



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général

Paris, le 13 juin 2024

*Direction des affaires juridiques
Sous-direction des affaires juridiques de l'énergie et des
transports
Bureau du droit général des transports, de la domanialité
publique et de la législation économique*

**Le ministre de la transition écologique et
de la cohésion des territoires**

à

Madame la présidente de la 6^{ème}
chambre de la section du contentieux
du Conseil d'Etat

Nos réf. : 2024 207

Vos réf. : 487988

Affaire suivie par : M. HEINTZ

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

Tél. : 01 40 81 96 19

Objet : Fédération française des motards en colère c/ Premier ministre – affaire 487988

Mémoire en défense

Vous m'avez communiqué, le 30 octobre 2023, la requête par laquelle la Fédération française des motards en colère vous demande :

- d'annuler la décision implicite de la Première ministre rejetant sa demande 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 ;
- d'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 à intervenir, sous astreinte de 150 euros par jour de retard ;
- de mettre à la charge de l'Etat la somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Cette requête appelle de ma part les observations suivantes.

I- RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

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 établit notamment les exigences minimales assignées au dispositif de contrôle technique des véhicules des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125cm³ que doivent mettre en œuvre les Etats membres.

Si elle permet aux Etats membres d'introduire des exigences nationales qui vont au-delà de ses propres prescriptions, la directive leur offre également la possibilité d'exclure de son champ d'application les véhicules des catégories et sous-catégories susmentionnées lorsque l'Etat « *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* » (article 2 §2 de la directive 2014/45/UE).

Le décret n° 2021-1062 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 – véhicules de catégories L – prévoyait une entrée en vigueur de l'obligation de contrôle technique des véhicules de cylindrée supérieure à 125 cm³ au 1^{er} janvier 2023 ainsi que l'instauration de dispositions transitoires.

En raison de la communication à la Commission européenne de mesures alternatives prises par la France en application de l'article 2§2 de la directive 2014/45/UE, le décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022 a abrogé le décret n° 2021-1062 précité du 9 août 2021 mettant en place le contrôle technique pour ces véhicules.

Par une décision n° 466125 du 31 octobre 2022, le Conseil d'Etat a annulé le décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022 et ainsi rétablit les dispositions du décret du 9 août 2021, à l'exception de ses articles 6, 8 et 9 annulés partiellement ou en totalité par la décision n° 457398 du 27 juillet 2022.

Par l'ordonnance n° 473930 du 1^{er} juin 2023, le juge des référés du Conseil d'Etat a enjoint au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires de prendre les mesures d'application dudit décret dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision.

En application de cette ordonnance, le décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant les 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, et l'arrêté du 23 octobre 2023 (NOR : TRER2315514A) relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur ont été publiés au *Journal officiel* de la République française n° 0247 du 24 octobre 2023.

Par courrier du 23 mai 2023, la Fédération française des motards en colère (ci-après la FFMC) a demandé à la Première ministre d'adopter des mesures alternatives de sécurité routière pour les motards en application de la directive 2014/45/UE.

C'est la décision de rejet née du silence de l'administration qui est contestée.

II- DISCUSSION

La FFMC soutient que l'obligation de contrôle technique pour les véhicules de catégories L ne permet pas de transposer correctement la directive 2014/45/UE en ce qu'elle n'aurait aucun effet démontrable sur la sécurité routière et que seule la mise en œuvre de mesures alternatives de sécurité routière serait efficace.

i) La directive prévoit que le contrôle technique s'applique, à compter du 1^{er} janvier 2022, aux véhicules dont la vitesse par construction est supérieure à 25 km/h appartenant aux véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e –, équipés d'un moteur à combustion et de cylindrée supérieure à 125 cm³ (article 2 §1).

L'article 2 §2 précise ensuite que ces mêmes catégories de véhicules peuvent être exclues de l'application de la directive « *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* ».

Enfin, l'article 2 §3 dispose quant à lui que les Etats membres peuvent « *introduire des exigences nationales concernant le contrôle technique des véhicules immatriculés sur leur territoire qui ne relèvent pas du champ d'application de la présente directive* ».

Par sa décision n° 466125 du 31 octobre 2022, le Conseil d'Etat a jugé que les mesures alternatives adoptées par la France et communiquées à la Commission le 3 décembre 2021 « *ne peuvent qu'être regardées comme trop ponctuelles et manifestement insuffisantes pour assurer efficacement la sécurité des usagers des deux-roues motorisés relevant des catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³, au regard des statistiques pertinentes de sécurité routière qui démontrent que celle-ci demeure très dégradée. Elles ne peuvent donc être regardées comme des mesures alternatives de sécurité routière prises au sens et pour l'application de la directive 2014/45 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014* ».

Dès lors, d'une part, qu'il ressort du droit de l'Union européenne qu'un choix peut être opéré entre la mise en place de l'obligation de contrôle technique pour les véhicules concernés ou des mesures alternatives de sécurité routière et, d'autre part, que le Conseil d'Etat a jugé que les mesures prises par la France ne pouvaient pas être regardées comme suffisantes et qualifiées de véritables mesures alternatives, le décret et l'arrêté du 23 octobre 2023 ont précisément été pris pour transposer la directive en rendant obligatoire le contrôle technique.

