

criptif de l'habitation, la mise en œuvre de l'application et le contrôle du résultat par des mesures effectuées avec une méthode spécifique pour le formaldéhyde avant livraison de l'habitat.

4. Le contrôle de l'absence de dégagement de formol doit être effectué selon la méthode de l'Institut national de recherche et de sécurité (1), non seulement avant livraison de l'habitat mais également à plusieurs reprises, dans les vingt-quatre mois consécutifs, en période de forte chaleur, et ce avec l'accord du propriétaire des locaux et à l'initiative et aux frais du fabricant.

5. Le procédé d'isolation, quel qu'il soit, de tout habitat doit être indiqué dans les descriptifs et contrats de vente en cas de transaction.

Avis adopté au cours de la séance du 3 juillet 1985, sur le rapport de Mme Pappalardo et de MM. Custot, Darmaillacq et Fournier.

Avis relatif aux mini-voitures

La commission de la sécurité des consommateurs, Vu la loi n° 83-660 du 21 juillet 1983 sur la sécurité des consommateurs ;

Vu le décret n° 84-270 du 11 avril 1984 relatif à la commission de la sécurité des consommateurs ;

Vu les requêtes adressées à la commission de la sécurité des consommateurs par l'Association F.O. Consommateurs (requête 84-02), par l'Institut national de la consommation (requête 85-01) et par la fédération nationale des associations familiales et rurales (requête 85-02) ;

Considérant que les requêtes qui émanent de l'Association F.O. Consommateurs et de la Fédération nationale des associations familiales et rurales sont accompagnées de nombreux dossiers de consommateurs reflétant l'existence de sérieux problèmes de fiabilité et de sécurité pour les utilisateurs de mini-voitures ;

Considérant que la requête qui émane de l'Institut national de la consommation est fondée sur les résultats d'un essai comparatif avec « épreuve d'écrasement » qui établit également l'existence de graves problèmes de sécurité sur trois modèles de mini-voitures ;

Considérant que, après avoir pris connaissance d'un rapport sommaire établi par le rapporteur désigné, la commission de la sécurité des consommateurs a estimé que les faits invoqués étaient appuyés d'éléments suffisamment probants pour se saisir de l'ensemble du dossier des mini-voitures, conformément à l'article 15, alinéa 1^{er}, de la loi du 21 juillet 1983 et à l'article 7 du décret du 11 avril 1984 ;

Considérant que le rôle social de ces mini-voitures est incontestable (véhicules conduits dans des zones rurales sans moyen de transport en commun, par des personnes âgées, handicapées physiques, n'ayant pas leur permis) ;

Considérant que les problèmes de sécurité posés par les mini-voitures sont liés à leurs **caractéristiques**, à celles de leurs **utilisateurs**, à celles du **parc** et à celles du **réseau de distribution** ;

Considérant que le marché des mini-voitures comporte deux catégories de véhicules : les voiturettes et les tricycles ou quadricycles à moteurs ;

Considérant que les voiturettes sont des véhicules

(1) Méthode de chromatographie liquide à haute performance avec détecteur ultraviolet.

dont la cylindrée ne dépasse pas 50 centimètres cubes (2) et, conformément à l'arrêté du 13 janvier 1983, constituent des cyclomoteurs à plus de deux roues ayant les caractéristiques suivantes :

- carrosserie protégeant l'utilisateur ;
- présence des sièges ;
- largeur hors tout maximum 1,30 mètre ;
- surface hors tout maximum 3,20 mètres carrés ;
- vitesse maximum 45 km/h ;
- poids à vide maximum 250 kilos (3) ;
- poids total en charge maximum 450 kilos (3) ;
- pare-brise avec au moins un essuie-glace ;
- deux indicateurs de changement de direction ;
- possibilité d'avoir un embrayage non automatique et un changement de vitesse ;
- aucune obligation de permis ;
- pas d'immatriculation ;

