

Conseil d'État

Historique des conclusions :

Requête en premier ressort de M. SIMON Yoann, du 19/12/2023, valant conclusion 001

Conclusion 001 adverse, en date du 13/06/2024

Conclusion 002, en réponse, le 17/01/2025

Cette rédaction, conclusion 003, gestion des données statistiques publique, manquante ou non accessible, en date du 05/02/2025

Affaire : 490311

suivie par Mme ALLAIN

Référence adverse : 2024 350

Suivie par M. HEINTZ,

ajet3.daj.sg@developpement-durable.gouv.fr

Réf : Recours pour excès de pouvoir

SIMON Yoann c/ **État français**

représenté par

- *Le Ministre chargé des Transports,*
Philippe TABAROT

- *Première Ministre,*
François BAYROU

Yoann SIMON

directive201445ue
@cloudma.fr

+32 2 315 09 05
(Bruxelles)

Défenseur et intégrateur du
logiciel libre, Membre de
l'April.org



Auto hébergeur
CHATONS.org



Donneur pour
la Quadrature du NET



CONCLUSION 003

Pour :

Yoann Joël Fabien SIMON,
né à Cherbourg, le 27/07/1982,
numéro de carte d'identité, 190550451055 (délivrée le 13/05/2019 par la
préfecture de la Manche),
Adresse électronique de réponse, directive201445ue@cloudma.fr,
Numéro de téléphone à Bruxelles : +32 2 315 09 05,

Motocycliste chevronné depuis plus de 20 ans, travaillant en bénévole
pour le logiciel et réseau libre (et Opensource), défenseur de la RGPD. auto-
hébergeur chatons.org pour mes mails, clouds et données personnelles, et
ceux d'autres personnes
adresse personnelle, chez Émilie DELAUNAY, 9 chemin de la Vollée,
50470 La Glacière.

le Requérant,

Contre :

À ce jour, suite à 3 changements de gouvernement,

Le Ministre chargé des Transports, **Philippe TABAROT**
et
Première Ministre, **François BAYROU**

les Défenseurs

À savoir :

à l'origine de la saisine,

Le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, **Christophe Béchu**,

Le ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, **Clément Beaune**,

signataires de l'arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur¹

NOR : TRER2315514A ; JORF n°0247 du 24 octobre 2023, Texte n° 16, [\[Pièce AQA\]](#)

La Première Ministre, **Élisabeth Borne**,

Et **Christophe Béchu**

Et **Clément Beaune**

Signataires du décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant des dispositions du Code de la route et du décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du Code de la route²

NOR : TRER2315512D³ ; JORF n°0247 du 24 octobre 2023, Texte n° 12, [\[Pièce APA\]](#)

---- ===== 0 ===== ----

1 ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2023/10/23/TRER2315514A/jo/texte>
2 ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2023/10/23/TRER2315512D/jo/texte>
3 Alias : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2023/10/23/2023-974/jo/texte>

il est conclu,

PLAISE AU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

I – EXPOSE DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

Le mercredi 24 novembre 2021,

Le Ministre Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées (cf article de Presse de son ministère, ⁴)

[\[Pièce AAA\]](#)

Le 21 février 2023,

Le Requéran a demandé aux Défenseurs la copie du document administratif des mesures alternatives envoyée par la France à l'Union européenne (UE) en répondant dans les temps légaux imposés par la directive 2014/45/CE parce que ce document n'est pas disponible librement.

[\[Pièce ABA\]](#)

Le 02 avril 2023,

Sans réponse de l'un des Défenseurs, après 30 jours ferme et en incluant les délais de correspondances, et de prise en comptes des demandes, le Requéran a saisi la CADA (Commission d'accès aux documents administratifs)

[\[Pièce ACA\]](#)

Le 03 avril 2023,

la CADA a accusé bonne réception.

[\[Pièce ADA\]](#)

Le 12 mai 2023,

La CADA a donné un avis favorable à leur commission du 11 mai 2023. Il a été stipulé que :

- la demande du Requéran est légitime
- que le document demandé est bien un document dit « public »
- que la commission elle-même n'a pas pu avoir accès aux documents
- que la commission a envoyé aussi l'avis aux Défenseurs

[\[Pièces AEA et AFA\]](#)

Aujourd'hui, par légitimité prouvée, le Requéran demande toujours aux Défenseurs de lui fournir le document, qui ne lui a jamais été transmis.

Le document étant :

La réponse à la directive 2014/45/UE du parlement européen et du conseil du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, affichant les mesures alternatives pour les usagers de 2-3RM.

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-contrôle-technique-des-deux-roues-motorisees>

Le 08 juin 2023,

Le Requérant procédait à la saisine tribunal administratif de Caen en référé afin de disposer du document.

Mais, rapidement, les juges ont porté une ordonnance de rejet, car je n'ai pu prouver l'urgence, il n'y avait qu'une vague actualité sur le sujet
[\[Pièce AGA\]](#)

Puis, depuis, l'état de santé du Requérant ne lui a pas permis de continuer poursuivre la démarche sur une saisine classique.

En effet,
le 26 juin 2023,

Le Ministère de la Transition écologie et de la Cohésion des territoires, le Ministère de la transition énergétique, le Secrétariat d'État chargé de la mer, ont lancé une consultation publique sur leur portail numérique pour un « Projet de décret et d'arrêté relatifs à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur », avec un projet de décret et d'arrêté.

(cf article numérique⁵)
[\[Pièce AHA\]](#)

Le 22 juillet 2023,

Cette consultation a été clôturée.
Mais de nombreuses connexions afin d'y répondre ont échoué, comme celle du Requérant. Le service a été ouvert que rarement, et n'a pu faire que 16 155 contributions comme annoncé par le ministère
[\[Pièce HAB\]](#)

Le 16 août 2023,

Le Requérant a reçu le courrier du Chef de Cabinet, Alexandre MOLINA, du ministère chargé des transports, en date du 31 juillet 2023 de référence BDC_CM/2023-06/23677 AKI.

Il a attiré l'attention du Ministre Clément BEAUNE, sur la demande dudit document voulu ; et sa correspondance et demande ont été transmises au directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités pour réponse.
[\[Pièce AIA\]](#)

et

Le Requérant a porté en réponse à ce dernier courrier ses remerciements et rappelé l'importance de recevoir « ledit document » auprès du Ministre.
[\[Pièce AJA\]](#)

5 <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projets-de-decret-et-d-arrete-relatifs-a-la-mise-a2866.html>

Le 18 octobre, 2023,

Soit 2 mois révolus (texte, code et relation entre les administrations et citoyens), suite à non réception du document voulu, le Requérant a relancé :

- Monsieur le Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports, Monsieur BEAUNE,
- Monsieur le Directeur de cabinet et conseiller auprès du Ministre, Monsieur MOLINA,
- Monsieur le Directeur de la DGITM, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités, Monsieur Thierry COQUIL,

Par cette présente, le Requérant formulé les souhaits de disposer une copie, sous entendu intégrale, des données publiques issues de la consultation.

[\[Pièce AKA\]](#)

Le vendredi 20 octobre 2023

Le ministère a diffusé la synthèse de la consultation publique, créé le 25 septembre 2023 par M. MARTIN François-Georges, en version numérique sous format PDF, de 9 pages,

[\[Pièce ALA\]](#)

Le lundi 23 octobre 2023

Le ministère a publié aussi au même endroit les motifs de la décision, créé le 18 octobre 2023 par Mme BLOT Catherine, en version numérique sous format PDF, de 7 pages,

[\[Pièce AMA\]](#)

Ainsi que la sélection des données anonymisées, en 2 fichiers, en version numérique sous format PDF, respectivement de 2364 et 2904 pages (trop volumineux pour impression et non pertinent sous sa forme)

[\[Pièces ANA et AOA\]](#)

Le 24 octobre 2023,

Au journal officiel, les Défenseurs ont publié le décret et arrêté contestés :

- le décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant des dispositions du Code de la route et du décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du Code de la route

[\[Pièce APA\]](#)

- Arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur

[\[Pièce AQA\]](#)

Le 21 février 2024,

Disparition (Dernière trace) du communiqué de presse sur la mise en place des mesures alternatives.

Date de suppression incertaine, mais une forte probabilité aux alentours de juin 2024, ⁶, [Pièce DAA]

Le 13 juin 2024,

Livraison de la 1^{re} conclusion adverses, à la date limite de fermetures des débats par ordonnance

Cela a permis la réouverture des débats le lendemain.

Fin 2023 jusqu'à fin 2024,

Entre la saisine initiale et la rédaction de la conclusion 002, plusieurs remaniements gouvernementaux ont eu lieu, entraînant pas moins de trois changements successifs à la tête du poste de Premier ministre et du ministère des Transports.

Le 29 septembre 2024,

Tentative de consultation du nouveau ministre, avorté par la non-réponse de ce dernier, et par le changement de gouvernements

Le 23 décembre 2024,

Nomination de Philippe TABAROT en tant que nouveau ministre chargé des Transports.

Le 28 janvier 2024,

Demande d'abrogation du décret sur le contrôle technique moto et sollicitation d'entretien, à Madame la Ministre, Mme PANNIER-RUNACHER, Monsieur Le Premier Ministre, M. BAYOU, Monsieur le Ministre, M. TABAROT [Pièce EAA]

Le 02 février 2024

QPC sur la loi L.323-1 du Code de la route [Pièce EAB]

Le 28 janvier 2024,

Demande de mise à disposition des données en OpenData relatives aux véhicules en circulation et aux contrôles techniques, à Madame la Ministre, Mme PANNIER-RUNACHER, Monsieur Le Premier Ministre, M. BAYOU, Monsieur le Ministre, M. TABAROT [Pièce EAC]

⁶ https://web.archive.org/web/20250000000000*/https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-controle-technique-des-deux-roues-motorisees

II – DISCUSSION

A) L'État a déjà répondu à la directive européenne directive 2014/45/UE du parlement européen et du conseil du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE [Pièce BAA] par la mise en place de mesures alternatives, dont une partie est déjà en application, tel que le Document Général d'Orientation 2023-2027 (DGO), prouvé par les statistiques le prouvent

Il convient de souligner que le format de l'exploitation de la directive dans le règlement n'oblige pas à un arrêté et/ou décret. Rappelons l'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (ex-article 249 TCE), inclus dans la Section 1 « Les actes juridiques de l'Union », qui autorise les institutions à adopter les directives sur le résultat à atteindre, laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.

