

Contrôle technique des véhicules de catégorie L – demande formelle au ministre des Transports

Objet : demande formelle de rendez-vous de travail et d'ouverture d'un plan national pluriannuel relatif aux véhicules de catégorie L – mesures alternatives au contrôle technique, accès aux données sources SIV/OTC/CT, transparence des traitements algorithmiques et évaluation scientifique indépendante – Confirmation de demande d'audience – Suivi de ma rencontre du 17 juillet 2025 à Cherbourg avec le sous-préfet Jean RAMPON

Envoyé par messagerie électronique à

Philippe Tabarot
Ministre des Transports

Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75 007 Paris

Copie :

Monsieur Jean RAMPON, sous-préfet de Cherbourg ;
Monsieur Sébastien FAGNEN, sénateur de la Manche ;
Madame Anna PIC, députée de la Manche ;
Madame Camille MARGUERITE, maire de Cherbourg-en-Cotentin.
Aux députés et sénateurs

Le 17/07/2026

Nature de la présente saisine :

Ce courrier constitue une nouvelle demande administrative, distincte des recours antérieurs contre les textes du 23 octobre 2023. Elle se fonde notamment sur les données produites depuis l'entrée en vigueur effective du contrôle technique, les bilans de sécurité routière 2021-2025, l'évolution du débat européen, la persistance des refus d'accès aux données et l'échec répété des demandes de rendez-vous. Je sollicite une décision explicite, motivée, documentée et répondant point par point.

Monsieur le Ministre,

Monsieur Philippe Tabarot,

Depuis février 2025, j'ai multiplié les démarches afin d'obtenir non pas une réponse de communication générale, mais un examen contradictoire, technique et documenté du contrôle technique appliqué aux véhicules de catégorie L. Mes demandes ont été adressées aux ministres compétents, au Premier ministre, au service de réutilisation des données du SIV, puis relayées par plusieurs députés et sénateurs. J'ai également tenté d'obtenir un échange lors de votre déplacement à Cherbourg le 17 juillet 2025. Malgré ces démarches, je n'ai obtenu ni rendez-vous de travail, ni réponse personnelle et circonstanciée, ni accès aux données sources nécessaires à une contre-expertise indépendante.

La présente démarche a donc un double objet : sortir d'un dialogue institutionnel devenu stérile et proposer une méthode de travail concrète à long terme. Je vous demande d'ouvrir, sous votre autorité, un chantier national associant l'administration, les usagers, les associations, des chercheurs indépendants et les organismes techniques, afin d'évaluer sans présupposé le contrôle technique moto et de construire des mesures directement orientées vers les causes réelles de l'accidentalité.

Je ne vous demande pas de reprendre mécaniquement une position militante. Je vous demande que l'État produise les données, expose les méthodes, accepte la contradiction scientifique, dresse le bilan de ses propres engagements et compare loyalement deux politiques publiques possibles : le contrôle technique périodique généralisé et un ensemble cohérent de mesures alternatives de sécurité routière.

Yoann SIMON
Alias Poustiquet

**Défenseur libre et
opiniâtre des 2-3RM**

Citoyen motocycliste –
Adhérent de la FPMC30
Défenseur du logiciel libre et
de la transparence
administrative

directive201445ue@cloudma.fr

06 82 44 68 23

Défenseur et intégrateur du
logiciel libre, Membre de
l'April.org



Auto hébergeur
CHATONS.org



Donneur pour
la Quadrature du NET



I. Demandes formelles adressées au ministre

1. Un rendez-vous de travail au ministère.

Je demande qu'un interlocuteur responsable soit désigné sous trente jours et qu'une première réunion de travail soit organisée dans les soixante jours. Cette réunion devrait associer le cabinet, la direction générale compétente, la Délégation à la sécurité routière, l'ONISR, l'OTC/UTAC, les services chargés des données et des systèmes d'information, des représentants des usagers et des chercheurs indépendants. Elle ne doit pas être une simple audience protocolaire, mais la réunion d'initialisation d'un programme avec calendrier, responsables et livrables.

2. L'ouverture d'un plan national pluriannuel.

Je demande le lancement d'un plan de dix ans, révisable annuellement, consacré à la sécurité des usagers de deux et trois-roues motorisés, aux infrastructures, à la formation, à la prévention, au bruit, à la pollution, aux contrôles ciblés et à la qualité du parc. Ce plan doit s'inscrire dans la continuité des DGO et PDASR, préserver les actions utiles annoncées en 2021 et fixer des indicateurs vérifiables.

3. Le réexamen explicite de la voie des mesures alternatives.

Je demande que le Gouvernement examine formellement la possibilité prévue par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE, tant que cette disposition demeure en vigueur. Le droit français devrait, à tout le moins, préserver une procédure claire permettant d'activer cette voie lorsque les conditions européennes sont remplies, au lieu de traiter le contrôle technique comme l'unique solution juridiquement disponible.