Considérant que les tricycles ou quadricycles à moteur sont des véhicules :

- pourvus de trois ou quatre roues ;
- dotés d'un moteur dont la cylindrée n'excède pas 125 centimètres cubes ;
- dont le poids à vide ne dépasse pas 400 kilos ;
- qui ne sont pas des cyclomoteurs ;
- qui sont soumis à une obligation de permis : permis A4 (code) ou tout autre permis de conduire, quelle qu'en soit la catégorie ;

Considérant que les différents problèmes de sécurité qui se posent sont liés à la définition même du produit « voiturettes » qui correspond à un vide législatif et qui implique que tous les éléments du véhicule soient sous-dimensionnés pour ne pas dépasser les 250 kilos (même si cette limite est souvent dépassée, notamment pour les véhicules Diesel) ;

Considérant qu'il s'ensuit une absence de conception globale du produit en termes de service, d'usage et de durabilité, bien que les constructeurs s'efforcent depuis quelque temps de mieux étudier les spécificités de leurs clients ;

Considérant que les problèmes de fiabilité des mini-voitures et, plus particulièrement, des voiturettes sont nombreux et variés et qu'ils mettent en cause la sécurité de ces véhicules notamment lorsqu'il s'agit de :

- rupture du câble de frein ;
- fissure du réservoir d'essence ;
- ratés de moteur, avec arrêts intempestifs ;
- amortisseurs ;
- cardans ;
- marche arrière qui se bloque ;

Considérant que, à la suite de ces multiples pannes et accidents, les constructeurs semblent avoir fait un effort et que les nouveaux modèles, notamment les diesels, semblent plus fiables ;

Considérant qu'un certain nombre de caractéristiques des mini-voitures ne permettent pas d'assurer une véritable sécurité passive notamment en raison de la :

- légèreté de la protection ;
- non-absorption du choc ;
- projection du conducteur dans le volant et le pare-brise en cas de choc ;
- déportation du véhicule par le vent ;

(2) Une équivalence en puissance de 4 kW a été accordée pour les moteurs Diesel.

(3) Dans les cas de voiturettes ayant un moteur électrique, le poids des batteries n'est pas pris en compte.

Considérant que les éléments déterminant la sécurité active ne sont pas plus probants :

faible vitesse : les mini-voitures ont sur la route un encombrement similaire à un autre véhicule, mais elles gênent par leur faible vitesse ;
faible puissance ;
défaut d'efficacité du freinage ;

*
* *

Considérant que les **utilisateurs** de mini-voitures sont des personnes âgées ou des adultes possédant un faible niveau d'instruction, principalement situés dans des régions rurales, qui ne parcourent pas plus de 1 500 kilomètres par an en moyenne et qui, pour la plupart, n'ont pas de permis ;

Considérant qu'une partie des utilisateurs souffrent d'un handicap certain, soit au niveau des réflexes, soit au niveau de la perception (mauvaise acuité visuelle), soit au niveau de la compréhension du code de la route ;

Considérant que les particularités de ces clients sont aussi à l'origine d'un certain nombre de problèmes dans la mesure où ceux-ci :

ignorent parfois tout du code de la route ;
ne peuvent pour certains avoir une bonne perception des situations ni une bonne maniabilité de leur véhicule en raison de leurs handicaps physiques ;

peuvent, en cas de panne, se trouver dans l'impossibilité de dégager la voiturette de la chaussée ou d'adopter l'attitude qui convient face à une situation d'urgence ;

*
* *

Considérant qu'on peut actuellement estimer le **parc** des mini-voitures à 60 000 environ mais que ce chiffre n'est qu'indicatif dans la mesure où les voiturettes n'étant pas immatriculées, elles n'ont pas de carte grise, et qu'il est donc impossible de connaître leur durée de vie ;

Considérant que les voiturettes n'étant pas immatriculées, il est impossible de suivre leur changement de propriétaire et que des voiturettes d'occasion ou accidentées peuvent donc être revendues comme neuves après avoir été apparemment remises en état ;

