu trouveras les infos pour obtenir une CG Française. Celui du club 911 est très bien documenté avec copie des documents qu'il faut avoir. A noter, si tu n'as pas les documents italien, il faut faire un passage au mine à titre isolé, le bague.

<http://site.nico.free.fr/xtimportation.htm> et <http://www.club911.net/article.php?sid=179>

Jean Michel - février 2004

~~~~~  
Voir aussi <http://www.gers.pref.gouv.fr/fl33.htm>

Sam - août 2006

~~~~~  
« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, la réception et l'immatriculation des véhicules ont été simplifiées par l'entrée en vigueur de la réception communautaire par type. Pour un véhicule mis en circulation après le 1<sup>er</sup> janvier 1996, le Certificat de conformité communautaire (appelé Certificate of Conformity / C.O.C. en anglais), délivré par le constructeur, atteste de la conformité des normes techniques du véhicule, et ce pour tous les États membres.

Ce document doit vous être remis en principe par le vendeur. Si ce dernier n'est pas en mesure de le fournir, il est possible d'en demander un duplicata au constructeur. »

Donc très facile après 1996, un peu plus compliqué (mais faisable) avant où le principal problème est d'avoir un engin en état d'origine, ou un concess cool.

Document 2007: <http://www.guzzitek.org/documents.htm>

Guzzjack - mars 2007

*Est-il rentable d'acheter une Guzzi neuve en Italie ?*

Je ne pense pas,

*Quelles sont les formalités et taxes à régler à l'importation ?*

Tu trouveras l'essentiel là, avec les liens qui vont bien : <http://www.interdouane.com/vehicule.htm>

Fred - avril 2004

**Feuille de mine:** *Pour avoir le papier barré de rouge j'étais passé par la filière Ministère du Transport > Drire Régionale (Marseille).*

Il y a une autre solution: passer par le fichier national des réceptions mines (je viens de tester, impec, rapide et gratos) et obtenir une copie du certif mines:

Centre National de Réception des Véhicules (CNRV)

Autodrome de Linas

BP 10211

91311 MONTLHERY CEDEX

Tél: 01.64.49.56.50

Fax: 01.69.01.34.75

e-mail: [cnrv3@industrie.gouv.fr](mailto:cnrv3@industrie.gouv.fr)

<http://www.drire.gouv.fr/ile-de-france/vehicules/homolo/cnrv/coordonn.htm>

MCT - février 2006

## ASSURANCES

---

*Lorsque tu dis que c'est à notre assureur de se démerder pour récupérer les thunes : est-ce valable uniquement lorsque tu n'as pas de torts ?*

Non, cette convention est valable :

- quand on n'a pas tort (c'est donc une avance sur recours).

- quand on a tort si l'assureur a quelque chose à payer (en garantie tous risques par exemple).

*Y-a-t-il un délai légal pour l'indemnisation matérielle après l'envoi du PV des flics aux assurances?*

L'envoi du PV à l'assurance n'étant pas systématique (des fois y'en a pas) ce n'est pas un critère déterminant pour l'offre d'indemnité.

L'indemnisation des dommages corporels est vachement réglementée... mais en matériel, c'est le contrat qui dit comment ça se passe (le code des assurances dit - article L113-5 : "lors de la réalisation du risque (...) l'assureur doit exécuter dans le délai convenu la prestation déterminée par le contrat"). Le problème, c'est que tous les contrats disent comment ça se passe quand l'assuré est responsable, mais jamais quand il ne l'est pas (vachement positif comme réflexion).

*Peux-t-on porter plainte et demander des dommages contre son assurance si celle-ci ne veut pas payer tant que la compagnie adverse n'a pas raqué ?*

L'assuré n'a pas à être pénalisé ni par les conneries de l'autre guignol, ni par celle de son assureur.

Je pense que le mieux c'est d'aller voir votre assureur (ou lui écrire si c'est un "gros con") en lui expliquant gentiment que l'autre benêt qui vous est rentré dedans vous a causé pour xxx francs de dommages, que vous ne pouvez pas faire l'avance, et que si ça continue, vous n'hésitez pas à réclamer directement l'indemnisation à l'assureur du responsable (la réponse sera sûrement : non non non non non ! Y faut pas ! C'est trop compliqué) et ensuite, dites qu'en conséquence, vous n'hésitez pas à faire jouer votre garantie Protection Juridique (ou un nom semblable genre "gar. recours" ou gar. "aide juridique") afin de ne pas régler cela à l'amiable (bien évidemment, faut vérifier que vous l'avez, mais normalement, tout le monde l'a). L'assureur là, s'il n'est pas trop con, y va se dire : procès => minimum 10000 balles... on va la jouer cool.