4. Un bilan complet des mesures annoncées en 2021.

Je demande la publication d'un bilan mesure par mesure : état de mise en œuvre, budgets, services responsables, résultats, indicateurs, difficultés, décisions d'abandon ou de report, ainsi que les échanges et notifications adressés à la Commission européenne. L'insuffisance d'une première série de mesures ne dispense pas l'État d'en concevoir de nouvelles, de les renforcer ou d'expliquer précisément pourquoi il y renonce.

5. Une évaluation scientifique indépendante et contradictoire.

Je demande la constitution d'un comité pluraliste, avec publication des protocoles, des déclarations d'intérêts et des données. Son travail doit distinguer la présence d'un défaut technique de son rôle causal dans un accident et comparer l'efficacité, le coût et la proportionnalité du contrôle généralisé à ceux de mesures alternatives ciblées.

6. L'accès aux données sources du SIV.

Je demande l'accès, dans un cadre juridiquement sécurisé et gratuitement ou à coût marginal pour la recherche citoyenne non lucrative, aux données anonymisées ou pseudonymisées nécessaires à l'étude du parc des véhicules de catégorie L. À défaut d'une diffusion ouverte intégrale, je demande une licence de recherche, un accès sécurisé ou des extractions documentées permettant une analyse reproductible.

7. L'accès aux données sources du contrôle technique.

Je demande les enregistrements anonymisés issus des contrôles de catégorie L depuis le 15 avril 2024, avec l'ensemble des codes de défaillance, mesures, niveaux de gravité, résultats, contre-visites, versions des nomenclatures, données de qualité et dictionnaires permettant de reproduire les statistiques officielles.

8. La transparence des algorithmes, logiciels et protocoles.

Je demande la communication des règles de décision, codes sources communicables, spécifications fonctionnelles et techniques, schémas de données, protocoles d'échange, règles de cohérence, tables de correspondance, paramètres, scripts statistiques, rapports d'homologation et historiques de versions utilisés pour produire les procès-verbaux, classer les défaillances et établir les statistiques.

9. La publication des données des consultations publiques.

Je demande les contributions anonymisées, métadonnées, règles de modération, critères d'exclusion et méthodes de synthèse concernant les consultations de 2023, 2024 et 2025 relatives au dispositif de contrôle technique des véhicules de catégorie L.

10. Un contrôle public effectif de la délégation aux opérateurs privés.

Je demande que le ministère expose les contrôles exercés sur les réseaux, centres, logiciels et prestataires ; les mécanismes de prévention des conflits d'intérêts ; la gouvernance des données ; les coûts du dispositif ; les écarts territoriaux et tarifaires ; et la portée concrète de la possibilité légale de contrôle par les services de l'État.

11. Une consultation réelle des usagers.

Je demande une conférence publique de méthode, suivie d'ateliers documentés et d'une consultation reposant sur des données ouvertes. L'exécution d'une obligation par les usagers ne peut être interprétée comme une adhésion au dispositif.

12. Une réponse explicite et point par point.

Je demande une décision écrite répondant séparément à chaque demande, identifiant le service détenteur de chaque document, les données communicables, les occultations strictement nécessaires, les voies d'accès proposées et, en cas de refus, le fondement juridique précis de ce refus.

II. Pourquoi un réexamen est nécessaire aujourd'hui

A. La faculté européenne des mesures alternatives demeure dans le droit en vigueur

La directive 2014/45/UE prévoit, pour certaines catégories L de plus de 125 cm³, une possibilité d'exclusion du contrôle technique périodique lorsque l'État a mis en place des mesures alternatives efficaces de sécurité routière, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes des cinq dernières années et en procédant aux formalités requises auprès de la Commission européenne [R1].

La révision européenne en cours ne permet pas de faire comme si cette faculté avait déjà disparu. La Commission a proposé en avril 2025 de supprimer cette souplesse et le Parlement européen a adopté sa position en mai 2026 ; le Conseil de l'Union européenne a, au contraire, retenu en décembre 2025 le maintien de l'exception actuelle pour les motocyclettes lorsque des mesures alternatives sont appliquées [R2 à R4]. Tant qu'un nouveau texte n'est pas définitivement adopté, publié et transposé, la légalité de l'action française doit être appréciée au regard du droit en vigueur.

Il serait donc contraire à la sécurité juridique et à la coopération loyale de refuser par anticipation tout examen des mesures alternatives au motif qu'une évolution future du droit européen serait probable. L'absence d'accord définitif entre les institutions renforce au contraire la nécessité d'une position française fondée sur les résultats et non sur une hypothèse.

