

CONSEIL D'ÉTAT STATUANT AU CONTENTIEUX

Historique des conclusions :

Requête initiale de M. SIMON Yoann, du
17/07/2023, valant conclusion 001

Déposée le 17/07/2026 sur le système numérique
Télé-recours avec les pièces justificatives

Réf : REQUÊTE EN ANNULATION POUR EXCÈS DE POUVOIR ET DEMANDE
D'INJONCTION

SIMON Yoann c/ **État français**
représenté par
• *Le Ministre chargé des Transports,*
Philippe TABAROT

Yoann SIMON

directive201445ue@cloudma.fr

+32 2 315 09 05
(Bruxelles)

—
—
—
—

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



Auto hébergeur
CHATONS.org



Donneur pour
la Quadrature du NET



CONCLUSION 001

Pour :

Yoann Joël Fabien SIMON,

—
—
—

Adresse électronique de réponse, directive201445ue@cloudma.fr,
Numéro de téléphone à Bruxelles : +32 2 315 09 05,

Motocycliste chevronné depuis plus de 20 ans, travaillant en bénévole
pour le logiciel et réseau libre (et Opensource), défenseur de la RGPD. auto-
hébergeur chatons.org pour mes mails, clouds et données personnelles, et
ceux d'autres personnes

—

le Requérant,

Contre :

Le Ministre chargé des Transports, **Philippe TABAROT**

La décision implicite de rejet née le juin 2025 du silence gardé par le
ministre chargé des Transports sur la demande préalable du Mars 2025,
tendant au réexamen réglementaire du contrôle technique des véhicules de
catégorie L, à l'inscription effective des mesures alternatives prévues par la
directive 2014/45/UE, à l'ouverture des données et traitements publics, et à
l'organisation d'une évaluation scientifique contradictoire.

le Défenseur

---- == 0 == ----

PLAISE AU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE

I. Objet de la requête

La présente requête tend à l'annulation de la décision implicite par laquelle le ministre chargé des Transports a refusé :

- de réexaminer le dispositif réglementaire du contrôle technique des véhicules de catégorie L ;
- de prendre ou proposer les mesures permettant d'inscrire explicitement dans le droit français une voie "mesures alternatives" prévue par la directive 2014/45/UE ;
- d'organiser une évaluation annuelle, scientifique, indépendante, contradictoire et transparente du dispositif ;
- de publier les données anonymisées issues du contrôle technique des véhicules de catégorie L ;
- de publier les protocoles, méthodes, dictionnaires de données, traitements, spécifications et algorithmes nécessaires à la compréhension du dispositif ;
- de dresser un bilan sincère des mesures alternatives précédemment annoncées par l'État ;
- d'organiser une consultation spécifique des usagers concernés et des citoyens.

La présente requête ne constitue pas la répétition des recours déjà dirigés contre le décret et l'arrêté du 23 octobre 2023. Elle vise une décision nouvelle, née d'une demande nouvelle, fondée sur des éléments postérieurs à la mise en œuvre effective du contrôle technique moto et sur la nécessité d'un réexamen au regard des données désormais disponibles ou devant être rendues disponibles.

II. Faits et contexte

A) « Sur le maintien, en droit de l'Union européenne, de la faculté de recourir à des mesures alternatives au contrôle technique des motocycles ».

Il importe, à titre liminaire, de rappeler que le cadre juridique européen relatif au contrôle technique des véhicules fait actuellement l'objet d'une procédure de révision dans le cadre du « paquet contrôle technique ». Une telle révision s'inscrit dans le fonctionnement normal du droit de l'Union européenne, les institutions européennes étant tenues d'évaluer périodiquement l'efficacité des dispositifs qu'elles instaurent, notamment lorsqu'ils poursuivent un objectif d'intérêt général tel que l'amélioration de la sécurité routière.

Cette révision ne constitue donc pas la remise en cause d'un principe acquis, mais procède d'une réévaluation des règles existantes au regard de leur efficacité réelle et des données disponibles.

À cet égard, la directive 2014/45/UE du 3 avril 2014, qui a abrogé et remplacé la directive 2009/40/CE, demeure à ce jour le texte de référence applicable au contrôle technique périodique des véhicules à moteur. Comme le rappelle le Parlement européen, le paquet actuellement en discussion vise précisément à actualiser les dispositions issues du cadre juridique de 2014 relatives au contrôle technique périodique, aux contrôles routiers des véhicules utilitaires ainsi qu'à l'échange des données relatives aux véhicules.

Il convient de souligner que cette procédure de révision n'emporte, par elle-même, aucune modification immédiate du droit positif. Tant qu'une nouvelle directive n'a pas été définitivement adoptée puis transposée par les États membres, les dispositions de la directive 2014/45/UE demeurent pleinement applicables.

Or, cette directive prévoit expressément, en son article 2, paragraphe 2, la possibilité pour un État membre d'exclure du contrôle technique périodique les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³, à la condition que cet État ait mis en œuvre des mesures alternatives efficaces en matière de sécurité routière concernant les véhicules à deux ou trois roues. Cette faculté est subordonnée à une évaluation fondée notamment sur les statistiques pertinentes de sécurité routière des cinq dernières années et à une notification de cette exemption à la Commission européenne.

Ainsi, contrairement à ce qui est parfois soutenu, les mesures alternatives ne constituent nullement une disposition obsolète ou dépourvue d'effet juridique. Elles demeurent, à ce jour, une faculté expressément prévue par le droit primaire dérivé de l'Union européenne.

Il est exact que, dans le cadre de la révision en cours, la Commission européenne a proposé, le 24 avril 2025, de supprimer cette possibilité d'exemption afin de rendre obligatoire le contrôle technique périodique pour l'ensemble des motocycles concernés, y compris les véhicules électriques.

Dans le même sens, le Parlement européen a adopté, le 21 mai 2026, sa position en vue de l'ouverture des négociations interinstitutionnelles avec le Conseil de l'Union européenne sur la révision du paquet « contrôle technique ».

Toutefois, ces prises de position ne constituent que des étapes du processus législatif européen. Elles ne modifient pas, en elles-mêmes, le droit actuellement applicable et ne sauraient produire d'effet juridique avant l'aboutissement de la procédure législative.

À l'inverse, le Conseil de l'Union européenne, représentant les États membres, a adopté, le 4 décembre 2025, une position sensiblement différente. Dans son orientation générale, le Conseil a expressément souhaité maintenir le champ d'application actuel ainsi que les fréquences minimales de contrôle prévues par la directive 2014/45/UE. Il précise notamment que « l'exception actuelle permettant d'exclure les motocyclettes du champ des contrôles est également maintenue ».

B) « Sur l'impossibilité pour l'État français de se prévaloir d'une évolution future du droit de l'Union européenne pour écarter les mesures alternatives »

L'État français ne saurait utilement justifier l'abandon ou la non-prise en considération des mesures alternatives prévues par la directive 2014/45/UE en se fondant « déjà » sur une évolution future et hypothétique du droit de l'Union européenne.

En effet, selon un principe constant du droit administratif, la légalité d'un acte administratif s'apprécie au regard des règles de droit applicables à la date à laquelle cet acte est intervenu. Une modification législative ou réglementaire postérieure, ou une simple proposition de réforme, est sans incidence sur l'appréciation de cette légalité.

Or, à la date d'adoption des actes attaqués, comme à la date de la présente instance, la directive 2014/45/UE demeure pleinement en vigueur. Son article 2, paragraphe 2, reconnaît toujours aux États membres la faculté de substituer au contrôle technique périodique des mesures alternatives de sécurité routière, sous réserve du respect des conditions qu'il énonce.

La seule circonstance que la Commission européenne ait proposée de supprimer cette faculté, ou que le Parlement européen se soit prononcé en faveur d'une telle évolution, est juridiquement sans effet tant que la procédure législative européenne n'a pas abouti. Ces prises de position n'ont aucune valeur normative contraignante et ne sauraient modifier le droit positif applicable.

Au demeurant, cette analyse est renforcée par la position du Conseil de l'Union européenne qui, dans son orientation générale du 4 décembre 2025, a expressément confirmé le maintien de l'exception permettant aux États membres de recourir aux mesures alternatives. L'absence de consensus entre les institutions européennes démontre précisément qu'aucune évolution définitive du droit de l'Union n'est intervenue.

En conséquence, l'administration française ne pouvait légalement considérer que les mesures alternatives auraient cessé d'exister ou seraient devenues inapplicables. Elle demeurerait tenue d'appliquer loyalement le droit de l'Union européenne en vigueur, d'en

assurer une transposition complète et d'examiner effectivement la possibilité de recourir au mécanisme prévu par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE.

