

**Respect des Engagements Pris :
Mise en Place des Alternatives au Contrôle Technique Moto**

Envoyé par messagerie électronique sur
<https://contact.ecologie.gouv.fr/>

et par courrier papier

Agnès PANNIER-RUNACHER
Ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt,
de la Mer et de la Pêche,

Copie à
Laurent NAVES
Directeur de Cabinet du Ministre de la Transition écologique,
de la Biodiversité, de la Forêt,
de la Mer et de la Pêche,

Philippe TABAROT
Ministre délégué auprès de la ministre du Partenariat
avec les territoires et de la Décentralisation,
chargé des Transports

François BAYROU,
Premier Ministre et Président du Mouvement Démocrate

Envoyé par courrier à :
Palais de l'Élysée
55 Rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

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



Madame la Ministre, **Mme PANNIER-RUNACHER**
Monsieur Le Premier Ministre, **M. BAYROU,**
Monsieur le Ministre, **M. TABAROT**

Je me permets de vous solliciter afin d'exiger la mise en place de mesures alternatives au contrôle technique des motos, conformément aux engagements pris par vos prédécesseurs auprès de la Commission européenne dans le cadre de la directive 2014/45/UE.

Tout d'abord, Mme PANNIER-RUNACHER, je tiens à vous remercier de m'avoir informée [pièce 1], par l'intermédiaire de votre Directeur de Cabinet, de la prise en compte de ma précédente demande concernant l'accès aux données publiques relatives au parc des véhicules en circulation en France et aux contrôles techniques des 2-3RM (ainsi que d'autres catégories de véhicules).

Cette transparence permettra de mener des analyses et rapports scientifiques sur ces données en accès libre.

Par ailleurs, à la suite de prises de contact avec des députés et sénateurs issus de tous les groupes politiques, afin de garantir la neutralité de cette démarche, plusieurs d'entre eux ont reconnu l'intérêt de cette initiative pour nos concitoyens.

Nous avons convenu de rester mutuellement informés de son évolution. Des questions aux ministres sont d'ores et déjà prévues afin de garantir le respect de nos libertés fondamentales.

Concernant le contrôle technique moto, imposé par arrêté ministériel du 23 octobre 2023 [lien 2], ma requête visant à obtenir son annulation a été rejetée par le Conseil d'État.

C'est pourquoi j'exige aujourd'hui du gouvernement actuel qu'il respecte les engagements de ses prédécesseurs et mette en œuvre les mesures alternatives prévues par la directive 2014/45/UE.

1 PJ : Courrier du 05 mars 2025, du chef de cabinet Laurent NAVES
2 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048242538>

En effet, L'État a déjà répondu à la directive européenne directive 2014/45/UE [lien 3] 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 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) [lien 4]

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 [lien 5] 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, j'ai 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 vos prédécesseurs. [pièce 6]

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, suite à son communiqué de presse du mercredi 24 novembre 2021 [pièce 7] 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. Le retrofit 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.

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/LSU/?uri=celex:32014L0045>

4 <https://audit.ide.pref.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere-transports-et-mobilites/Securite-routiere/La-politique-locale/Document-general-d-orientations-DGO-2023-2027>

5 <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/glossary/legal-acts.html>

6 PJ : Courrier du 21 février 2023, Demande de la copie de 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.

7 PJ : Communiqué de presse de Jean-Baptiste Djebbari présentant les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées

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 [lien 8] pour les usagers de 2-3 RM, ainsi que les souvent, 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.

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

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 [\[lien 9 \]](#) 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 [\[lien 10 \]](#) les spécificités d'usages des deux roues motorisées pour une meilleure sécurité routière.

En aucun cas, alors que les décrets et arrêtés 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.

9 <https://www.manche.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-Routiere-Transports-et-Deplacements/Securite-routiere/L-Etat-s-engage-pour-la-securite-routiere/La-politique-locale-de-securite-routiere/Les-enjeux-locaux-le-document-general-d-orientations-DGO/Les-enjeux-locaux-le-document-general-d-orientation-DGO>

10 <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/les-comites-interministeriels-de-securite-routiere>

Suite à la non-réponse à ma première demande, et à la consultation de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs [\[pièce 11\]](#), 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 de vos prédécesseurs de ne pas tenir compte des décisions précédentes, et de chercher à mettre cette décision « sous le tapis »

En effet, si, pour chaque directive, 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.

