

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

CONSEIL D'ETAT

SECTION DU CONTENTIEUX

REQUETE

Pour : **la FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE**

association régie par la loi du 1er juillet 1901,
prise en la personne de Mme 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 : **1 - 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 ;

2 - l'arrêté du 23 octobre 2023,
relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux
ou trois roues et quadricycles à moteur.

FAITS

I - 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.

Elle a toujours été, vis-à-vis des pouvoirs publics, dans une attitude constructive, privilégiant le dialogue à la confrontation.

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.

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).

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* ». 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* ».

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* » ; la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale, ensuite. Mieux, le Conseil européen lui-même rejetait le projet de la commission européenne le 20 décembre 2012.

Sera finalement adoptée la directive 2014/45 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).

II - La position du gouvernement français a varié.

Le décret du 9 août 2021 a d'abord choisi d'imposer le contrôle technique à compter du 1er janvier 2023, alors que la directive était applicable le 1er octobre 2022.

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 ».

Le ministre des transports s'est alors rapproché de la FFMC et de la Fédération française de motocyclisme pour travailler sur ces mesures, qui ont été annoncées le 22 novembre 2021 (production n° 9) et communiquées à la Commission le 3 décembre 2021 :

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

[...]

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 :

- Crédit d'une prime à la conversion pour l'achat de deux roues électriques ou très peu polluantes pouvant atteindre jusqu'à 6 000 €, accessible sans condition de revenu. Le rétrofit 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.

Cependant, la signature du décret d'abrogation du décret du 9 août a tardé...

Entre temps, les associations « Respire », « Ras le Scoot » et « Paris sans Voiture », 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 1er janvier 2023.

Deux mois plus tard, le 27 juillet, statuant au fond, le Conseil d'Etat annulera le décret dans cette mesure.

Deux jours avant cette décision, était enfin publié 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 ce décret d'abrogation a, lui aussi, été annulé par le Conseil d'Etat, à l'initiative des mêmes associations, le 31 octobre 2022.

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.

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.

Les trois associations évoquées, à savoir « Respire », « Ras le Scoot » et « Paris sans Voiture », ont alors saisi le juge des référés du Conseil d'Etat qui, par une ordonnance en date du 1er 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.

IV - 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 :

« comme vous le savez, la directive européenne n° 2014/45/UE du 3 avril 2014 permet que soit mis en place un plan alternatif de sécurité routière, permettant d'aboutir à une réduction des accidents et de la mortalité des motards.

Il est donc encore possible d'envisager la présentation d'un tel plan, comme l'a fait le Danemark, en proposant enfin une alternative sérieuse à la mise en place du contrôle technique, contrôle qui, à lui seul, n'aura, encore une fois, aucune incidence sur la sécurité routière des motard(e)s.

Bien au contraire : en pensant que nous avons répondu à la directive, nous n'aurons, Madame la Première ministre, fait aucun progrès sur le plan de la mortalité des motards, qui repose sur d'autres causes aujourd'hui identifiées.

Pleinement consciente de cette réalité, vous avez vous-même, dans un premier temps, proposé de mettre en œuvre des mesures alternatives au contrôle technique.

Et si la Haute Assemblée a annulé le plan de mesure que vous avez ainsi souhaité mettre en place, elle s'est bornée, pour ce faire, à constater que ce plan manquait d'effectivité et de crédibilité.

En aucun cas le Conseil d'Etat n'a remis en question la possibilité pour le gouvernement de prendre des mesures alternatives, dès lors que celles-ci sont de nature à permettre d'atteindre les objectifs poursuivis.

En d'autres termes, il suffirait de présenter un plan alternatif crédible de sécurité routière et de réduction des atteintes à l'environnement pour être conforme au droit européen.

C'est pourquoi je vous demande, au nom du mouvement motard que représente la FFMC, de présenter sans délai un plan de sécurité routière alternatif pour les motards, à partir des propositions que nous tenons à votre disposition et d'autres que vous pourriez présenter, et de renoncer définitivement à la mise en place du contrôle technique 2 roues motorisés ».

L'administration étant restée mutique sur cette demande, une décision implicite de rejet est née le 23 juillet 2023.

L'association requérante a saisi la Section du contentieux du Conseil d'Etat d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre cette décision.

L'affaire, enregistrée sous le n° 487.988, est à ce jour toujours pendante devant la Haute Juridiction.