En agissant « déjà » comme si cette faculté n'existait plus, ou comme si sa disparition était déjà acquise, l'État s'est fondé non sur le droit positif applicable, mais sur une évolution législative future, incertaine et encore en discussion. Une telle anticipation est contraire au principe de sécurité juridique, au principe de légalité et à l'obligation de mise en œuvre loyale du droit de l'Union européenne.

Le Conseil d'État ne peut dès lors apprécier la légalité des décisions contestées qu'au regard du droit de l'Union actuellement en vigueur, lequel reconnaît toujours expressément la possibilité de substituer des mesures alternatives au contrôle technique périodique des motocycles.

C) « Sur la contradiction entre l'article L. 323-1 du Code de la route et l'organisation réglementaire du contrôle technique des motocycles »

L'article L. 323-1 du Code de la route dispose expressément que :

« Lorsqu'en application du présent code, des véhicules sont astreints à un contrôle technique, celui-ci est effectué par les services de l'État ou par des contrôleurs agréés par l'État dans des installations agréées. »

Le législateur a ainsi prévu deux modalités distinctes permettant de satisfaire à l'obligation légale de contrôle technique : d'une part, par les services de l'État et, d'autre part, par des contrôleurs agréés. Cette rédaction n'est ni anodine ni dépourvue de portée juridique. En mentionnant explicitement les services de l'État, le législateur n'a pas entendu réserver cette mission aux seuls opérateurs privés.

Or, de la Constitution, qui organise les institutions de la République, jusqu'aux dispositions du Code de la route, aucune règle de droit n'impose au citoyen de recourir exclusivement à une entreprise privée de droit commercial pour satisfaire à une obligation légale imposée par l'État. Lorsqu'une obligation est créée par la loi, il appartient en principe à l'État d'en garantir l'exécution dans des conditions conformes aux dispositions qu'il a lui-même adoptées.

Le requérant soutient qu'il résulte nécessairement de l'article L. 323-1 que le législateur a entendu maintenir la possibilité d'une exécution du contrôle technique par les services de l'État. À défaut, la première branche de l'alternative prévue par la loi serait privée de tout effet utile et réduite à une simple déclaration de principe, sans aucune application concrète.

Pourtant, le dispositif réglementaire actuellement applicable au contrôle technique des véhicules de catégorie L, issu notamment du décret et de l'arrêté du 23 octobre 2023, ne prévoit aucune possibilité effective permettant à un usager de faire réaliser ce contrôle par un service de l'État. En pratique, l'ensemble du dispositif repose exclusivement sur des centres de contrôle agréés exploités par des opérateurs privés.

Ainsi, le pouvoir réglementaire a transformé une alternative prévue par le législateur en une obligation de fait de recourir à une entreprise privée. Cette organisation vide de sa substance la référence expresse aux « services de l'État » figurant à l'article L. 323-1 du Code de la route.

Cette contradiction soulève une question essentielle de légalité. Le pouvoir réglementaire ne peut, par les modalités d'application qu'il retient, neutraliser ou rendre inopérante une disposition expressément voulue par le législateur. Une interprétation contraire reviendrait à priver d'effet utile une partie de la loi, alors que chaque terme employé par le législateur est présumé avoir une portée normative.

Il appartient dès lors au Conseil d'État d'apprécier si l'organisation réglementaire actuellement en vigueur respecte fidèlement la volonté du législateur ou si, au contraire, elle a eu pour effet de substituer à l'alternative prévue par la loi une obligation exclusive de recourir à des opérateurs privés, en contradiction avec les dispositions de l'article L. 323-1 du Code de la route.

D) « Sur le refus persistant du ministre de répondre personnellement au requérant et d'engager un examen contradictoire de ses demandes »

Le requérant a entrepris, depuis plusieurs mois, de nombreuses démarches afin d'obtenir des autorités compétentes un examen effectif de ses arguments relatifs aux mesures alternatives au contrôle technique des véhicules de catégorie L.

Par un courrier en date du 15 mars 2025, il a notamment demandé au Gouvernement de réexaminer le choix du contrôle technique obligatoire au regard de la faculté prévue par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE. Ce courrier exposait les mesures alternatives de sécurité routière déjà mises en œuvre, rappelait les positions antérieurement adoptées par l'État français et sollicitait la modification ou l'abrogation du dispositif réglementaire imposant le contrôle technique des motocycles.

Cette démarche ne s'est pas limitée à un envoi isolé. Le courrier du 15 mars 2025 a été communiqué à l'ensemble des députés et sénateurs afin de les informer de la difficulté juridique soulevée et de leur demander d'intervenir auprès du Gouvernement. Plusieurs parlementaires ont effectivement relayé ces demandes auprès des ministres compétents, notamment par des courriers, des interventions ou des questions parlementaires.

Ces démarches démontrent que les membres du Gouvernement ont été informés, de manière répétée et par plusieurs canaux, de l'argumentation du requérant. Le ministre ne peut donc sérieusement soutenir qu'il n'aurait pas eu connaissance des demandes formulées ni des questions précises soulevées quant au maintien des mesures alternatives, aux données de sécurité routière et à la justification du choix du contrôle technique obligatoire.

Toutefois, les réponses ministérielles ont été exclusivement ou principalement adressées aux députés et sénateurs ayant relayé ces demandes. Elles se sont bornées à rappeler la position générale du Gouvernement, l'existence du décret et de l'arrêté du 23 octobre 2023, ainsi que les décisions antérieures rendues par le Conseil d'État.

Ces réponses ne constituent pas une réponse personnelle aux demandes du requérant. Elles ne répondent pas davantage, de manière précise et circonstanciée, aux arguments juridiques, statistiques et techniques qu'il a développés.

Le ministre demeure ainsi sur une position constante, exprimée auprès des parlementaires, sans avoir engagé de véritable examen contradictoire avec le requérant et sans lui avoir directement communiqué les motifs détaillés pour lesquels ses demandes seraient rejetées.

À ce jour, le requérant n'a reçu aucune réponse personnelle et directe à son courrier du 15 mars 2025, alors même que celui-ci comportait des demandes précises adressées aux autorités gouvernementales.

Cette absence de réponse personnelle a persisté jusque dans le cadre d'une rencontre directe avec le ministre. Lors de la visite ministérielle organisée à Cherbourg, le requérant a physiquement interpellé le ministre sur la question du contrôle technique des motocycles et sur la possibilité de recourir aux mesures alternatives prévues par le droit de l'Union européenne.

Cette interpellation directe n'a donné lieu à aucune réponse circonstanciée, ni le jour même, ni ultérieurement. Aucun échange contradictoire n'a été organisé et aucun élément écrit n'a été transmis au requérant à la suite de cette rencontre.

Ainsi, malgré un courrier formel, sa diffusion auprès de l'ensemble des parlementaires, les multiples relais opérés par des députés et sénateurs et une interpellation physique directe du ministre à Cherbourg, le requérant demeure personnellement sans réponse.

Cette situation révèle une différence manifeste entre, d'une part, la communication institutionnelle adressée aux parlementaires et, d'autre part, le traitement concret de la demande individuelle du requérant. Le Gouvernement répond aux élus qui l'interrogent, mais ne répond pas directement à l'auteur de la demande, alors même que celui-ci sollicite des décisions, des justifications et la communication d'éléments précis.

Il n'est pas soutenu que le ministre serait tenu d'organiser un débat politique ou une rencontre avec toute personne qui le sollicite. En revanche, lorsqu'une demande administrative précise lui est régulièrement adressée, l'administration doit en assurer le

traitement selon les règles applicables et ne peut se borner à maintenir publiquement une position générale sans examiner les éléments nouveaux qui lui sont soumis.

En particulier, aucune réponse utile n'a été apportée concernant :

- l'évaluation des statistiques pertinentes de sécurité routière des cinq dernières années ;
- l'efficacité réelle des mesures alternatives déjà mises en œuvre en France ;
- les motifs précis ayant conduit à écarter ou abandonner ces mesures ;
- l'existence d'une notification ou d'échanges avec la Commission européenne ;
- les données techniques et administratives ayant fondé le maintien du contrôle technique obligatoire ;
- la possibilité de réexaminer le dispositif au regard d'éléments nouveaux.

Les démarches accomplies établissent donc que le Gouvernement avait pleinement connaissance de la contestation et des moyens invoqués. Elles démontrent également que le recours au juge administratif intervient après l'échec de tentatives répétées tendant à obtenir une réponse directe, motivée et documentée de l'administration.

À la suite de la présente saisine du Conseil d'État, le requérant entend, indépendamment de la procédure contentieuse en cours, adresser une nouvelle demande formelle au ministre et aux autorités compétentes.

