

# **C.A.L.L.**

## ***Custom Association Liberté Légalité***

### ***Objectifs de l'association***

#### ***Extraits des statuts***

*« La promotion du droit pour chaque citoyen adulte de faire homologuer par les autorités compétentes un véhicule terrestre à moteur, fabriqué, assemblé ou modifié totalement ou partiellement par lui-même ou par un professionnel.  
Cette homologation a pour finalité de permettre la libre circulation de ces véhicules sur les voies Françaises et étrangères dans le cadre de la législation en vigueur ».*

*Notre association ne remet bien évidemment pas en cause l'intégralité de ces textes mais souhaite faire prendre conscience aux pouvoirs publics de la réalité de notre passion, du nombre grandissant d'adeptes, du sérieux avec lequel la plupart de ces passionnés réalisent leurs projets, que ceux-ci soient assemblés par des professionnels ou par eux-mêmes, et souhaite pour se faire la mise en place d'une procédure telle qu'il en existe déjà à travers l'Europe.*

## Situation actuelle et les raisons d'une réforme

### 1/Histoire de la personnalisation ou de la « custom culture » (terme usuel) :

*Cette culture est basée sur l'appropriation par son utilisateur d'un objet usuel en le personnalisant.*

*La « customisation » (autre terme employé : tuning) s'applique sur toutes sortes de support, majoritairement sur des produits manufacturés de grande diffusion.*

*Mouvement apparu dans les années 1940 aux Etats-Unis, il a depuis bien longtemps franchi les frontières et connaît un essor très important en Europe depuis plusieurs dizaines d'années.*

*Si dans la plupart des domaines servant de vecteurs à cette culture les contraintes légales sont quasi inexistantes, il en est tout autrement dans celui très répandu de la customisation des véhicules terrestres à moteur.*

*En effet, aujourd'hui pour circuler en toute légalité sur le territoire français avec quelque véhicule que ce soit, ce dernier doit être conforme au type réceptionné par les services compétents et de fait, induit l'interdiction de toutes transformations dudit véhicule, ces dernières ayant principalement un but esthétique.*

### 2/Paradoxe

*De nombreux fabricants européens et américains de motos et d'accessoires ont développé des produits à même de satisfaire la clientèle française (voir annexe 1).*

*Constatant les contraintes d'homologation dans notre pays, ces entreprises ont pour pénétrer le marché national, contourné cette obstruction par le biais d'importations intracommunautaires et distribuent ce qui est communément appelé « kit-bike ».*

*Ceci est encore plus vrai pour les amateurs, artistes, et passionnés nationaux, qui représentent la part la plus importante des 2RM transformés, désireux qu'ils sont d'exprimer leurs talents et compétences en personnalisant à différents niveaux d'interventions leurs véhicules.*

*En effet le coût de ces montages induisant des tarifs prohibitifs freine les acheteurs potentiels et donc limite la croissance du marché*

*De ce fait, ils se trouvent pénalisés ainsi que l'état français, celui-ci ne percevant pas les taxes inhérentes à ces interventions du fait que la plupart de ces homologations se font via le Royaume-Uni ou l'Allemagne pour ne citer que les principaux.*

### *3/Les artisans français et la R.T.I.*

*Alors que dans d'autres domaines, l'exception culturelle française, a permis de faire reconnaître et apprécier à leur juste valeur, les compétences et talents de nombreux artisans ou artistes nationaux*

*Pourquoi, de par l'opacité, la complexité, le coût, et le manque de prise en compte des spécificités liées à la pratique de la transformation, se retrouvent-ils privés des possibilités d'expansions qui leur seraient offertes ainsi qu'à la France, sans cette méconnaissance du sujet, d'une partie du commerce mondial de la fabrication, de l'importation et de la distribution, de produits manufacturés essentiels à la création de ces véhicules créés ou modifiés ?*

*Au delà de cette approche esthétique et de cette forme d'art, propre à ce type de créations, la possibilité de mise en production de séries grand public dérivées de ces prototypes (autres terme employé : « show-bikes ») permettrait l'expansion et la pérennisation de leurs entreprises.*

