

**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**

---

#### **REPLIQUE**

**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 :** **le MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES,**  
Arche Paroi Sud,  
92005 LA DEFENSE cedex ;

*Défendeur*

*Sur la requête n° 490.418*

La défense présentée par l'ETAT appelle les observations suivantes.

### Sur la légalité externe

**I -** En premier lieu, il est soutenu que le décret et l'arrêté attaqués n'avaient pas à être contresignés par le ministre de l'Intérieur au motif que la compétence de ce dernier n'inclue pas « *les politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules* ».

En d'autres termes, le MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES considère que l'instauration d'un contrôle technique relève de la politique de la « réglementation technique des véhicules ».

Tel n'est pas le cas.

En effet, le contrôle technique ne vise pas à définir les caractéristiques techniques que doivent présenter les véhicules pour pouvoir utiliser le réseau routier, mais à s'assurer que lesdits véhicules sont conformes à ces normes techniques.

En d'autres termes, le contrôle technique n'est en rien une mesure relevant de la réglementation technique des véhicules. Il s'agit simplement d'une mesure visant à s'assurer que les véhicules en circulation respectent cette réglementation, pour des raisons de sécurité routière.

Et c'est bien ce qui explique que la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014, transposée en droit français par les textes attaqués, précise que son objet est l'amélioration de « *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 cela, cette mesure relève de la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité routière.

Le décret attaqué avait donc bien à être contresigné par le ministre de l'Intérieur.

**II -** En deuxième lieu, il n'est pas discuté par la défense que le décret attaqué vient implicitement abroger l'article R. 3123-5 du code des transports.

Dès lors, nonobstant l'affirmation contraire du MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES, il vient modifier la réglementation afférente au transport public particulier, qui est avant tout une activité professionnelle.

Et, de ce fait, devait bien 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.

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que le décret attaqué est entaché d'irrégularité et, partant, que l'arrêté attaqué est entaché du même vice.

En conséquence, ces textes seront annulés.

#### Sur la légalité interne

**III -** En troisième lieu, il est soutenu par la défense, avec une parfaite mauvaise foi, que la FFMC aurait fait une présentation tronquée des résultats de l'étude MAIDS.

Rien n'est plus faux.

Les résultats de cette étude n'ont pas été simplement rappelés par la FFMC. Ils ont été reproduits.

Et force est de constater que cette étude retient que l'état du véhicule est le facteur principal d'accident dans 0,3 % des cas, un facteur secondaire dans 1,6 % des cas.

En cela, l'étude MAIDS vient bien confirmer l'inutilité du contrôle technique.

S'agissant de l'étude FLAM, la défense en fait une lecture volontairement biaisée.

Ainsi, il est affirmé « *que le facteur véhicule est responsable de 35% des accidents impliquant au moins un deux-roues* » (défense, p. 4).

L'étude FLAM ne dit rien de tel.

Tout d'abord, il convient de rappeler que le « facteur véhicule » ne renvoie pas nécessairement à l'état d'entretien du véhicule, mais également à certaines caractéristiques techniques, notamment la puissance du véhicule.

Ensuite, l'étude se limite à préciser que, dans 35 % des cas, l'accident est le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs, à savoir le facteur véhicule, les facteurs humains, le facteur conditions de circulation et le facteur infrastructures.

Elle ne retient le facteur véhicule seul que dans 1 % des cas :

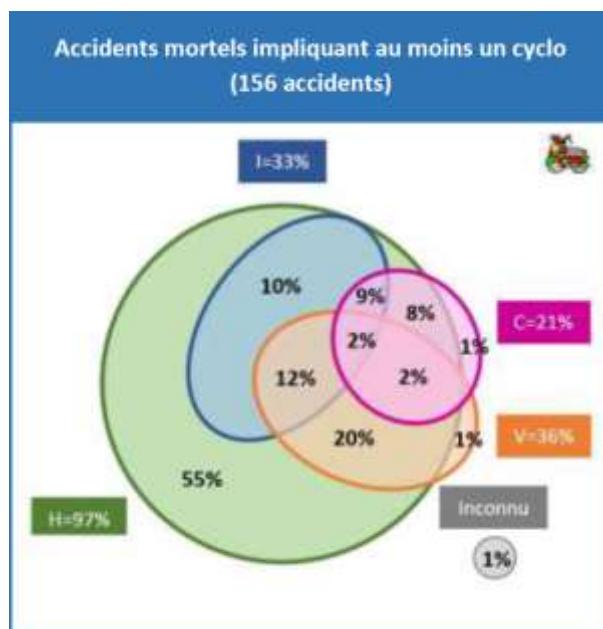


Figure 3 : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables

On est donc très loin des 35 % d'accidents trouvant leur cause principale dans le défaut d'entretien du véhicule, tel qu'avancé de manière abusive par la défense.

On voit surtout, dans la figure reproduite, que le facteur principal est avant tout et surtout, le facteur humain, avec une importance considérable du facteur infrastructure.