Cette nouvelle saisine administrative reposera sur des arguments nouveaux, des données actualisées et des demandes plus précisément individualisées, notamment en matière d'accès aux données publiques, d'évaluation des statistiques récentes de sécurité routière, d'efficacité des mesures alternatives et de réexamen du dispositif réglementaire.

Elle aura pour objet d'obtenir une décision explicite de l'administration sur ces éléments nouveaux et, le cas échéant, de faire naître une nouvelle décision susceptible d'être contestée dans le respect des règles et délais du contentieux administratif.

Cette démarche future ne saurait toutefois effacer l'absence de réponse personnelle opposée jusqu'à présent au requérant. Elle démontre au contraire sa volonté constante d'obtenir un examen administratif loyal et documenté avant, ou parallèlement à, toute nouvelle contestation juridictionnelle.

E) « Sur le refus persistant de communiquer les données publiques nécessaires au contrôle citoyen et scientifique de la politique du contrôle technique, et sur les démarches contentieuses engagées »

Afin de pouvoir apprécier objectivement les fondements de la politique publique ayant conduit à l'instauration du contrôle technique obligatoire des véhicules de catégorie L, le requérant a sollicité, dès le mois de février 2025, la communication de nombreuses données administratives détenues par l'État.

Ces demandes portaient notamment sur les données statistiques relatives au contrôle technique des deux-roues motorisés, sur les données anonymisées issues du Système d'immatriculation des véhicules (SIV), sur les données techniques et statistiques transmises dans le cadre du contrôle technique, ainsi que sur les éléments permettant de comprendre, de vérifier et de reproduire les analyses ayant conduit le Gouvernement à écarter les mesures alternatives prévues par la directive 2014/45/UE.

Le requérant sollicitait également l'accès aux documents administratifs, études, bases de données, traitements automatisés, algorithmes décisionnels et autres éléments techniques ayant participé à l'élaboration de cette politique publique, afin de permettre une expertise indépendante, contradictoire et scientifiquement vérifiable.

Malgré ces demandes précises, l'administration n'a apporté aucune réponse permettant au requérant d'accéder aux données sollicitées ni de comprendre les critères objectifs ayant conduit au choix du contrôle technique obligatoire.

Cette absence de communication place le requérant dans une situation particulièrement défavorable. Alors que l'État fonde sa politique publique sur des analyses statistiques et techniques qu'il est seul à détenir, il refuse simultanément aux citoyens la possibilité de contrôler ces analyses, de les reproduire ou d'en discuter la méthodologie.

Or, le débat public comme le débat juridictionnel supposent que les choix opérés par l'administration puissent être vérifiés au regard de données objectives, accessibles et contradictoires.

Le requérant considère que cette absence persistante de communication nuit à la transparence de l'action administrative et fait obstacle à l'exercice effectif du droit au recours, en privant les citoyens des éléments indispensables à l'évaluation indépendante d'une politique publique qui leur impose des obligations nouvelles.

Le présent recours devant le Conseil d'État porte principalement sur la légalité du dispositif réglementaire ayant instauré le contrôle technique obligatoire des motocycles.

Toutefois, indépendamment de la présente instance, le requérant entend engager une nouvelle démarche administrative tendant à obtenir la communication des données publiques sollicitées, en renouvelant formellement sa demande auprès des ministres et administrations compétentes.

Cette nouvelle demande tiendra compte des éléments nouveaux révélés depuis les premières démarches entreprises en 2025 ainsi que des besoins apparus au cours de la présente procédure contentieuse. Elle portera notamment sur les données statistiques récentes, les évaluations exigées par la directive 2014/45/UE, les données anonymisées du SIV, les données relatives au contrôle technique des véhicules de catégorie L, ainsi que sur les documents administratifs ayant fondé les décisions contestées.

À défaut de communication volontaire de ces informations, le requérant exercera l'ensemble des voies de droit prévues par le Code des relations entre le public et l'administration, notamment par la saisine de la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), puis, si nécessaire, de la juridiction administrative compétente.

Cette démarche parallèle n'a pas pour objet de se substituer au présent recours devant le Conseil d'État, mais de permettre qu'un contrôle scientifique, citoyen et juridictionnel puisse être exercé sur les données ayant servi de fondement à une politique publique présentant un intérêt national majeur.

F) « Sur l'ampleur objectivement mesurable de la contestation du contrôle technique des motocycles »

La contestation du contrôle technique des véhicules de catégorie L ne peut être réduite à l'expression ponctuelle de quelques organisations représentatives ou de groupes militants isolés. Elle se manifeste également par une mobilisation citoyenne directement mesurable au moyen de la plateforme officielle des pétitions de l'Assemblée nationale.

La pétition intitulée « Abrogation du contrôle technique motos », enregistrée sous le numéro d'initiative 3070, a été déposée en juillet 2025 et demeure ouverte à la signature jusqu'au 19 juin 2029. Au moment de la consultation de la plateforme officielle, elle avait déjà recueilli plus de 83 000 signatures authentifiées, pour un premier seuil institutionnel fixé à 100 000 signatures. (<https://petitions.assemblee-nationale.fr/initiatives/i-3070>)

Ce nombre revêt une portée particulière dès lors que la signature s'effectue sur une plateforme institutionnelle reposant sur une procédure d'identification destinée à garantir l'unicité des soutiens. Il ne s'agit donc pas d'un simple sondage en ligne ouvert à des signatures multiples ou difficilement vérifiables, mais d'une expression citoyenne enregistrée dans le cadre officiel de l'Assemblée nationale.

Certes, une pétition ne saurait, à elle seule, déterminer la légalité d'une mesure réglementaire ni se substituer à l'appréciation du Gouvernement ou du juge administratif. Elle constitue toutefois un indice objectif, quantifiable et institutionnellement vérifiable de l'intensité de la contestation. Elle devait, à ce titre, être prise en considération dans l'évaluation de l'acceptabilité, de la nécessité et de la proportionnalité de la politique publique contestée.

La portée réelle de cette mobilisation ne peut être appréciée en rapportant mécaniquement le nombre de signatures à l'ensemble de la population française. Le dispositif attaqué concerne principalement une population déterminée : les propriétaires et utilisateurs de motocyclettes, notamment celles de cylindrée supérieure à 125 cm³.

Les données disponibles sur le parc des deux-roues motorisés montrent qu'une part importante des véhicules enregistrés ne correspond pas à des véhicules effectivement utilisés tout au long de l'année. L'ONISR relève notamment l'existence d'un parc dormant et d'un usage souvent saisonnier des deux-roues motorisés. Il indique également que plus de la moitié du parc est constituée de motocyclettes de plus de 125 cm³ et que de nombreux ménages peuvent disposer de plusieurs véhicules. (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/vehicules/parc-des-vehicules/le-parc-deux-roues-motorises-des-menages>)

À partir de ces données, le requérant a établi un modèle d'estimation destiné non à prétendre déterminer avec exactitude le nombre de motocyclistes français, mais à apprécier l'ordre de grandeur de la population réellement et régulièrement concernée par le contrôle technique.

Ce modèle repose sur les hypothèses suivantes :

- un parc national de deux-roues motorisés d'environ 3,8 millions de véhicules ;
- une proportion de 55 % de motocyclettes de plus de 125 cm³, soit environ 2,09 millions de véhicules ;
- l'hypothèse prudente que seule la moitié de ce parc est effectivement roulante ;
- l'hypothèse qu'un motocycliste actif peut posséder, en moyenne, deux motocyclettes.

Selon ce scénario, le nombre de motocyclistes actifs principalement concernés pourrait être estimé à environ 522 500 personnes.

Rapportées à cette estimation, plus de 83 000 signatures représenteraient environ 16 % de la population active concernée, soit près d'un motocycliste actif estimé sur six.

Cette estimation doit être présentée avec les précautions méthodologiques nécessaires. Elle ne constitue pas un recensement officiel et dépend des hypothèses relatives au nombre de véhicules effectivement roulants et au nombre moyen de motocyclettes détenues par chaque usager. Elle démontre néanmoins que, même en retenant une population concernée sensiblement plus large, la mobilisation ne peut sérieusement être qualifiée de marginale.

Le nombre de signatures doit également être regardé comme un seuil minimal de contestation déclarée. La signature de la pétition suppose en effet d'avoir connaissance de son existence, d'utiliser les outils numériques nécessaires et d'accepter le recours au dispositif d'identification proposé. Elle ne comptabilise donc ni les usagers opposés au contrôle technique qui n'ont pas connaissance de la pétition, ni ceux qui refusent ou ne peuvent utiliser l'authentification numérique, ni les personnes qui manifestent leur opposition par d'autres moyens.

