

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 auprès du ministre de l'Aménagement du territoire
et de la Décentralisation, chargé des Transports

Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Copie :
À Monsieur le Sous-Préfet de Cherbourg, M. RAMPON
Aux députés et sénateurs
Au Maire de Cherbourg en Cotentin

Le 21/07/2025

Yoann SIMON

représentant des adhérents
de l'association FFMC30
(Gard)



Défenseur libre et opiniâtre
des 2-3RM

ffmc30@gmail.com

06 _____

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



Auto hébergeur
CHATONS.org



Donneur pour
la Quadrature du NET



Monsieur le Ministre,

Monsieur Frédéric Tabarot,

C'est en découvrant, au détour d'un article dans *La Presse de la Manche* le matin même, l'annonce de votre venue à Cherbourg, que j'ai pris la décision immédiate — mais profondément motivée — de venir à votre rencontre.

En effet, vous, en tant que Ministre chargé des Transports, arrivez ce jour-là dans une ville emblématique, devenue, à mes yeux, un véritable foyer de contestation contre l'instauration du CT moto.

Cette dynamique s'est d'ailleurs particulièrement intensifiée depuis ma propre saisine du Conseil d'État, initiative largement relayée par la presse locale et nationale :

https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/controle-technique-des-motos-un-motard-militant-de-cherbourg-saisit-le-conseil-d-etat_60808416.html

Il m'était donc impensable de ne pas saisir cette opportunité pour venir, directement et simplement, vous solliciter en personne pour un rendez-vous.

D'ailleurs, j'ai exprimé cette intention publiquement dès ce matin-là, devant un café à la gare maritime, comme en témoigne la copie d'écran ci-dessous.





Le conflit qui oppose aujourd'hui le gouvernement à des citoyens engagés comme moi ¹ — autour de décisions mouvantes et contradictoires concernant le contrôle technique moto et les mesures alternatives jadis annoncées — est bien réel.

Et fort heureusement, **la démocratie française permet encore de mener, ouvertement et sans censure, ce combat d'idées** ². Un combat que je poursuis avec constance, transparence et détermination.

Car au fond, nous sommes deux parties que tout oppose dans la forme, mais que devrait pourtant réunir un seul et même objectif : **l'intérêt des citoyens français**. Et pas seulement celui des motards — même si, dans les faits, **nous sommes clairement les premières cibles**, voire, osons le dire, les « **vaches à lait** » ³ désignées du système.

C'est donc uniquement dans cette logique d'intérêt général que j'ai entrepris, ce jour-là, de venir à votre rencontre. Mon unique objectif était simple : **obtenir un rendez-vous officiel**, en face-à-face, pour vous exposer les fondements précis de mon engagement.

¹ <https://ffmc.asso.fr/ct2rm-80-de-boycott-ca-fonctionne>

² <https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9mocratie>

³ <https://www.motomag.com/Controle-technique-moto-la-FFMC-lance-le-Tour-de-France-des-Vaches-a-Lait.html>

Car, je le déplore, **mes précédents courriers adressés à votre ministère sont restés sans réponse**^{4 5 6 7 8}.

Face à ce silence, j'ai pris l'initiative d'élargir la mobilisation. J'ai contacté l'ensemble des députés et sénateurs de la République, tous groupes politiques confondus. Et nombreux sont ceux — individuellement ou collectivement — qui ont manifesté **non pas un soutien de convenance à ma personne**, mais un appui clair aux arguments que je développe, arguments fondés sur des données scientifiques, des faits objectivés, et une vision profondément **altruiste** de la citoyenneté.

Certains de ces parlementaires ont même relayé ces préoccupations **directement auprès de vous**, soit par courrier, soit dans l'enceinte même de leurs hémicycles.

La plus récente de ces interpellations est la **question écrite n° 5515**⁹, et votre réponse du **24 juin 2025**.

Or, à la lecture de vos différentes réponses et non réponses à titre d'exemple en espérant ne pas en avoir oublié^{10 11 12 13 14 15 16 17 18 19}, je constate une tendance récurrente : **une homogénéité fade, une platitude désincarnée**, où manque cruellement la nuance, l'envie de débattre, et surtout, **la passion qui sied à de tels sujets**. J'y reviendrai plus loin, car cette absence de profondeur appelle selon moi une **réponse construite, presque poétique**, tant le sujet mériterait une vraie prose.

Mais avant toute chose, je souhaite vous remercier sincèrement d'avoir pris en considération ma demande — aussi soudaine qu'improvisée, je le reconnais volontiers.