Ainsi, les arrêtés et décrets ne sont pas les seules solutions pour répondre à la directive 2014/45/UE.

Dans le but de démontrer l'adoption de cette directive européenne par l'institution française [Pièce BAA], le Requérant a cherché à obtenir une copie du document contenant les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées, envoyé à la Commission de l'Union européenne par le prédécesseur des Défenseurs. [Pièce ABA].

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, suite à son communiqué de presse du mercredi 24 novembre 2021 [Pièce AAA] a présenté diverses mesures alternatives, notamment :

- Création d'une prime à la conversion pour l'achat de deux roues électriques ou très peu polluants, atteignant jusqu'à 6 000 €, accessible sans condition de revenus. Leetrofit des motos actuelles est également inclus.
- Installation dès 2022 de radars pour contrôler les émissions sonores des deux roues, avec une première phase de pédagogie et le maintien de sanctions élevées pour les pots d'échappement non homologués ou trafiqués, atteignant jusqu'à 1 500 € et l'immobilisation du véhicule.
- Renforcement de la communication sur la sécurité des deux roues, incluant les équipements de sécurité tels que le port des gants et le gilet airbag. Les motards poursuivront leurs actions de sensibilisation, notamment à travers les interventions scolaires et l'opération « Motard d'1 Jour ».
- Obligation, à compter de 2022, de faire figurer dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) les enjeux liés aux deux et trois roues.
- Adaptation du permis de conduire B en y intégrant la problématique de la sécurité des deux roues, ainsi que l'ajout dans les permis A1 et A2 d'un point spécifique sur l'entretien du véhicule, l'éco-conduite et la problématique du bruit.
- Renforcement de la protection des usagers sur la voie publique avec le dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds.

Il est crucial de souligner cet engagement de l'État français, en réponse aux exigences de l'Union européenne, comme démontré dans la directive 2014/45/UE.

La directive imposait une réponse avant le 01 janvier 2022, par la définition du champ d'application (alinéa 1). Au vu du communiqué de presse, la réponse de l'État a été envoyée en temps voulu.

L'État français a ainsi choisi, dans les délais impartis, les mesures alternatives, bénéfiques non seulement pour les usagers de 2-3RM mais surtout pour l'ensemble des citoyens. Ces mesures favorisent le partage, les échanges, et contribuent à la sécurité routière et à la réduction de la pollution.

Force est de constater que depuis les annonces de Monsieur Djebbari, les motocyclistes attendent la mise en application complète des nouvelles mesures annoncées pour construire un avenir serein sur la pratique de la moto, comme une des solutions pour le désengorgement des voies de circulation et la réduction de la pollution.

Le bilan 2022 de la sécurité routière [Pièce BBA] pour les usagers de 2-3 RM est particulièrement favorable, avec une baisse continue depuis plusieurs années, tant au niveau de la mortalité que des blessés graves.

Tués à 30 jours							
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2010	485		147	952	2 117	291	3 992
2017	484		173	786	1 767	238	3 448
2018	471	0	175	760	1 637	205	3 248
2019	483	10	187	749	1 622	193	3 244
2020	391	7	178	579	1 243	143	2 541
2021	414	24	227	668	1 414	197	2 944
2022p	484	34	244	715	1 563	220	3 260
Ecart 2022-2019	+1	+24	+57	-34	-59	+27	+16
Evolution 2022-2019	+0%	+240%	+30%	-5%	-4%	+14%	+0%
Evolution 2010-2022	-0%	-	+66%	-25%	-26%	-24%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Blessés graves estimés							
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2017e	2 446		2 259	6 131	5 511	539	16 887
2018e	2 253	20	2 302	5 844	5 120	565	16 104
2019e	2 315	158	2 314	5 742	5 173	547	16 248
2020e	1 720	211	2 314	4 751	3 898	443	13 337
2021e	1 967	413	2 709	5 653	4 670	531	15 944
2022e	2 009	570	2 626	5 340	4 808	578	15 932
Ecart 2022-2019	-305	+412	+312	-402	-364	+32	-316
Evolution 2022-2019	-13%	+261%	+13%	-7%	-7%	+6%	-2%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR - Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

Les chiffres attestent factuellement de la position choisie par l'État, avec des mesures alternatives déjà en cours et favorables à nos concitoyens.

Bien entendu, il est essentiel de souligner que chaque vie perdue sur la route est une tragédie, mais il est impératif de continuer nos efforts afin de faire baisser l'accidentalité impliquant un 2RM.... L'État montre sa volonté de mettre en avant les motocyclistes, en première ligne d'action localement dans les divers Documents Généraux d'Orientation (DGO) 2023-2027 de nos préfectures qui ont été définis en fin de l'année 2022 et en début de cette année 2023, et largement avant la sortie des arrêtés et décrets.

Les Documents Généraux d'Orientation guident l'action de l'État en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. Les DGO 2018-2022 ont atteint leur échéance, et les territoires ont donc travaillé en 2022 à l'élaboration des stratégies 2023-2027.

La politique nationale de sécurité routière est déclinée localement via quatre enjeux communs à tous, dont les deux-roues motorisés mis en priorité.

Les diagnostics territoriaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du DGO permettent d'identifier les enjeux locaux. En exemple, le résultat signé des parties actives [Pièce BCA] pour la Préfecture de la Manche montre des actions coordonnées par plusieurs branches de décision.

Il est important de noter aussi, que le comité interministériel de la sécurité routière, présidé par Mme Élisabeth Borne, première ministre, lundi 17 juillet 2023, a rappelé, en page 72 [Pièce BDA] les spécificités d'usages des deux roues motorisées pour une meilleure sécurité routière.

En aucun cas, alors que les décrets et arrêté étaient en cours de constitution, la première ministre n'a absolument pas cité que le CT moto serait un bénéfice à la vraie sécurité routière.

En effet, les moyens appliqués pour répondre à la directive visible dans les chiffres en baisse, venant de l'arrêté du 18 février 2020 a modernisé les modalités d'examen du permis de conduire pour les catégories A1 (petites cylindrées) et A2 (moyennes et grosses cylindrées). Une épreuve spécifique à la moto a été créée.

Je cite ses propres mots :

« Elle impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques associés à la conduite de ce type de véhicules. Les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, le programme de formation et l'épreuve en circulation prennent en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité. La modification du contenu des formations de 7 heures (qui concerne les cyclomoteurs et les motos) a été reprise sous une forme différente dans le cadre des mesures pour la réforme du permis de conduire présentée le 2 mai 2019. Un rendez-vous pédagogique pour les parents d'un enfant mineur qui se présente au permis AM réservé au cyclomoteur a été mis en place par un arrêté du 18 décembre 2018, sur le même modèle que celui qui existe pour la conduite accompagnée. »

Notre première ministre explique même, je la cite :

« la signature d'une convention avec les principaux acteurs concernés et un plan « airbag » ont été lancés dès 2018 pour encourager le port d'équipements de protection, en particulier durant l'apprentissage de la conduite. »

Cela nous indique que l'état préconise une meilleure formation pour l'amélioration de la sécurité routière, et non un contrôle technique.

Toutes ces mesures répondant aux alternatives au CT sont bel et bien postérieures à la date de la directive, et antérieures aux divers arrêtés.

Suite à la non-réponse à sa première demande, et à la consultation de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs, il est établi que ce document :

- Est un document administratif au sens de l'article L300-2 du code des relations entre le public et l'administration.
- Comporte des informations relatives à l'environnement au sens de l'article L124-2 du Code de l'environnement.

- Est communicable à toute personne qui en fait la demande en application des articles L124-1 et suivants du Code de l'environnement et de l'article L311-1 du code des relations entre le public et l'administration.

Il est donc évident qu'il existe une volonté réelle des Défenseurs de ne pas tenir compte des décisions précédentes. Si, pour chaque directive réponse est correcte, l'État décide seul de changer et de revenir sur une décision déjà actée, cela va au-delà de l'illégalité flagrante, remettant en question la démocratie.

À titre d'exemple, si une directive européenne propose cinq possibilités d'adoption par les États membres, les Défenseurs, par leur démonstration, pourraient adopter cinq décrets, un par an par exemple, ce qui serait un excès de pouvoir.

Et pour la directive 2014/45/UE, les Défenseurs sont donc en excès de pouvoir pour vouloir y répondre une seconde fois par leur dit décret et arrêté sus-cité.

Il est essentiel de noter qu'une directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence sur la forme et les moyens (Article 288 – ex-article 249 TCE). Ainsi, les arrêtés et décrets ne sont pas les uniques moyens de transcrire les directives. Dans notre cas, la mise en place de la « Moto » en priorité, les annonces faites, ainsi que les résultats obtenus, valent décision.

Par conséquent, il est essentiel d'abroger les dits décret et arrêté.

B) La dernière consultation publique est non libre et faussée

Alors même que l'État a annoncé les mesures alternatives au contrôle technique (CT) tant attendues par les motards, et que celles-ci ont été détaillées sur les sites de Moto Magazine⁷ et de la FFMC⁸.

Il a été clairement indiqué que la priorité était accordée à la sécurité des utilisateurs de deux-roues motorisés (2-3RM) localement, en tenant compte de la géographie et des structures d'action locales pour maximiser l'impact en collaboration avec les DGO de chaque département.

