

SCP LYON-CAEN & THIRIEZ  
Avocats associés auprès du Conseil d'Etat  
et de la Cour de cassation  
32, avenue de l'Opéra  
75002 PARIS  
Tél : 33 (0) 1 44 18 59 00  
Fax : 33 (0) 1 44 18 59 19  
[courrier@lyoncaen.com](mailto:courrier@lyoncaen.com)

## CONSEIL D'ETAT SECTION DU CONTENTIEUX

### REQUÊTE SOMMAIRE

**Pour :** La **FEDERATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE**, association régie par la loi du 1er juillet 1901, prise en la personne de Madame Céline Aubrun, coordonnatrice nationale, ayant son siège social au 8 rue Jean-Jacques Rousseau à Montreuil (93100) ;

Demanderesse  
*S.C.P. Lyon-Caen & Thiriez*

**Contre :** La décision par laquelle la Première ministre a rejeté implicitement sa demande adressée le 23 mai 2023 tendant à la mise en place de mesures alternatives de sécurité routière pour les motards en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014.

La Fédération française des motards en colère défère la décision attaquée à la censure du Conseil d'Etat, en tous les chefs qui leur font grief, par les faits et moyens qui seront développés dans un mémoire complémentaire qui sera ultérieurement déposé et où il sera notamment soutenu :

Que la Fédération française des motards en colère, association qui regroupe les usagers des deux-roues motorisées, travaille depuis 40 ans sur les enjeux de sécurité routière, privilégiant toujours la prévention et la formation ; qu'elle a toujours été, vis-à-vis des pouvoirs publics, dans une attitude constructive, privilégiant le dialogue à la confrontation ;

Que s'agissant du contrôle technique, sa position n'a pas varié depuis que la commission européenne, en 2012, a cherché à l'imposer aux Etats-membres : une telle mesure est totalement inefficace sur le plan de la sécurité routière ;

Que déjà en 2005, le rapport MAIDS (In Depth Investigation on Motorcycle Accidents), une étude approfondie menée dans cinq pays européens sur les causes des accidents montrait que moins de 0,5% de ceux-ci sont liés à une défaillance technique de la moto, 87% étant imputables à une erreur humaine, soit du motard (37%), soit d'un autre conducteur (50%) ([www.maids-study.eu](http://www.maids-study.eu)) ; que le conseil général des Ponts et Chaussées, en 2007, estimait, à propos du projet de contrôle technique, qu'il « *est difficile d'établir une corrélation entre l'état du véhicule et la survenance des accidents* » ; que la même année, une étude de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière concluait qu'il « *n'apparaît pas opportun d'étendre la mesure (le contrôle technique) aux motos* » ;

Que les autorités françaises adoptaient la même position : le Sénat d'abord, en octobre 2012 au rapport de M. Humbert, aux motifs que l'influence des contrôles techniques sur la diminution des accidents de motocycles n'est pas démontrée et que « *les données utilisées par la Commission européenne paraissent provenir de sources ayant un intérêt dans l'adoption du texte* » ; que la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale, ensuite ; que le Conseil européen lui-même rejettait le projet de la commission européenne le 20 décembre 2012 ;

Que finalement sera adoptée la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 qui, elle, offre un choix aux Etats-membres : ils pourront exempter de contrôle technique les 2RM à condition d'avoir « *mis en place des mesures alternatives de sécurité routière* » communiquées à la Commission (article 2) ;

Que la position du gouvernement français a varié ;

Que le décret du 9 août 2021 a d'abord choisi d'imposer le contrôle technique, mais à compter du 1er janvier 2023 seulement alors que la directive était applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2022 ; qu'aussitôt le décret paru, le Président de la République a demandé au gouvernement de renoncer et de privilégier la voie des « *mesures alternatives de sécurité* » ;

Que le ministre des transports s'est rapproché de la FFMC et de la Fédération française de motocyclisme pour travailler sur ces mesures, qui ont été annoncées le 22 novembre 2021 et communiquées à la Commission le 3 décembre 2021 ; que cependant, la signature du décret d'abrogation du décret du 9 août a tardé...