B. Le Conseil d'État a statué sur les textes et mesures alors soumis, non sur toute politique future

Par sa décision du 12 mars 2025, le Conseil d'État a rejeté les recours dirigés contre le décret et l'arrêté du 23 octobre 2023 et a constaté que le Gouvernement avait choisi la voie du contrôle technique, les mesures invoquées à l'époque n'ayant pas été regardées comme suffisamment cohérentes et efficaces [R5]. Cette décision doit être respectée. Elle ne signifie toutefois ni que toute mesure alternative future serait interdite, ni que l'administration serait dispensée de réexaminer son choix lorsque les faits, les données et les circonstances évoluent.

La présente demande repose précisément sur des éléments nouveaux : des données de contrôle existent désormais à grande échelle ; les bilans de sécurité routière 2021-2025 peuvent être comparés ; les méthodes et algorithmes peuvent être audités ; la contestation citoyenne peut être mesurée ; et le cadre européen fait l'objet d'un débat institutionnel non achevé.

C. La transposition française a rigidifié un choix qui devrait rester ré-évaluable

Le Code de la route organise l'obligation et les modalités du contrôle technique, mais il ne prévoit aucune procédure nationale lisible permettant de constater que les conditions des mesures alternatives sont remplies et de passer d'une voie à l'autre. Je soutiens que cette absence prive partiellement de portée utile l'architecture de la directive et transforme un choix gouvernemental ponctuel en régime exclusif.

Je vous demande donc, à tout le moins, de faire expertiser ce point et de proposer un mécanisme réglementaire de réexamen périodique : indicateurs, seuils, procédure d'évaluation, consultation, décision motivée et notification européenne. Un gouvernement futur ne devrait pas être obligé de reconstruire entièrement le cadre juridique pour exercer une faculté que le droit de l'Union lui reconnaît encore.

D. L'article L. 323-1 du Code de la route et la question du contrôle public

L'article L. 323-1 dispose que le contrôle technique est effectué « par les services de l'État ou par des contrôleurs agréés par l'État dans des installations agréées » [R6]. En pratique, l'usager ne dispose d'aucune voie ordinaire lui permettant de solliciter un contrôle auprès d'un service de l'État ; le dispositif repose sur des opérateurs privés agréés, leurs réseaux et leurs logiciels.

Je demande que le ministère expose la portée effective de la première branche de l'alternative légale, précise quels services publics peuvent intervenir et étudie des solutions publiques ou mobiles, au moins pour les territoires insuffisamment desservis, les opérations de contrôle ciblé, l'expertise contradictoire et les situations où l'indépendance du contrôle doit être renforcée. La délégation ne doit pas aboutir à une dépendance opaque envers quelques réseaux ou éditeurs, ni à des écarts de prix et d'accès non maîtrisés.

III. Une évaluation scientifique fondée sur les causes réelles des accidents

L'évaluation demandée ne doit pas se limiter au nombre de défauts relevés dans les centres. Trouver une défaillance lors d'un contrôle ne démontre pas qu'elle est une cause d'accident, ni que le contrôle périodique aurait évité un accident. Il faut établir une chaîne causale, mesurer la gravité et comparer des scénarios d'action publique.

- Analyser au minimum les années 2021 à 2025, en séparant motocyclettes, cyclomoteurs, tricycles et quadricycles, ainsi que les sous-catégories pertinentes.
- Distinguer mortalité, blessés graves et accidents matériels ; type de voie ; circonstances ; conditions météorologiques ; ancienneté et usage du véhicule.
- Identifier la part attribuable à une défaillance mécanique avérée, la nature de cette défaillance, son caractère détectable lors d'un contrôle périodique et son rôle causal ou aggravant.
- Mesurer séparément les facteurs de comportement : vitesse, alcool, stupéfiants, inattention, équipement, expérience, formation, respect des priorités et infertiles.
- Mesurer le rôle des infrastructures : adhérence, nids-de-poule, raccords, signalisation, visibilité, obstacles latéraux, glissières, intersections, travaux et entretien.
- Identifier le rôle des tiers et des défauts de perception des deux-roues par les autres conducteurs.
- Comparer le coût par accident évité, par blessé grave évité et par année de vie gagnée pour le contrôle généralisé et pour des bouquets de mesures alternatives.
- Publier les données, le protocole, les scripts et les analyses de sensibilité afin que les résultats soient reproduisibles.

Le bilan définitif 2025 publié par l'ONISR le 29 mai 2026, ainsi que les bilans annuels antérieurs, rendent possible cette étude quinquennale ; le rapport complet 2025 doit compléter cette base [R7]. Je demande qu'elle soit lancée sans attendre et qu'elle ne soit pas confiée exclusivement à des acteurs ayant un intérêt économique direct dans le contrôle technique.

IV. Contenu proposé du plan national de mesures alternatives

Le plan demandé ne consiste pas à juxtaposer des actions ponctuelles. Il doit former un ensemble cohérent, financé, mesuré et révisé. Il pourrait reprendre et renforcer les annonces publiques de novembre 2021, ainsi que les priorités des DGO 2023-2027, autour des axes suivants.