*
* *

Considérant qu'au lancement de ce produit, beaucoup de **commerçants** se mirent à vendre des mini-voitures sans aucune compétence mécanique (revendeur de cycles notamment) ;

Considérant qu'un certain nombre de revendeurs font preuve de peu de scrupules (n'assurent pas le service après-vente, escroqueries) ;

*
* *

Considérant que les voiturettes étant classées dans la catégorie des cyclomoteurs dans les procès-verbaux de gendarmerie et de police, et les tricycles ou quadricycles dans la catégorie des véhicules automobiles ou dans celle des motocyclettes, on ne dispose d'aucune statistique nationale sur les **accidents** dans lesquels sont impliquées des mini-voitures ;

Considérant que le ministère de la défense (direction de la gendarmerie), le ministère du logement et des transports, le syndicat professionnel des constructeurs ne possèdent pas actuellement de tels chiffres et qu'aucune étude sérieuse n'a été à ce jour entreprise sur la fréquence, les causes et les circonstances des accidents mettant en cause des mini-voitures ;

Considérant que si les compagnies d'assurances ne possèdent pas non plus de statistiques globales au niveau de leur centre d'information et de documentation (C.D.I.A.), certaines d'entre elles disposent de quelques données sur leur propre clientèle ;

Considérant que, selon ces données, il s'avère que les mini-voitures n'entraînent que très peu de dommages corporels, que la quasi totalité des accidents sont dus à une mauvaise perception des tiers et de l'environnement du conducteur et qu'on note également des violations manifestes du code de la route (non respect de priorités et de stops),

Emet l'avis suivant :

1. Pour améliorer les caractéristiques des mini-voitures, il convient :

- d'augmenter le poids maximum à vide de ces véhicules ;
- de rendre obligatoire le port des ceintures de sécurité pour tous les types de mini-voitures (voiturettes et tricycles ou quadricycles à moteur) ;
- de rendre obligatoire une « épreuve d'écrasement » pour chaque modèle de mini-voiture ;
- de mettre au point une signalisation spécifique et de la rendre obligatoire, de jour comme de nuit (disque de grande taille indiquant la vitesse maximum des mini-voitures) ;

de faire un effort de normalisation du produit selon les lignes définies par une étude en cours entre l'AFNOR et le secrétariat d'Etat chargé du budget et de la consommation.

2. Pour développer les aptitudes des conducteurs, une autorisation de circuler sera rendue obligatoire, attestant qu'une formation pratique et théorique aura été délivrée par le vendeur au client.

En cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, il sera prévu de refuser ou de retirer cette autorisation de circuler.

3. Pour améliorer la connaissance du parc des voiturettes, une immatriculation des véhicules s'impose.

4. Pour disposer d'un réseau de vente plus fiable et compétent, les fabricants devront s'efforcer d'assainir leurs circuits de distribution et de leur apporter une assistance technique.

5. Afin de mieux cerner les risques liés à l'utilisation des mini-voitures, une étude pilote devra être menée sur les accidents recensés à partir des fiches de la police et de la gendarmerie dans deux départements (Vendée et Nord).

Adopté au cours de la séance du 4 septembre 1985, sur le rapport de M^{me} Doat (Nathalie).

SUIVI DE L'AVIS DE LA COMMISSION DE LA SÉCURITÉ DES CONSOMMATEURS SUR LES MINI-VOITURES

Requêtes nos 84-02, 85-01 et 85-02. Avis du 4 septembre 1985.

Le 30 octobre, le secrétariat d'Etat à la consommation demande au ministère des transports l'organisation d'une réunion afin de répondre aux demandes formulées dans l'avis rendu par la commission de la sécurité des consommateurs.

En janvier 1986, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes relance le ministère des transports.

Le ministère des transports annonce qu'une réunion du groupe interministériel de la consommation sera organisée dans le courant du mois de février.