Cependant, les Défenseurs semblent avoir décidé, pour des raisons non précisées, de mettre en place le contrôle technique pour les motos.

À cette fin, une nouvelle consultation publique a été lancée du 26/06/2023 au 22/07/2023, accessible sur l'un des portails web officiels⁹ du gouvernement....

Malheureusement, l'accès à la consultation a été impossible au Requérant en raison de la saturation des services numériques associés. Après avoir vérifié mes outils en tant qu'ingénieur informatique, il est apparu que le problème résidait du côté des serveurs, réseaux, pare-feu, système de redondance, etc.

Suite à la consultation, le Requérant a rédigé une lettre de relance adressée au Ministre, à son directeur de cabinet et au directeur de la DGITM. Cette lettre concerne la non-réception du document public sur les alternatives au CT et l'accès restreint aux résultats de la consultation.

Entre-temps, des données ont été publiées, notamment le projet de décret, le projet d'arrêté, la synthèse de la consultation publique, le motif

7 <https://www.motomag.com/6-mesures-alternatives-au-controle-technique-des-2-roues-motorises-ont-ete-devoilees.html>

8 <https://www.ffmc.asso.fr/controle-technique-la-grande>

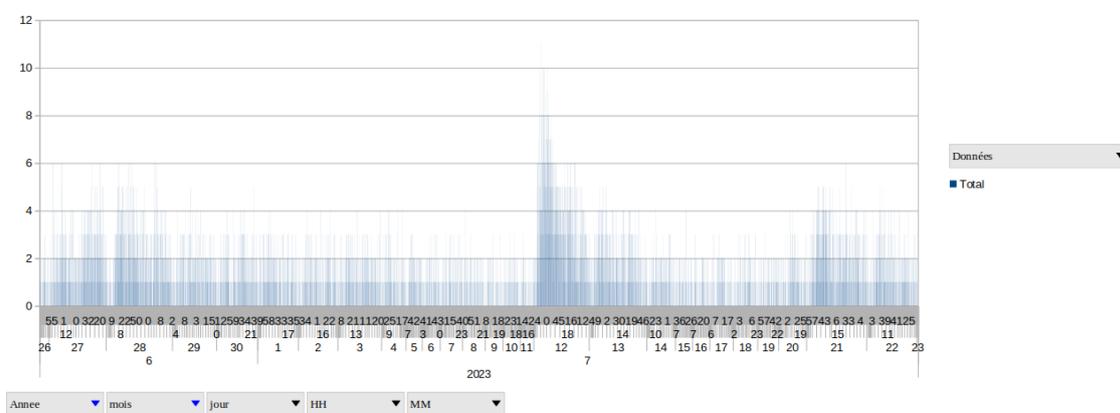
9 <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projets-de-decret-et-d-arrete-relatifs-a-la-mise-a2866.html>

de la décision, ainsi que deux parties de commentaires anonymisés, générés en PDF le 19 octobre sous un logiciel privé (Word 2016), en contradiction avec la volonté de l'État de favoriser les logiciels libres¹⁰.

Cependant, les plus de 5000 pages de commentaires ne sont pas facilement exploitables par un système automatisé, ce qui contrevient à la Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique.

Dans les conclusions, le ministre a exclu plus de 90 % des commentaires sous prétexte qu'ils exprimaient un rejet de la réforme, sans faire de distinction entre les commentaires sélectionnés et exclus. Cela équivaut à une censure orchestrée, contraire à l'article L120-1 du Code de l'environnement sur la participation du public.

Le Requêteur a dû extraire le texte du PDF, soit 5268 pages, en utilisant Python pour créer un fichier CSV avec des informations telles que le numéro d'enregistrement, le sujet du rédacteur, la date d'extraction, et le commentaire. Les statistiques révèlent une moyenne de 1 à 2 consultations par minute, avec un pic allant de 8 jusqu'à 11 consultations. Ces très faibles chiffres n'ont pas surchargé l'infrastructure nationale.



Il est donc clair qu'il existe une réelle volonté des Défenseurs de ne pas tenir compte des nombreuses contestations, avec plus de 90 % des commentaires délibérément exclus. Les moyens techniques nécessaires n'ont pas été déployés, même en prolongeant la consultation, pour assurer des conditions optimales. De plus, il semble y avoir une volonté délibérée d'empêcher la libre re-filtration et ré-étude des commentaires via un export numérique librement exploitable. Par conséquent, il est essentiel d'exclure la consultation sur le décret et l'arrêté.

C) L'arrêté ne reflète pas la volonté de la directive, car il inclut les catégories L1e, L2e, L6e

L'arrêté et le décret font référence à la directive 2014/45/UE.

Cependant, leurs notices respectives exposent, et je cite :
« le texte modifie l'échéance du premier contrôle et la périodicité du contrôle technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur (catégorie L)",
prévoit l'extension temporaire de l'agrément en cours de validité des contrôleurs et des centres au contrôle des véhicules de catégorie L, notamment : L1e – cyclomoteur, L2e – cyclomoteur, L6e – quadricycle léger à moteur, et incluant les véhicules de collections. »

Cependant, il est crucial de noter que la directive européenne, telle qu'elle a été discutée et votée, inclut les véhicules des catégories et sous-catégories L3e (moto), L4e (side-car), L5e (moto à 3 roues) et L7e

¹⁰ <https://www.etalab.gouv.fr/partenerariat-pour-un-gouvernement-ouvert-quels-engagements-autour-des-logiciels-libres/>

(quadricycle lourd à moteur), de cylindrée supérieure à 125 cm³, et n'inclut surtout pas les catégories de véhicules L1e, L2e, L6e.

De plus, pour les contrôleurs, dans un espace privé (hors voie de circulation publique), sur une formation très courte, les Défenseurs n'ont pas pris en compte les spécificités de l'usage des motocyclettes. L'arrêté autorise (article 5 de l'arrêté) l'intervention de la personne présentant le véhicule, sauf pour les cyclomoteurs et les quadricycles légers. Cela est particulièrement préoccupant compte tenu de la spécificité du permis moto, qui est régulièrement mis à jour pour s'adapter aux particularités, telles que des journées de perfectionnement et de trajectoire dispensées par les gendarmeries locales des départements.

Exemple pour le département du Requérant, la Manche [Pièce BEA], lien du post Facebook officiel¹¹

Il est donc manifeste qu'il existe une réelle volonté des Défenseurs de ne pas tenir compte des exigences de la directive.

Si l'État souhaitait mettre en place un contrôle technique pour les catégories L1e, L2e, L6e, les Défenseurs auraient dû le faire dans un cadre distinct et en dehors de ces décrets et arrêtés. Cela éviterait également la manipulation des véhicules par des personnes sans expérience, réduisant ainsi le risque d'accidents du travail liés à la chute de véhicules, car chaque moto est unique en termes de poids, d'équilibre, de manœuvrabilité et de réactions physiques au freinage et aux accélérations. Par conséquent, il est essentiel d'annuler le décret et l'arrêté.

D) Le contrôle technique doit rester souverain, et ce n'est pas le cas

La directive européenne 2014/45/UE stipule que le contrôle technique, en tant qu'activité souveraine, devrait être réalisé par les États membres ou par des organismes publics ou privés agréés, opérant sous leur surveillance. Les États membres doivent demeurer responsables du contrôle technique, même si le dispositif national autorise des organismes privés, y compris ceux impliqués dans des activités de réparation de véhicules, à effectuer ces contrôles.

Cependant, depuis l'adoption de la directive en 2014, suivie du décret et de l'arrêté, ainsi que des notes interministérielles et locales, les Défenseurs n'ont toujours pas présenté de manière transparente les moyens concrets et souverains mis à disposition dans chaque département accessible à une distance raisonnable du lieu de résidence du propriétaire.

En effet, si les Défenseurs avaient une véritable volonté de mettre en œuvre le contrôle technique moto pour réduire considérablement l'accidentologie liée aux 2-3RM, ils pourraient exploiter la base de données d'immatriculation appelée SIV (possible suivant les règles sont parfaitement sur le site du Ministère de l'Intérieur¹²) [Pièce BFA]. En établissant des statistiques sur la concentration de la population possédant un 2-3RM dans les territoires administratifs locaux, les positions des centres pourraient être planifiées de manière stratégique pour le bénéfice des citoyens.

Malgré les délais d'application et la rédaction des documents nécessaires dans l'organisme technique local¹³, il semble impossible d'ouvrir des centres de contrôle technique dans les délais impartis sans recourir à des réseaux de fournisseurs privés tels que :

11 <https://www.facebook.com/gendarmerielamanche/posts/pfbid0321hU1rpbSVdNtYg16U8rMebA3C7mjdPjwLEMqAB1PosvHGe9STCWpCjvBYfxLdbNI>

12 <https://www.interieur.gouv.fr/Repertoire-des-informations-publiques/La-reutilisation-des-donnees-du-systeme-d-immatriculation-des-vehicules>

13 https://www.utac-otc.com/Categorie_L

- Les réseaux de contrôle technique Autosécurité et Securitest appartiennent à SGS
« SECURITEST SA, au capital social de 2 745 000 euros enregistrée au Registre du Commerce et des Sociétés du Mans sous le numéro 380 169 193, dont le siège social est situé : 1 place du Gué de Maulny, 72 019 Le Mans cedex 2. »
- Le réseau de contrôle technique Dekra-Norisko
« En 2020, DEKRA a réalisé un chiffre d'affaires de près de 3,2 milliards d'euros. »
- Le réseau Autovision
« Propriété de VIVAUTO, société anonyme au capital social de 152 500 euros immatriculés au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro B 391 863 008, dont le siège social est situé 102 rue Etienne Marcel, 93100 MONTREUIL »
- Les centres de contrôle technique du groupe Autosur et Technosur
« Dénomination sociale : Société européenne de Contrôle Technique Automobile (SECTA), Forme sociale : Société Anonyme, Capital : 1 500 000 euros, RCS : Nanterre B 353 716 335, Siège social : 20 ter, rue de Bezons CS 60030 – 92415 COURBEVOIE Cedex »
- le réseau Autosecuritas
« La Coopérative A3S, en tant que « coopérative artisanale, SA à capital variable » A3S est un regroupement d'entreprises indépendantes qui permet la mise en commun de moyens au niveau national dans le but d'en faire profiter à parts égales chacun de ses membres. »

Par exemple, les outils de défense de l'environnement, tels que le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)¹⁴, pourraient permettre à chaque collectivité de financer la création d'au moins un centre de contrôle technique sous le régime de la collectivité, contribuant ainsi à la préservation de l'environnement et aux actions sociales, loin des bénéfices des multinationales.