V - C'est dans ce contexte que sont intervenus (productions n° 1 et 2) :

- d'une part, 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
- d'autre part, l'arrêté du 23 octobre 2023, relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur.

Ces deux textes, qui viennent modifier et rendre effectif le contrôle technique institué par le décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, constituent les actes attaqués.

DISCUSSION

Sur l'intérêt à agir

VI - La Fédération française des motards en colère est une association régie par la loi du 1er juillet 1901, fondée le 23 janvier 1980 et déclarée à la préfecture de police de Paris le 8 février 1980 sous le n° 53499 au journal officiel.

Son objet est défini à l'article 4 de ses statuts :

« L'objectif de la Fédération française des motards en colère est de fédérer les usagers des deux et trois roues motorisés (du cyclo au gros cube) autour des valeurs qui ont motivé sa création et continuent de l'animer.

Elle agit pour développer la pratique des deux-roues motorisés ou engins assimilés. Elle défend, sans corporatisme, leurs utilisateurs en tant qu'usagers de la route et en tant que consommateurs, notamment en luttant contre le vol.

Elle agit pour la sécurité et le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention, et de la formation, et pour faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives.

Elle agit également pour promouvoir les valeurs de solidarité, d'égalité et de liberté, visant à permettre au plus grand nombre la pratique des deux ou trois roues motorisés (du cyclo au gros cube), dans un esprit de responsabilité et d'entraide.

Elle préserve son indépendance vis à vis de tout pouvoir, et rassemble les motards sans discrimination.

Elle se prononce contre le racisme et tout ce qui tendrait à instaurer des discriminations, que ce soit l'origine ethnique, le niveau social, les choix politiques ou religieux, l'âge, le sexe, les préférences sexuelles, l'état de santé ou le handicap. Elle fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance.

Partie prenante du mouvement social, elle favorise l'intervention des motards en tant que citoyens. Dans la continuité de ses valeurs, la FFMC se reconnaît dans les principes de l'Economie sociale qui place en son centre, les individus, le fonctionnement démocratique, et où le profit n'est pas une finalité. Elle en soutient les fondements par ses actions et ses prises de position, par l'intermédiaire, soit des instances de la Fédération, soit des structures qu'elle reconnaît comme appartenant au Mouvement FFMC » (production n° 3).

On constate ainsi que la FFMC a, notamment, pour objet d'agir pour la sécurité routière, en privilégiant « *la connaissance et la prise de conscience plutôt que les mesures répressives* ».

Plus généralement, il sera relevé que la FFMC est une association particulièrement représentative de la communauté des motards, qui s'est fait connaître par ses combats, et qu'elle est régulièrement sollicitée par le gouvernement à titre consultatif sur les mesures susceptibles d'avoir un impact sur les pratiques de la moto.

En l'espèce, les actes attaqués viennent modifier les règles applicables en matière de sécurité routière au prétexte de la renforcer.

Or, ainsi qu'il sera démontré ci-après, lesdits actes aboutissent précisément au résultat inverse de celui annoncé.

La fédération a donc bien un intérêt pour agir.

Sur la régularité des actes attaqués

VII - L'article 22 de la constitution prévoit :

« *Les actes du Premier ministre sont contresignés, le cas échéant, par les ministres chargés de leur exécution* ».

Le Conseil d'Etat juge que « *s'agissant d'un acte réglementaire, les ministres chargés de son exécution sont ceux qui ont compétence pour signer ou contresigner les mesures réglementaires ou individuelles que comporte nécessairement l'exécution de cet acte* » (CE, 1^{er} décembre 2023, n° 457.117).

Le contreseing des ministres chargés de l'exécution l'acte réglementaire intéressé s'impose à peine d'irrégularité (CE Sect., 31 décembre 1976, n° 93.044, au Recueil).

L'article 4 du décret n° 2023-664 du 26 juillet 2023, relatif aux attributions du ministre de l'Intérieur et des outre-mer, prévoit :

« *Au titre de ses missions de sécurité routière, le ministre de l'intérieur et des outre-mer définit et met en œuvre la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules.*

Il préside, par délégation du Premier ministre, le comité interministériel de la sécurité routière ».

L'article 1^{er} du décret 2022-180 du 29 juillet 2022, relatif aux attributions du ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, prévoit pour sa part que :

« M. Clément BEAUNE, ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, traite, par délégation du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, des affaires relatives aux transports, à leurs infrastructures et à l'aviation civile. A ce titre :

[...]