Posons une expérience de pensée de manière exagérée :

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

Alors, il est très clair que, pour la directive 2014/45/UE, vos prédécesseurs 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, vous comprendrez bien mon exigence à voir l'abrogation des dits décret et arrêté afin de mettre en avant les mesures alternatives déjà actives !

A la volonté des actes démocratiques, les nombreux changements de gouvernement n'ont pas permis la continuité, dans un cadre politique établi, de l'enjeu des mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés, porté par les annonces officielles de vos prédécesseurs.

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.

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 vous preniez en considération ces travaux antérieurs et les poursuivez dans l'intérêt général, plutôt que de céder à une approche simpliste et rétroactive en poursuivant la mise en œuvre de l'arrêté du CT moto.

Il est pourtant clair que 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.

Force est de constater que les mesures alternatives sont toutes déjà opérationnelles.

En effet, je ne peux que constater 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 disparu du portail d'information appartenant au citoyen, mais, en outre, les ministres successives 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 [[lien 12](#)] 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'incompétences.

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 !

12 <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2022-10-31/466125>

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 conditions de revenus. 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 finalisée 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 [\[lien 13 \]](#), 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, Reuil-Malmaison, et Villeneuve-Le-Roi, La communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse. Les métropoles de Nice et de Toulouse.
- 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 » [\[lien 14 \]](#) 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.

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

14 <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>

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 » [\[lien 15\]](#) et l'opération « Motard d'1 Jour » [\[lien 16\]](#).

Depuis le 20 novembre 2016, le port de gants certifiés CE [\[lien 17\]](#) 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. [\[lien 18\]](#)

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.

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.

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 [\[lien 19\]](#) a mis l'accent sur des actions innovantes et fédératrices destinées aux jeunes, aux seniors et aux utilisateurs de deux-roues.

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

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

17 <https://www.securite-routiere.gouv.fr/actualites/les-gants-obligatoires-deux-et-trois-roues-motorises-des-le-20-novembre>

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

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

De son côté, le PDASR de la Lozère [lien 20] 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) [lien 21] 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 [lien 22], mettant fin à la période expérimentale et instaurant définitivement ce dispositif dans les départements concernés.

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. [lien 23]

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.

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

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

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

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

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. [\[lien 24\]](#)

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.
- 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.

Le contrôle technique doit rester souverain, Force est de constater que 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.

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

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, vos prédécesseurs 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 ils 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'Intérieur [lien 25]).

En établissant des statistiques sur la concentration de la population possédant un 2-3RM dans les territoires administratifs locaux, les positions de centres publics 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 local [lien 26], il semble impossible d'ouvrir des centres de contrôle technique dans les délais impartis sans recourir à des réseaux de fournisseurs privés tels que :

- 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) [lien 27], 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.

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

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

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

Malgré cela, depuis 2014, il semble que vos prédécesseurs 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, vos prédécesseurs 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.

Par conséquent, et du fait qu'il n'y a aucune autre volonté d'orientation de la politique de sécurité routière, vous comprendrez donc mon exigence à ce que ce dernier gouvernement respecte les engagements pris par vos prédécesseurs concernant les mesures alternatives, annulant l'arrêté du 23 octobre 2023 et reconnaissent la validité des mesures alternatives déjà en place.

Dans l'attente d'une réponse rapide et détaillée, veuillez recevoir, Madame la Ministre, Monsieur le Ministre, Madame la Première Ministre, mes salutations distinguées.

Fait à Bruxelles, le 15/03/2025,

Yoann SIMON





**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE,
DE LA BIODIVERSITÉ,
DE LA FORÊT, DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le chef de cabinet

Réf : BDC_CM/2025-03/

Paris, le - 5 MARS 2025

Monsieur Yoann SIMON

Monsieur,

Vous avez bien voulu faire part à Mme Agnès PANNIER-RUNACHER, ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, de votre demande d'accès aux données publiques concernant le parc véhiculaire en circulation en France ainsi que les données relatives au contrôle technique des deux-roues motorisés.

La ministre a pris connaissance de votre correspondance.

Elle m'a confié le soin de transmettre votre envoi à la direction générale de l'énergie et du climat, aux fins d'un examen attentif et pour qu'une réponse vous soit apportée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Laurent NAVES

Demande de copie d'un document administratif

Demande de la copie de 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.