En effet, ce n'est qu'au matin même de votre venue que j'ai découvert, en lisant la presse locale, votre présence annoncée à Cherbourg, dans le cadre d'un déplacement officiel qui, à l'origine, portait sur un tout autre sujet²⁰.

Dès lors, compte tenu de la complexité du dossier relatif au contrôle technique des deux-roues motorisés, il ne m'était pas concevable de tenter d'aborder ce sujet en quelques minutes dans un couloir. Cela aurait été contre-productif, inutile pour vous comme pour moi, et surtout irrespectueux vis-à-vis de l'importance réelle que revêt cette problématique.

Vous avez parfaitement saisi le sens de mon intervention et compris que ma démarche visait uniquement à solliciter, dans les formes, un véritable **rendez-vous de travail** sur le fond.

Durant votre trajet en train, j'ai été informé que je pourrais être reçu par l'un de vos conseillers, ce que j'ai perçu comme une marque de respect institutionnel et une volonté de dialogue, que je tiens à saluer.

4 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/consultation-publique-ct-du-gouvernement.html>

5 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/%E2%9C%89%EF%B8%8F-courrier-au-ministre-des-transport-le-ct-moto-doit-%C3%AAtre-abrog%C3%A9.html>

6 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/%F0%9F%93%A9-demande-d%E2%80%99abrogation-du-d%C3%A9cret-sur-le-contr%C3%B4le-technique-moto-lettre-adress%C3%A9-aux-ministres-concern%C3%A9s-et-demande-d%E2%80%99entretien.html>

7 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/%F0%9F%9B%91-non-au-contr%C3%B4le-technique-moto-exigeons-le-respect-des-engagements.html>

8 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/%F0%9F%9A%A8-motards-le-combat-contre-le-ct-moto-continue-%F0%9F%9A%A8-transparence,-action-juridique-et-mobilisation-citoyenne-en-cours.html>

9 <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/questions/QANR5L17QE5515.pdf>

10 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-6729QE.htm>

11 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-5899QE.htm>

12 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-5515QE.htm>

13 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-5276QE.htm>

14 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-5031QE.htm>

15 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-4143QE.htm>

16 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-4142QE.htm>

17 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-4141QE.htm>

18 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-3243QE.htm>

19 <https://questions.assemblee-nationale.fr/q17/17-2913QE.htm>

20 https://actu.fr/economie/pour-le-ministre-des-transport-cherbourg-est-un-pole-exemplaire-dans-la-decarbonation_62921064.html

Mais c'est finalement **Monsieur Jean RAMPON, Sous-Préfet de Cherbourg** ²¹, qui est venu à ma rencontre de manière directe et spontanée. Bien que je connaissais déjà sa prédécesseure, avec qui j'avais eu l'occasion de collaborer, il s'agissait là de notre tout premier échange.

Et je souhaite le remercier tout particulièrement pour cette **prise de contact cordiale et franche**.

Son statut de haut fonctionnaire local, de surcroît aisément joignable, en fait un interlocuteur précieux pour le suivi de ce dossier. La surprise fut d'autant plus agréable que j'ai appris, par ses soins, qu'il avait précédemment occupé les fonctions de **sous-préfet d'Alès** ²², dans le **Gard** — soit précisément le département d'origine, où je représente la **FFMC30**.

C'est donc avec une convergence naturelle que nous avons pu échanger rapidement sur la nécessité d'un rendez-vous officiel. Monsieur RAMPON s'est engagé à **vous transmettre personnellement ma demande**.

Alors, **poursuivons nos investigations**.

J'attends désormais de vos services qu'ils organisent, dans les plus brefs délais, une rencontre dédiée, afin que vous puissiez mesurer plus précisément **l'urgence et la légitimité de formaliser juridiquement les mesures alternatives au contrôle technique**, comme cela avait été annoncé dès 2021 ²³ par votre prédécesseur, **Monsieur Jean-Baptiste Djebbari**, puis notifié à la Commission européenne :

 [Mesures alternatives – Communiqué officiel Djebbari](#)

Il est essentiel, avant même d'engager un débat de fond, **d'éclaircir le cadre et l'intention** de ma démarche. Il ne s'agit pas ici de développer un monologue technique ou juridique, ce qui serait peu constructif. Mon objectif est d'introduire un **dialogue de clarification**, fondé sur les faits.

Or, dans l'ensemble des réponses que vous avez jusqu'à présent apportées aux parlementaires – réponses malheureusement homogènes, lisses, **privées de couleur comme d'émotion** – deux axes argumentatifs reviennent de manière systématique.