Malgré cela, depuis 2014, il semble que les Défenseurs n'affichent nullement la volonté de créer ce type de centre technique communautaire, et surtout il favorise l'utilisation exclusive des multinationales, sans une véritable concurrence en termes de lieu et de tarifs.

Il nous suffit de regarder autour de nous : Les six centres de contrôle technique sont répartis sur les territoires sans réelle concurrence, et aucune publicité significative pour des réductions régulières, par exemple de 50 %, n'est observée, étant donné que l'État n'a pas réglementé les prix des contrôles techniques.

Avec ce décret et cet arrêté, les Défenseurs garantissent effectivement le monopole des institutions privées, ce qui contredit clairement l'intention de la directive de garder un contrôle technique souverain. Par conséquent, il est impératif d'annuler le décret et l'arrêté.

¹⁴ <https://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet-r438.html>

(Suite à la réception de la conclusion 01 adverse.)

E) Continuité politique et enjeux des mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés

Les nombreux changements de gouvernement n'ont pas permis, depuis la livraison des conclusions adverses, d'engager des consultations minimales avec les ministres des Transports pour débattre du sujet en dehors du cadre strict du Conseil d'État.

Il est essentiel de rappeler au ministre actuel qu'il existe un cadre politique établi, porté par les annonces officielles de ses prédécesseurs, en faveur de la mise en place de mesures alternatives au contrôle technique (CT) des deux-roues motorisés.

Le travail réalisé par l'ancien ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste DJEBARRI, sous le gouvernement de Jean CATEX, doit être préservé et suivi. Ce travail s'inscrit dans une continuité politique, étalée sur les quatre ministères successifs des deux dernières années et demie, et visait des évolutions à long terme, s'inscrivant dans une perspective de dix à quinze ans.

Ignorer ces efforts reviendrait à compromettre la cohérence et l'efficacité des politiques publiques en matière de transport.

Par ailleurs, la disparition du communiqué de presse concernant les mesures alternatives au CT, peu avant la publication des conclusions adverses en juin 2024, révèle une volonté apparente de dissimuler les décisions déjà prises par le ministre en place, au détriment des citoyens.

Il est pourtant encore possible de retrouver ces informations sur des archives publiques et divers médias :

- Archives du site officiel du ministère :
 - Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés ¹⁵ [Pièce DAA]
- Articles de presse :
 - France Info : Transportez-moi - Mesures alternatives au CT (2023) ¹⁶ [Pièce DAB]
 - Auto-Infos : Prime à la conversion pour les deux-roues motorisés ¹⁷ [Pièce DAC]
 - Guichet Carte Grise : Alternatives au contrôle technique des motos ¹⁸ [Pièce DAD]
 - Sud Ouest : Alternatives au CT pour les deux-roues ¹⁹ [Pièce DAE]
 - Flottes Automobiles : Nouvelles mesures pour les deux-roues ²⁰ [Pièce DAF]
 - Ouest-France : Prime à la conversion dans les mesures alternatives ²¹ [Pièce DAG]

15 <https://web.archive.org/web/20240221143946/https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-contrôle-technique-des-deux-roues-motorisees>

16 <https://www.radiofrance.fr/franceinfo/podcasts/transportez-moi/contrôle-technique-des-deux-roues-motorises-des-mesures-alternatives-des-le-1er-janvier-2023-4742998>

17 <https://www.auto-infos.fr/article/vers-une-prime-a-la-conversion-pour-les-deux-roues-motorises.239122>

18 <https://guichetcartegrise.com/blog/contrôle-technique-des-motos-les-alternatives-du-gouvernement>

19 <https://www.sudouest.fr/economie/transports/deux-roues-djebbari-prepare-un-dispositif-alternatif-au-contrôle-technique-5696347.php>

20 <https://www.flotauto.com/deux-roues-nouvelles-mesures-20211126.html>

21 <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/contrôle-technique-des-deux-roues-une-prime-a-la-conversion-parmi-les-mesures-alternatives-bbc1f692-4d5e-11ec-a0f2-c7fe53b09c00>

Ces éléments démontrent qu'une réflexion approfondie sur les mesures alternatives a été menée et que leur mise en œuvre correspond à une réponse adaptée aux besoins des usagers, tout en tenant compte des enjeux environnementaux et économiques.

Il est donc impératif que le ministre actuel prenne en considération ces travaux antérieurs et les poursuive dans l'intérêt général, plutôt que de céder à une approche simpliste et rétroactive.

Le sujet du contrôle technique et les mesures alternatives choisies ne peuvent être inconnus des différents gouvernements successifs.

En effet, du 17 mai 2017 au 16 juillet 2019, Élisabeth BORNE occupait le poste de ministre chargée des Transports sous le gouvernement d'Édouard PHILIPPE. Pendant cette période, Jean-Baptiste DJEBBARI a été nommé secrétaire d'État chargé des Transports (du 3 septembre 2019 au 6 juillet 2020).

Par la suite, dans le gouvernement de Jean CASTEX, Jean-Baptiste DJEBARRI a été promu ministre délégué chargé des Transports (du 6 juillet 2020 au 16 mai 2022).

De son côté, Élisabeth BORNE est devenue Première ministre (du 16 mai 2022 au 9 janvier 2024). Durant cette période, Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des Transports (du 4 juillet 2022 au 11 janvier 2024), ne pouvait ignorer les politiques établies par Élisabeth BORNE, sa propre supérieure politique.

F) Illégalité et implications de l'arrêté relatif au contrôle technique : une analyse des limites et alternatives au marché libéral

Pour renforcer mon argumentation déjà exposée dans ma Conclusion 001, il est important de noter que l'arrêté en question repose sur l'exécution de l'article L323-1 du Code de la route.

Cet article permet que le contrôle technique (CT) imposé aux propriétaires de véhicules, y compris les catégories autres que les 2-3RM, puisse être réalisé soit « *par des services de l'État* », soit par des contrôleurs agréés opérant dans des installations agréées.

Cependant, il n'existe, à ce jour, aucun centre de contrôle technique étatique, c'est-à-dire non libéral.

Par ailleurs, aucune loi n'impose la signature ou l'usage obligatoire de services libéraux.

Il convient également de souligner que le contrôle technique ne relève pas, à ce jour, d'une délégation de service public.

Une telle délégation impliquerait que les 35 054 collectivités territoriales soient responsables de la gestion de contrats avec des prestataires, ce qui n'est pas le cas actuellement.

En application de la loi mentionnée, des alternatives aux centres de contrôle technique libéraux pourraient être créées, notamment sous forme de centres gérés par l'État ou par des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Ces centres pourraient être dotés de personnels déjà qualifiés dans l'administration sous l'intitulé « Opérateur ou opératrice en maintenance des véhicules et matériels roulants »²².

Pourtant, en l'absence de ces alternatives, les propriétaires de véhicules sont contraints de recourir à une solution unique : « le marché libéral ».

22 <https://www.emploi-territorial.fr/fichemetier/E30420>

Ainsi, l'arrêté en question apparaît illégal, car il impose de manière dissimulée et indirecte une orientation obligatoire vers des offres issues exclusivement du marché libéral, en violation du principe de liberté contractuelle qui constitue un fondement de notre démocratie.

Par ailleurs, une personne souhaitant que son véhicule soit contrôlé par l'État se trouverait dans l'impossibilité de le faire.

Cela pourrait l'empêcher de circuler légalement sur la voie publique avec un véhicule pourtant homologué, pour lequel elle a payé des taxes, notamment sur la carte grise et le carburant.

Cette problématique s'applique également aux véhicules publics ou de collectivités (bus scolaires, véhicules de pompiers, militaires, de services publics, de transport en commun, etc.).

Dans ces cas, l'argent public est orienté de manière forcée vers des dépenses sur le marché libéral, au lieu d'être investi dans une entité indépendante de l'État.

Cette situation inclut aussi les motos affectées à des missions de service public, telles que celles de la gendarmerie, de la police, des services d'ambulance, ou encore de la police municipale.

En conclusion, cet arrêté n'est pas seulement en inadéquation avec les lois qui le soutiennent, mais il amplifie la libéralisation unilatérale du marché des centres de contrôle technique, ce qui est contraire aux principes d'équité, de liberté de choix, et de gestion optimale des ressources publiques.

G) Analyse critique des actions juridiques précédentes et de l'inaction de l'État face à ses propres politiques d'orientation concernant les mesures alternatives ; force est de constater que les mesures alternatives sont tous déjà opérationnelles .

Je constate que, depuis ma demande de documents et ma saisine du Conseil d'État, non seulement l'article de presse numérique relatif aux mesures alternatives a volontairement disparu, mais, en outre, les ministres n'ont toujours pas accédé à ma demande de fournir le document public annonçant les mesures alternatives mises en œuvre pour garantir le respect des délais de la directive 2014/45/EU.

Il est important de souligner que ces mesures alternatives, bien qu'elles ne nécessitent pas forcément l'adoption d'une disposition unique, sont pour la plupart déjà en vigueur !

