

**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 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 :** **le MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES,**

Arche Paroi Sud,  
92005 LA DEFENSE cedex ;

Défendeur

Sur la requête n° 487.988

La défense présentée par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires appelle les observations suivantes.

- I -** En premier lieu, il est soutenu que le moyen tiré de ce que le contrôle technique n'est pas de nature à permettre d'assurer une amélioration de la sécurité routière serait inopérant.

Précisément, le ministère fait valoir :

*« 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 ».*

Et d'en déduire que « *la circonstance (...) selon laquelle l'obligation de contrôle technique n'aurait aucun effet démontrable sur la sécurité routière est donc inopérante* ».

Une telle argumentation sera nécessairement rejetée dès lors que l'action de l'administration doit être conduite par l'intérêt général.

Or, ainsi qu'il a été démontré par les différentes études citées par la FFMC dans ses précédentes écritures, la mise en œuvre d'un contrôle technique est sans effet démontré sur la sécurité routière.

Et c'est bien ce qui a conduit l'association à saisir le Premier ministre d'une demande tendant à la mise en place de mesure alternative.

Il résulte de ce qui précède que l'argumentation de la FFMC qui vient contester, preuve à l'appui, la réalité d'un quelconque impact positif du contrôle technique, est opérante.

Le moyen de défens sera écarté.

**II -** En deuxième 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

**III -** En troisième lieu, et 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 :

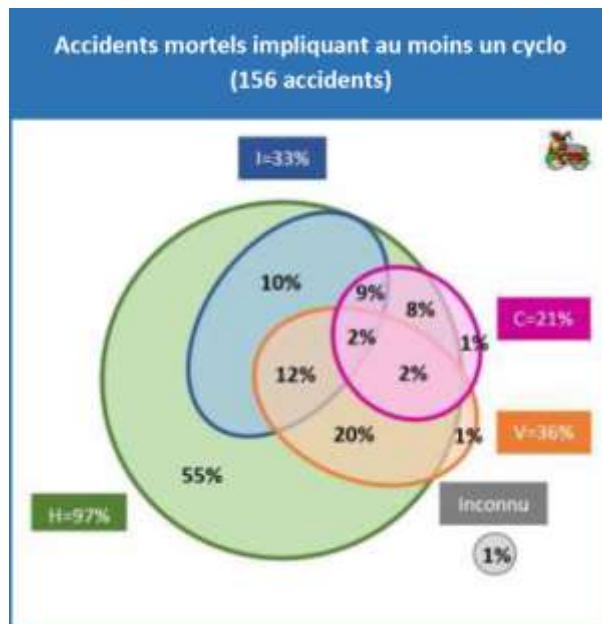


Figure 3 : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicules ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables

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.

**IV -** En quatrième lieu, 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>3</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.'\).](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.

On relèvera également que la défense reste également mutique sur les conclusions du rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière de 2022 (rappelées par la FFMC dans ses précédentes écritures) et de l'article de Denis Berger, doctorant en sociologie, CRESPPA-GTM, Université Paris 8, consacré à l'utilité des contrôles techniques.

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

**PAR CES MOTIFS**, et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office, la Fédération française des motards en colère persiste dans ses précédentes conclusions.

*Paris, le 20 janvier 2024*

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

Frédéric THIRIEZ,

Thomas LYON-CAEN

Antoine LYON-CAEN

L'un d'eux,