La mobilisation exprimée par cette pétition est d'autant plus significative que le passage d'un véhicule dans un centre de contrôle ne saurait être interprété comme une adhésion volontaire au dispositif. Le contrôle étant obligatoire et notamment nécessaire dans certaines opérations de cession, le nombre de contrôles réalisés mesure avant tout l'exécution d'une obligation administrative.

À cet égard, les données présentées par la Fédération française des motards en colère à partir du bilan établi par l'UTAC indiquent que les motocyclettes de catégorie L3 représentent environ 74 % des contrôles effectués et que leur taux de contre-visite s'établissait à 11,1 % en 2025, soit un niveau inférieur à celui constaté pour plusieurs autres catégories de véhicules. (<https://ffmc.asso.fr/bilan-du-controle-technique-des-7441>)

La pétition apporte ainsi une information que les statistiques de fréquentation des centres de contrôle ne permettent pas de mesurer : **l'adhésion ou, au contraire, l'opposition des usagers à la politique publique qui leur est imposée**.

La dimension territoriale de cette mobilisation confirme également son importance. Rapporté à la superficie de la France métropolitaine, le nombre actuel de signatures correspond à environ 0,15 signature par kilomètre carré, soit approximativement une signature tous les 6,5 kilomètres carrés.

Ce calcul ne signifie évidemment pas que les signataires sont répartis uniformément sur le territoire. Il permet uniquement d'illustrer l'ampleur nationale de la mobilisation et son

inscription dans un réseau géographique diffus, sans qu'elle soit nécessairement concentrée dans une seule agglomération ou dans un territoire particulier.

Une analyse départementale pleinement fiable nécessiterait toutefois que l'Assemblée nationale communique une ventilation anonymisée des signatures par département. En l'absence de ces données, toute répartition départementale fondée uniquement sur la population générale demeurerait indicative et ne pourrait être présentée comme le reflet réel de la mobilisation locale.

La pétition ne saurait donc être invoquée comme la preuve juridique autonome de l'illégalité du contrôle technique. Elle constitue néanmoins une donnée objective que l'administration ne pouvait légitimement ignorer dans le cadre d'un réexamen de la mesure.

Une politique publique qui impose une charge financière et administrative à une catégorie particulière d'usagers doit pouvoir être justifiée non seulement par son objectif général, mais également par son efficacité démontrée, sa nécessité et sa proportionnalité. Lorsque plusieurs dizaines de milliers d'usagers directement concernés contestent officiellement cette mesure, il appartient à l'administration de répondre par des données vérifiables et par une évaluation documentée, et non par la seule répétition de considérations générales.

En l'espèce, l'importance de la mobilisation citoyenne, rapprochée de la population réellement concernée, constitue un élément supplémentaire justifiant que l'État procède à un réexamen loyal du contrôle technique obligatoire et de la possibilité de recourir aux mesures alternatives prévues par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE.

Cette mobilisation confirme enfin que la demande de réexamen présentée au Conseil d'État ne repose pas sur l'intérêt isolé du requérant. Elle s'inscrit dans une contestation nationale, durable et objectivement mesurable, portée par une proportion significative des usagers auxquels le dispositif est directement applicable.

G) « Sur l'absence de réexamen effectif des mesures alternatives au regard des statistiques de sécurité routière des cinq dernières années »

L'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE prévoit que les États membres peuvent exclure du contrôle technique périodique les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³ lorsqu'ils ont mis en place des mesures alternatives efficaces de sécurité routière concernant les véhicules à deux ou trois roues.

L'exercice de cette faculté doit notamment tenir compte des statistiques pertinentes de sécurité routière des cinq dernières années. Il résulte ainsi du texte européen que l'appréciation de l'efficacité des mesures alternatives ne peut reposer sur des affirmations générales, sur des données anciennes ou sur une évaluation ponctuelle. Elle doit être fondée sur une analyse objective, actualisée et suffisamment complète de l'accidentalité propre aux véhicules concernés.

Cette exigence suppose d'examiner non seulement le nombre de personnes tuées, mais également le nombre de blessés graves, les circonstances des accidents, les catégories d'usagers concernés, les facteurs présumés de causalité, l'implication éventuelle d'un tiers, l'état des infrastructures et, surtout, la part réellement attribuable à une défaillance technique du véhicule.

À cet égard, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière publie chaque année des bilans officiels de l'accidentalité. À la date de la présente instance, les données exploitables couvrent notamment les années 2021 à 2025. Le bilan complet de l'année 2024 a été publié en septembre 2025, tandis que les principaux résultats définitifs de l'année 2025 ont été publiés le 29 mai 2026, le rapport annuel complet devant être publié ultérieurement.

Ces documents constituent précisément la base statistique officielle permettant de procéder à l'évaluation sur cinq années exigée par la directive.

Une telle analyse doit permettre de déterminer si l'accidentalité des motocyclistes résulte principalement :

- de défaillances mécaniques susceptibles d'être détectées par un contrôle technique périodique ;

- de comportements individuels tels que la vitesse excessive, l'alcool, les stupéfiants, l'inattention ou le non-respect des priorités ;
- de défauts d'infrastructure, de chaussée, de signalisation ou de protection des obstacles latéraux ;
- de collisions provoquées par d'autres véhicules ;
- ou encore d'un défaut de formation, de sensibilisation ou de contrôle routier ciblé.

Cette distinction est essentielle. Si les causes principales des accidents ne relèvent que marginalement de l'état technique des motocycles, une politique fondée prioritairement sur le contrôle technique généralisé ne peut être regardée comme allant de soi. Elle doit être comparée à des mesures alternatives davantage dirigées vers les causes réelles de l'accidentalité.

Or, le Gouvernement français avait lui-même reconnu la pertinence d'une telle approche.

Dans un communiqué officiel du 24 novembre 2021 intitulé « Jean-Baptiste Djebbari présente les mesures alternatives au contrôle technique des deux roues motorisées », le ministre chargé des transports avait publiquement annoncé un ensemble de mesures portant sur la sécurité routière, la pollution et les nuisances sonores.

Le communiqué rappelait expressément que la directive 2014/45/UE permettait aux États membres de déroger au contrôle technique périodique lorsqu'ils avaient mis en place des mesures alternatives efficaces. Il indiquait également que les mesures françaises devaient être soumises à la Commission européenne.

Cette communication officielle établit qu'en novembre 2021, l'État français ne considérait nullement les mesures alternatives comme théoriques, impossibles ou juridiquement insuffisantes par nature. Il avait, au contraire, choisi publiquement cette voie et annoncé son intention de la défendre auprès de la Commission européenne.

Le Gouvernement avait notamment envisagé des actions relatives à la sécurité routière, à l'amélioration des infrastructures, à la sensibilisation des conducteurs, au bruit et à la pollution. Il reconnaissait ainsi qu'une politique combinant plusieurs mesures ciblées pouvait constituer une alternative au contrôle technique généralisé.

Le Conseil d'État a certes considéré, dans ses décisions antérieures, que les mesures alors formellement retenues par le Gouvernement étaient trop ponctuelles et manifestement insuffisantes pour permettre à la France de bénéficier de l'exemption prévue par la directive. Il a confirmé, le 12 mars 2025, que le Gouvernement avait finalement choisi de transposer la directive par l'instauration du contrôle technique obligatoire.

Toutefois, cette appréciation portait sur le contenu et la consistance des mesures présentées à cette époque. Elle ne signifie pas que toute mesure alternative serait définitivement exclue, ni que l'administration serait dispensée d'examiner les données nouvelles et l'évolution de l'accidentalité.

Le fait que les mesures précédemment adoptées aient été jugées insuffisantes ne saurait autoriser l'État à renoncer définitivement à toute évaluation ultérieure. Il lui appartenait, au contraire, soit de renforcer les mesures alternatives afin de les rendre suffisamment cohérentes et efficaces, soit de démontrer, à partir des statistiques actualisées des cinq dernières années, que le contrôle technique constituait la réponse la plus adaptée aux causes réelles des accidents.

Or, le requérant n'a obtenu communication d'aucune étude comparative complète portant sur les années 2021 à 2025 et analysant conjointement :

- l'évolution de la mortalité des usagers de deux-roues motorisés ;
- l'évolution du nombre de blessés graves ;
- la nature et la fréquence des défaillances techniques impliquées dans les accidents ;
- l'efficacité des politiques de prévention et de formation ;
- l'incidence des aménagements routiers ;
- l'efficacité des contrôles ciblés relatifs à la vitesse, au bruit, à l'alcool ou aux stupéfiants ;
- et les résultats susceptibles d'être obtenus par un renforcement coordonné de ces mesures.

L'administration paraît ainsi avoir substitué à l'évaluation dynamique prévue par la directive une position figée : les premières mesures alternatives ayant été jugées insuffisantes, le contrôle technique serait désormais la seule solution envisageable.