Madame la Ministre de la Transition énergétique,
Madame Agnès Pannier-Runacher,

Monsieur le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires,
Monsieur Christophe Béchu,

Monsieur le Ministre des Transports,
Monsieur Clément Beaune,

Madame et Messieurs les Ministres,

dans la prévision d'une consultation de mes députées et députés proches, je souhaiterais disposer d'une copie du document, contenant les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées, envoyé à la commission de l'Union Européenne par votre prédécesseur.

En effet, Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, suite à son communiqué de presse du Mercredi 24 novembre 2021¹, a présenté les diverses mesures alternatives.

Et il les a donc soumis à la Commission Européenne.

Il est donc très important de souligner cet engagement « celui de l'Etat Français » et les contraintes de réponse demandées par l'Union Européenne, car, en effet, la directive 2014/45/UE² imposait :

- une réponse avant le 01 janvier 2022, par la définition du champ d'application , alinéa 1 (fait non-négligeable, la réponse l'Etat a été envoyé en temps voulu,)
- le choix :
 - soit un Contrôle Technique
(inutile de refaire le débat dans cette présente)
 - soit la mise en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années.
(ce que l'État français a choisi pour l'ensemble des citoyens, et qui profitent ainsi à l'ensemble des usagers de la route en favorisant le partage, les échanges, les savoirs, etc...)

1 Communiqué de Presse : Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées , sur <https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-contrôle-technique-des-deux-roues-motorisées>

2 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0045&from=fr>

Et force est de constater,

alors même que, depuis des années, de nombreux motocyclistes comme moi, travaillent en permanence sur le terrain et avec leur préfecture, et/ou apportent naturellement leurs savoirs et partage de leurs expériences à leurs compagnons de route (pas que les motards, mais aussi les amis automobilistes, cyclistes, ...)

alors même que, depuis les annonces de Monsieur Djebbari, nous attendons la mise en application des nouvelles mesures annoncées afin de continuer à construire un avenir serein sur « la Moto, une des solutions », tant en sécurité routière que pour le désengorgement de nos voies de circulations par un meilleur partage, ou bien encore par des réductions non négligeables de pollution, etc...

que le bilan 2022 de la sécurité routière³, pour les usagers de 2-3 RM, est particulièrement favorable par une baisse continue depuis plusieurs années.

Cela permet à ce jour d'affirmer factuellement la position choisie par l'Etat, soit des mesures alternatives déjà en cours de fonctionnement sur le terrain, qui sont déjà favorables à nos concitoyens.

Il est vrai, ne nous le cachons pas, « un mort, c'est toujours un mort de trop », d'autant plus que sur le plan familial et relation proche, cela fait de nombreuses victimes « vivantes » hors champs comptabilisé et comptabilisable.

N'arrêtons pas nos efforts ; et je ne peux que souligner votre volonté de mettre en avant les motocyclistes dans les divers D.G.O. de nos préfectures actuellement en définitions.

C'est dans ce cadre que j'aimerais consulter mes députés départementaux peu importe leur bord politique, afin de travailler les divers sujets au plus près du territoire de chacune de leurs circonscriptions.

Pour cela, il m'est indispensable de disposer de la copie du document envoyée à l'Union Européenne.

Par avance, merci de votre réponse

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame et Messieurs les Ministres, ma plus profonde considération.

Fait à Bruxelles, le 21 février 2023,

Yoann SIMON



Post-scriptum :

Pour des raisons personnelles et professionnelles, je suis très souvent en déplacement.

Pouvez-vous m'apporter une réponse à l'adresse mail indiquée. (et je pense aussi que cela sera plus simple pour vos collaborateurs) ?

³ Bilan 2022 de la sécurité routière, <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>

Mes coordonnées :

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 depuis l'âge de 18 ans, travaillant en bénévole pour le logiciel et réseau libre
(et Opensource), formateur R.G.P.D. auto-hébergeur chatons.org pour mes mails, clouds et
données personnelles,
adresse personnelle, 9 chemin de la Vollée, 50470 La Glacière.