*Connais-tu les articles de loi, voir du code des assurances pour tout ça ?*

cf ci-dessus + article 1153 du code civil sur les intérêts moratoires (pour le retard) : avantage : pas besoin de justifier une quelconque perte inconvénients : texte non impératif (le contrat peut modifier le taux d'intérêt) + surtout efficace devant un tribunal...

Le mieux est vraiment de régler cela à l'amiable, ça coûte de toute façon moins cher.

Je te demande tout ça car je suis en conflit avec mon ancienne assurance (France Moto Assurance) pour un carton qui a + d'un an et ils ne veulent rien payer, même pas le "matériel" avant la fin du dossier qui comporte un volet "corporel".

Les dommages corporels sont une chose, le matériel une autre. Je ne vois, selon les éléments, aucune raison pour que l'assureur fasse le rapprochement.

J'espère que ça fait pas trop d'un coup :-)

Ben moi j'espère que les réponses sont justes :o) Plus sérieusement, la bécane, c'est pas vraiment mon domaine, mais il ne faut jamais hésiter à aller pousser une petite gueulante surtout quand on n'est pas responsable...

Petite info supplémentaire : les assureurs ont une convention (I.R.S.A.) pour qu'ils s'arrangent entre eux au niveau du partage de responsabilité et surtout au niveau des recours. Cette convention dit que l'assureur direct paie d'abord selon le contrat pour ne pas pénaliser l'assuré non responsable par des discussions de marchands de tapis. Cette convention ne doit avoir aucune influence sur les indemnités dues qui sont établies selon le droit commun (dont le code de la route pour les responsabilités).

S'il y a besoin de plus de précision, je peux éventuellement te renseigner après avoir pris conseil auprès de mon prof', mais pour cela il me faudra avoir les éléments de façon assez précise. Car parfois, chaque détail à son importance.

Nico

~~~~~

Moi y'en a travailler dans les assurances et le recours auprès de la DDE est voué à l'échec. C'est une perte de temps et en plus tu vas en vouloir à ton assureur et lui gueuler dessus ! Je le sais j'ai les mêmes à la maison. Compassion tout de même. Renaud / pas sur la tête des assureurs, non pas la tête

Faux.

Voir les archives de la liste, mais dans mon cas, la DDE a préféré une transaction amiable plutôt qu'un procès. Résultat, assuré RC, 14 Kf de dégât en tombant seul sur du G.O, rien à payer grâce à ma plainte contre la DDE et à mon assistance juridique :o).

Bon faut avoir un assureur qu'en a (ou insister lourdement auprès de lui), et une assistance juridique, sinon, c clair, y voudra pas attaquer.

On récapite :

Sur autoroute : responsabilité de l'exploitant

Sur Natio ou autoroute gratos: responsabilité de l'État (DDE)

Sur Départementale : du département (et donc DDE, mais c pas les mêmes)

Sur Communale, ou à l'intérieur d'une agglomération, responsabilité du maire, voire des pompiers dans certains cas.

Valençay pour les plaques de gravillons (doivent être signalées par 2 panneaux dans chaque sens, à 150 et 25 m), les (mauvais) raccords de chaussée, le mauvais état du revêtement (trous...), les objets perdus sur la route (et de taille), les accessoires urbains mal situés, les flaques d'hydrocarbures...

Dans le cas de Laurent, avant de faire jouer la "tous risques" ou là c'est clair, il se ramasse du malus, d'abord rechercher la faute (s'il y a) par l' AJ (Jamais de malus)

Jack@A vos assistances juridiques

~~~~~

Je confirme, aucune majoration n'est appliquée pour le premier sinistre survenu après une période d'au moins 3 ans au cours de laquelle le coefficient de réduction-majoration a été égal à 0,50.