Qu'entre temps, trois associations ont saisi le juge des référés du Conseil d'Etat qui, le 17 mai 2022, a suspendu ce décret en tant qu'il fixe une date d'entrée en vigueur du contrôle technique au 1<sup>er</sup> janvier 2023 ; que deux mois plus tard, le 27 juillet, statuant au fond, le Conseil d'Etat annulera le décret dans cette mesure ;

Que deux jours avant cette décision était publié enfin le décret d'abrogation du décret du 9 août 2021, traduisant le choix du gouvernement pour le régime d'exemption du contrôle technique et la voie des « mesures alternatives de sécurité routière » ; Mais que ce décret a, à nouveau, été annulé par le Conseil d'Etat, à l'initiative des mêmes requérantes, le 31 octobre 2022 ;

Que le Conseil d'Etat a considéré, d'une part, que la suppression du contrôle technique aurait dû être soumise à consultation du public du fait de son incidence directe sur l'environnement, d'autre part que les mesures alternatives n'étaient pas suffisamment efficaces pour améliorer la sécurité des motards ; que cet arrêt a eu pour effet de remettre en vigueur le décret du 9 août 2021 prévoyant le contrôle technique des 2RM, sa mise en œuvre effective étant subordonnée à un certain nombre de textes d'application ;

Que saisi par trois associations, le juge des référés du Conseil d'Etat, par une ordonnance en date du 1<sup>er</sup> juin 2023, a, d'une part, suspendu l'exécution de la décision implicite du refus de la Première ministre d'adopter les mesures nécessaires à l'application du décret du 9 août 2021 précité, et d'autre part, enjoint au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires de prendre l'arrêté d'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 quadricycles à moteur dans un délai de deux mois à compter de la notification de sa décision ;

Que, de son côté, par lettre en date du 23 mai 2023, la Fédération française des motards en colère a sollicité de la Première ministre l'adoption d'un plan de sécurité routière alternatif pour les motards ;

Que cette demande étant restée sans réponse pendant deux mois, une décision implicite de rejet est née ;

Que la décision implicite de rejet constitue la décision attaquée ;

Que la décision implicite de rejet encourt une censure certaine ;

Qu'en la forme, en se bornant à dater et signer l'avis recommandé relatif à la demande formulée par la Fédération française des motards en colère, sans en accuser formellement réception en indiquant le délai au terme duquel une décision implicite de rejet était susceptible de naître, la procédure qui a conduit au refus implicite attaqué est irrégulière ;

Que **sur le fond**, la Fédération française des motards en colère a établi dans sa demande du 23 mai 2023 que la mise en place d'un contrôle technique des deux roues n'aura aucun effet ni sur la sécurité des motards ni sur la protection de l'environnement et que seule la mise en place d'un plan alternatif de sécurité routière permettra d'atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière et de protection de l'environnement recherché par la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 ; que la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil impose de soumettre les véhicules de catégorie L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> à un dispositif de contrôle technique périodique, tout en ouvrant aux Etats membres la faculté de ne pas prévoir cette obligation lorsqu'ils ont mis en place et notifié à la Commission européenne des mesures alternatives de sécurité routière en tenant compte des statistiques pertinentes de sécurité routière ; qu'il résulte de ce qui précède qu'il incombaît à l'Etat de mettre en place les mesures alternatives de sécurité routière prévues par la directive du 3 avril 2014 précitée ; que faute d'avoir adopté les mesures alternatives de sécurité routière, la décision attaquée méconnaît l'obligation d'assurer en droit interne la transposition de la directive du 3 avril 2014 précitée ;

Que la décision attaquée est également illégale en tant qu'elle ne met pas fin à la mise en place du contrôle technique des deux roues ;

Que, **sur les frais irrépétibles**, il serait inéquitable de laisser à la charge de la Fédération française des motards en colère, les frais qu'elle a engagés dans la présente procédure ; qu'il sera donc fait application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, en mettant à la charge de l'Etat, l'octroi, au bénéfice de la Fédération française des motards en colère, d'une somme de 4 000 euros.

☆ ☆

☆

**PAR CES MOTIFS**, et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office, la Fédération française des motards en colère conclut qu'il plaise au Conseil d'Etat :

- **ANNULER** la décision implicite de rejet de la demande de la Fédération française des motards en colère tendant à la mise en place de mesures alternatives de sécurité routière pour les motards ;
- **ENJOINDRE** au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires d'adopter lesdites mesures alternatives de sécurité routière dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision du Conseil d'Etat à intervenir sous astreinte de 150 € par jour de retard ;
- **METTRE A LA CHARGE** de l'État une somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

*Paris, le 1<sup>er</sup> septembre 2023*

Pour la **SCP LYON-CAEN & THIRIEZ**  
 Frédéric THIRIEZ,  
 Thomas LYON-CAEN  
 Antoine LYON-CAEN  
 L'un d'eux,

## **Productions**

- 1 - demande préalable du 23 mai 2023.