3° Il veille à la mise en œuvre des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules et au déploiement des véhicules propres et de leurs infrastructures de recharge (...) ».

En l'espèce, les décret et arrêté attaqués du 23 octobre 2023 sont signés :

- pour le premier, par la Première ministre, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports
- pour le second, par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Il est constant que, si le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires est compétent en matière de réglementation technique des véhicules, le ministre de l'Intérieur reste seul compétent en matière de sécurité routière.

Or, la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 relative au contrôle technique, que les actes attaqués ont pour objet de transposer dans l'ordre juridique français, vise à améliorer *« la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union »* (Production n° 5 - Directive, pt 45, p. 6).

En d'autres termes, les textes attaqués poursuivent un but de sécurité routière. Par ailleurs, ils viennent modifier le code de la route.

Il s'en déduit qu'ils devaient être contresignés par le ministre de l'Intérieur, seul compétent en matière de sécurité routière et pour modifier le code de la route.

Ce qui n'est pas le cas.

En conséquence, ces textes sont entachés d'irrégularité et, partant, ils seront annulés.

VIII - Par ailleurs, il sera relevé que l'article R. 3123-5 du code des transports, relatif aux véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport public particulier, prévoit :

« Les véhicules motorisés à deux ou trois roues ne sont pas soumis au contrôle technique et font l'objet d'une attestation annuelle d'entretien dans des conditions définies par un arrêté du ministre chargé des transports ».

Or, le décret attaqué du 23 octobre 2023 introduit un article R. 323-27 au code de la route, lequel prévoit :

« A compter du 1er janvier 2023, les véhicules motorisés à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur font l'objet :

1° D'un contrôle technique dans les six mois précédant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date de leur première mise en circulation ;

2° Postérieurement à ce contrôle, d'un contrôle technique périodique, renouvelé tous les trois ans ;

3° Avant toute mutation intervenant au-delà du délai de cinq ans prévu au 1° ci-dessus, d'un contrôle technique, dont sont toutefois dispensés les véhicules ayant subi un contrôle technique dans les six mois précédant la date de demande d'établissement du nouveau certificat d'immatriculation ;

4° Pour les véhicules de collection, le délai entre deux contrôles techniques est porté à cinq ans à l'exception des cas de mutation ».

Il n'est pas fait de distinction entre les véhicules particuliers et les véhicules dédiés au transport public particulier.

Compte tenu de l'incompatibilité existante entre les deux articles précités du code de la route et du code des transports, il convient de retenir que l'article R. 323-27 du code de la route créé par le décret attaqué abroge implicitement l'article R. 3123-5 du code des transports (en ce sens : CE Ass, 16 décembre 2005, n° 259.584, au Recueil).

Dès lors, il devait également être contresigné par le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle ou, à tout le moins, par le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme.

Or, force est de constater que le décret attaqué ne comporte pas d'autres signatures que celles rappelées précédemment.

Il s'en déduit que cet acte est entaché d'irrégularité et, partant, que l'arrêté attaqué est entaché du même vice.

En conséquence, les deux textes du 23 octobre 2023 seront annulés.

IX -

L'article L. 123-19-1 du code de l'environnement prévoit :

« II - Sous réserve des dispositions de l'article L. 123-19-6, le projet d'une décision mentionnée au I, accompagné d'une note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet, est mis à disposition du public par voie électronique et, sur demande présentée dans des conditions prévues par décret, mis en consultation sur support papier dans les préfectures et les sous-préfectures en ce qui concerne les décisions des autorités de l'Etat, y compris les autorités administratives indépendantes, et des établissements publics de l'Etat, ou au siège de l'autorité en ce qui concerne les décisions des autres autorités. Lorsque le volume ou les caractéristiques du projet de décision ne permettent pas sa mise à disposition par voie électronique, la note de présentation précise les lieux et horaires où l'intégralité du projet peut être consultée ».

La Haute Juridiction, au visa de ces dispositions, a jugé :

« 4. (...) la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 vise, en rendant obligatoire la mise en place, notamment, du contrôle technique pour les véhicules à deux ou trois roues relevant des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ à compter du 1er janvier 2022, à améliorer l'état de l'environnement en réduisant les émissions moyennes de ces véhicules. Il ressort par ailleurs des pièces du dossier que, comme le soutiennent les requérantes, sans que ce point ne soit contesté en défense, la circulation de ces véhicules a des effets nocifs sur l'environnement, en termes de pollution atmosphérique et sonore, particulièrement dans les zones urbaines. Par conséquent, le décret attaqué, eu égard à sa finalité et à sa portée, qui consiste en la suppression de l'obligation de contrôle technique périodique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur relevant des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ à compter du 1er janvier 2023, doit être regardé comme ayant une incidence directe et significative sur l'environnement, au sens des dispositions de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement précédemment citées. Son adoption devait, dès lors, être précédée, à peine d'illégalité, d'une consultation préalable du public conformément à ces dispositions ».