Et la FFMC n'a jamais dit autre chose, qui fait valoir que la mise en place du contrôle technique vient détourner les pouvoirs publics de la mise en œuvre des mesures réellement utiles en matière de sécurité, à savoir l'amélioration et le réaménagement des infrastructures routières qui, à ce jour, sont pensées et réalisées au détriment de la sécurité des motards.

Le fait que l'étude précise également 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) n'est d'aucune utilité.

D'une part, cette constatation retient deux facteurs, à savoir les facteurs véhicule et infrastructure, sans faire la part entre les deux.

D'autre part, elle ne fait que mettre en exergue que les accidents interurbains impliquent plus souvent ces deux facteurs, véhicules et infrastructure.

On ne voit pas en quoi cet élément serait de nature à démontrer que le choix du contrôle technique serait adapté pour permettre une meilleure sécurité des usagers, qu'il s'agisse des conducteurs de deux-roues motorisés ou des autres usagers.

Car c'est bien là le cœur du problème : l'inefficacité de la mise en place d'un contrôle technique sur la sécurité des usagers en lieu et place des mesures alternatives demandées, à juste titre, par la FFMC.

Quant au tableau de l'étude reproduit dans la requête, présenté par la défense comme sans utilité, il vient au contraire démontrer l'importance du facteur humain dans les accidents, là où le facteur véhicule est déterminant dans 0,3 % des cas selon l'étude MAIDS ou 1 % des cas selon l'étude FLAM.

Par ailleurs, si le tableau reproduit est afférent aux « facteurs liés aux conducteurs », il n'existe pas de tableau comparable relatif au facteur véhicule.

C'est dire si ce facteur est négligeable dans la survenance d'accident.

Enfin, l'administration affirme, mais sans produire la moindre pièce, que « *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 place. 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* ».

On ne peut que s'interroger sur les chiffres ainsi mis en avant, de manière péremptoire, par la défense.

En effet, ces chiffres sont tout d'abord incohérents avec les résultats des études MAIDS et FLAM.

A cela s'ajoute que, ainsi qu'il a été rappelé, la directive européenne directement à l'origine de la mise en place du contrôle technique, a été adoptée sur la base de rapports mensongers, établis par la Sté Dekra qui a un intérêt premier et purement financier à la mise en œuvre de la mesure.

Il n'est d'ailleurs pas anodin de constater que le coût du contrôle technique souhaité par le gouvernement, de 50 €, a été purement et simplement ignoré par les sociétés prestataires.

Le coût moyen constaté s'établissant à 75 € :

### **Contrôle technique des motos : voici combien il coûte en moyenne (et on est loin des 50 euros espérés)**

Le prix du contrôle technique des deux-roues n'étant pas réglementé par l'État, c'est au centre d'arbitrer. D'après nos observations, il faut débourser 75 euros en moyenne.

([https://actu.fr/economie/controle-technique-des-motos-voici-combien-il-coute-en-moyenne-et-on-est-loin-des-50-euros-esperes\\_60948451.html](https://actu.fr/economie/controle-technique-des-motos-voici-combien-il-coute-en-moyenne-et-on-est-loin-des-50-euros-esperes_60948451.html))

et à plus de 80 € dans les centres Dekra :

Même chose en Auvergne-Rhône-Alpes. Un contrôleur d'un centre Dekra expose à *actu.fr* sa grille tarifaire : 75 euros pour les véhicules de moins de 50 m<sup>3</sup>, 84 euros pour les deux et trois roues et jusqu'à 88 euros pour les quads.

([https://actu.fr/economie/controle-technique-des-motos-voici-combien-il-coute-en-moyenne-et-on-est-loin-des-50-euros-esperes\\_60948451.html](https://actu.fr/economie/controle-technique-des-motos-voici-combien-il-coute-en-moyenne-et-on-est-loin-des-50-euros-esperes_60948451.html))

*« Un centre Dekra de Villeurbanne va plus loin, facturant 75 euros pour les moins de 50 cm<sup>2</sup>, 84 euros pour les deux ou trois roues et 88 euros pour les quads ».*

(<https://www.boursorama.com/patrimoine/actualites/controle-technique-moto-les-tarifs-sont-pour-l-instant-plus-eleves-que-50-euros-9447ef254472ef3a431a43145b3d6ea4#:~:text=Des%20tarifs%20selon%20les%20mod%C3%A8les&text=Un%20centre%20Dekra%20de%20Villeurbanne,88%20euros%20pour%20les%20quads.>).

Preuve s'il en fallait que la mise en place du contrôle technique est avant tout une affaire d'argent, sans rapport aucun avec la sécurité.

De ce fait, il est évident que les centres de contrôle technique sont maintenant obligés de justifier l'utilité du contrôle technique des deux-roues, en relevant coûte que coûte des « défaillances » sur les véhicules contrôlés.

Partant, les chiffres avancés par le ministère, qui ne s'explique d'ailleurs pas sur la manière dont ils ont été récoltés, n'ont aucune valeur probante. Ils ne font que démontrer la volonté d'enrichissement du lobby des sociétés de contrôle technique, et en premier lieu de la Sté Dekra.