Contrairement aux affirmations figurant dans les conclusions adverses, la décision du Conseil d'État n° 466125 du 31 octobre 2022 n'a jamais jugé que les mesures alternatives étaient insuffisantes.

Si le Conseil d'État avait réellement soulevé le défaut, il aurait constaté un manquement dans la fin de son délibéré. L'avis donné n'est qu'une lecture d'opinion, hors du sujet.

En effet, cela n'est pas de la compétence du Conseil d'État, mais de la Commission européenne directement par analyse des réponses données par les États membres.

En réalité, l'État a simplement annulé l'obligation de contrôle technique sans proposer les mesures alternatives nécessaires pour la remplacer, ni les expliciter dans un décret. Cela constitue une faute grave d'incompétence.

La décision du Conseil d'État a ordonné spécifiquement :

- **En son article 2** : La suspension de la décision implicite de rejet de la demande notifiée à la Première ministre le 28 février 2022, visant à adopter les mesures nécessaires à l'application du décret du 9 août 2021 relatif à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur.
- **En son article 3** : Une injonction au ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires de prendre un arrêté d'application du décret du 9 août 2021 dans un délai de deux mois à compter de la notification de cette décision.

En octobre 2022, les ministres avaient donc l'obligation de présenter, de manière factuelle, dans un arrêté, les mesures alternatives au contrôle technique des motos. Or, cela n'a pas été fait.

Pourtant, parmi les mesures alternatives exposées par le ministre, toutes ont été validées à l'exception de celles relatives au financement !

Les voici en détails :

1. Création d'une prime à la conversion pour l'achat de deux-roues électriques ou faiblement polluants, pouvant atteindre jusqu'à 6 000 €, accessible sans condition de revenu. Cette prime inclurait également la possibilité de rétrofiter des motos actuelles

Compte tenu de la conjoncture économique et des contraintes budgétaires actuelles, il est compréhensible que cette mesure n'ait pas encore été mise en œuvre de manière légale.

En effet, elle vise un public spécifique (les motards) et s'inscrit dans un contexte où des restrictions similaires affectent également les dispositifs d'aides pour d'autres types de transports, tels que les voitures ou les vélos électriques.

2. Installation de radars dès 2022 pour contrôler les émissions sonores, notamment des deux-roues, avec une première phase pédagogique, tout en maintenant des sanctions sévères pour les pots d'échappement non homologués ou modifiés, pouvant aller jusqu'à 1 500 € d'amende et l'immobilisation du véhicule.

Cette mesure est finalisation et devrait être officialisée dans les prochains jours de manière définitive.

La réglementation concernant l'installation de radars de contrôle des émissions sonores a été introduite par le décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 ²³, qui a lancé une expérimentation de deux ans. Ce dispositif vise à mesurer automatiquement les niveaux sonores des véhicules en circulation et à constater les infractions en cas de dépassement des seuils autorisés.

Les principales dispositions du décret sont les suivantes :

- Objectif de l'expérimentation : Tester des appareils de contrôle automatique capables de mesurer les émissions sonores des véhicules en mouvement et de sanctionner automatiquement les infractions en cas de dépassement des limites autorisées.
- Zones concernées : L'expérimentation a été menée dans plusieurs collectivités, notamment, Les communes de Bron, Paris, Rueil-Malmaison, et Villeneuve-Le-Roi, La communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse. Les métropoles de Nice et de Toulouse.

23 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044813430>

- Première phase : Installation d'appareils non homologués pour réaliser des tests en conditions réelles en vue de leur homologation.
- Deuxième phase : Mise en service d'appareils homologués permettant de constater les infractions et de sanctionner automatiquement les dépassements des seuils sonores fixés.

« Une modification très prochaine »²⁴ [Pièce DCA] de l'article R 318-3 du Code de la route est prévue pour encadrer définitivement ces dispositifs.

Elle stipulera que les bruits émis par les véhicules à moteur circulant en agglomération ne doivent pas excéder les seuils établis par arrêté, en fonction, de la catégorie du véhicule, de sa date de première mise en circulation, des vitesses maximales autorisées.

3. Renforcement de la communication sur la sécurité des deux-roues : Promotion des équipements de sécurité tels que le port obligatoire des gants certifiés CE et la recommandation du gilet airbag. Les motards continueront également à mener des actions de sensibilisation, notamment par des interventions scolaires par « les ERJ »²⁵ et l'opération « Motard d'1 Jour »²⁶.

Depuis le 20 novembre 2016, le port de gants certifiés CE²⁷ [Pièce DCB] est obligatoire pour les conducteurs et passagers de deux ou trois-roues motorisés.

Cette mesure vise à réduire les blessures aux mains et aux avant-bras en cas d'accident. Le non-respect de cette obligation entraîne d'ailleurs une amende de troisième classe (68 €) et le retrait d'un point sur le permis de conduire.

Bien que le port du gilet airbag ne soit pas encore obligatoire, il est fortement recommandé par les autorités compétentes.²⁸ [Pièce DCC]

Cet équipement offre une protection supplémentaire en cas d'accident, notamment pour le thorax et la colonne vertébrale.

Son adoption s'inscrit dans une démarche préventive visant à sensibiliser les motards aux avantages qu'il procure.

Les motards participent activement à la sensibilisation à la sécurité routière. Ils organisent des interventions scolaires pour éduquer les jeunes sur les particularités de la conduite des deux-roues et les dangers potentiels.

L'opération « Motard d'1 Jour » permet également aux autres usagers, et à nos décideurs politiques, de mieux comprendre les contraintes des motards et de favoriser une cohabitation plus sûre sur la route.

Ces initiatives s'inscrivent dans une stratégie de sensibilisation sans contraintes ni sanctions supplémentaires, permettant aux citoyens de s'approprier ces pratiques librement et sans risque de rejet.

L'objectif est d'encourager progressivement l'adoption volontaire des équipements et des comportements sécuritaires.

²⁴ <https://www.midilibre.fr/2024/12/07/de-nouveaux-radars-arrivent-en-2025-sur-les-routes-francaises-ils-sanctionneront-notamment-les-pots-dechappement-trafiques-12376563.php>

²⁵ <https://ffmc.asso.fr/commission-erj-education-routiere>

²⁶ <https://ffmc.asso.fr/motard-d-un-jour-463>

²⁷ https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/les-gants-obligatoires-deux-et-trois-roues-motorises-des-le-20-novembre?utm_source=chatgpt.com

²⁸ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/a-moto/equipement-du-motard/utiliser-un-gilet-airbag-moto>

4. Obligation à compter de 2022, de faire figurer dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) les enjeux liés aux deux et trois roues.

Cette obligation d'intégrer les enjeux liés aux deux et trois-roues motorisés dans les Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) constitue une avancée importante en matière de sécurité routière.

Ces plans, élaborés au niveau de chaque département, ont pour objectif de coordonner et de mettre en œuvre des actions spécifiques en s'appuyant sur le Document Général d'Orientations (DGO) pluriannuel.

Le DGO définit les priorités en matière de sécurité routière en fonction des réalités locales et nationales.

[cf mon argumentaire pour le département de la Manche, dans la première discussion]

Depuis cette date, une attention accrue a été portée aux usagers vulnérables, notamment les conducteurs de deux et trois-roues motorisés, en raison de leur surreprésentation dans les accidents.

Les PDASR intègrent ainsi des actions visant à sensibiliser ces usagers aux risques et à encourager des comportements sécuritaires.

Par exemple, le PDASR de la Dordogne pour 2022 ²⁹ [Pièce DCD] a mis l'accent sur des actions innovantes et fédératrices destinées aux jeunes, aux seniors et aux utilisateurs de deux-roues.

De son côté, le PDASR de la Lozère ³⁰ [Pièce DCE] a relancé des actions sur le terrain tout en intégrant de nouvelles initiatives dans l'attente d'orientations nationales.

Parallèlement, la validation récente du système de Circulation Inter-Files (CIF) ³¹ [Pièce DCF] marque une étape importante pour améliorer la sécurité des motards.

Ce dispositif, visant à fluidifier le trafic et réduire les risques de collisions dites « sandwich » (où un motard est écrasé entre deux véhicules), contribue également à réduire les émissions polluantes grâce à une meilleure gestion des flux.

Historique de la réglementation liée à la CIF :

- 2016-2021 : Une première expérimentation a été menée dans certains départements français, avec des résultats mitigés.
- 2 août 2021 – 31 décembre 2024 : Une seconde phase expérimentale a été autorisée dans 21 départements, notamment en Île-de-France, dans les Bouches-du-Rhône, le Rhône, le Var, et l'Isère. Initialement prévue jusqu'au 1^{er} août 2024, cette phase a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2024.
- 11 janvier 2025 : La CIF a été légalisée par décret ³², [Pièce DCG] mettant fin à la période expérimentale et instaurant définitivement ce dispositif dans les départements concernés.

29 <https://www.dordogne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-et-education-routieres/Securite-routiere/DGO-PDASR/PDASR-2022-Appel-a-projet>

30 <https://www.lozere.gouv.fr/contenu/telechargement/29277/256912/file/Pdasr2022-SitePrefecture.pdf>

31 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-moto/mieux-conduire-moto/circulation-inter-files>

32 <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A17992>

Ces mesures démontrent l'engagement des autorités locales et nationales pour renforcer la sécurité des usagers vulnérables tout en adaptant les politiques de circulation aux réalités contemporaines.

5. L'adaptation du permis de conduire B pour intégrer la problématique de la sécurité des deux-roues, ainsi que l'ajout de modules spécifiques dans les permis A1 et A2, marque une avancée significative pour la sécurité et la sensibilisation des conducteurs.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, les titulaires du permis B souhaitant conduire une motocyclette légère (125 cm³) ou un scooter à trois roues doivent suivre une formation obligatoire de 7 heures. ³³ [Pièce DCG]

Cette formation aborde plusieurs aspects, notamment les spécificités de la conduite des deux-roues et les questions de sécurité qui y sont liées.