Le **second point**, d'abord, repose sur **des statistiques obsolètes**, souvent amalgamées, qui incluent pêle-mêle cyclomoteurs, voiturettes sans permis ou autres véhicules légers — alors même que ces catégories ne sont **pas concernées par la directive européenne 2014/45/UE** ²⁴. Ces chiffres, dépourvus de perspective comparative, **ne reflètent en rien la réalité du parc moto**, notamment celui des motocyclettes de type « gros cubes », pourtant au cœur du sujet.

Mais surtout, le **premier point** repose sur une interprétation erronée du rôle du Conseil d'État : on laisse entendre que cette juridiction aurait « invalidé les mesures alternatives pour cause d'inefficacité ». C'est **factuellement inexact**, et **juridiquement infondé**.

Inutile de revenir ici sur **les années de lutte et de constance militante**, depuis 2012 voire avant, qui ont conduit les précédents gouvernements ²⁵ – et les deux chambres parlementaires – à **exclure le CT moto**, jugé **disproportionné, inefficace**, et **inutile non seulement pour les motards, mais pour l'ensemble des citoyens**.

Reprenons maintenant **les principales décisions juridiques récentes** qui encadrent ce sujet, afin d'éclaircir simplement – sans entrer ici dans un débat technique approfondi – l'intérêt fondamental de ma démarche.

21 <https://www.manche.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Prefecture-et-sous-prefectures/La-sous-prefecture-de-Cherbourg/Sous-Prefet>

22 https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/le-nouveau-sous-prefet-de-cherbourg-vient-d-etre-officiellement-nomme_59997927.html

23 <https://archive-2017-2022.ecologie.gouv.fr/presse/jean-baptiste-djebbari-presente-mesures-alternatives-au-controle-technique-des-deux-roues-motorisees>

24 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0045>

25 <https://www.motomag.com/Controle-technique-moto-le-Senat-francais-desapprouve-la-Commission-europeenne.html>

Ce tour d'horizon volontairement synthétique vise à poser les faits, **tels qu'ils sont inscrits dans le droit**, et non à les tordre au service d'une narration politique.

♦ **Décision n° 456131 du 27 juillet 2022** ²⁶ : **annulation de la suspension du décret**

- **9 août 2021**, un décret est pris, instaurant le contrôle technique des deux-roues motorisés à compter de 2022 (avec échelonnement jusqu'en 2026).
- **12 août 2021**, à la demande du Président de la République, le Ministre des Transports suspend ce décret par un arrêté ministériel.

Or, le **Conseil d'État annule cette suspension**, considérant que seul le **Premier ministre** est compétent pour prendre une telle décision. Le Ministre a donc agi **en dehors de ses attributions**, ce qui constitue une **violation de la hiérarchie des normes**.

C'est un vice de forme majeur. Mais, et c'est là un point essentiel : **cette annulation ne rétablit pas pour autant une obligation immédiate du contrôle technique**. Elle invalide simplement une suspension mal fondée juridiquement.

♦ **Décision n° 457398 du 27 juillet 2022** ²⁷ : **annulation partielle du décret du 9 août 2021**

Cette décision annule plusieurs articles clés du décret initial, à savoir :

- **Article 6**, modalités de mise en œuvre
- **Article 8**, mécanismes d'application
- **Article 9**, calendrier de report

Ici encore, le Conseil d'État n'impose pas le CT moto. Il **annule des dispositions mal rédigées ou incomplètes**, laissant l'exécutif dans une forme de statu quo juridique.

C'est ce que j'ai souvent qualifié, non sans ironie, de **situation « le cul entre deux chaises »** : un décret boiteux, suspendu de façon illégale, puis partiellement invalidé... mais sans que rien ne devienne obligatoire pour autant.

Et paradoxalement, nous pouvions rester dans cet état, entre deux temps, pour un long moment sans problème.

♦ **Décision n° 466125 du 31 octobre 2022** ²⁸ : **annulation du décret du 25 juillet 2022**

Ce décret visait à **abroger purement et simplement** le décret du 9 août 2021, c'est-à-dire à faire disparaître, dans les faits, l'obligation du CT moto.

Mais cette abrogation, décidée par la Première ministre, **ne mentionnait pas clairement** les conditions alternatives prévues par la directive européenne 2014/45/UE pour justifier une telle suppression. En particulier, elle n'exposait pas les **mesures de sécurité routière mises en œuvre** pour les catégories L3e à L7e (motos de plus de 125 cm³), ni les **statistiques de sécurité routière sur 5 ans** exigées dans la notification à la Commission européenne.