Enfin, et surtout, on s'interroge également sur l'absence de données statistiques sur la sécurité routière avant et après l'instauration du contrôle technique.

Car ce sont bien là les seules données qui pourraient démontrer l'impact de cette mesure sur la sécurité.

Mais la défense, qui est la seule à disposer des chiffres pertinents, reste mutique sur ce point.

Il résulte de ce qui précède que rien au dossier ne vient établir un quelconque impact de la mise en place du contrôle technique sur la sécurité routière.

Seule ma mise en place de mesures alternatives, réellement pensées pour assurer la sécurité routière, permettrait d'atteindre l'objectif fixé par la directive européenne.

Il s'en déduit que les textes attaqués sont bien entachés d'erreur manifeste d'appréciation. En conséquence, ils seront annulés.

**IV -** S’agissant des nuisances sonores, et contrairement à ce qu’affirme la défense, la FFMC ne se limite pas « *à des considérations d’ordre très général sans véritablement établir ses allégations* » (défense, p. 6).

La FFMC s’appuie sur une étude de l’ADEME « *2 roues motorisés : mise à jour des connaissances sur leurs consommations et émissions à l’échappement* », de septembre 2023 (production n° 10) qui relève expressément 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* ».

Et le fait que, par ailleurs, ce type de manipulations peut donner lieu à des sanctions ne remet nullement en cause la réalité décrite.

Par ailleurs, l’ADEME rappelle aussi, à juste titre, que les émissions sonores dépendent en grande partie de la manière dont le véhicule est utilisé. Or, sur ce point, force est d’admettre que le contrôle technique est sans effet.

Dès lors, au moment d’apprécier si les textes attaqués sont entachés d’erreur d’appréciation, on ne saurait faire l’impasse sur le fait que ces textes seront soit aisément contournés, soit sans aucun effet, et que leur impact sur la baisse des émissions sonores sera nul.

Là également, seule la mise en place des mesures alternatives souhaitées par la FFMC, telles que des contrôles aléatoires sur les routes, permettrait de réellement parvenir au résultat souhaité.

Ce dont il se déduit qu’en instaurant un contrôle technique pour faire baisser les nuisances sonores, le gouvernement prend une décision entachée d’erreur manifeste d’appréciation.

Ce qui conduira nécessairement à l’annulation des textes attaqués, tant il est évident que ces textes resteront sans aucun effet sur les nuisances sonores.

**V -** En troisième lieu, il est à nouveau insisté sur le fait que la mise en place du contrôle technique viendra détourner les pouvoirs publics de la mise en place d'une véritable politique de sécurité routière.

En effet, et toutes les études le démontrent, le principal risque pour les motocyclistes tient, après le facteur humain, dans des infrastructures totalement inadaptées et souvent mal entretenues.

Les exemples sont pléthores et vont de la mise en place de « glissières de sécurité » qui sectionnent les corps lors des accidents aux ralentisseurs qui ne respectent pas les normes en la matière, en passant par la multiplication des obstacles artificiels tels que les chicanes.

A cela s'ajoute une dégradation flagrante de l'état de la voirie dans certaines communes, et en premier lieu à Paris où les nids-de-poule se multiplient dans la plus parfaite indifférence de la mairie :

## **Paris : Avec leurs nids-de-poule, certaines rues de la capitale sont « dignes du Paris-Roubaix »**

VOTRE VIE, VOTRE AVIS - Les nombreux nids-de-poule sur la voirie parisienne sont dénoncés par nos lecteurs et les associations d'usagers

(<https://www.20minutes.fr/paris/3181991-20211206-paris-nids-poule-certaines-rues-capitale-dignes-paris-roubaix>)

Si ces points sont, bien évidemment, sans rapport direct avec l'objet des textes attaqués, ils ne sauraient pour autant être ignorés dans la mesure où l'instauration du contrôle technique vient bien détourner la réflexion des autorités de la mise en place des mesures réellement utiles à la sécurité des motocyclistes et, plus généralement, des usagers de la voirie.

Ainsi qu'il a été dit, il n'existe aucune statistique permettant de constater une amélioration de la sécurité des motocyclistes suite à la mise en place du contrôle technique.

A l'inverse, il existe nombre d'études démontrant la réalité du lien entre les risques d'accident et l'aménagement inadapté ou l'état de détérioration des infrastructures.

La FFMC est donc fondée à relever que la mise en place du contrôle technique procède bien d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors que cette mesure est à ce jour sans effets démontrés sur la sécurité et qu'elle vient détourner les pouvoirs publics de la mise en place d'une politique de sécurité routière efficiente.

En conséquence, les textes attaqués seront annulé.

**PAR CES MOTIFS**, et tous autres à produire, déduire ou suppléer, la Fédération française des motards en colères persiste avec confiance dans ses précédentes conclusions.

*Paris, le 18 novembre 2024*

**Pour la SCP LYON-CAEN & THIRIEZ**

Antoine LYON-CAEN,  
Thomas LYON-CAEN,  
Frédéric THIRIEZ  
L'un d'eux,