Infrastructures et voirie

- audit national des points noirs pour les deux-roues, avec programmation de travaux et publication des délais ;
- traitement des obstacles latéraux et glissières dangereuses, amélioration de la visibilité aux intersections et entretien des chaussées ;
- référentiel national de conception et d'entretien intégrant systématiquement les usagers de deux-roues ;
- signalement ouvert des dangers, suivi public des corrections et indicateurs territoriaux.

Formation et partage de la route

- renforcement de la sensibilisation des titulaires du permis B à la détection des deux-roues et aux angles morts ;
- modules A1/A2 sur l'entretien, l'éco-conduite, le bruit, les pneumatiques, le freinage et les équipements ;
- formations de remise à niveau volontaires, opérations scolaires, « Motard d'un jour » et campagnes de partage de la route ;
- formation des gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, magistrats et professionnels aux spécificités des véhicules de catégorie L.

Contrôles ciblés et entretien

- contrôles routiers ciblant les véhicules manifestement dangereux, accidentés, transformés ou présentant des anomalies visibles ;
- campagnes gratuites ou à faible coût de vérification des pneumatiques, freins, éclairage, direction et niveaux, avec accompagnement à la réparation ;
- contrôles après accident grave, lors de la cession ou dans les cas objectivement à risque, plutôt qu'une charge indifférenciée ;
- unités mobiles ou publiques dans les territoires isolés, procédures d'expertise contradictoire et traçabilité des décisions.

Bruit, pollution et transition

- déploiement évalué de radars sonores, lutte contre les échappements non homologués et sanctions ciblées ;
- mesures de pollution fondées sur des protocoles robustes et des données publiées ;
- soutien au retrofit, à la conversion et à l'entretien des véhicules, avec critères sociaux et environnementaux ;
- distinction claire entre objectifs de sécurité, de bruit et de pollution afin de ne pas attribuer au contrôle technique un bénéfice qui relèverait d'une autre politique.

Équipement et protection

- information sur les protections,
- soutien ciblé aux équipements efficaces, après évaluation indépendante ;
- signalisation des angles morts des véhicules lourds et contrôles de son respect ;

- prise en compte des usagers vulnérables dans les politiques de secours et de prise en charge post-accident.

Gouvernance, indicateurs et continuité

- intégration obligatoire d'objectifs 2-3RM dans les PDASR et DGO, avec budget et résultats publiés ;
- tableau de bord national annuel, données ouvertes et audit méthodologique ;
- continuité de l'action sur dix ans malgré les changements de gouvernement ;
- clause de réexamen annuelle permettant d'augmenter, corriger ou remplacer les mesures insuffisantes.

V. Demande détaillée d'accès aux données

Ma demande ne porte ni sur les noms, ni sur les adresses, ni sur les plaques d'immatriculation, ni sur les numéros de série directement identifiants. Elle porte sur des données anonymisées ou pseudonymisées, documentées et suffisamment fines pour permettre une étude indépendante. Lorsque l'ouverture intégrale n'est pas juridiquement possible, je demande une solution proportionnée : extraction, licence de recherche, accès sécurisé, salle de données ou calcul à distance.

A. Données SIV relatives au parc de catégorie L

- Période souhaitée : au moins 2019-2026, et si possible historique depuis 2011, avec dates de photographie du parc.
- Catégorie et sous-catégorie du véhicule ; date de première mise en circulation ; date d'immatriculation ; ancienneté ; énergie ; cylindrée ; puissance ; marque, modèle, type, variante et version lorsque leur diffusion est juridiquement possible.
- Statut administratif utile à l'étude du parc roulant : actif, retiré, détruit, exporté, cédé, suspendu ou autre état, sans identifiant personnel.
- Géographie agrégée au niveau communal, intercommunal ou départemental selon le niveau compatible avec l'anonymisation.
- Identifiant aléatoire stable, uniquement si nécessaire au chaînage scientifique avec les contrôles techniques, sans possibilité raisonnable de ré-identification.
- Dictionnaire des variables, règles de qualité, valeurs manquantes, dates de mise à jour, corrections, ruptures de série et méthodologie de constitution du parc.
- Accès aux requêtes, scripts ou traitements ayant servi aux publications agrégées, afin de comprendre les écarts entre parc immatriculé, parc actif et parc réellement utilisé.

Je constate que des données agrégées du parc routier sont désormais publiées sur data.gouv.fr. Cette publication est utile, mais elle ne remplace pas les données sources documentées, les historiques de corrections, les niveaux de détail nécessaires et les possibilités de rapprochement scientifique avec les résultats du contrôle technique [R8].

