

Conseil d'État Requête en premier ressort

Envoyé depuis le système de télé-recours citoyen, prévu le 19/12/2024 sur
citoyens.telerecours.fr

Cependant, le Requérant n'ayant trouvé aucun moyen de transmettre une copie intégrale de sa requête aux Défenseurs par voie numérique, ce qui est essentiel pour garantir le respect du principe du contradictoire. Il va solliciter l'intercession de son préfet en tant que représentant de l'État le plus proche de lui.

Réf : Recours pour excès de pouvoir :

SIMON Yoann c/ **État français**

représenté par

- *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,*
- *Première Ministre, Élisabeth Borne*

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 001

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 :

Le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires,
Christophe Béchu,^{1 2}
Hôtel de Roquelaure, 246, Boulevard Saint-Germain, 75 007 Paris
Né le 11 juin 1974 à Angers (Maine-et-Loire)

Le ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la
cohésion des territoires, chargé des transports,
Clément Beaune³,
Hôtel Le Play, 40, rue du bac, 75007 Paris
Né le 14 août 1981 à Paris (Île-de-France)

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/christophe-bechu>

² <https://www.gouvernement.fr/personnalite/christophe-bechu?mission=ministre-de-la-transition-ecologique-et-de-la-cohesion-des-territoires>

³ <https://www.gouvernement.fr/personnalite/clement-beaune?mission=ministre-delegue-aupres-du-ministre-de-la-transition-ecologique-et-de-la-cohesion-des-territoires-charge-des-transport>

signataires de l'arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur⁴

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

Première Ministre
Élisabeth Borne,⁵
Hôtel de Matignon, 57, rue de Varenne, 75007 Paris
Née le 18 avril 1961 à Paris.

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 route⁶
NOR : TRER2315512D⁷ ; JORF n°0247 du 24 octobre 2023, Texte n° 12, [Pièce APA]

les Défenseurs

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

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, ⁸)
[Pièce AAA]

Le 21 février 2023,
Le Requéant 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 Requéant a saisi la CADA (Commission d'accès aux documents administratifs)
[Pièce ACA]

4 ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2023/10/23/TRER2315514A/jo/texte>

5 <https://www.gouvernement.fr/personnalite/elisabeth-borne?mission=premiere-ministre>

6 ELI : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2023/10/23/TRER2315512D/jo/texte>

7 Alias : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2023/10/23/2023-974/jo/texte>

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

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 Requérant 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 Requérant 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.

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 numérique⁹)
[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]

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

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 du dit 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 « le dit document » auprès du Ministre.
[Pièce AJA]

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)
[Pièce 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]

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 6000 €, 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.

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 Magazine¹⁰ et de la FPMC¹¹.

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 officiel¹² 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.

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

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

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

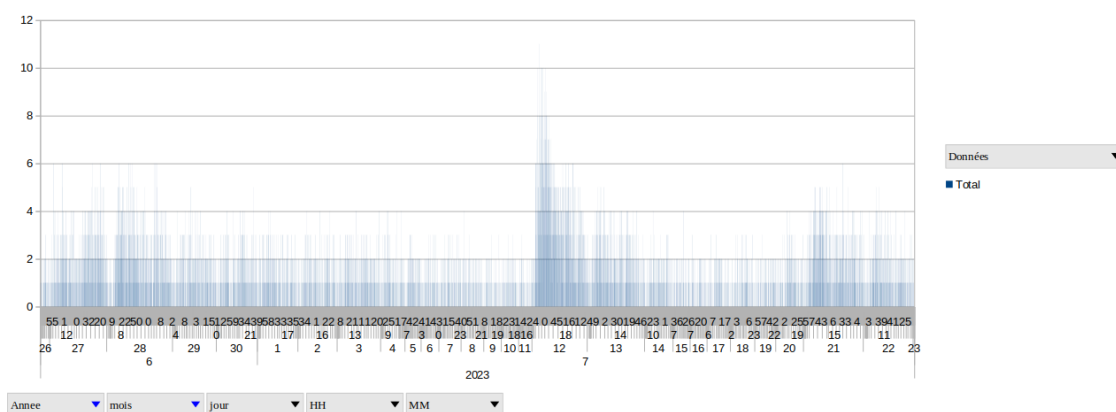
Suite à la consultation, le Requérant a rédigé une lettre de relance adressée au Ministre, à son directeur de cabinet et au directeur de la DGITM. Cette lettre concerne la non-réception du document public sur les alternatives au CT et l'accès restreint aux résultats de la consultation.

Entre-temps, des données ont été publiées, notamment le projet de décret, le projet d'arrêté, la synthèse de la consultation publique, le motif 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 libres¹³.

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 Requérant 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)",

¹³ <https://www.etalab.gouv.fr/parteneriat-pour-un-gouvernement-ouvert-quels-engagements-autour-des-logiciels-libres/>

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 (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 officiel¹⁴

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'Intérieur¹⁵) [Pièce BFA]. En établissant des statistiques sur la concentration de la population possédant un 2-3RM dans les territoires administratifs locaux, les

14 <https://www.facebook.com/gendarmerielamanche/posts/pfbid0321hU1rpbsVdNtYg16U8rMebA3C7mjdPjwLEMQaB1PosvHGe9STCWpCjvBYfxLdbNI>
15 <https://www.interieur.gouv.fr/Repertoire-des-informations-publiques/La-reutilisation-des-donnees-du-systeme-d-immatriculation-des-vehicules>

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 local¹⁶, 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)¹⁷, 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.

¹⁶ https://www.utac-otc.com/Categorie_L

¹⁷ <https://outil2amenagement.cerema.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet-r438.html>

Pour le Requérant :

- 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 préfectures
- 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 Magazine¹⁸ et de la FPMC¹⁹
- Vu la consultation publique du 26/06/2023 au 22/07/2023, accessible sur le portail web officiel du gouvernement²⁰, 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 local²¹
- Vu le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)²²
- 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

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

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

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

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

22 <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 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

,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 le « dit » 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 du dit 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.

SOUS TOUTES RÉSERVES

Bordereau des pièces invoquées à l'appui des prétentions :

- Pièce AAA : article de presse, les mesures alternatives au CT moto²³
- 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 routière²⁴
- Pièce BCA : DGO signé 2023-2027 de la Manche

²³ <https://www.ecologie.gouv.fr/jean-baptiste-diebbari-presente-mesures-alternatives-au-controle-technique-des-deux-roues-motorisees>

²⁴ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2022-de-la-securite-routiere>

- 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 Manche²⁵
- Pièce BFA : Vu les règles d'exploitation du système SIV, sur la réutilisation des données du système d'immatriculation des véhicules

²⁵ <https://www.facebook.com/gendarmerielamanche/posts/pfbid0321hU1rpbsVdNtYg16U8rMebA3C7mjdpJwLEMQaB1PosvHGe9STCWPCjvBYfxLdbNl>