



**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 344

Vos réf. : 490418

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 490418

Mémoire en défense

Vous m'avez communiqué, le 30 janvier 2024, la requête par laquelle la Fédération française des motards en colère (ci-après la FFMF) vous demande :

- d'annuler, 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 et, 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 ;
- de mettre à la charge de l'Etat la somme de 5 000 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.

Ce sont les textes attaqués.

II- DISCUSSION

II-1. Sur les moyens de légalité externe

II-1.1. Sur la signature du ministre de l'intérieur et du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle

La FFMC soutient que les actes attaqués auraient dû être contresignés par le ministre de l'intérieur et des outre-mer et par le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, ce qui les entacherait d'irrégularité.

a) Selon la requérante, dès lors que les textes attaqués poursuivent un but de sécurité routière et modifient le code de la route, ils devaient être contresignés par le ministre de l'intérieur et des outre-mer.

Or, aux termes de l'article 4 du décret n° 2023-664 du 26 juillet 2023 relatif aux attributions du ministre de l'intérieur et des outre-mer, en vigueur à la date de publication des textes attaqués : *« 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 »*.

Par ailleurs, l'article 2 du décret n° 2023-665 du 26 juillet 2023 relatif aux attributions du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires dispose justement qu'au titre des transports et de leurs infrastructures, le ministre *« élabore et met en œuvre les politiques de sécurité et de sûreté des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules »*.

Contrairement à ce qu'affirme la requérante, si la notion de sécurité routière est présente dans la directive 2014/45/UE, son objet principal est bien l'instauration d'un contrôle technique périodique concernant notamment et *a minima* les véhicules de catégories et sous-catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125cm³. Ce faisant, dès lors que le contrôle technique relève de la réglementation technique des véhicules et non de la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité routière, le ministre de l'Intérieur n'était pas compétent pour contresigner les textes attaqués.

b) La FFMC affirme qu'en raison de l'incompatibilité du nouvel article R. 323-27 du code de la route modifié par le décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 et l'article R. 3123-5 du code des transports, le premier abroge implicitement le second. Le décret aurait donc dû être contresigné par le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique ou par la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme.

Tout d'abord, la requérante qui se limite à des considérations d'ordre très général n'établit pas en quoi le décret attaqué aurait dû être contresigné par les ministres susmentionnés.

Ensuite, il ne ressort ni du décret n° 2023-662 du 26 juillet 2023 relatif aux attributions du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, ni du décret n° 2023-746 du 10 août 2023 relatif aux attributions de la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme, une quelconque compétence de ces ministres en matière de réglementation technique des véhicules.

Par conséquent, ces ministres n'étaient pas compétents pour contresigner les textes attaqués, lesquels ne sont dès lors entachés d'aucune irrégularité.

Ce moyen sera donc écarté.

II-1.2. Sur la consultation du public réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement

La FFMC fait valoir que si la consultation du public a bien eu lieu, elle n'a pas été accompagnée d'une note de présentation en application du II de l'article L. 123-19-1 du code de

l'environnement qui prévoit que le projet de décision est « accompagné d'une note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet ».

En l'espèce, il ressort du site internet gouvernemental « Consultations publiques »¹ que les projets de décret et d'arrêté attaqués étaient bien accompagnés d'une note de présentation rappelant le contexte général de la directive européenne 2014/45/UE et le cadre juridique mis en place par le décret n° 2021-1062 du 9 août 2021. La note énonçait ensuite les mesures essentielles des projets de texte de manière suffisamment détaillée et précisait que l'objectif poursuivi par les projets de texte soumis à consultation était de finaliser le cadre juridique existant. Enfin, elle mettait l'accent sur l'un des objectifs des projets de texte, à savoir la fixation de la date de démarrage du contrôle technique dans l'arrêté d'application, et invitait le public à s'exprimer sur cette question.

Par conséquent, et au vu de votre jurisprudence constante en la matière², la consultation du public n'a pas été réalisée en méconnaissance de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

Ce moyen sera donc écarté.