B. Données sources du contrôle technique de catégorie L

- Tous les contrôles initiaux, contre-visites et contrôles complémentaires depuis le 15 avril 2024, sous forme anonymisée.
- Date du contrôle ; zone géographique ; identifiant anonyme du centre et du contrôleur ; type de visite ; catégorie et caractéristiques non identifiantes du véhicule ; ancienneté et kilométrage lorsqu'il est collecté.
- Liste complète des défaillances relevées, codes, libellés, niveaux de gravité, mesures instrumentales, observations, résultat final, délais et issue de la contre-visite.
- Versions successives des nomenclatures, instructions techniques, seuils, tolérances et règles de calcul applicables à la date de chaque contrôle.

- Données de qualité : contrôles annulés, corrections, doublons, valeurs manquantes, anomalies, contrôles de cohérence et audits.
- Données tarifaires agrégées lorsqu'elles sont détenues, afin d'évaluer le coût réel, les écarts territoriaux et les effets sociaux.
- Fichiers d'agrégation, scripts statistiques et tables ayant servi aux bilans publiés par l'OTC/UTAC ou repris par le ministère.

C. Données des consultations et de la décision publique

- Contributions anonymisées aux consultations du 26 juin au 22 juillet 2023, du 4 au 26 décembre 2024 et du 17 janvier au 8 février 2025.
- Métadonnées utiles, règles de modération, taux de doublons, critères d'exclusion, méthodes de classement et outils de synthèse.
- Notes, études, tableaux, présentations, courriels de cadrage, avis, rapports et analyses utilisés pour décider du contrôle technique, modifier son calendrier ou justifier son maintien.
- Correspondances avec la Commission européenne relatives à la notification, à l'appréciation ou à l'abandon des mesures alternatives, sous réserve des seules occultations légalement nécessaires.
- Bilan budgétaire et administratif des mesures annoncées en 2021 et des actions DGO/PDASR liées aux deux-roues.

VI. Transparence des traitements algorithmiques, logiciels et protocoles

Le dispositif est entièrement informatisé. Des logiciels agréés, des instructions techniques, des règles de cohérence, des nomenclatures et des protocoles de transmission déterminent la qualification des défaillances, le résultat du contrôle, la contre-visite, le procès-verbal et les statistiques nationales. Ces traitements produisent des effets juridiques pour l'utilisateur et orientent une politique publique.

Le Code des relations entre le public et l'administration prévoit la communication des documents administratifs, l'information sur les traitements algorithmiques intervenant dans une décision individuelle, ainsi que la publication des règles définissant les principaux traitements [R9 à R12]. La CADA rappelle par ailleurs que les codes sources peuvent constituer des documents administratifs communicables, sous réserve des secrets protégés.

Je demande donc la communication, dans leur version en vigueur et dans leur historique, des éléments suivants :

- cahiers des charges, spécifications fonctionnelles et techniques, architecture générale et schémas de données ;
- codes sources détenus par l'administration ou produits dans le cadre de la mission de service public, à défaut description exhaustive et pseudocode des règles ;
- paramètres, seuils, pondérations, tables de correspondance entre constat, code, niveau de gravité et résultat ;
- protocoles d'échange entre centres, réseaux, logiciels et OTC ; formats, API, contrôles de cohérence et procédures de rejet ;
- scripts SQL, ETL, scripts statistiques et méthodes d'agrégation utilisés pour les bilans ;
- rapports d'homologation, procès-verbaux de recette, plans de tests, jeux d'essai, rapports de sécurité et d'audit ;
- liste des éditeurs, versions logicielles et dates de déploiement ; historique des anomalies et corrections ayant pu modifier les résultats ;
- règles de journalisation, traçabilité, habilitation et contrôle des modifications ;

- méthodes d'anonymisation et d'occultation, avec justification de chaque restriction d'accès.

Je ne demande pas la divulgation de secrets d'authentification, de vulnérabilités exploitables ni d'informations dont la publication compromettrait effectivement la sécurité des systèmes. Ces éléments peuvent être occultés de manière ciblée. Une invocation globale de la sécurité, du secret des affaires ou de la propriété intellectuelle ne saurait toutefois rendre opaques les règles de décision, la méthode statistique et la documentation nécessaire au contrôle scientifique.

VII. Une contestation citoyenne mesurable qui impose une réponse par les données

La pétition n° 3070 « Abrogation du contrôle technique motos », publiée sur la plateforme officielle de l'Assemblée nationale, comptait 84 339 signatures authentifiées à la date de rédaction de ce courrier, pour un seuil de 100 000 et une clôture prévue le 19 juin 2029 [R13]. Une pétition ne détermine pas la légalité d'un règlement, mais elle interdit de réduire la contestation à quelques militants isolés.