### *4/Les particuliers et la R.T.I.*

*En l'état actuel du code de la route, toutes modifications apportées sur un véhicule doit faire l'objet d'une validation par les services de la D.R.I.R.E. (à travers la R.T.I.), mais la complexité de cette procédure, le manque d'intérêt de ses services à l'égard des particuliers, les coûts prohibitifs en cas d'intervention auprès de l'U.T.A.C. (tests et essais) limitent considérablement les mises en conformité de leurs véhicules.*

*De fait les propriétaires de ces véhicules se trouvent être en infraction avec la législation française, le plus souvent par défaut d'informations et par l'absence d'une procédure réellement adaptée au domaine de la customisation.*

5/La pratique du «custom » et les bénéfices pour la sécurité routière.

*Favoriser la transformation et la vente de machines de ce type et donc leurs usages licites au sein du paysage routier c'est aussi promouvoir une pratique plus raisonnée du 2 RM.*

*En effet le soin apporté à la fabrication, la recherche avant tout esthétique et le coût des ces machines, ainsi que le style de conduite induisent inévitablement un comportement et une conduite plus responsable.*

*Les tarifs pratiqués par les assureurs pour cette catégorie de motocyclettes sont d'ailleurs sensiblement inférieurs aux autres catégories de motocyclettes et leur plus faible taux d'accident sont des éléments confirmant la réalité de nos propos.*

*Nos propositions :*

*Création d'un niveau intermédiaire entre le propriétaire souhaitant transformer ou créer un véhicule 2 RM et les services de l'état en charge de l'homologation.*

*Ce niveau de référence se décompose par l'intervention de 2 acteurs du 2RM :*

***1/ Professionnel (mécanicien)***

*La délivrance d'un agrément (par les pouvoirs publics) aux professionnels désireux de s'inscrire dans cette démarche garantit :*

***A/ Aux clients :***

*La qualité et les compétences de l'intervenant et son implication dans la réalisation des travaux*

***B/ Aux services de l'état :***

*Le respect des techniques et des normes en vigueur employées pour la mise en œuvre du projet.*

## **2/ Expert**

*L'intervention d'un expert spécialisé dans le 2RM (un réseau existe déjà, mis en place par certaines compagnies d'assurances) dans la procédure d'homologation permet de garantir :*

### **A/ Aux clients :**

- 1. L'assurance de la conformité de la réalisation par rapport aux normes en vigueur.*
- 2. La réception de son projet par les services de l'état.*
- 3. La validité des choix techniques retenus par le professionnel.*
- 4. A l'acheteur, en cas de revente, le sérieux apporté à la conception et à la réalisation.*
- 5. La tranquillité d'esprit lui permettant de circuler en toute légalité dans et hors du territoire national.*

### **B/ Aux services de l'état :**

- 1. De part son expertise, le suivi de chaque étapes du projet (en fonction de la nature des transformations) et la validité des choix techniques.*
- 2. La présentation de véhicules conformes (afin de limiter les demandes de réception pour des véhicules n'ayant pas suivi la nouvelle procédure proposée)*
- 3. La perception des taxes afférentes.*

*L'intervention de ces professionnels du 2RM doit permettre également à l'amateur de réaliser lui-même le projet qu'il a conçu, ce dernier faisant valider chaque étapes, en se rendant chez le professionnel agréé, et après avis de l'expert d'obtenir la validation de celui-ci.*

## **Registre des transformations**

*Pour assurer le suivi de la réalisation du projet nous proposons la création d'un « **registre des transformations** ».*

*Celui-ci devra répertorier :*

## **1. Le descriptif des travaux.**

## **2. Les types de transformations :**

### **2.1.1. Accessoires**

*L'établissement d'une liste type d'accessoires ne donnant pas lieu à réception permettrait d'alléger ces démarches et d'en diminuer le coût.*

*Autant il est essentiel que des travaux sur la structure du véhicule soient enregistrés, autant des transformations « accessoires » (ex : porte-bagage, pare-cylindre, etc.) nous paraissent non justifiées dans la mesure où elles n'engagent pas la sécurité du propriétaire ou celle des autres usagers.*

### **2.1.2. Structurelles**

*Modifications ou remplacement du cadre, de la fourche, des roues et de leurs diamètres, des freins, etc.*