Une telle conclusion ne découle pourtant ni de la directive, ni des décisions rendues par le Conseil d'État.

La directive ne prévoit pas qu'un État qui a présenté une première série de mesures insuffisantes perdrait définitivement la faculté d'en concevoir de nouvelles. Elle exige au contraire que l'efficacité des mesures soit appréciée en tenant notamment compte des données pertinentes sur une période de cinq années.

Les bilans successifs de l'ONISR doivent donc être exploités non comme de simples documents d'information, mais comme les éléments centraux d'une véritable évaluation de politique publique.

Il appartient notamment à l'État d'identifier la part exacte des accidents attribuable à une défaillance mécanique que le contrôle technique aurait effectivement permis de prévenir. La seule constatation de défauts sur certains véhicules contrôlés ne démontre pas que ces défauts sont à l'origine des accidents graves ou mortels. Elle ne démontre pas davantage qu'un contrôle périodique généralisé serait plus efficace que des contrôles routiers ciblés, une politique de prévention, une amélioration des infrastructures ou une formation renforcée.

L'existence d'un défaut technique et son rôle causal dans un accident sont deux questions distinctes. Confondre ces deux éléments conduirait à attribuer au contrôle technique une efficacité préventive qui ne serait pas scientifiquement établie.

Il résulte ainsi de l'ensemble de ces éléments que la décision française de 2021 de retenir les mesures alternatives constituait une orientation juridique et politique réelle, officiellement annoncée et destinée à être présentée à la Commission européenne.

L'abandon ultérieur de cette orientation ne dispensait pas l'administration de poursuivre l'évaluation des différentes solutions possibles. Il lui appartenait d'actualiser son analyse à partir des cinq dernières années d'accidentalité, d'identifier les causes réelles des accidents de motocyclettes et de comparer objectivement l'efficacité du contrôle technique avec celle de mesures alternatives renforcées.

En l'absence d'une telle étude comparative, complète, transparente et actualisée, le maintien du contrôle technique obligatoire apparaît fondé davantage sur une position administrative acquise que sur une démonstration renouvelée de sa nécessité et de son efficacité.

Le requérant soutient dès lors que l'État ne pouvait écarter durablement les mesures alternatives sans procéder à l'examen prévu par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE, au regard des statistiques pertinentes des cinq dernières années.

Le communiqué ministériel du 24 novembre 2021, rapproché des bilans successifs de l'ONISR, établit à la fois que la voie des mesures alternatives était juridiquement ouverte, qu'elle avait été officiellement retenue par la France et qu'elle demeure susceptible de faire l'objet d'un réexamen sur le fondement de données actualisées.

Il appartient par conséquent à l'administration de produire les études, évaluations et données ayant permis de conclure que le contrôle technique généralisé serait aujourd'hui plus efficace que des mesures alternatives cohérentes, renforcées et directement orientées vers les facteurs réels de l'accidentalité des motocyclistes.

H) « Sur la transposition incomplète de la directive 2014/45/UE résultant de l'absence de toute reconnaissance des mesures alternatives dans le Code de la route »

En vertu du droit de l'Union européenne, les États membres disposent d'une marge d'appréciation quant à la forme et aux moyens retenus pour transposer une directive dans leur ordre juridique interne. Ils demeurent toutefois liés par le résultat à atteindre et doivent prendre toutes les mesures nationales nécessaires pour assurer une mise en œuvre complète, correcte et effective de l'acte européen.

L'article 288, troisième alinéa, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose ainsi que :

« La directive lie tout État membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens. »*

L'article 291, paragraphe 1, du même traité prévoit également que les États membres prennent toutes les mesures de droit interne nécessaires à la mise en œuvre des actes juridiquement contraignants de l'Union.

Ces obligations sont complétées par le principe de coopération loyale consacré par l'article 4, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne, en vertu duquel les États membres doivent prendre toute mesure générale ou particulière propre à assurer l'exécution des obligations découlant du droit de l'Union et s'abstenir de toute mesure susceptible d'en compromettre les objectifs.

Un État membre n'est donc pas tenu de recopier littéralement une directive dans son droit national. Il doit néanmoins en préserver l'économie générale, assurer l'effet utile de ses dispositions et mettre en place un cadre juridique suffisamment clair, précis et accessible pour permettre l'exercice effectif des différentes solutions prévues par le législateur européen.

Or, la directive 2014/45/UE ne prévoit pas uniquement l'assujettissement des véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de plus de 125 cm³ à un contrôle technique périodique. Son article 2, paragraphe 2, prévoit également la possibilité pour un État membre d'exclure ces véhicules du contrôle lorsque des mesures alternatives efficaces de sécurité routière ont été mises en place, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes des cinq dernières années et sous réserve d'une communication à la Commission européenne. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?from=LV&uri=CELEX%3A32014L0045>)

Cette disposition organise donc deux voies juridiquement possibles :

- l'application du contrôle technique périodique ;
- ou, sous les conditions prévues par la directive, le recours à des mesures alternatives efficaces de sécurité routière.

Cependant, le droit interne français ne reproduit pas cette architecture.

Les articles actuellement applicables du Code de la route organisent l'obligation de contrôle technique et ses modalités d'exécution. L'article R. 323-1 subordonne la mise ou le maintien en circulation des véhicules concernés à un contrôle technique, tandis que l'article R. 323-27 fixe spécifiquement la périodicité applicable aux véhicules motorisés à deux ou trois roues et aux quadricycles à moteur. Ces dispositions ne comportent aucune mention de la faculté de recourir à des mesures alternatives ni aucune procédure nationale permettant de constater que les conditions de l'exemption européenne seraient réunies. (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000048245860)

L'arrêté du 23 octobre 2023 organise, quant à lui, le contenu et les modalités pratiques du contrôle technique des véhicules de catégorie L, sans davantage instituer de mécanisme permettant de substituer au contrôle périodique un ensemble cohérent de mesures alternatives. (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048242538>)

Il en résulte que la faculté prévue par l'article 2, paragraphe 2, de la directive ne dispose d'aucune traduction normative dans le Code de la route.

Le requérant ne soutient pas que la France était tenue de choisir les mesures alternatives lors de l'adoption du décret du 23 octobre 2023. Il soutient que la transposition française aurait dû, à tout le moins, préserver explicitement l'existence de cette seconde voie et définir les conditions dans lesquelles elle pourrait être ultérieurement mise en œuvre.

En omettant toute référence aux mesures alternatives, les textes nationaux présentent le contrôle technique comme l'unique régime juridiquement disponible. Ils transforment ainsi un choix exercé à un moment déterminé par le Gouvernement en une organisation réglementaire exclusive, qui ne reflète pas l'ensemble des possibilités prévues par la directive.

Cette omission produit des conséquences concrètes pour l'avenir.

À la suite d'une alternance politique ou d'un changement d'orientation gouvernementale, les nouvelles autorités ne pourraient pas se borner à constater que les statistiques de

sécurité routière justifient désormais le recours aux mesures alternatives. Elles devraient préalablement modifier le dispositif réglementaire du Code de la route, réorganiser le régime de transposition de la directive et accomplir les formalités exigées auprès de la Commission européenne.

En d'autres termes, l'absence de toute reconnaissance nationale des mesures alternatives prive cette faculté de disponibilité immédiate dans l'ordre juridique interne. Elle oblige tout gouvernement qui souhaiterait l'exercer à reprendre substantiellement le cadre réglementaire adopté pour la transposition de la directive, alors qu'une transposition complète aurait pu maintenir les deux branches du dispositif européen et déterminer les conditions de passage de l'une à l'autre.

Le choix politique du Gouvernement en fonction lors de l'adoption des textes a ainsi été intégré au droit interne comme s'il constituait l'unique contenu de la directive. Pourtant, le pouvoir réglementaire ne saurait confondre le choix ponctuel d'une option avec la transposition complète du cadre juridique européen qui autorise plusieurs modalités d'exécution.

Cette omission est d'autant plus problématique que la faculté de recourir à des mesures alternatives n'est ni accessoire ni purement déclarative. Elle permet aux États membres d'adapter leur politique de sécurité routière aux causes effectivement constatées de l'accidentalité des motocyclistes et à l'évolution des statistiques pertinentes sur une période de cinq années.

Priver cette faculté de toute existence dans le droit interne revient à empêcher son activation sans une nouvelle intervention normative importante. Cela rigidifie le choix du contrôle technique obligatoire et limite la capacité des gouvernements futurs à retenir rapidement une politique différente, même si les données scientifiques et les résultats de sécurité routière justifiaient une telle évolution.

Le requérant soutient dès lors que la transposition française est incomplète en ce qu'elle n'a pas assuré, dans l'ordre juridique interne, l'effet utile de la faculté prévue par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE.