En l'espèce, les actes attaqués viennent modifier le décret du 9 août 2021 en étendant l'obligation de contrôle technique aux véhicules d'une cylindrée égale ou inférieure à 125 cm³.

En cela, ces textes entrent dans le champ d'application de l'article L. 123-19-1 précité du code de l'environnement.

En tout état de cause, l'Etat a choisi de se soumettre à la procédure prévue par ce texte de loi, ainsi qu'il ressort des visas des textes attaqués.

Or, il apparaît que la consultation menée en application de l'article L. 123-19-1 précité s'est faite sans que soit mise à disposition du public la « *note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs* » du projet poursuivi par le gouvernement.

Précisément, si une note de présentation a été jointe au dossier mis à la disposition du public, cette note se limitait à reprendre le texte des actes attaqués, sans aucune précision sur le contexte et les objectifs du dossier.

La consultation menée est donc irrégulière et entache, de ce fait, les actes attaqués de la même irrégularité.

En conséquence, les décret et arrêté du 23 octobre 2023 seront annulés.

Sur la légalité des actes attaqués

X - Les actes attaqués procèdent d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors que les effets de ces textes seront précisément l'opposé du but poursuivi, à savoir un accroissement des dangers liés à la pratique de la moto.

La directive n° 2014/45/UE du 3 avril 2014 prévoit en son article 2, relatif au champ d'application de la directive (production n° 5) :

« 2. Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire :
[...]

- véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm3, lorsque l'État membre a mis 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. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission (...) » (production n° 5).

Il résulte de ces dispositions que les Etats membres peuvent décider d'exonérer les véhicules à deux roues de l'obligation de se soumettre à un contrôle technique, sous réserve de mettre en place des mesures alternatives et de communiquer lesdites mesures à la Commission européenne.

Ainsi qu'il a été rappelé, le gouvernement avait, dans un premier temps et à raison, choisi cette voie, tout comme la Finlande, l'Irlande ou les Pays-Bas.

Ce choix s'explique parfaitement.

Tout d'abord, il convient de rappeler avec force que la directive européenne du 3 avril 2014 a été adoptée suite à une opération de lobbying intense menée par le groupe Dekra automotive, le contrôle technique des deux roues motorisées représentant un marché de 1,5 milliard d'euros par an.

Cette opération de lobbying s'est appuyée sur des rapports, établis à la demande de Dekra, faisant état de statistiques totalement erronées, les taux d'accidents induits par l'état des véhicules étant très largement (et opportunément) exagérés.

Ensuite, il est indispensable de souligner que l'objectif de la directive du 3 avril 2014 est d'améliorer « *la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union* ».

En d'autres termes, la décision d'instaurer un contrôle technique ou de mettre en place des mesures alternatives doit se faire en seule considération de la sécurité routière. Les considérations environnementales ne peuvent être prises en considération que de manière secondaire.

Ce qui revient à s'interroger sur les causes des accidents impliquant des deux roues motorisés.

Or, sur ce point, les rapports établis par des organismes indépendants des intérêts privés montrent que le défaut d'entretien du véhicule n'est quasiment jamais en cause dans la survenance de ces accidents :

Table 4.1: Facteur principal d'accident

	Nombre	Pourcentage
Humaine - motard	344	37.4%
Humaine – conducteur AV	465	50.5%
Véhicule	3	0.3%
Environnement	71	7.7%
Autre facteur	38	4.1%
Total	921	100.0%

Ainsi, selon l'étude MAIDS (production n° 6), étude menée dans 5 pays, à savoir l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie (pays où le contrôle technique était en vigueur à la date de l'étude) et les Pays-Bas et la France (pays où le contrôle technique n'était pas en vigueur à la date de l'étude), qui est une référence en la matière, seuls 0.3% des accidents de moto sont directement imputables à une défaillance technique.