Le nombre de contrôles réalisés ne mesure pas l'adhésion des usagers : il mesure d'abord l'exécution d'une obligation, notamment lorsqu'un contrôle est nécessaire à la cession. L'administration doit donc répondre à cette contestation par une démonstration vérifiable de nécessité, d'efficacité et de proportionnalité, et non par la seule répétition de la réglementation existante.

Les données disponibles sur le parc doivent également être interprétées avec prudence : un véhicule immatriculé n'est pas nécessairement roulant, de nombreux usagers possèdent plusieurs motos et l'usage est souvent saisonnier. Les ratios avancés dans le débat public ne peuvent être validés qu'avec des données SIV documentées et une méthodologie transparente.

VIII. Historique de mes démarches et échec répété du dialogue

La chronologie détaillée figure en annexe 1. Elle montre que le ministère et le Gouvernement ont été informés par plusieurs canaux, directement et par l'intermédiaire de parlementaires de sensibilités différentes.

Le 17 juillet 2025, lors de votre déplacement à Cherbourg, je me suis présenté afin de solliciter un échange sur le contrôle technique moto. Je n'ai pas obtenu de rendez-vous de travail avec vous. J'ai été orienté vers un conseiller et j'ai pu échanger avec M. Jean Rampon, sous-préfet de Cherbourg, qui a accepté de relayer ma demande. Le 18 juillet 2025, je lui ai adressé un courrier de remerciement et lui ai demandé de transmettre officiellement au cabinet ma demande d'audience. Cette transmission n'a pas débouché sur une réunion.

Le député Jean-Paul Lecoq a ensuite écrit le 23 juillet 2025 pour insister sur l'organisation d'un entretien, après plusieurs relances restées sans effet. Le sénateur Laurent Burgoa, le sénateur Didier Mandelli, le député Romain Daubié et le député Alexandre Allegret-Pilot ont également relayé ou développé les demandes relatives aux mesures alternatives, à l'audition, au coût, à la proportionnalité et aux territoires. Les réponses institutionnelles adressées à certains élus n'ont pas constitué une réponse personnelle, complète et contradictoire à mes demandes.

À ce jour, je n'ai reçu ni proposition de rendez-vous de travail, ni réponse point par point à ma demande du 15 mars 2025, ni communication des données sources demandées les 3 et 25 février 2025. Cette situation justifie que la présente demande soit enregistrée, instruite par les services compétents et fasse l'objet d'une décision explicite.

IX. Feuille de route proposée

Échéance Livrable attendu

Sous 30 jours accusé de réception complet ; désignation d'un chef de projet ; identification des détenteurs de données ; réponse sur le principe du rendez-vous ; mesures de conservation des données et versions logicielles.

Sous 60 jours première réunion de travail au ministère ; validation du périmètre ; calendrier de communication des données ; composition d'un comité scientifique indépendant ; publication d'un relevé de décisions.

Sous 3 mois mise à disposition des dictionnaires, inventaires, nomenclatures, protocoles et premiers jeux de données ; bilan provisoire des mesures 2021 ; cadrage de l'étude 2021-2025.

Sous 6 mois publication de l'analyse causale et comparative provisoire ; consultation publique documentée ; propositions de mesures alternatives renforcées et d'expérimentations territoriales.

Sous 12 mois adoption d'un plan national pluriannuel, décision motivée sur le maintien ou l'évolution du contrôle technique, et projet réglementaire préservant une procédure de réexamen des deux voies.

Chaque année rapport public, données actualisées, audit indépendant, réunion avec les usagers et révision des objectifs en fonction des résultats.

X. Délais de réponse et suites envisagées

Pour les documents administratifs et données communicables, l'administration dispose en principe d'un mois pour répondre à une demande d'accès ; son silence vaut refus et ouvre la voie à la saisine de la CADA [R14]. Je vous demande donc de transmettre sans délai la présente demande à la personne responsable de l'accès aux documents administratifs et aux services détenteurs, tout en m'en informant.

Pour le rendez-vous et le plan d'action, je sollicite une réponse de principe sous trente jours et une décision explicite dans les délais légaux applicables. Toute impossibilité doit être motivée et accompagnée d'une solution alternative concrète.

À défaut de réponse utile, je me réserve la possibilité de saisir la CADA pour les documents et données, puis la juridiction administrative compétente, et de contester toute nouvelle décision implicite ou explicite refusant le réexamen du dispositif. Cette réserve n'est pas une fin de non-recevoir au dialogue : elle vise précisément à obtenir enfin un examen loyal, contradictoire et documenté.

Demande centrale

Je vous demande de transformer un conflit devenu répétitif en un programme public vérifiable : ouvrir les données, comparer les solutions, mesurer les résultats, corriger les mesures insuffisantes et décider sur preuves. La sécurité des motocyclistes mérite une politique de dix ans, non une succession de réponses générales et de rendez-vous manqués.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de ma considération respectueuse, mais également citoyenne, vigilante et constructive.