Dans les permis A1 et A2, les programmes de formation ont été enrichis avec des modules spécifiques portant sur :

- Entretien du véhicule : Les candidats apprennent les bases de l'entretien et du dépannage de leur motocyclette, améliorant ainsi la sécurité et prolongeant la durée de vie du véhicule.
- Éco-conduite : L'accent est mis sur des techniques de conduite économique, visant à réduire la consommation de carburant et l'impact environnemental.
- Problématique du bruit : Les conducteurs sont sensibilisés à l'importance de limiter les nuisances sonores en adoptant une conduite responsable et en maintenant leur véhicule en bon état.

Ces adaptations, qui complètent les spécificités déjà introduites dans la formation des motards, visent à former des conducteurs plus responsables et conscients des enjeux liés à la sécurité, à l'environnement et au respect des autres usagers de la route.

Elles participent à une meilleure cohabitation et contribuent à réduire les risques liés à la conduite des deux et trois-roues motorisés.

6. Renforcement de la protection des usagers de la voie publique avec le dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds.

Afin de renforcer la sécurité des usagers vulnérables, tels que les piétons, cyclistes, utilisateurs de deux et trois-roues motorisés (2-3RM), et les conducteurs d'engins de déplacement personnel, la réglementation française impose aux véhicules lourds de signaler leurs angles morts. ³⁴ [Pièce DCG]

Le cadre réglementaire repose sur deux textes principaux :

- Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 : Ce décret introduit l'article R. 313-32-1 dans le Code de la route. Il impose aux véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes de disposer d'une signalisation matérialisant les angles morts, visible sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

33 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/les-differents-permis-de-conduire/permis-moto-categorie/la-formation-de-7-heures>

34 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/mise-en-place-du-dispositif-de-signalisation-des-angles-morts-des-vehicules-lourds>

- Arrêté du 5 janvier 2021 : Cet arrêté précise les modalités d'application du décret, notamment le modèle de la signalisation et ses conditions d'apposition.

Les véhicules concernés par cette obligation incluent ceux destinés au transport de marchandises et de personnes avec un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.

Cependant, certaines exceptions existent, notamment pour les véhicules agricoles, forestiers, de service hivernal, ou les véhicules d'intervention sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées.

La signalisation des angles morts doit respecter des modalités précises :

- Dimensions et design : Les panneaux doivent mesurer 25 cm de hauteur sur 17 cm de largeur et respecter un code couleur spécifique pour une visibilité optimale.
- Sur les côtés du véhicule : Dans le premier mètre avant, hors surfaces vitrées, à gauche et à droite, à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,50 m du sol.
- À l'arrière du véhicule : À droite du plan médian longitudinal, également à une hauteur comprise entre 0,90 m et 1,50 m du sol.
- En cas d'impossibilité technique, des dérogations permettent une hauteur maximale de pose allant jusqu'à 2,10 m.

Cette réglementation, en vigueur depuis 2021, vise à améliorer la visibilité des angles morts des véhicules lourds, réduisant ainsi les risques d'accidents en milieu urbain, où ces usagers vulnérables sont particulièrement exposés.

Il est primordial que les propriétaires et conducteurs de véhicules lourds se conforment à ces obligations pour garantir la sécurité de tous les usagers de la route et réduire les dangers liés aux angles morts.

H) Analyse des insuffisances de la consultation publique et du manque de transparence dans les données administratives

La conclusion adverse, bien que très courte, ne répond pas aux interrogations soulevées.

Je comprends qu'elle ait été brève, étant remise au dernier jour avant la clôture des échanges, ce qui a permis de maintenir le débat ouvert.

Toutefois, cela n'excuse pas l'absence de conclusions détaillées depuis juin, ni la non-communication des documents publics longuement demandés, tels que ceux annonçant les mesures alternatives.

La fourniture d'un simple graphique et d'un tableau de données ne constitue qu'un résumé sommaire, sans les sources publiques nécessaires pour certifier les données utilisées.

La consultation publique, pourtant fondement de l'arrêté, reste incomplète, car les données permettant une analyse approfondie et indépendante n'ont toujours pas été transmises, ni publiée, dans un format libre et exploitable.

Les administrations publiques ont pourtant l'obligation de fournir des données numériques, produites ou collectées dans le cadre de missions de service public, dans des formats ouverts, lisibles et réutilisables.

Ce principe est clairement établi dans le Code des relations entre le public et l'administration (CRPA) ainsi que dans la loi pour une République numérique (2016).³⁵ [Pièce DCJ]

Points essentiels à rappeler :

1. Format ouvert et librement réutilisable :

- Conformément à l'article L300-4 du CRPA, les documents administratifs doivent être communiqués dans un format électronique ouvert, réutilisable par des systèmes informatiques. Le format doit permettre une exploitation facile des données, sans dépendance à des logiciels propriétaires.
- Exemple : Les formats Word et PDF fournis sont propriétaires et non adaptés à une analyse approfondie.

2. Données ouvertes (Open Data) :

- Les données publiques doivent être accessibles par défaut, conformément aux articles L312-1-1 et suivants du CRPA. Ces données doivent être publiées en ligne dans un format réutilisable, accompagné de métadonnées explicites.
- Formats recommandés : CSV, JSON, XML, ou des formats géospatiaux comme GeoJSON. Le PDF, destiné uniquement à l'impression, n'est pas exploitable pour un retraitement des données.

3. Lisibilité et accessibilité :

- Les données doivent être fournies de manière claire et interopérable, permettant leur réutilisation et leur traitement par des tiers, conformément à la loi.

Malgré ces obligations, cela fait maintenant plus de 18 mois que j'attends ces données dans un format exploitable, afin de pouvoir mener des analyses indépendantes et vérifier les conclusions ayant conduit à l'établissement de cet arrêté.

Cette absence de transparence et de bonne foi révèle une volonté manifeste de dissimuler les données, empêchant toute remise en question des conclusions présentées comme base de l'arrêté.

Par ailleurs, le dispositif de consultation publique a montré des limites flagrantes.

Bien que la plateforme ait reçu 16 155 connexions en 4 mois, cela représente une saturation artificielle : la plateforme était volontairement limitée à 5 connexions par heure.

En tant qu'ingénieur, je peux affirmer qu'une machine à 500 € connectée à une ligne ADSL classique aurait pu supporter ce volume de connexions, voire bien davantage.

De surcroît, les chiffres évoqués soulèvent un problème majeur : cet arrêté concerne 43,8 millions de personnes majeures en France, mais les 16 155 réponses obtenues (même après filtrage, excluant de nombreuses réponses défavorables au projet) ne représentent qu'environ 0,0003 % de la population active.

Un tel échantillon est insuffisant pour justifier un outil de décision impactant toute la population. Il est donc impératif de relativiser ces chiffres et de ne pas exclure les avis négatifs au projet d'arrêté.

Enfin, il est regrettable que les ministres se retranchent derrière un outil de consultation publique qui, dans sa conception et son utilisation, s'avère inadapté à l'envergure et aux conséquences de l'arrêté contesté.

³⁵ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/20301-loi-republique-numerique-7-octobre-2016-loi-lemaire-quels-changements>

I) Manque de transparence dans les outils numériques du contrôle technique : enjeux légaux et demandes légitimes

Il convient de souligner que la dernière mise à jour des logiciels de contrôle technique de catégorie CL conformes au protocole informatique remonte au 20 mars 2004 [pièce jointe DBA].

Toutefois, la liste des logiciels concernés n'est pas disponible sur un site officiel du gouvernement. Elle est uniquement accessible sur le site de l'Organisme Technique Central (OTC), à l'adresse suivante :

https://www.utac-otc.com/Categorie_L .

De plus, les procès-verbaux de validation des logiciels mentionnés, ainsi que d'autres documents administratifs publics relevant de l'article L300-2 du Code des relations entre le public et l'administration (CRPA), ne sont pas publiés ni librement accessibles sur les plateformes officielles du gouvernement, telles que <https://www.service-public.fr/>, comme l'exige l'article L312-1 du CRPA.

Par ailleurs, étant donné que les procès-verbaux finaux du contrôle technique sont générés à l'aide d'outils numériques [exemples 001 et 002, pièces DBB et DBC], et dans un souci de transparence de l'action publique visant à garantir le respect des règles de droit par les administrations, le code source des algorithmes utilisés devrait être rendu publiquement accessible.

En tant que documents administratifs, ces algorithmes relèvent du champ de la transparence administrative, mais à ce jour, ils ne sont pas disponibles.

Il est également important de préciser que ma demande ne concerne pas des données considérées comme sensibles au sens de la Loi Informatique et Libertés (article 6.1 de ladite loi). Elle ne porte pas atteinte :

- aux droits de propriété littéraire et artistique (article L. 311-4 du CRPA),
- à la sécurité publique, à la sécurité des personnes, ou à la sécurité des systèmes d'information des administrations (article L. 311-5 du CRPA),
- ni au secret des affaires (article L. 311-6 du CRPA).

Par conséquent, ma requête, fondée sur le principe de transparence et sur les dispositions légales en vigueur, est pleinement légitime.

IV – 3^e DISCUSSION

(Faisant suite au dépôt de la Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) et à la demande d'accès aux données publiques, dans le contexte de la controverse publique et sociale liée à la bataille des chiffres opposant la FFMC et les Centres de Contrôle Technique.)

J) appel à négociation amiable avec le nouveau gouvernement

Les requérants a envoyé un courrier adressé aux autorités françaises, notamment au Premier Ministre François Bayrou, à la Ministre de la Transition écologique Agnès Pannier-Runacher et au Ministre des Transports Philippe Tabarot.