Résultat : le Conseil d'État a annulé ce décret pour **excès de pouvoir**, estimant que la **motivation exigée par le droit européen n'avait pas été correctement formulée**.

Et pourtant, encore une fois, **cela ne signifie nullement que les mesures alternatives sont inefficaces**, ni que leur application est illégale. Cela signifie simplement que **le texte gouvernemental était mal rédigé**.

En réalité, **quelle que soit l'orientation politique ou la doctrine décisionnelle adoptée**, il n'a **jamais été interdit**, à aucun moment, de mettre en œuvre les **mesures alternatives** au contrôle technique moto. Bien au contraire, ces mesures **existent déjà de facto**, sur le terrain, même si elles demeurent aujourd'hui **juridiquement orphelines**.

²⁶ <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2022-07-27/456131>

²⁷ <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2022-07-27/457398>

²⁸ <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2022-10-31/466125>

Pour vous en convaincre, je vous invite à relire **le mémoire** ²⁹ **que je vous avais personnellement remis** dans le cadre de ma saisine du Conseil d'État, documenté et sourcé :

 [Mémoire – CT Moto – Requête Conseil d'État](#)

Sur le **fond**, il est fondamental de rappeler que **le Conseil d'État n'a jamais jugé que les mesures alternatives étaient inefficaces**. Ce n'est **ni son rôle, ni dans ses compétences**. La haute juridiction administrative s'est limitée à annuler le **Décret n° 2022-1044 du 25 juillet 2022**, qui abrogeait le **décret n° 2021-1062 du 9 août 2021** sur le CT moto, pour **excès de pouvoir**.

Pourquoi ? Parce que la Première ministre, Mme Élisabeth Borne, n'a pas, dans ce décret d'abrogation, **explicitement et factuellement mentionné** la seconde option légale prévue par la **directive européenne 2014/45/UE** : à savoir, que **l'État membre peut s'exonérer du contrôle technique** pour les véhicules des catégories **L3e, L4e, L5e et L7e (cylindrée >125 cm³) à condition** :

1. d'avoir effectivement mis en œuvre **des mesures alternatives de sécurité routière**,
2. de **s'appuyer sur des statistiques pertinentes et actualisées** sur les cinq dernières années,
3. et de **notifier ces éléments à la Commission européenne sous le même fondement réglementaire**.

Autrement dit, ce que le Conseil d'État a reproché au gouvernement, **ce n'est pas l'intention d'abroger le CT moto**, mais le fait de ne pas avoir **clairement formulé l'argument juridique et factuel** qui justifie cette abrogation en droit européen.

Et c'est précisément ce que j'ai démontré dans mon mémoire, où je fournis notamment **des données statistiques encourageantes**, sur cinq ans, quant à la sécurité routière des motocyclettes.

J'en reproduis ci-dessous un extrait essentiel :

Le bilan 2022 de la sécurité routière [\[Pièce BBA\]](#) pour les usagers de 2-3 RM est particulièrement favorable, avec une baisse continue depuis plusieurs années, tant au niveau de la mortalité que des blessés graves.

Tués à 30 jours							
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre	Total
2010	485		147	952	2 117	291	3 992
2017	484		173	786	1 767	238	3 448
2018	471	0	175	760	1 637	205	3 248
2019	483	10	187	749	1 622	193	3 244
2020	391	7	178	579	1 243	143	2 541
2021	414	24	227	668	1 414	197	2 944
2022p	484	34	244	715	1 563	220	3 260
Ecart 2022-2019	+1	+24	+57	-34	-59	+27	+16
Evolution 2022-2019	+0%	+240%	+30%	-5%	-4%	+14%	+0%
Evolution 2010-2022	-0%	-	+66%	-25%	-26%	-24%	-18%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Blessés graves estimés						
	Marche	EDP-m	Vélo	2RM	VT	Autre
2017e	2 446		2 259	6 131	5 511	539
2019e	2 253	20	2 302	5 844	5 120	565
2019e	2 315	158	2 314	5 742	5 173	547
2020e	1 720	211	2 314	4 751	3 898	443
2021e	1 967	413	2 709	5 653	4 670	531
2022e	2 009	570	2 626	5 340	4 808	578
Ecart 2022-2019	-305	+412	+312	-402	-364	+32
Evolution 2022-2019	-13%	+261%	+13%	-7%	-7%	+6%

Source : ONISR données définitives jusqu'en 2021, données provisoires 2022

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR - Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône)

Les chiffres attestent factuellement de la position choisie par l'État, avec des mesures alternatives déjà en cours et favorables à nos concitoyens.