II-2. Sur les moyens de légalité interne

La FFMC soutient que la décision du Gouvernement d'instaurer un contrôle technique des véhicules de catégories L serait entachée d'une erreur manifeste d'appréciation en ce que les textes attaqués auraient un effet contraire à leur but poursuivi quant à la sécurité routière et la protection des différentes émissions, et iraient au contraire accroître les dangers liés à la pratique des véhicules concernés.

Il n'en est rien.

a) Tout d'abord, concernant la sécurité routière, la requérante s'appuie sur des rapports qui concluraient que le défaut d'entretien du véhicule est rarement la cause de l'accident.

Les éléments de démonstration tirés de l'étude MAIDS (PJ n°6 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°7 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

¹ Consultations publiques, « Projets de décret et d'arrêté relatifs à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur », <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projets-de-decret-et-d-arrete-relatifs-a-la-mise-a2866.html>

² Voir dernièrement : CE, 6/5, 5 février 2024, n°470962, points 6 à 8

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 14 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 place³. 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.

b) Ensuite, la FPMC fait valoir que l'instauration du contrôle technique n'aura aucun effet sur les nuisances sonores et les émissions de particules.

Selon la requérante, dans la mesure où les utilisateurs des deux-roues motorisés pourraient procéder à des modifications de leurs véhicules pour se conformer momentanément à la réglementation applicable lors du contrôle technique puis le modifier à l'issue de la visite, la mise en place d'un tel contrôle technique obligatoire n'apporterait aucune amélioration en matière de nuisances sonores et d'émissions de particules.

Or, l'article L. 317-1 du code de la route dispose que « *Le fait, pour le responsable de l'exploitation d'un véhicule de transport routier, d'un engin de déplacement personnel à moteur ou d'un cycle à pédalage assisté soumis à une obligation de limitation de vitesse par construction, de ne pas respecter cette obligation, de modifier, ou, en tant que commettant, de faire ou de laisser modifier le dispositif de limitation de vitesse par construction afin de permettre au véhicule, à l'engin ou au cycle de dépasser sa vitesse maximale autorisée, est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende* ». Également, aux termes de l'article L. 317-5 du même code « *II. - Le fait pour un professionnel de réaliser, sur un cyclomoteur, une motocyclette, un engin de déplacement personnel à moteur, un cycle à pédalage assisté ou un quadricycle à moteur, des transformations ayant pour effet de dépasser les limites réglementaires fixées en matière de vitesse, de cylindrée ou de puissance maximale du moteur est puni de deux ans d'emprisonnement*

³ 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>

et de 30 000 euros d'amende ». Il s'agit de pratiques délictueuses réprimées par les services de police, notamment lors de campagnes de contrôles demandées par les parquets, et qui dépassent l'instauration du contrôle technique des véhicules de catégories L.

En tout état de cause, les textes attaqués par la FPMC ont précisément pour objet de lutter contre les nuisances sonores et les émissions de particules. Par exemple, le point 8 de l'annexe I de l'arrêté du 23 octobre 2023 prévoit justement les points de contrôle liés aux nuisances, tels que les équipements de réduction des nuisances à l'échappement, les émissions sonores et les émissions de polluants.

Ici encore, la requérante se limite à des considérations d'ordre très général sans véritablement établir ses allégations et il ressort donc de ce qui précède que le contrôle technique ne peut qu'avoir un effet positif sur les différentes nuisances.

c) Enfin, la FPMC soutient que l'instauration d'un contrôle technique contribuerait à la dégradation des conditions de sécurité des motards.

La circonstance que certains accidents ont pour origine principale le comportement du conducteur ne vient aucunement remettre en cause l'influence du facteur véhicule détaillée dans le point a).

Par ailleurs, l'instauration d'un tel contrôle technique obligatoire n'est pas antinomique de la mise en place de mesures visant à améliorer la sécurité et le comportement des conducteurs.

Par conséquent, il n'est pas établi que le contrôle technique des véhicules de catégories L aurait pour effet de dégrader les conditions de sécurité des motards. Les actes attaqués ne procèdent donc pas d'une erreur manifeste d'appréciation.

Ce moyen sera écarté.

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 ses 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