Le requérant y expose de manière amiable son opposition au décret du 23 octobre 2023 imposant le contrôle technique des deux-roues motorisés (CT Moto).

Principaux points abordés :

1. Opposition au décret sur le CT Moto :

- Ce décret est jugé inutile et contraire aux décisions précédemment prises sous le gouvernement de Jean Castex, qui avaient validé des mesures alternatives conformes à la directive européenne 2014/45/UE.
- Le requérant souligne que ces alternatives ont prouvé leur efficacité pour réduire les accidents impliquant les deux-roues motorisés.

2. Conséquences négatives du décret :

- Coût supplémentaire pour l'État et les citoyens : La procédure judiciaire devant le Conseil d'État le 7 février entraînera des dépenses publiques inutiles.
- Retour en arrière injustifié : L'arrêté impose un contrôle technique alors que la directive européenne permet des alternatives validées.

3. Demande d'abrogation du décret :

- Restaurer les mesures alternatives mises en place en 2022, qui incluent des actions de sensibilisation et des plans départementaux d'actions de sécurité routière.
- Mettre fin aux coûts supplémentaires inutiles pour les motards et les infrastructures de l'État.

4. Demande d'entretien avec le gouvernement :

- Le requérant souhaite rencontrer les services ministériels avant l'audience du Conseil d'État du 7 février 2025 afin de trouver une solution amiable.

5. Transmission de documents complémentaires :

- Le requérant mentionne avoir transmis un mémoire détaillé via le Conseil d'État et inclut un lien pour y accéder.

Conclusion :

Le courrier est un plaidoyer contre l'imposition du contrôle technique des motos, jugé coûteux, inefficace et inutile au regard des mesures

de sécurité déjà mises en place. Il demande un entretien avec les ministres concernés pour discuter de l'abrogation du décret et éviter un conflit juridique.

K) Dépôt d'une QPC

Le Requérant soulève une Question Prioritaire de Constitutionnalité (QPC) contre l'article L.323-1 du Code de la route.

1. Contexte et objet de la QPC

L'auteur conteste la conformité de l'article L.323-1 du Code de la route avec plusieurs principes constitutionnels, notamment :

- La liberté d'entreprendre et la liberté contractuelle (articles 4 et 16 de la DDHC de 1789).
- La liberté d'association et la possibilité de développer des solutions locales.
- Le principe d'égalité devant la loi, puisque seuls les opérateurs agréés en réseau national peuvent effectuer le contrôle technique.
- La liberté de circulation, en imposant un monopole qui prive les usagers de choix.

2. Points principaux de contestation

- ♦ *a. Accès restreint à l'activité de contrôle technique*
 - Seules les grandes entreprises agréées en réseau national peuvent opérer, empêchant toute initiative indépendante ou locale (y compris par des associations à but non lucratif).
 - L'interdiction pour les contrôleurs de cumuler leur activité avec d'autres métiers bloque les alternatives et la diversité des services.
- ♦ *b. Atteinte à plusieurs libertés fondamentales*
 - Liberté d'entreprendre : empêche l'entrée de nouveaux acteurs économiques indépendants.
 - Liberté d'association : interdit aux associations de proposer des services de contrôle technique.
 - Égalité devant la loi : avantage les réseaux nationaux privés en excluant d'autres opérateurs.
 - Liberté de circulation : les citoyens sont obligés de passer par ces réseaux agréés pour valider la conformité de leur véhicule.
- ♦ *c. Conflit avec la directive européenne 2014/45/UE*
 - La directive européenne permet des alternatives au contrôle technique à condition de garantir l'indépendance et l'impartialité.
 - La France impose un monopole rigide, alors que d'autres États membres permettent une plus grande flexibilité (ex. : inspections par des techniciens indépendants, intégration du contrôle à l'entretien des véhicules).
- ♦ *d. Problèmes liés au contrôle technique des motos*
 - La fiabilité des contrôles est contestée, car les inspecteurs ne sont pas toujours compétents en mécanique moto.
 - Un contrôle plus régulier et intégré aux entretiens courants permettrait une meilleure prévention des risques.
 - L'article L.323-1 empêche une approche plus flexible et efficace pour la sécurité routière.

♦ e. Proposition d'un modèle alternatif

- Autoriser des contrôles techniques intégrés aux garages et aux opérations d'entretien.
- Permettre des initiatives locales et non lucratives, assurant une diversité d'acteurs et un meilleur service pour les citoyens.
- Réformer la législation française pour concilier impartialité, sécurité et accessibilité des services.

3. Conclusion et demande

L'auteur demande au Conseil d'État de transmettre cette QPC au Conseil constitutionnel afin d'examiner la conformité de l'article L.323-1 du Code de la route avec la Constitution.

Il argue que le cadre actuel du contrôle technique en France impose des restrictions excessives, favorise un monopole privé et empêche toute alternative équitable et efficace.

L) Absence d'accès aux données publiques sur les statistiques des immatriculations et les résultats détaillés des contrôles techniques pour tous types de véhicules

Suite au courrier officiel adressé aux ministres François Bayrou, Agnès Pannier-Runacher et Philippe Tabarot par le requérant, demandant la mise à disposition en Open-data des données suivantes :

- Le nombre de véhicules en circulation en France, toutes catégories confondues.
- Le nombre de contrôles techniques effectués et leur évolution sur les dernières années.

Cette demande fait suite à des chiffres divergents relayés par différentes sources, rendant impossible toute analyse objective et fiable.

Or, malgré les dispositions de la **loi pour une République numérique** (n°2016-1321 du 7 octobre 2016), ces données restent inaccessibles ou absentes des plateformes OpenData de l'État.

Le requérant souhaite fonder son mémoire scientifique sur des données officielles et vérifiables. Il a sollicité l'accès aux bases de données officielles ou à toute source pertinente, en amont de son audience prévue le **7 février 2025**.

L'absence de réponse — due peut-être à une consultation trop tardive — met en évidence un problème récurrent de transparence dans l'accès aux données publiques sur ce sujet.

Pourtant, ces informations sont déjà accessibles individuellement par le biais du système étatique Histovec, qui permet à tout citoyen (acheteur ou vendeur) d'obtenir gratuitement des données officielles sur un véhicule immatriculé.

Cet outil public arbore d'ailleurs le slogan :

« Partagez l'historique de votre véhicule – Jouez la transparence »

Les données y sont mises à jour dynamiquement dans une période maximale de **15 jours**, démontrant qu'elles sont bien **exploitées et disponibles**.

Il n'existe donc **aucune justification technique ou légale** pour ne pas les rendre accessibles sur la plateforme OpenData du Gouvernement, conformément aux obligations imposées par la **loi de 2016** sur la transparence numérique.

Cette situation illustre un manque de rigueur et d'indépendance des pouvoirs publics, qui privent les citoyens d'un véritable accès aux données en matière de sécurité routière.

Au lieu de garantir une transparence universelle, ces informations sont réservées aux **acteurs privés du contrôle technique**, renforçant ainsi une gestion opaque du système.

Pour le Requéran :

- Vu la directive européenne directive 2014/45/UE du parlement européen et du conseil du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE
- Vu l'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ex-article 249 TCE)
- Le Document général d'orientation 2023-2027 (DGO) des préfetures
- Vu son communiqué de presse Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, du mercredi 24 novembre 2021 présentant les diverses mesures alternatives
- Vu le bilan 2022 de la sécurité routière pour les usagers de 2-3 RM
- Vu le compte rendu du Comité interministériel de la sécurité routière, présidée par Mme Élisabeth Borne, première ministre, du lundi 17 juillet 2023
- Vu l'article L300-2 du code des relations entre le public et l'administration
- Vu l'article L124-2 du Code de l'environnement
- Vu l'article L124-1 et suivants du Code de l'environnement et de l'article L311-1 du code des relations entre le public et l'administration
- Vu les articles de presse de Moto Magazine³⁶ et de la FPMC³⁷
- Vu la consultation publique du 26/06/2023 au 22/07/2023, accessible sur le portail web officiel du gouvernement³⁸, incluant le projet de décret, le projet d'arrêté, la synthèse de la consultation publique, le motif de la décision, ainsi que deux parties de commentaires anonymisés
- Vu la lettre de relance adressée au Ministre, à son directeur de cabinet et au directeur de la DGITM
- Vu la Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique
- Vu l'article L120-1 du Code de l'environnement sur la participation du public
- Vu les journées trajectoires de BMO Gendarmerie des départements
- Vu les règles d'exploitation du système SIV, sur l réutilisation des données du système d'immatriculation des véhicules
- Vu les documents nécessaires dans l'organisme technique local³⁹
- Vu le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)⁴⁰
- Vu l'avis 20231984 du 11 mai 2023 de la CADA
- Vu l'avis la commission de la CADA qui rappelle, ainsi que l'a jugé le Conseil d'État par une décision du 31 octobre 2022 n°466125, que la directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil fait obligation aux

36 <https://www.motomag.com/6-mesures-alternatives-au-contrôle-technique-des-2-roues-motorisées-ont-été-devoilées.html>

37 <https://www.ffmc.asso.fr/contrôle-technique-la-grande>

38 <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projets-de-decret-et-d-arrete-relatifs-a-la-mise-a-2866.html>

39 https://www.utac-otc.com/Categorie_L

40 <https://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet-r438.html>

États membres de soumettre les véhicules à deux roues relevant des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ à un dispositif de contrôle technique périodique, lequel doit alors être applicable à compter du 1er janvier 2022, sauf à ce qu'un État membre opte pour une exclusion de ces catégories de véhicules du champ du contrôle technique obligatoire, lorsqu'il a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière, qui doivent alors tenir notamment compte des statistiques pertinentes de sécurité routière. Si l'État membre opte pour une telle exclusion, il doit alors communiquer les exemptions retenues à la Commission européenne. La commission comprend que la demande porte sur la communication de ces exemptions et leur justification