²⁹ <https://superbacinella.cloudma.fr/index.php/s/fEDAPBTodjMmBfi>

Vous devez savoir, Monsieur le Ministre, qu'en tant que **citoyen engagé**, j'ai pris la décision d'élaborer, cet été, un **nouveau mémoire juridique** à l'encontre de l'État devant le Conseil d'État, afin de **redonner leur place aux mesures alternatives** dans le dispositif réglementaire français.

Parce que je crois au débat public, parce que je crois à la démocratie participative et à la transparence, j'ai **annoncé cette initiative ouvertement** ³⁰ dans mon blog citoyen, accessible ici :

  [CT Moto – Un été studieux pour la défense citoyenne](#)

Votre venue à Cherbourg — que j'ai découverte le jour même, par surprise — fut donc **une formidable opportunité pour renouer un contact humain et institutionnel**, en amont de toute procédure contentieuse.

Comme je l'ai exprimé à votre représentant local, **Monsieur le Sous-préfet de mon département**, je n'ai aucune satisfaction à engager des recours juridiques contre des personnes sans leur avoir au préalable proposé un échange long, posé, constructif.

Et ma démarche a toujours été la même : **constater, dénoncer, mais aussi proposer**.

Aussi, je souhaite vous soumettre **une solution simple, factuelle, juridiquement cadrée**, que j'avais d'ores et déjà formulée dans mon courrier du **15 mars 2025** ^{31 32}.

 [Courrier au Ministre – 15 mars](#)

 [Article de blog associé](#)

Il ne s'agit **pas de réinventer la roue**, ni d'imaginer une nouvelle politique. **Les mesures alternatives existent déjà, dans les faits**. Ce qu'il manque aujourd'hui, c'est **leur reconnaissance officielle sur le plan réglementaire**, telle que le permet la directive européenne.

La solution est donc limpide :

➡ préparer, sous l'autorité du Premier ministre, **un décret abrogeant celui du 23 octobre 2023**, qui impose actuellement le CT moto,

➡ et dans ce nouveau décret, stipuler de manière explicite que **l'État français a mis en œuvre des mesures alternatives de sécurité routière**,

➡ en y joignant :

- les **catégories visées** (L3e, L4e, L5e, L7e, >125 cm³),
- les **mesures concrètes mises en place** (contrôles ciblés, sensibilisation, infrastructures, etc.),
- les **statistiques pertinentes de sécurité routière** sur les cinq dernières années, qui sont largement favorables,³³
- et enfin, **la transmission formelle de cette exemption à la Commission européenne**, conformément à l'article 2 de la directive 2014/45/UE.

Ce cadre juridique existe. **Il ne reste qu'à le formaliser.**

30 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/la-vie-du-blog/%E2%98%80%E2%84%B8%8F-ct-moto-un-%C3%A9t%C3%A9-studieux-pour-la-d%C3%A9fense-citoyenne.html>

31 https://poustiquet.cloudma.fr/blog/images/images_generales/courrier_ministre_exiger_les_mesures_alternatives_143.pdf

32 <https://poustiquet.cloudma.fr/blog/lutte-contre-le-ct-moto-ct/%F0%9F%9B%91-non-au-contr%C3%B4le-technique-moto-exigeons-le-respect-des-engagements.html>

33 <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2024-de-la-securite-routiere>

Je suis, pour ma part, **entièrement disposé à en discuter avec vous très prochainement**, dans un cadre serein, respectueux, et utile.

Je reste donc dans l'attente d'une **date concrète de réunion**, à votre convenance.

Et même si ma démarche relève de l'**opposition citoyenne démocratique**, je ne suis **ni dans l'hostilité, ni dans l'opposition systématique**. Bien au contraire. Je suis un citoyen actif, volontaire, et je me tiens prêt à **participer aux séances de travail** nécessaires pour **faire émerger rapidement ce décret**, et avec lui, **un compromis efficace et conforme à l'intérêt général**.

Dans l'espoir que ma démarche sera reçue avec toute l'attention qu'elle mérite, et dans l'attente de la fixation prochaine d'un rendez-vous de travail à votre convenance,

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

Représentant des adhérents de l'association FPMC30 (Gard)

Saisissant du Conseil d'État contre le CT moto