Il appartenait au pouvoir réglementaire de prévoir non seulement le régime applicable dans l'hypothèse où la France choisissait le contrôle technique, mais également l'existence et les conditions d'exercice de la solution alternative expressément reconnue par le droit de l'Union.

Le litige soumis au Conseil d'État porte précisément sur cette omission. Il ne s'agit pas seulement de demander au juge si le Gouvernement pouvait, en 2023, choisir le contrôle technique périodique. Il lui est également demandé de déterminer si le pouvoir réglementaire pouvait transposer la directive de manière à faire disparaître du droit interne toute référence à l'autre voie prévue par le législateur européen et à rendre sa mise en œuvre future dépendante d'une refonte préalable du dispositif national.

Le requérant demande en conséquence au Conseil d'État de constater que l'absence de toute disposition relative aux mesures alternatives dans le Code de la route prive partiellement l'article 2, paragraphe 2, de la directive de son effet utile et caractérise une transposition incomplète de l'architecture juridique instaurée par le droit de l'Union.

I) « Sur l'absence de transparence des traitements algorithmiques et des données du contrôle technique des véhicules de catégorie L, portant atteinte au contrôle citoyen, scientifique et juridictionnel de la politique publique »

Le contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur ne constitue pas une simple prestation technique réalisée par des opérateurs privés. Il s'agit d'une mission de service public réglementée par l'État, organisée sous son contrôle, exécutée par des organismes agréés et produisant des effets juridiques directs sur les usagers.

Le résultat du contrôle conditionne notamment la validité du procès-verbal de contrôle technique, l'obligation éventuelle de contre-visite, les possibilités de mutation du certificat d'immatriculation, ainsi que l'alimentation des bases nationales exploitées par l'administration.

Or, ce dispositif repose entièrement sur des traitements informatiques et algorithmiques.

L'arrêté du 23 octobre 2023 prévoit notamment que l'Organisme Technique Central (OTC) définit les spécifications fonctionnelles, les protocoles d'échange, les règles de cohérence, les modalités de transmission des données et l'exploitation informatique des résultats des contrôles techniques. Les défaillances constatées sont relevées sur des outils informatiques conformément à des instructions techniques établies par l'OTC et approuvées par le ministre chargé des transports.

Les traitements informatiques ne constituent donc pas un simple outil d'assistance. Ils participent directement à la qualification des défaillances, à leur codification, à leur niveau de gravité, à la génération du procès-verbal, à la transmission des informations vers les systèmes nationaux ainsi qu'à l'exploitation statistique du contrôle technique.

Ces traitements interviennent ainsi dans une mission de service public produisant des effets juridiques individuels et collectifs.

Or, le Code des relations entre le public et l'administration reconnaît expressément que les codes sources, les traitements algorithmiques et les documents qui les décrivent constituent des documents administratifs communicables lorsqu'ils sont produits ou reçus dans le cadre d'une mission de service public.

Les articles L.300-2, L.311-1, L.311-3-1, R.311-3-1-2, L.312-1-3 et L.300-4 du Code des relations entre le public et l'administration organisent précisément cette obligation de transparence, de communication et, pour les principaux traitements algorithmiques, de publication en ligne dans un format ouvert et réutilisable.

La Commission d'accès aux documents administratifs (CADA) rappelle d'ailleurs de manière constante que les règles gouvernant les principaux traitements algorithmiques sont communicables, y compris lorsque l'administration doit formaliser ces règles afin de répondre à une demande d'accès. Elle considère également que les codes sources participent à l'explication de la méthode de décision administrative et permettent d'en contrôler la conformité au droit.

En l'espèce, malgré plusieurs demandes adressées aux ministères compétents, le requérant n'a obtenu ni les spécifications fonctionnelles du système, ni les règles algorithmiques utilisées, ni les protocoles d'échange, ni les règles de qualification des défaillances, ni les traitements statistiques appliqués aux données collectées.

Il n'a pas davantage obtenu communication des jeux de données anonymisés permettant de vérifier indépendamment les résultats présentés par l'administration concernant le contrôle technique des véhicules de catégorie L.

Cette absence de transparence prive les citoyens, les chercheurs, les associations, les experts indépendants et le juge administratif de toute possibilité de vérifier :

- La manière dont les défaillances sont qualifiées et codifiées ;
- Les règles permettant de déterminer le résultat du contrôle ;
- Les traitements appliqués aux données collectées ;
- Les méthodes ayant conduit aux statistiques publiées ;
- La reproductibilité scientifique des analyses utilisées pour justifier la politique publique contestée.

Une telle situation est difficilement conciliable avec les principes de transparence administrative, de bonne administration et de contrôle démocratique d'une politique publique imposant une obligation générale à plusieurs millions d'utilisateurs.

Elle est d'autant plus préoccupante que le Gouvernement fonde largement la justification du contrôle technique obligatoire sur des analyses statistiques et techniques dont il demeure le seul détenteur, sans permettre à des experts indépendants d'en vérifier la méthodologie, la cohérence ou la reproductibilité.

Le requérant ne sollicite nullement la divulgation d'éléments dont la communication porterait effectivement atteinte à la sécurité des systèmes d'information. Seuls les éléments strictement protégés par un secret légal peuvent, le cas échéant, faire l'objet d'une occultation partielle.

En revanche, les règles de décision, les spécifications fonctionnelles, les paramètres utilisés, les tables de correspondance, les nomenclatures de défaillances, les règles de cohérence, les protocoles d'échange, les méthodes d'exploitation statistique, les schémas de données, les codes sources et les documentations techniques participant à

l'établissement des résultats du contrôle technique relèvent du contrôle démocratique normal d'une politique publique et doivent être accessibles conformément aux dispositions du Code des relations entre le public et l'administration.

Le refus persistant de communiquer ces éléments fait obstacle à l'exercice effectif du droit d'accès aux documents administratifs, empêche toute expertise scientifique indépendante et limite considérablement le contrôle juridictionnel de la politique publique contestée.

Le présent litige illustre précisément cette difficulté.

Alors que l'administration soutient que le contrôle technique constitue la mesure la plus efficace pour améliorer la sécurité routière, elle refuse simultanément de communiquer les données, les traitements algorithmiques et les règles de calcul permettant de vérifier cette affirmation.

Le requérant se trouve ainsi dans l'impossibilité matérielle de reproduire les analyses de l'administration, d'en contrôler la validité scientifique ou de discuter utilement leurs résultats devant le juge.

Cette absence de transparence porte atteinte au principe du contradictoire, à l'égalité des armes entre l'administration et le justiciable ainsi qu'à l'exigence d'un contrôle juridictionnel pleinement effectif.

Le requérant demande en conséquence que l'administration soit invitée à communiquer l'ensemble des traitements algorithmiques, des spécifications fonctionnelles, des données anonymisées et des documents administratifs ayant servi de fondement à la mise en œuvre et à l'évaluation du contrôle technique des véhicules de catégorie L, afin de permettre un débat contradictoire, scientifiquement vérifiable et conforme aux exigences du droit de l'Union européenne ainsi qu'aux principes de transparence de l'action publique.

En résumé :

- La directive européenne ouvre deux voies : contrôle technique ou mesures alternatives

La directive 2014/45/UE organise le contrôle technique périodique des véhicules, mais prévoit également, pour les véhicules de catégorie L, la possibilité de mesures alternatives de sécurité routière.

Cette possibilité n'est pas purement théorique. Elle constitue un choix reconnu par le droit européen et déjà envisagé par la France elle-même.

- La France avait initialement choisi des mesures alternatives

En 2021, le Gouvernement français avait annoncé des mesures alternatives au contrôle technique des deux-roues motorisés, portant notamment sur la sécurité routière, les nuisances sonores, la pollution, la formation, la prévention et les contrôles ciblés.

Cette annonce démontre que l'État français a reconnu que des mesures alternatives pouvaient être juridiquement envisagées et politiquement pertinentes.

Pourtant, cette voie n'a pas été transcrite de manière stable et opérationnelle dans le droit français.

- Le contrôle technique a ensuite été imposé par les textes de 2023

À la suite des décisions juridictionnelles antérieures, le Gouvernement a adopté les textes du 23 octobre 2023 organisant le contrôle technique des véhicules de catégorie L.

Le dispositif repose « uniquement » sur des centres agréés, des contrôleurs agréés « privé », des protocoles informatiques, une centralisation des résultats par l'OTC et une exploitation statistique des données.

- Le Conseil d'État a statué en 2025, mais la présente requête porte sur une décision nouvelle

Par sa décision du 12 mars 2025, le Conseil d'État a rejeté les recours dirigés contre les textes de 2023 et contre le refus d'abandonner le contrôle technique au profit de mesures alternatives.