La circonstance, par ailleurs non fondée, selon laquelle l'obligation de contrôle technique n'aurait aucun effet démontrable sur la sécurité routière est donc inopérante.

ii) Au demeurant, la requérante s'appuie sur des rapports qui concluraient que le défaut d'entretien du véhicule est rarement la cause de l'accident.

Toutefois, les éléments de démonstration tirés de l'étude MAIDS (PJ n°2 de la requête), datant d'avril 2009, sont présentés de façon tronquée. En effet, l'analyse des accidents des différentes catégories de véhicule est multifactorielle. Ainsi, s'il ressort de la table 4.1. (page 17) que le facteur humain est le facteur principal dans la majorité des accidents des deux-roues à moteur, il n'en reste pas moins qu'il paraît déraisonnable de décorrélérer totalement le facteur humain et d'autres facteurs externes (notamment les conditions météorologiques) de l'état du véhicule, et donc de ses capacités à réagir avec efficacité aux manœuvres effectuées souvent en urgence et par réflexe par le conducteur. En effet, l'étude précise que 3,7% des accidents ont impliqué un problème de pneu et 1,2% un problème de freins sur les deux-roues à moteur. Autrement

dit, le bon état du véhicule participe nécessairement à la réduction de la survenance des accidents ou ses conséquences directes, qu'il en soit le facteur principal ou l'un des facteurs aggravants.

S'agissant de l'étude FLAM (PJ n°3 de la requête), et contrairement aux affirmations de la requérante, celle-ci démontre bien le lien entre le véhicule et les accidents des deux-roues à moteur. Précisément, il est indiqué que le facteur véhicule est responsable de 35% des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé et que les facteurs d'origine humaine sont moins importants dans les accidents mortels de deux-roues à moteurs que dans les accidents sans implication d'un de ces véhicules (page 8). Par ailleurs, l'étude précise que « *Les dysfonctionnements des composantes liées au véhicule, à l'infrastructure et/ou aux conditions de circulation ressortent de manière plus forte dans les accidents interurbains* » (page 10) où l'on peut retrouver une majorité de deux-roues motorisés. Enfin, l'étude établit que « *Les facteurs liés au véhicule sont une forte particularité des accidents avec [deux-roues à moteur]. Ils sont présents dans 35% des accidents, soit 2,3 fois plus que dans les accidents sans [implication de deux-roues à moteur]* » (page 16).

En outre, le tableau reproduit dans la requête (page 7 de la requête correspondant au tableau de la PJ n°7, page 20) n'indique en rien l'absence d'influence du facteur véhicule dans la survenance des accidents impliquant les deux-roues à moteur. Il ne détermine en effet que les facteurs liés aux conducteurs et ne peut mentionner, par construction, l'état du véhicule.

A l'inverse, en France, les statistiques du contrôle technique des véhicules de catégories L sur la période en cours du 15 avril au 29 mai 2024 démontrent l'importance d'une telle mise en place¹. Sur cette période, 123 043 contrôles ont été réalisés. Parmi eux, 45,46% des véhicules présentent une ou plusieurs défaillances, dont 11,48% au 29 mai 2024 ont fait l'objet d'une contre-visite en raison de l'existence de défaillances majeures et critiques.

Dans la mesure où certaines défaillances ont sans contestation possible un impact direct sur la sécurité, telles que les pneumatiques usés ou endommagés, l'usure importante des garnitures ou des plaquettes de frein, il ne peut être sérieusement contesté que la mise en place d'un contrôle technique obligatoire pour les véhicules de catégories L garantit une meilleure protection de la sécurité routière.

En tout état de cause, la France avait la possibilité d'imposer le contrôle technique à ces véhicules et aucune démonstration ne permet d'indiquer que seule la mise en œuvre de mesures alternatives de sécurité routière serait efficace. La FFMC s'en remet par conséquent à des considérations d'ordre général sans assortir ses affirmations d'éléments permettant d'en apprécier le bienfondé.

Le moyen sera donc écarté.

¹ Ces statistiques sont corroborées par d'autres études françaises et étrangères : BCA Expertise – ONISR « Analyse de la sinistralité des deux-roues et identification des actions de sécurité routière », https://www.bca.fr/wp-content/uploads/2022/11/Etude-2-roues_BCA_Expertise.pdf ; Contribución de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) a la seguridad vial y al medioambiente, <https://www.aeca-itv.com/wp-content/uploads/2022/06/Estudio-UC3M-Contribucion-ITV-SegVial-y-MAmbiente-2022.pdf>

III- CONCLUSIONS

Pour l'ensemble de ces motifs, je conclus au rejet de la requête présentée par la Fédération française des motards en colère, y compris les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Pour le ministre et par délégation,

Le directeur des affaires juridiques

Bordereau de production

Néant