Pour être précis, l'étude MAIDS (Motorcycle Accident In-Depth Study ou « Étude approfondie sur les accidents en motocycle » en français), conduite par des scientifiques de cinq pays (dont la France), a établi que les problèmes techniques contributifs d'un accident sont répartis en trois catégories (Table 4.1, page 17 du rapport MAIDS - production n° 6) :

- 1. Cause primaire d'accident : 0,3% ;**
2. Facteurs secondaire d'accident : 1,6% ;
3. Autres facteurs : 5,1%.

Plus généralement, cette étude permet de retenir que :

- la cause de 50% des accidents de moto est imputable à une erreur humaine. Ne pas avoir aperçu le motard ou alors trop tard constitue le facteur principal (70%). Les causes en sont un manque d'attention de l'automobiliste, des obstacles qui gênent momentanément la vue et le gabarit restreint d'une moto, qui fait qu'on la remarque moins;
- la vitesse, tant avant l'accident qu'au moment de l'impact, est généralement (dans 70% des cas) inférieure à 50 km/h. Il y a relativement peu d'accidents où une vitesse excessive a été un élément dans la cause de l'accident ; 18% seulement des accidents se produisent à une vitesse manifestement inférieure ou supérieure à la vitesse du trafic environnant;
- lors d'accidents, les collisions avec des voitures sont les plus fréquentes (60%).

Une deuxième cause importante est l'infrastructure routière, soit lors d'accidents impliquant uniquement le motard, soit lors d'une tentative pour éviter la collision avec un autre véhicule :

- préalablement à l'accident, 73% des motards tentent de faire une manœuvre d'évitement, mais 32% d'entre eux perdent alors le contrôle de leur véhicule;
- la plupart des accidents se produisent dans un environnement urbain;
- celui qui conduit une moto, sans disposer d'un permis de conduire spécifique à cet effet, court davantage de risques d'avoir un accident;
- les accidents dans lesquels des motards vont percuter les glissières de sécurité sont limités en nombre mais sont une cause importante de lésions graves, tant aux jambes qu'au cou et à la tête.

Et si l'on examine les études les plus récentes consacrées à l'accidentologie des motards, l'état du véhicule n'est jamais cité comme cause du sinistre.

Les causes les plus fréquentes sont l'inexpérience, une vitesse inadaptée, l'alcool, la prise de stupéfiants, une conduite à risque ou encore des infrastructures inadaptées, infrastructures mises en cause dans 30 % des accidents selon le rapport FLAM établi par le Cerema (rapport FLAM - production n° 7)...

Ce rapport, consacré aux facteurs dans les accidents de deux-roues motorisés, résume ainsi les causes d'accident (tableau, p. 20) :

	Motocycliste avec facteur 1 :								
facteur 2 associé :	vitesse excessive ou inadaptée 276 cas	alcool 112 cas	faible perceptibilité de la moto 66 cas	stupéfiants 81 cas	moto puissante 67 cas	conducteur jeune ou inexpérimenté 62 cas	dépassement dangereux 63 cas	prise risque volontaire 42 cas	véhicule inhabituel emprunté ou neuf 43 cas
vitesse excessive ou inadaptée		56%	59%	59%	94%	58%	75%	86%	47%
alcool	23%		8%	48%	13%	16%	14%	19%	30%
faible perceptibilité de la moto	14%	4%		5%	15%	8%	16%	12%	5%
stupéfiants	17%	35%	6%		16%	23%	16%	31%	23%
moto puissante	23%	13%	15%	16%		18%	13%	16%	6%
conducteur jeune ou inexpérimenté	13%	9%	8%	17%	18%		16%	31%	44%
dépassement dangereux	17%	8%	15%	12%	13%	16%		17%	14%
prise risque volontaire	13%	7%	8%	16%	16%	21%	11%		9%
véhicule inhabituel emprunté ou neuf	7%	12%	3%	12%	6%	31%	10%	10%	
remontée de files ou circulation inter-files	7%	4%	15%	7%	4%	5%	5%	21%	2%
masques visibilité mobiles	3%	0%	8%	5%	1%	2%	10%	5%	5%
masques visibilité fixes	11%	5%	21%	6%	9%	15%	8%	5%	9%
problème d'adhérence sur chaussée mouillée	3%	7%	2%	6%	7%	8%	6%	2%	5%
non-respect des règles de priorité	6%	3%	2%	5%	3%	5%	2%	5%	2%
manœuvre d'évitement ou d'urgence non adaptée	4%	2%	2%	1%	6%	6%	5%	7%	2%

Clés de lecture : pour x % des motocyclistes présentant le facteur 1, il y a également le facteur 2.
Exemple : 35% des motocyclistes avec facteur « alcool » présentent également le facteur « stupéfiants ». Les pourcentages écrits en caractères gras et soulignés représentent un effectif d'au moins 10 motocyclistes.