Cependant, cette décision n'interdit pas à l'administration de réexaminer sa position à la lumière de faits nouveaux. Elle n'interdit pas davantage de demander la transparence des données, l'évaluation contradictoire du dispositif, ni l'inscription d'une procédure permettant, à l'avenir, de choisir effectivement des mesures alternatives.

La présente requête ne demande donc pas au Conseil d'État de rejurer abstraitement les mêmes textes sur les mêmes moyens. Elle porte sur le refus actuel du ministre de réexaminer, compléter, documenter et rendre vérifiable le dispositif.

- L'entrée en vigueur effective du contrôle technique a créé des données nouvelles

Depuis l'entrée en vigueur du contrôle technique des véhicules de catégorie L, des centaines de milliers de contrôles ont été réalisés.

Ces contrôles produisent des données qui permettent, ou devraient permettre, d'évaluer :

- la réalité des défaillances constatées ;
- leur gravité ;
- leur lien avec la sécurité routière ;
- leur lien avec l'accidentologie réelle ;
- l'utilité du dispositif ;
- sa proportionnalité ;
- son coût pour les usagers ;
- son efficacité comparée à des mesures alternatives.

Or, ces données ne sont pas accessibles dans des conditions permettant une analyse libre, indépendante et reproductible.

- La contestation citoyenne demeure importante

La pétition contre le contrôle technique moto déposée sur la plateforme de l'Assemblée nationale a recueilli un nombre significatif de signatures.

Cette pétition ne se substitue pas à une étude scientifique, mais elle révèle une contestation démocratique persistante d'un dispositif ressenti comme inutile, disproportionné et insuffisamment justifié par les usagers concernés.

Elle renforce l'exigence d'une consultation transparente et d'une évaluation contradictoire.

- Le requérant a demandé un réexamen au ministre

Par courrier de Mars 2025, le requérant a demandé au ministre chargé des Transports :

- de réexaminer le dispositif ;
- d'inscrire dans le droit français une voie "mesures alternatives" ;
- de publier les données et traitements ;
- de publier les protocoles et algorithmes ;
- de dresser le bilan des mesures alternatives annoncées par l'État ;
- d'organiser une évaluation indépendante ;
- d'accorder un entretien contradictoire.

Le ministre n'a pas répondu dans les délais légaux. Une décision implicite de rejet est donc née en juin 2025.

C'est cette décision qui est attaquée.

III. Recevabilité

- Sur l'intérêt à agir

Le requérant est directement concerné par le dispositif en tant qu'usager de véhicules de catégorie L, citoyen soumis aux effets de la réglementation contestée et auteur de la demande préalable rejetée.

Le contrôle technique moto a un effet direct sur ses obligations, ses coûts, ses déplacements, ses droits d'usager et sa possibilité de contester utilement une politique publique fondée sur des données non accessibles.

- Sur la décision attaquée

La décision attaquée est la décision implicite de rejet née du silence gardé par le ministre sur une demande de modification ou de complément d'un dispositif réglementaire national.

Cette décision fait grief, dès lors qu'elle refuse de réexaminer une réglementation nationale, de prendre ou proposer les mesures nécessaires et de rendre accessibles les éléments permettant le contrôle démocratique et scientifique du dispositif.

- Sur la compétence du Conseil d'État

La requête tend à contester le refus d'un ministre de modifier ou compléter un dispositif réglementaire de portée nationale relatif au contrôle technique des véhicules de catégorie L.

Elle relève donc de la compétence du Conseil d'État statuant au contentieux, en particulier en ce qu'elle vise un refus de prendre ou modifier des actes réglementaires ministériels ou nationaux.

IV. Discussion — moyens d'annulation

- **Premier moyen** : erreur de droit et méconnaissance de la portée utile de la directive 2014/45/UE

La directive 2014/45/UE ne se limite pas à imposer mécaniquement un contrôle technique périodique des véhicules de catégorie L. Elle admet également la possibilité de mesures alternatives.

En refusant d'inscrire dans le droit français un mécanisme clair permettant de retenir, réactiver ou substituer des mesures alternatives après évaluation, le ministre prive cette faculté européenne de portée utile.

Le requérant ne demande pas que le juge substitue son appréciation à celle du Gouvernement. Il demande que l'administration ne ferme pas, par inertie réglementaire, une voie expressément admise par le droit européen.

Le refus opposé par le ministre est donc entaché d'erreur de droit en ce qu'il traite la voie du contrôle technique comme définitivement exclusive, alors que le droit européen laisse ouverte la voie des mesures alternatives.

- **Deuxième moyen** : défaut de réexamen à la lumière de faits nouveaux

L'entrée en vigueur effective du contrôle technique des véhicules de catégorie L a produit des données nouvelles.

Ces données permettent de vérifier si le dispositif est utile, proportionné, ciblé et efficace. Elles permettent également de comparer le contrôle technique avec des mesures alternatives telles que la formation, la prévention, la lutte contre les infrastructures dangereuses, les contrôles ciblés du bruit, les contrôles ciblés des véhicules manifestement dangereux, la sensibilisation à l'entretien et les politiques spécifiques aux usagers vulnérables.

En refusant tout réexamen sérieux, le ministre méconnaît l'obligation de réévaluer une réglementation lorsque les circonstances de fait ont évolué et lorsque la réglementation produit désormais des données vérifiables.

Le refus attaqué est donc entaché d'un défaut de réexamen.

- **Troisième moyen :** erreur manifeste d'appréciation quant à l'utilité et à la proportionnalité du dispositif

Le contrôle technique moto impose une contrainte généralisée à l'ensemble des usagers concernés.

Or les éléments disponibles tendent à montrer que les défaillances critiques directement liées à la sécurité routière seraient très faibles pour certaines catégories de véhicules, notamment les motocyclettes correctement entretenues.

À l'inverse, les rapports de sécurité routière mettent régulièrement en évidence la vulnérabilité des usagers de deux-roues motorisés, le rôle majeur des comportements, de l'infrastructure, de la visibilité, des autres usagers, de la formation et de la prévention.

Ces éléments ne permettent pas de considérer automatiquement que le contrôle technique périodique généralisé serait l'outil le plus utile, le plus efficace ou le plus proportionné.

Le ministre ne pouvait donc refuser de réexaminer le dispositif sans produire une analyse transparente comparant le contrôle technique aux mesures alternatives.

Le refus attaqué est entaché d'erreur manifeste d'appréciation.

- **Quatrième moyen :** violation des exigences de transparence administrative, d'accès aux documents et de réutilisation des données publiques

Le dispositif repose sur des données collectées par les centres de contrôle, centralisées par l'OTC, analysées et utilisées pour justifier la politique publique.

Ces données ont une importance majeure pour l'évaluation de la sécurité routière, la compréhension de l'état du parc, la proportionnalité du contrôle technique et la comparaison avec les mesures alternatives.

Leur non-publication empêche toute contre-expertise scientifique indépendante.

Le requérant ne demande pas la communication de données personnelles ni d'informations de sécurité sensibles. Il demande la publication de données anonymisées, agrégées, documentées et exploitables, ainsi que des méthodes et protocoles permettant de reproduire les analyses officielles.

En refusant de rendre ces données accessibles, le ministre méconnaît les principes de transparence administrative, d'ouverture des données publiques et de contrôle citoyen de l'action publique.

- **Cinquième moyen :** impossibilité de contrôler les traitements et algorithmes utilisés dans une politique publique informatisée

Le contrôle technique des véhicules de catégorie L est un dispositif entièrement informatisé.

Les résultats sont saisis, transmis, centralisés, contrôlés, exploités et analysés selon des protocoles techniques. Des logiciels agréés, des cahiers des charges, des règles de classification et des traitements statistiques interviennent dans la production des résultats officiels.

Lorsque de tels traitements conditionnent l'application d'une politique publique et servent à justifier une réglementation contraignante, leur logique générale doit pouvoir être connue.

Le ministre ne peut opposer un refus global de publication ou de communication. Les seuls éléments couverts par un secret protégé peuvent être occultés. Le reste

doit être accessible, notamment les dictionnaires de données, règles de traitement, méthodes de calcul, critères de classification, spécifications fonctionnelles, protocoles d'échange et éléments permettant de comprendre les analyses officielles.

Le refus attaqué est donc illégal.

- **Sixième moyen** : incohérence de l'action administrative et absence de bilan sincère des mesures alternatives annoncées par l'État

L'État a annoncé en 2021 des mesures alternatives au contrôle technique moto.

Ces mesures portaient sur des enjeux directement liés à la sécurité routière : formation, prévention, équipements, nuisances sonores, pollution, contrôles ciblés et actions de sensibilisation.