Renaud from Cahors

~~~~~

Voici un article fort à propos dans le dernier Moto Magazine (p.111).

Votre assurance deux-roues habituelle vous couvre que vous soyez sur circuit ou non, hors du cadre de la compétition.

En cas d'accident, elle prendra en charge les dommages causés à un tiers au titre de la responsabilité civile, et ceux de votre moto si le contrat est adapté (garantie tous dommages).

En revanche, et quelle que soit votre moto, une solide garantie corporelle est indispensable : elle couvre les frais médicaux, une hospitalisation éventuelle, des indemnités en cas d'invalidité partielle ou totale, une incapacité de travail...

Si votre contrat d'assurance vous couvre correctement tant sur le plan matériel que corporel, il est donc inutile de souscrire une nouvelle assurance sur le circuit, même si certains propriétaires de pistes l'imposent parfois.

Le mieux est de venir avec vos papiers et votre contrat en règle.

Si votre machine n'est pas homologuée ou immatriculée (ancienne moto de course) et donc non assurable pour la route, il faut bien sûr souscrire l'assurance proposée par le circuit.

Enfin, rien ne vous oblige à signaler à votre assureur un roulage sur circuit à titre de loisir et de façon exceptionnelle.

Un conseil, quand même, pour limiter les dégâts : démonter les éléments exposés en cas de chute (sabot, clignotants, optiques, etc.), pour qu'une petite gamelle ne se transforme pas en grosse galère financière. (Carole MOTHRE).

Pierrot - février 2005

~~~~~

## CONTRAVENTIONS

<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/regles/les-types-de-sanctions.html>

On y trouve les documents concernant les principales infractions et leurs sanction (octobre 2008) et le montants des amendes (mars 2004).

Voir aussi <http://www.motoservices.com/vitesse/exces.htm>

DD et Sergio - avril 2005, juillet 2006, novembre 2008

~~~~~

LISTE DES RADARS FIXES ET MOBILES

<http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/regles/csa/csa-liste.html>

Sergio - novembre 2008

~~~~~

## NORMES EURO

Issu du rapport 2005 de la Commission Interministérielle Véhicules Propres et Économies. A noter que les normes euros ne sont pas les mêmes qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou de véhicules utilitaires...

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des évolutions des valeurs limites d'émissions pour les **voitures** particulières essence.

|                                                        | Euro 1                             | Euro 2     | Euro 3     | Euro 4     | Euro 5   |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------|------------|------------|------------|----------|
| Rejets                                                 | Valeurs limites d'émission en g/km |            |            |            |          |
| CO                                                     | 2,72                               | 2,2        | 2,3        | 1,0        |          |
| HC + NOx                                               | 0,97                               | 0,5        |            |            |          |
| NOx                                                    |                                    |            | 0,15       | 0,08       |          |
| HC                                                     |                                    |            | 0,2        | 0,1        |          |
| Date d'entrée en vigueur pour tous les véhicules neufs | 31/12/1992                         | 01/01/1997 | 01/01/2001 | 01/01/2006 | 2010 (?) |

CO : monoxyde de carbone

HC : hydrocarbure imbrûlé

NOx : oxydes d'azote

Les valeurs limites d'émission de la norme Euro 1 ont, entre autre, imposé la généralisation du pot catalytique sur tous les véhicules essence.

La réglementation liée aux **deux roues** accusait un retard important par rapport aux véhicules essence à quatre roues. Désormais, les directives européennes imposent un calendrier resserré de réductions des rejets atmosphériques, ce qui permettra à terme de combler l'écart avec les véhicules particuliers.

Le tableau ci-dessous indique les évolutions des valeurs limites d'émission pour les cyclomoteurs de plus de 50 cm<sup>3</sup> sur un cycle spécifique. La norme Euro 1 a été introduite par la directive 1997/24/CE et la norme Euro 2 par la directive 2002/51/CE.

| Rejets                                                 | Euro 1                             | Euro 2                                        | Euro 3                                        |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                        | Valeurs limites d'émission en g/km |                                               |                                               |
| CO                                                     | 8,0 (2 temps)<br>13,0 (4 temps)    | 1,0                                           | 2,0                                           |
| NOx                                                    | 0,1 (2 temps)<br>0,3 (4 temps)     | 0,3                                           | 0,15                                          |
| HC                                                     | 4,0 (2 temps)<br>3,0 (4 temps)     | 1,2 (moins de 150 cc)<br>1,0 (plus de 150 cc) | 0,8 (moins de 150 cc)<br>0,3 (plus de 150 cc) |
| Date d'entrée en vigueur pour tous les véhicules neufs | 17/06/1999                         | 01/01/2003                                    | 01/01/2006                                    |

Pour ceux qui souhaitent consulter la dernière bible européenne en matière de législation sur les 2 et 3 roues, voici le lien indispensable pour télécharger 515 pages de concentré de jus d'eurocrate !

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1997L0024:20060328:FR:PDF>

Il s'agit de la directive 97/24/CE consolidée par les modifications ultérieures jusqu'à la directive 2006/27/CE de la Commission du 3 mars 2006.

Pour vous faciliter la chose, ce doc est aussi là <http://www.guzzitek.org/documents.htm>

Sergio - 2006

~~~~~