Tableau 3 : Association de 2 facteurs liés aux motocyclistes

Il conclut en ces termes :

10.2 PISTES D'ACTIONS

- Faire prendre conscience aux conducteurs de 2RM qu'ils utilisent un mode de déplacement qui pardonne peu les erreurs (faible stabilité et maniabilité, absence de carrosserie, faible perceptibilité...) et que des pratiques de conduite à risques peuvent avoir de graves conséquences.
- Mettre en œuvre des actions pour réduire :
 - les pratiques de vitesses excessives ou inadaptées en milieu urbain comme en milieu interurbain ;
 - la conduite après consommation d'alcool ;
 - l'usage de stupéfiants.
- Continuer à promouvoir l'usage d'équipements pouvant atténuer les conséquences des chocs et chutes pour les usagers de 2RM.
- Inciter les conducteurs d'un 2RM méconnu à redoubler de vigilance (diminution de la vitesse pour avoir le temps et la distance nécessaire pour utiliser les commandes en sécurité et s'adapter aux réactions dynamiques du 2RM).
- Mettre en œuvre des actions pour améliorer la perceptibilité des 2RM :
 - à destination des gestionnaires d'infrastructures : lutte contre les masques à la visibilité ;
 - à destination des motocyclistes : vitesse et position sur la chaussée adaptée à l'environnement (infrastructure et présence/absence d'autres usagers), utilisation des moyens permettant d'être perçu le mieux possible (couleur des vêtements et équipements, éclairage du 2RM en bon état, propre et en fonctionnement) ;
 - à destination des autres usagers : chercher les 2RM dans l'environnement avant d'effectuer une manœuvre, connaître les spécificités des 2RM (capacités d'accélération, sensibilité aux masques à la visibilité...).

On constate qu'il n'est à aucun moment fait référence à l'état du véhicule ou à sa modification.

La même conclusion s'impose à la lecture du rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière de 2022.

Ainsi, l'ONISR relève (Bilan de la sécurité routière 2022, p. 103) :

Les facteurs d'accidents

Entre 2020 et 2022, le facteur vitesse pour le conducteur d'une moto lourde présumé responsable d'un accident mortel est prépondérant : il intervient dans 52 % des cas. Pour les autres 2RM, ce sont les facteurs alcool et stupéfiants (respectivement 41 % et 24 % des cas pour les cyclomoteurs).

En 2022, 137 conducteurs de 2RM impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 23 % des conducteurs pour les motos et 35 % pour les cyclos. **Parmi ces 137 conducteurs alcoolisés, 126 dépassent le taux délictuel (0,8 g/L).**

Le nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool varie peu avec l'âge entre 21 et 44 ans. Entre 25 et 64 ans, la part des conducteurs de 2RM alcoolisés ayant un taux d'alcool supérieur à 1,5 g/L oscille entre 51 % et 57 %, alors qu'elle est de 40 % pour les 18-24 ans et de 28 % pour les 14-17 ans.

Risques - Les accidents en deux-roues motorisés

Là encore, l'état d'entretien du véhicule n'est pas mentionné dans les facteurs d'accident.

Il résulte de ce qui précède que les accidents impliquant un deux-roues motorisé ne trouvent quasiment jamais leur origine dans l'état du véhicule, mais sont liés à :

- une vitesse excessive,
- la consommation d'alcool ou de stupéfiants,
- une erreur humaine,
- l'inexpérience,
- une conduite à risque,
- des infrastructures inadaptées (mises en cause dans 30 % des accidents selon le rapport FLAM - production n° 7).

Ce qui achève de démontrer l'inutilité du contrôle technique dont on rappelle avec force qu'il est uniquement destiné à améliorer la sécurité routière dès lors que la directive européenne du 3 avril 2014 ne vise qu'à la réalisation de ce seul objectif.

L'association requérante produit également un article de Denis Berger, doctorant en sociologie, CRESPPA-GTM, Université Paris 8, consacré à l'utilité des contrôles techniques (production n° 8).