- Vu l'avis de la commission de la CADA, qui n'a pas pu prendre connaissance de ce document estime qu'il s'agit d'un document administratif au sens de l'article L300-2 du code des relations entre le public et l'administration qui comporte des informations relatives à l'environnement au sens de l'article L124-2 du code de l'environnement. Elle en déduit qu'il est communicable à toute personne qui en fait la demande en application des articles L124-1 et suivants du code de l'environnement et de l'article L311-1 du code des relations entre le public et l'administration
- Vu l'article L323-1 du Code de la route, concernant la possibilité d'effectuer le contrôle technique par des services de l'État ou des contrôleurs agréés
- Vu le décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 :sur l'expérimentation de radars de contrôle sonore, en instruction vers l'adoption
- Vu l'a prévision très prochaine de modification de l'article R318-3 du Code de la route pour encadrer les dispositifs de contrôle des émissions sonores.
- Vu le décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 introduisant l'obligation de signalisation des angles morts des véhicules lourds.
- Vu l'arrêté du 5 janvier 2021fixant les modalités d'application du décret sur la signalisation des angles morts
- Vu Code des relations entre le public et l'administration (CRPA), par l'article L300-2 pour l'obligation de transparence administrative, par l'article L300-4 fixant les formats ouverts et réutilisables des documents administratifs et par les articles L312-1-1 et suivants pour l'accès par défaut aux données publiques.
- Puis, du même code, les articles L300-2 et L312-1 fixant l'obligation légale de transparence algorithmique
- L'article 6.1 de la Loi informatique et liberté, Concernant la sécurité et confidentialité des données.d

,Y faisant droit,

- Dire que la demande est recevable et bien fondée
- Vu les articles R. 343-4 et R. 343-5 du code des relations entre le public et l'administration, le silence gardé par l'autorité mise en cause pendant plus de deux mois à compter de l'enregistrement de la demande de l'intéressé par la CADA vaut décision de refus, afin de cacher la précédente décision aux yeux des citoyens
- Dire que les plus de 5000 pages de commentaires ne sont pas facilement exploitables par un système automatisé, ce qui contrevient à la Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique.

- Dire que le service n'était pas disponible avec les moyens nécessaires et suffisants pour assurer librement la consultation voulue par tous les citoyens
- Dire que les Défenseurs ne prennent compte des exigences de la directive 2014/45/EU
- Dire qu'avec ce décret et cet arrêté, les Défenseurs garantissent effectivement le monopole des institutions privées
- Transmettre immédiatement et sans délai ledit « document, de préférence par messagerie électronique afin de permettre une correspondance plus rapide.

Par conséquent

- Dire que les Défenseurs ont une volonté délibérée d'empêcher la libre re-filtration et ré-étude des commentaires via un export numérique librement exploitable
- Exclure la consultation sur le décret et l'arrêté pour non conformité
- Exiger l'abrogation dudit décret et du dit arrêté contesté
- Dire que les Défenseurs sont en excès de pouvoir
- Dire que les Défenseurs ne cherchent absolument pas à prémunir des risques d'accidents du travail des contrôleurs liés au risque de chute de véhicules
- Dire que les Défenseurs n'ont pas l'intention, comme exige la directive, de garder un contrôle technique souverain
- De mettre à la charge de l'État une somme de 10 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

Reconnaître l'illégalité de l'arrêté relatif au contrôle technique des deux-roues motorisés, en raison de l'absence d'alternatives gérées par l'État ou les EPCI, et de l'imposition indirecte et dissimulée d'un recours obligatoire au marché libéral.

- Reconnaître que les mesures alternatives au CT de 2-3RM sont déjà effectifs
- Enjoindre le gouvernement de créer des centres de contrôle technique étatiques ou publics et d'établir un arrêté explicite présentant les mesures alternatives au contrôle technique. Pour les 2-3RM
- Exige la publication des données administratives et algorithmes utilisés, conformément aux dispositions du CRPA et à la loi sur la République numérique, notamment, le code source des logiciels utilisés, et les procès-verbaux de validation des logiciels de contrôle technique.
- Exige la publication des données administratives et algorithmes utilisés, conformément aux dispositions du CRPA et à la loi sur la République numérique, dans la gestion du système « Histovec ».
- Exige la publication des jeux de données administratives permettant de suivre les immatriculations et résultats des Contrôles Techniques (tous véhicules confondus) conformément aux dispositions du CRPA et à la loi sur la République numérique,

SOUS TOUTES RÉSERVES

Bordereau des pièces invoquées à l'appui des prétentions :

Conclusion 001

- Pièce AAA : article de presse, les mesures alternatives au CT moto⁴¹
- Pièce ABA : courrier initial de demande du document « les mesures alternatives au CT » auprès du ministère
- Pièce ACA : saisine de la CADA
- Pièce ADA : accusé de réception de la CADA
- Pièce AEA et AFA : avis favorable de la CADA et courrier d'accompagnement
- Pièce AGA : saisine en référé du tribunal administrative de Caen
- Pièce AHA : Dernière consultation publique au sujet des arrêtés et décret pour la mise en place du CT moto
- Pièce AHB : clôture de la consultation
- Pièce AIA : courrier du Chef de Cabinet, Alexandre MOLINA, du ministère chargé des transports
- Pièce AJA : ma réponse avec remerciement
- Pièce AKA : sans réponse comme prévu par le ministère, courrier de relance
- Pièce ALA : la synthèse de la consultation publique
(synthese_consultation_publicue_ct_categories_l.pdf,
md5sum=d16f6b8dca2a20f29e3ec7491263edff
et sha1sum=dfaa0de8120becc8979ccc0cb7897f61d5d80171)
- Pièce AMA : les motifs de la décision pour la mise en place du CT
(motifsdecision.pdf,
md5sum=f5f45e7210d7972d096cd1f97b151b83
et sha1sum=1ec00a116371611bb337037960da608038b22037)
- Pièce ANA et AOA : la sélection des données anonymisées, en 2 fichiers, en version numérique sous format PDF
(
consultation_publicue_anonymisee_finalisee_partie_1.pdf
md5sum=3d32ae55078411ba939b936b77c8fd11
et sha1sum=e96e8999805e214a6995191ce17a7df34dff453b

consultation_publicue_anonymisee_finalisee_partie_2.pdf
md5sum=d4aeaa0292e9d34d5c17e820b9da8804
et sha1sum=883e6716e3d5251e1c4a2aacab82b47222dfe178
)
- Pièce APA : décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023
- Pièce AQA : Arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur
- Pièce BAA : directive européenne directive 2014/45/UE du parlement européen et du conseil du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE
- Pièce BBA : le bilan 2022 de la sécurité routière⁴²
- Pièce BCA : DGO signé 2023-2027 de la Manche
- Pièce BDA : le compte rendu du Comité interministériel de la sécurité routière, Présidé par Élisabeth Borne, Première ministre, du lundi 17 juillet 2023
- Pièce BEA : exemple de journées de perfectionnement par la gendarmerie de la Manche⁴³
- Pièce BFA : Vu les règles d'exploitation du système SIV, sur la réutilisation des données du système d'immatriculation des véhicules

41 <https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-contrôle-technique-des-deux-roues-motorisees>

42 <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>

43 <https://www.facebook.com/gendarmerielamanche/posts/pfbid0321hU1rpbsVdNtYg16U8rMebA3C7mjdPjwLEMQaB1PosvHGe9STCWpCjvBYfxLdbNI>

Conclusion 002

Catégorie DAA à DAG : Archives et articles relatifs aux mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés

- Pièce DAA : Archives du site officiel du ministère – « Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés ».
- Pièce DAB : Article France Info – « Transportez-moi : Mesures alternatives au CT » (2023).
- Pièce DAC : Article Auto-Infos – « Prime à la conversion pour les deux-roues motorisés ».
- Pièce DAD : Article Guichet Carte Grise – « Alternatives au contrôle technique des motos ».
- Pièce DAE : Article Sud-ouest – « Alternatives au CT pour les deux-roues ».
- Pièce DAF : Article Flottes Automobiles – « Nouvelles mesures pour les deux-roues ».
- Pièce DAG : Article Ouest-France – « Prime à la conversion dans les mesures alternatives ».

Catégorie DCA à DCG : Documents administratifs et réglementations

- Pièce DCA : Décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 – Réglementation des radars de contrôle des émissions sonores.
- Pièce DCB : Obligation du port de gants certifiés CE depuis le 20 novembre 2016.
- Pièce DCC : Recommandation de port du gilet airbag.
- Pièce DCD : Extrait du PDASR 2022 de la Dordogne.
- Pièce DCE : Extrait du PDASR 2022 de la Lozère.
- Pièce DCF : Historique et réglementation liée à la Circulation Inter-Files (CIF).
- Pièce DCG : Décret du 11 janvier 2025 – Légalisation de la Circulation Inter-Files (CIF).

Catégorie DBA à DBB : Logiciels et outils numériques du contrôle technique

- Pièce DBA : Dernière mise à jour des logiciels de contrôle technique catégorie CL (20 mars 2004).
- Pièce DBB : Exemple 001 – Procès-verbal généré par un outil numérique de contrôle technique.
- Pièce DBC : Exemple 002 – Procès-verbal généré par un outil numérique de contrôle technique.

Catégorie DCJ : Transparence administrative

- Pièce DCJ : Loi pour une République numérique (2016) et Code des relations entre le public et l'administration (CRPA).

Conclusion 003

- Pièce EAA : Demande d'abrogation du décret sur le contrôle technique moto et sollicitation d'entretien au nouveau gouvernement
- Pièce EAB : QPC sur la loi L.323-1 du Code de la route
- Pièce EAC : Demande de mise à disposition des données en OpenData relatives aux véhicules en circulation et aux contrôles techniques, au nouveau gouvernement