Yoann SIMON

Alias Poustiquet, Citoyen engagé – Défenseur des libertés

Saisissant de nouveau le Conseil d'État contre le CT moto

ANNEXE 1 – Chronologie détaillée des démarches

Cette chronologie reprend les démarches établies par les courriers et mémoires communiqués. Elle distingue les demandes personnelles, les relais parlementaires à titre d'exemple et les réponses institutionnelles qui n'ont pas abouti à un rendez-vous de travail ni à une communication complète des données.

Date	Démarche	Résultat / difficulté
20 févr. 2024	Question écrite n° 15 341 de M. Paul Molac	Le député interroge le Gouvernement sur l'efficacité, le coût et la pertinence du contrôle technique moto et demande si une autre forme d'accompagnement sera proposée. Question retirée à la fin du mandat sans résolution du fond.
13 mars 2024	Proposition de résolution n° 2332	Des parlementaires invitent le Gouvernement à abroger le contrôle technique des deux-roues et à mettre en place des mesures alternatives.
3 févr. 2025	Première demande d'informations officielles	Demande sur le parc en circulation et les données de contrôle technique. Cette demande est rappelée dans le courrier du 25 février comme étant restée sans réponse.
25 févr. 2025	Demande au service de réutilisation des données du SIV	Accès gratuit sollicité aux données publiques anonymisées afin d'étudier le parc de deux-roues : ancienneté, type, volume et caractéristiques utiles. Aucune mise à disposition correspondant au besoin scientifique n'est obtenue.
25 févr. 2025	Demande au Premier ministre et aux ministres compétents	Sont demandés les données SIV et CT, les contributions aux consultations, les algorithmes, logiciels certifiés, procès-verbaux, documents administratifs et formats ouverts. Pas de réponse complète ni de données sources.
27 févr. / 10 mars 2025	Saisine puis réponse de M. Vincent Rolland	Le parlementaire accuse réception et indique avoir saisi le ministre Philippe Tabarot. Le relais confirme que le ministère a été informé.
5 mars 2025	Accusé de prise en compte par le cabinet de la ministre de la Transition écologique	Le chef de cabinet Laurent Naves informe de la prise en compte de la demande Open Data, sans communication ultérieure des jeux de données demandés.
12 mars 2025	Décision du Conseil d'État n° 487 988	Rejet des recours contre les textes du 23 octobre 2023 et constat du choix gouvernemental du contrôle technique au regard des mesures alors présentées.
13 mars / 17 avr. 2025	Question écrite n° 03 695 de Mme Else Joseph et réponse ministérielle	La réponse rappelle le cadre général, la décision du Conseil d'État et les textes de 2023 ; elle ne constitue pas une réponse personnelle aux demandes de données, de bilan et de rendez-vous.
15 mars 2025	Demande préalable sur les mesures alternatives	Demande formelle adressée au Gouvernement : respect et renforcement des mesures alternatives, réexamen des textes, données publiques, continuité des engagements de 2021 et échange de travail. Diffusion à des parlementaires de plusieurs groupes.
Juin 2025	Décision implicite résultant du silence	Aucune réponse personnelle et circonstanciée n'est reçue à la demande préalable ; le silence est analysé dans le mémoire comme un refus implicite.
17 juil. 2025	Déplacement ministériel à Cherbourg	Tentative d'obtenir un échange avec le ministre. Pas de réunion de travail. Échange avec un conseiller et avec le sous-préfet Jean Rampon,

		qui accepte de relayer la demande.
18 juil. 2025	Courrier au sous-préfet Jean Rampon	Remerciements et demande de transmission officielle au cabinet de la demande d'audience. Aucun rendez-vous ministériel ne suit.
21 juil. 2025	Relais du sénateur Laurent Burgoa	Le sénateur transmet le courrier et demande qu'une attention particulière soit portée à la demande.
23 juil. 2025	Courrier du député Jean-Paul Lecoq	Le député insiste pour qu'un entretien soit accordé dans les meilleurs délais, les relances étant restées sans effet.
26 juil. 2025	Courrier du sénateur Didier Mandelli, vice-président du Sénat	Il rappelle la faculté des mesures alternatives et transmet la demande d'abrogation/réexamen et de notification à la Commission européenne.
1er août 2025	Courrier du député Romain Daubié	Il sollicite une audition de la FPMC et la formalisation réglementaire des mesures alternatives.
5 août 2025	Intervention du député Alexandre Allegret-Pilot	Il interroge le ministère sur le coût, la proportionnalité, le prix, la comparaison européenne et les difficultés des territoires peu denses ou isolés.
2025-2026	Pétition officielle n° 3070	la mobilisation se poursuit sur la plateforme de l'Assemblée nationale ; 84 339 signatures sont enregistrées à la date du présent courrier.
15 juil. 2026	Finalisation du mémoire de seconde action	Le mémoire regroupe les faits nouveaux : données postérieures à l'entrée en vigueur, absence de transparence, option européenne encore en vigueur, réexamen quinquennal, pétition et rendez-vous manqués.
16 juil. 2026	Nouvelle demande formelle au ministre	Demande de rendez-vous de travail, plan pluriannuel, mesures alternatives, données sources, transparence algorithmique et évaluation scientifique indépendante.