Cet article s'appuie sur les études conduites par l'un des laboratoires les plus connus en matière de sécurité routière, à savoir le Transportøkonomisk institutt norvégien, fondé dès 1958 et qui s'exprime, entre autres, par le canal d'une revue spécialisée, « Accident analysis & prevention ».

De fait, deux articles sur le sujet ont été publiés dans « Accident analysis & prevention », et le plus ancien dès 1992 par un des chercheurs de l'institut, Stein Fosser.

La conclusion de ce premier article est édifiante :

« il n'existe, entre ces différents groupes, aucune différence statistiquement valide ni entre les taux annuels d'accidents corporels, ni entre leur gravité, exprimée par le coût de la réparation du véhicule. Le contrôle technique, en d'autres termes, ne semble avoir aucun effet sur la sécurité routière ».

Quinze ans plus tard, deux chercheurs du même institut, Peter Christensen et Rune Elvik, directeur de recherches, vont étudier de nouveau la question.

Il ressort de ce deuxième article que le contrôle technique n'a, sinon aucun effet, du moins aucun effet démontrable sur la sécurité routière.

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que la décision du gouvernement de mettre en place un contrôle technique est clairement entachée d'erreur manifeste d'appréciation.

La décision attaquée méconnaît donc également l'obligation d'assurer la transposition de la directive du 3 avril 2014 précitée en droit interne.

Seule la mise en œuvre de mesures alternatives serait de nature à permettre une réelle avancée en matière de sécurité des motocyclistes.

XI - Par ailleurs, si la Haute Juridiction devait considérer que la directive transposée poursuit également un objectif environnemental, à savoir une baisse des nuisances sonores et des émissions de particules, la conclusion serait la même.

En effet, la FFMC, dans ce dossier, a régulièrement rappelé la facilité avec laquelle un utilisateur de 2 roues motorisé peut « contourner » le contrôle technique s'agissant des nuisances sonores, en présentant le jour du contrôle un véhicule aux normes puis, une fois obtenu le certificat de validation, procéder au remplacement de son système d'échappement réglementaire par un système non-homologué.

La manipulation technique est extrêmement simple et à la portée de tous.

L'ADEME l'a d'ailleurs expressément relevé dans sa très récente étude « *2 roues motorisés : mise à jour des connaissances sur leurs consommations et émissions à l'échappement* », de septembre 2023 (production n° 10).

On peut y lire, alors même que l'étude n'est pas consacrée aux effets attendus de la mise en place du contrôle technique :

« Concernant le contrôle technique dont un décret et un projet d'arrêté sont actuellement en phase de consultation publique, il sera intéressant de qualifier l'impact de sa mise en place sur les impacts environnementaux du 2 roues motorisés. A noter également que des non-conformités (silencieux non-homologués notamment ...) peuvent être dissimulées au contrôle par la relative simplicité et rapidité de permutation avec l'échappement d'origine.

Enfin, certains impacts ne peuvent être adressés par le contrôle technique : les émissions sonores de 2/3 RM conformes peuvent devenir gênantes par le simple fait d'un style de conduite agressive (...) : ce facteur comportemental important n'est pas impacté par la mise en place du contrôle technique ».

Ainsi, si l'ADEME réserve son avis sur l'éventuel impact du contrôle technique sur les émissions des 2 roues motorisés, validant par là-même l'idée que cet impact n'est nullement démontré et considérant que seule une étude ultérieure permettra, le cas échéant, de le mettre en lumière, elle est beaucoup plus critique sur l'utilité dudit contrôle s'agissant des émissions sonores.

En effet, l'agence relève tout d'abord qu'il sera aisément, une fois les opérations de contrôle effectuées, de remettre en place un échappement non-homologué.

Ensuite, et ce point est essentiel, l'agence relève que les nuisances sonores dépendent également du style de conduite adopté.

Ce sont là des éléments forts qui vont clairement dans le sens de la mise en place de mesures alternatives, notamment sous forme d'un renforcement des contrôles inopinés, qui sont la seule manière d'assurer le respect de la réglementation.

L'instauration du contrôle technique n'apportera aucune amélioration en la matière.

XII - Enfin, on ne saurait oublier que, si l'instauration d'un contrôle technique ne permettra en rien d'améliorer les conditions de sécurité des motards, cette mesure contribuera à leur dégradation.

En effet, les études précitées montrent clairement que l'accident, s'agissant des véhicules 2 roues, est dû, d'une part et avant tout, à des infrastructures dangereuses et inadaptées et, d'autre part, à des erreurs humaines, que celles-ci soient le fait du motocycliste ou des autres conducteurs impliqués dans l'accident.