Communications :

Présente envoyé par courrier simple à :

Ministère de la Transition écologique
Cabinets Ministériels - Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Par courrier électronique au ministère :

presse@ecologie.gouv.fr

Par courrier électronique aux députés de la Manche :

1ère circonscription :
Philippe Gosselin, Député LR, philippe.gosselin@assemblee-nationale.fr

2ème circonscription :
Bertrand SORRE, Député REN, bertrand.Sorre@assemblee-nationale.fr

3ème circonscription :
Stéphane TRAVERT, Député REN, stephane.travert@assemblee-nationale.fr

4ème circonscriptions :
Anna PIC, Député SOC, anna.pic@assemblee-nationale.fr

Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternati...

<https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-djebbari-pr...>

Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées

Le Mercredi 24 novembre 2021

Après avoir suspendu la mise en œuvre du contrôle technique des deux roues motorisées en juillet dernier, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports, a présenté ce jour aux fédérations de motards (Fédération Française de Motocyclisme et Fédération Française des Motards en Colère) les mesures alternatives couvrant les enjeux de sécurité routière, de lutte contre la pollution et le bruit. Elles seront, dans les jours à venir, soumises à la Commission Européenne. Parmi ces mesures, Jean-Baptiste Djebbari a annoncé le détail du projet de création d'une prime à la conversion dédiée aux 2 roues pouvant aller jusqu'à 6 000 euros.

La question du contrôle technique pour les deux roues motorisées découle d'une directive européenne datant de 2014. Cependant, cette même directive a prévu une possibilité de dérogation au contrôle technique tel qu'il existe aujourd'hui pour les voitures, lorsque d'autres mesures efficaces sont mises en place. Trois pays (Irlande, Pays-Bas et Finlande) ont d'ores et déjà indiqué la mise en œuvre d'une dérogation à la Commission dans ce sens.

Les mesures présentées ce jour sont le fruit d'un travail collectif avec les fédérations concernées. Elles illustrent la volonté d'accélérer la transition du secteur :

- Création d'une prime à la conversion pour l'achat de deux roues électriques ou très peu polluants pouvant atteindre jusqu'à 6 000 €, accessible sans condition de revenu. Le retrofit des motos actuelles sera également inclus.
- Installation dès 2022 de radars pour contrôler les émissions sonores notamment des 2 roues, avec une première phase de pédagogie, et maintien d'un haut niveau de sanctions pour les pots d'échappement non homologués ou trafiqués, pouvant atteindre 1500 € et l'immobilisation du véhicule.
- Renforcement de la communication sur la sécurité des deux roues (équipements de sécurité dont le port des gants et airbag) Les motards poursuivront par ailleurs 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 2 roues, parallèlement à l'ajout dans les permis A1 et A2 d'un point spécifique sur l'entretien du véhicule, l'éco-conduite et de la problématique du bruit.
- Renforcement de la protection des usagers de la voie publique avec le dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds.



Le Président

Avis n° 2023xxxx du 11 mai 2023

Monsieur Yoann SIMON a saisi la Commission d'accès aux documents administratifs, par courrier enregistré à son secrétariat le 3 avril 2023, à la suite du refus opposé par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires à sa demande de copie, par courrier électronique, de 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, 3 roues motorisées (2-3RM).

La commission 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 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.

La commission relève que cette directive a pour objectif tant le renforcement de la sécurité routière dans l'Union européenne et la diminution du nombre de décès liés aux transports routiers que la réduction de leur impact sur l'environnement, et qu'à cet égard le contrôle technique vise notamment à garantir que les véhicules soient maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Il résulte en particulier des considérants 7 et 8 de ce texte que la mise en place par les États membres d'un contrôle technique périodique a pour objectif de contrôler et de limiter la circulation des véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal, qui ont un impact sur l'environnement plus important que les véhicules correctement entretenus et, ce faisant, de contribuer à améliorer l'état de l'environnement, en réduisant les émissions moyennes des véhicules. La directive vise également à prévenir la manipulation frauduleuse ou la falsification de pièces et de composants de ces véhicules, susceptibles d'avoir une incidence négative sur leur impact sur l'environnement.

Compte tenu de ce qui précède, la commission, qui n'a pas pu prendre connaissance de ce courrier, 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.

Pour le Président
et par délégation

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Laëtitia Guilloteau', with a long horizontal flourish extending to the right.

Laëtitia GUILLOTEAU
Rapporteure générale adjointe