ANNEXE 2 – Inventaire des livrables demandés

1. Gouvernance et décision

- nom du responsable ministériel et liste des services saisis ;
- calendrier de réunion, mandat du groupe de travail et relevés de décisions ;
- notes d'arbitrage, études d'impact, bilans et correspondances européennes ;
- Bilan 2021-2026 des mesures alternatives et décisions de maintien, abandon ou financement.

2. Données SIV

- extractions anonymisées/pseudonymisées des catégories L ;
- dictionnaire, règles de constitution du parc, ruptures de série et historique des mises à jour ;
- scripts/requêtes de production des statistiques publiées ;
- proposition de licence de recherche, accès sécurisé ou diffusion ouverte.

3. Données du contrôle technique

- enregistrements unitaires anonymisés, visites et contre-visites ;
- défaillances, mesures, gravité, résultat, centre/territoire anonymisé ;
- nomenclatures et instructions techniques versionnées ;
- contrôles qualité, corrections, doublons, valeurs manquantes et méthodologie des bilans.

4. Algorithmes et logiciels

- codes sources communicables ou description exhaustive des règles ;
- spécifications, protocoles, schémas, API, tables, paramètres et seuils ;
- rapports d'homologation, recettes, audits, incidents et historiques de versions ;
- scripts d'agrégation et d'analyse statistique.

5. Consultations publiques

- contributions anonymisées et métadonnées ;
- règles de modération, exclusions et dédoublement ;
- méthodes de synthèse, outils automatiques éventuels et résultats détaillés ;
- prise en compte des contributions dans la décision finale.

6. Évaluation scientifique

- protocole quinquennal 2021-2025 ;
- chaînage accidentologie-parc-contrôle dans un cadre sécurisé ;
- analyse causale des défaillances et comparaison des politiques ;
- publication des données, scripts, limites, conflits d'intérêts et analyses de sensibilité.

7. Contrôle des opérateurs privés

- conventions, cahiers des charges et rapports de contrôle ;
- règles de gouvernance des données, continuité et sécurité ;
- tarifs, écarts territoriaux, accessibilité et éventuels mécanismes de plafonnement ;
- étude d'une offre publique, mobile ou indépendante pour les besoins spécifiques.

ANNEXE 3 – Références juridiques et factuelles principales

Les références ci-dessous sont indiquées pour faciliter l'instruction du courrier. Les liens renvoient en priorité vers les sources officielles consultées le 16 juillet 2026.

Réf.	Intitulé	Source
R1	Directive 2014/45/UE, texte consolidé – article 2, paragraphe 2	EUR-Lex
R2	Proposition de la Commission européenne du 24 avril 2025 relative aux contrôles techniques	EUR-Lex
R3	Position du Parlement européen du 21 mai 2026	Parlement européen
R4	Orientation générale du Conseil de l'Union européenne du 4 décembre 2025	Conseil de l'Union européenne
R5	Conseil d'État, décision n° 487 988 du 12 mars 2025	Conseil d'État
R6	Article L. 323-1 du Code de la route	Légifrance
R7	Accidentalité routière 2025 – résultats définitifs publiés le 29 mai 2026	ONISR
R8	Parc de véhicules routiers – données publiques	data.gouv.fr
R9	Article L. 311-1 du Code des relations entre le public et l'administration	Légifrance
R10	Article L. 311-3-1 du CRPA – décisions fondées sur un traitement algorithmique	Légifrance
R11	Article R. 311-3-1-2 du CRPA – informations sur l'algorithme	Légifrance
R12	Article L. 312-1-3 du CRPA – publication des règles des principaux traitements algorithmiques	Légifrance
R13	Pétition n° 3070 – Abrogation du contrôle technique motos	Assemblée nationale
R14	Démarches d'accès aux documents administratifs et délai de réponse	CADA / Service-Public
R15	Réutilisation des données du SIV	Ministère de l'Intérieur
R16	Arrêté du 23 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules de catégorie L	Légifrance
R17	Organisme technique central – catégorie L	UTAC-OTC

Note de prudence juridique : les demandes ci-dessus sont formulées pour obtenir un examen administratif et scientifique complet. Certains documents peuvent faire l'objet d'occultations ou de modalités d'accès particulières. Le ministère est invité à appliquer le principe de communication partielle plutôt qu'un refus global et à motiver précisément toute restriction.