Or, le contrôle technique viendra créer un faux sentiment de sécurité en laissant croire aux motards ayant passé ce contrôle que l'état de leur véhicule répondant aux normes en vigueur, ils sont mieux protégés de l'accident.

Ce qui, bien évidemment, est totalement faux.

S'agissant de leur comportement personnel, la sécurité des motards ne peut être assurée que par une vigilance accrue et une parfaite maîtrise du véhicule.

L'instauration du contrôle technique aura pour conséquences, néfastes s'il en est, de déresponsabiliser les utilisateurs de 2 roues motorisés et de diminuer leur attention.

Par ailleurs, et c'est là le point le plus dramatique de la mesure mise en place, l'instauration du contrôle technique détournera le gouvernement des actions à mener pour réellement réduire le nombre d'accidents impliquant un véhicule 2 roues motorisé.

Actions qui passent, en premier lieu, par une étude et une réflexion approfondies sur les infrastructures routières telles qu'elles existent et sont pensées à ce jour.

On prendra l'exemple particulièrement criant des glissières de sécurité qui, si elles ont un effet positif en cas d'accident de voitures, sont de véritables dangers pour les conducteurs de 2 roues, jouant le rôle de guillotines à l'origine de nombreux décès ou amputations en cas de choc du conducteur impliqué avec les poteaux de soutien de ces glissières.

La solution est pourtant simple : il suffit de doubler ces glissières dites de sécurité pour empêcher que les corps entrent en contact avec les poteaux qui les soutiennent.

On peut également citer le cas des nombreux ralentisseurs inadaptés, et illégaux, qui viennent déstabiliser les motards et provoquer leur chute, notamment de nuit, ou encore l'exemple de la signalisation routière posée au sol qui, en cas de pluie, est à l'origine d'une perte d'adhérence conduisant à la chute.

Les exemples de réalisations routières totalement inadaptées à la conduite d'un véhicule 2 roues motorisé sont légions et c'est là, avant tout, que devrait se porter l'action du gouvernement pour permettre une réelle amélioration des conditions de circulation des motards.

Or, l'instauration du contrôle technique, par le temps et l'énergie que cette mesure demande pour être mise en place, vient détourner le gouvernement de ces actions préventives qui seraient autrement plus efficaces, et ce, pour se conformer à une directive adoptée suite à la production de documents mensongers sur les causes d'accident des 2 roues motorisés.

Documents établis et fournis, on le rappelle ici avec force, par la Sté Dekra qui a un intérêt premier et purement financier à la mise en œuvre de la mesure.

On ne saurait admettre que la sécurité des usagers des 2 roues motorisés soit ainsi sacrifiée pour permettre à la Sté Dekra d'augmenter ses profits.

En conclusion sur ce point, il ressort de l'ensemble de ce qui précède que l'instauration du contrôle technique :

- est parfaitement inutile, sinon à la marge, pour la sécurité des motards,
- est contreproductive dans la mesure où elle détourne les autorités des mesures à mettre en œuvre pour parvenir à une meilleure sécurité des usagers des 2 roues motorisés ;
- se résume à un moyen pour la Sté Dekra, et autres sociétés de contrôle technique, d'augmenter leurs profits au détriment de la sécurité des motards.

Les actes attaqués procèdent donc d'une erreur manifeste d'appréciation.

En conséquence, ils seront annulés.

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

- Annuler le décret attaqué, 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 ;
- Annuler l'arrêté attaqué du 23 octobre 2023, relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur.
- Mettre à la charge de l'Etat la somme de 5.000 € au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Paris, le 22 décembre 2023

Pour la SCP LYON-CAEN & THIRIEZ

Antoine LYON-CAEN,

Thomas LYON-CAEN,

Frédéric THIRIEZ

L'un d'eux,

Productions :

- 1 - Décret attaqué, du 23 octobre 2023 ;
- 2 - Arrêté attaqué, du 23 octobre 2023 ;
- 3 - Statuts de la FFMC ;
- 4 - Décision de l'association d'ester en justice ;
- 5 - Directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 ;
- 6 - Etude MAIDS ;
- 7 - Rapport FLAM - Cerema ;
- 8 - Article de Denis Berger ;
- 9 - Annonce des mesures alternatives ;
- 10 - Etude de l'ADEME, de septembre 2023.