## **3. L'estimation du délai et coût des travaux**

### **4. Une nomenclature**

*Détail des pièces remplacées ou supprimées et leurs origines (fabricants, neuves ou d'occasion).*

### **5. La validation de l'expert**

*Pour les travaux touchant à la structure (cadre, roues, fourche, moteurs, etc.)*

*La validation par l'expert au même titre que celle obtenue dans le cadre de travaux réalisés par un professionnel et ce consignés sur le « registre des transformations » permet au particulier de présenter son véhicule au service compétent (D.R.I.R.E). dans le respect d'une procédure valide.*

## **Réception à titre isolé (R.T.I.)**

*La réception à titre isolé se voit ainsi « simplifiée » de part la validation de l'expert qui garantit en amont la conformité du travail réalisé.*

*Il nous semble impératif que soient pratiqués un essai routier et un test des équipements liés à la sécurité, qu'elle soit passive (clignotant, feu, etc.) ou active (ex : freinage).*

*Le coût des expertises et de la présentation du véhicule sont à la charge du propriétaire.*

*Réformer la réception des véhicules transformés et créés permettrait un développement des P.M.E françaises, provoquerait inévitablement l'expansion d'un marché émergent et serait donc source de création d'emplois.*

## Conclusion

*Des milliers de 2RM transformés circulent actuellement sur les routes.*

*Les transformations apportées à ces véhicules sont un fait avéré, qui n'est pas le reflet d'une mode mais bien une réalité pratique et ou culturelle.*

*Pour certains la transformation n'est que le rajout d'accessoires et pour d'autres l'expression d'une différence à travers l'objet de leurs passions.*

*Dans les deux cas aucune procédure ne prend actuellement en compte leurs demandes.*

*Nous sommes conscients qu'un cadre est nécessaire, que des limites doivent être fixées dans le respect du code la route et des autres usagers de l'espace routier national.*

*Les contraintes environnementales en termes de nuisance sonore et de pollution sont également à prendre en compte, de même que la volonté des utilisateurs de 2 roues transformés ou créés de pouvoir rouler en toute légalité.*

*Des procédures similaires à celles que nous proposons existent dans d'autres pays de la C.E.E (Suède, Allemagne, Royaume-Uni, etc.).*

*Nous nous en sommes inspirés pour étayer nos propositions.*

***C'est pour ces différentes raisons que l'association C.A.L.L. souhaite participer activement aux concertations que vous avez initié et plus particulièrement au sein du « groupe véhicule ». Ceci afin de faire prendre conscience aux pouvoirs publics de la réalité économique, sociale et culturelle de notre passion et des freins liés à sa reconnaissance et à son développement.***

## **ANNEXE 1**

### *Fabricants de Motocycles :*

*SAXON*

*BAD BOY Motorcycles*

*ARLEN NESS*

*CLIMAX Motorcycles*

*BIG BEAR*

*WAKAN*

*S&S*

.....

### *Fabricants et revendeurs d'accessoires et ou Kit Bike :*

*Zodiac*

*Custom Chrome Europe*

*Custom Chrome Incorporated*

*S&S*

*Dub Performance*

*Performance Machine*

*Motorcycles Store House*

*L&L Chopper*

*Big Jack*

*Biker Store*

.....

## ANNEXE 2

### *ARTISANS ET ARTISTES FRANÇAIS :*

*(Liste non exhaustive)*

*DUBAN Frédéric*

*BATTISTELLA Alain*

*PIAZECKI Richard*

*LAZARETH Auto Moto*

*CHAUVIN Nicolas*

*CHARTON Fabrice*

*RIVERSIDE Motorcycles*

*MEMPHIS BELL*

*TIME KILLER*

*AUTO MOTO STAR*

*TEAM HD Grenobles*

*TEAM HD Valence*

*ROAD Vibration*

*TOP CHOP*

*RIVIERA CHOPPERS*

*V-TWIN GARAGE*

*LOCAL Hervé*

*ATOMIC CYCLES*

*PSICHO Bike*

*MAGIC Moto*

*MJM Motorcycles*

*COPPER & Co*

*X Bike*

.....