Le ministre ne peut aujourd'hui refuser de dresser un bilan sincère de ces mesures, de leur mise en œuvre, de leur financement, de leurs résultats et des raisons de leur abandon.

À défaut d'un tel bilan, il est impossible de soutenir que le contrôle technique périodique généralisé serait plus efficace ou plus proportionné que les mesures alternatives.

Le refus de communiquer ce bilan et d'en tirer les conséquences est entaché d'erreur manifeste d'appréciation.

- **Septième moyen** : méconnaissance du principe de participation et insuffisance de consultation réelle des usagers concernés

Le contrôle technique moto fait l'objet d'une contestation citoyenne importante.

La pétition déposée sur la plateforme de l'Assemblée nationale, les interpellations parlementaires, les demandes d'entretien, les démarches citoyennes et les demandes d'accès aux données démontrent l'existence d'un débat public réel.

Dans un tel contexte, l'administration ne peut se limiter à maintenir le dispositif sans organiser une évaluation contradictoire et une consultation spécifique, fondée sur des données ouvertes.

Le refus d'organiser un tel débat est contraire aux exigences de bonne administration, de transparence et de participation du public à l'évaluation des politiques publiques.

- **Huitième moyen** : défaut de contrôle public effectif d'un dispositif confié en pratique à des acteurs privés agréés

L'article L. 323-1 du Code de la route prévoit que le contrôle technique est effectué par les services de l'État ou par des contrôleurs agréés par l'État dans des installations agréées.

En pratique, le dispositif repose principalement sur des opérateurs privés agréés, des réseaux, des logiciels et des protocoles techniques non publiés de manière suffisamment transparente.

Le ministre devait, à tout le moins, expliquer :

- quels services de l'État effectuent effectivement ces contrôles ;
- pourquoi aucune voie publique alternative n'a été organisée ;
- comment sont contrôlés les opérateurs privés ;
- comment sont évités les conflits d'intérêts économiques ;
- comment les données, logiciels et traitements sont vérifiés par l'administration ;
- comment les citoyens peuvent contrôler la fiabilité des statistiques produites.

En refusant de répondre à ces questions, le ministre maintient un dispositif insuffisamment transparent.

V. Conclusions

Par ces motifs, il est demandé au Conseil d'État :

- d'annuler la décision implicite de rejet née en juin 2025 du silence gardé par le ministre chargé des Transports sur la demande préalable du Mars 2025 ;
- d'enjoindre au ministre chargé des Transports de réexaminer, dans un délai de trois mois, le dispositif réglementaire du contrôle technique des véhicules de catégorie L ;
- d'enjoindre au ministre de prendre ou proposer les mesures réglementaires permettant d'inscrire clairement dans le droit français une voie "mesures alternatives" prévue par la directive 2014/45/UE ;
- d'enjoindre au ministre d'organiser une évaluation scientifique, contradictoire et publique du dispositif ;
- d'enjoindre au ministre de publier, sous réserve des occultations légalement nécessaires, les données anonymisées, dictionnaires de données, protocoles, méthodes, spécifications et traitements permettant de comprendre et de reproduire les analyses officielles ;
- d'enjoindre au ministre de publier le bilan complet des mesures alternatives annoncées par l'État ;
- d'enjoindre au ministre d'organiser une consultation spécifique des usagers concernés, associations, chercheurs indépendants et citoyens ;
- de mettre à la charge de l'État la somme de [montant] au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative, ou toute somme symbolique que le requérant estimera utile ;
- de statuer ce que de droit sur les dépens éventuels.

Bordereau des pièces jointes :

Pièce n° 1 — Question écrite n° 15341 de M. Paul Molac relative au contrôle technique des deux-roues motorisés

2024-02-20_Question_Ecrite_AN_15341_Paul_Molac_CT_Deux_Roues.pdf

Cette pièce correspond à une question écrite publiée au Journal officiel le 20 février 2024, par laquelle M. Paul Molac a interrogé le Gouvernement sur la mise en œuvre du contrôle technique périodique des deux-roues motorisés. La question conteste l'efficacité du dispositif au regard de la sécurité routière, évoque la faible part des défaillances techniques dans l'accidentologie, souligne le coût pour les usagers et demande si le Gouvernement entend renoncer au CT moto ou proposer une autre forme d'accompagnement pour les deux-roues.

Pièce n° 2 — Proposition de résolution n° 2332 du 13 mars 2024 invitant le Gouvernement à abroger le contrôle technique des deux-roues motorisés

2024-03-13_Assemblee_Nationale_PPR_2332_Abrogation_CT_Moto_Mesures_Alternatives.pdf

Cette pièce correspond à une proposition de résolution enregistrée à l'Assemblée nationale le 13 mars 2024, invitant le Gouvernement à abroger les textes instaurant le contrôle technique obligatoire pour les deux-roues ou trois-roues motorisés et à mettre en place des mesures alternatives. Elle rappelle expressément que la directive 2014/45/UE permet aux États membres d'exclure certains véhicules de catégorie L lorsqu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière.

Pièce n° 3 — Demande du 25 février 2025 d'accès aux données anonymisées du SIV relatives aux deux-roues motorisés

2025-02-25_Demande_Acces_Donnees_Anonymisees_SIV_CT_Moto.pdf

Cette pièce établit que le requérant a demandé au service de réutilisation des données du SIV, rattaché au ministère de l'Intérieur et à la Délégation à la sécurité routière, l'accès gratuit aux données publiques anonymisées du Système d'immatriculation des véhicules. La demande visait à permettre une étude indépendante du parc des deux-roues motorisés immatriculés en France, notamment leur ancienneté, leur type et les informations utiles à l'évaluation objective du contrôle technique moto.

Pièce n° 4 — Demande du 25 février 2025 d'accès aux données publiques, consultations, algorithmes et études relatifs au contrôle technique moto

2025-02-25_Demande_Ministres_OpenData_CT_Moto_SIV_Consultations_Algorithmes.pdf

Cette pièce établit que le requérant a saisi le Premier ministre, la ministre de la Transition écologique et le ministre chargé des Transports afin d'obtenir l'accès aux données publiques relatives au contrôle technique des deux-roues motorisés, au parc des véhicules, aux données du SIV, aux consultations publiques, aux algorithmes, aux logiciels certifiés par l'État et aux documents permettant une analyse scientifique indépendante du dispositif.

Pièce n° 5 — Courriel du 10 mars 2025 de M. Vincent Rolland confirmant la saisine du ministre chargé des Transports

2025-03-10_Courriel_Vincent_Rolland_Relais_Ministre_Transports_CT_Moto.pdf

Cette pièce établit que M. Vincent Rolland a accusé réception du courriel du requérant du 27 février 2025 relatif aux mesures concernant les motards et a indiqué avoir saisi M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports. Elle démontre que les arguments du requérant ont été relayés auprès du ministre par un parlementaire.

Pièce n° 6 — Demande préalable du 15 mars 2025 tendant à la mise en œuvre des mesures alternatives au contrôle technique moto

2025-03-15_Demande_Ministres_Mesures_Alternatives_CT_Moto_Directive_2014-45UE_Annexes.pdf

Cette pièce établit que le requérant a formellement saisi la ministre de la Transition écologique, le ministre chargé des Transports et le Premier ministre afin d'exiger la mise en œuvre des mesures alternatives au contrôle technique des motocycles, conformément à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE. Elle démontre également que la demande portait sur le respect des engagements antérieurs de l'État, l'accès aux données publiques, la continuité des mesures alternatives annoncées en 2021 et l'abrogation ou la remise en cause du dispositif réglementaire issu de l'arrêté du 23 octobre 2023.

Pièce n° 7 — Réponse ministérielle à la question écrite n° 03695 de Mme Else Joseph relative au contrôle technique des deux-roues motorisés

2025-04-17_Senat_QE_03695_Reponse_Ministre_CT_Deux_Roues_Mesures_Alternatives.pdf

Cette pièce correspond à une question écrite publiée au Sénat le 13 mars 2025, puis à une réponse du ministre chargé des Transports publiée au JO le 17 avril 2025. La sénatrice y interroge le Gouvernement sur les critiques relatives au contrôle technique des deux-roues motorisés, notamment sur l'absence de lien établi entre les accidents de moto et les défauts techniques. Dans sa réponse, le ministre rappelle que la directive 2014/45/UE prévoit le contrôle technique sauf si l'État démontre l'existence de mesures alternatives de sécurité routière, en tenant compte des statistiques pertinentes des cinq dernières années. Il indique ensuite que le Gouvernement a pris acte de la décision du Conseil d'État du 31 octobre 2022, a publié le décret et l'arrêté du 23 octobre 2023.

Pièce n° 8 — Courrier du 18 juillet 2025 au sous-préfet de Cherbourg sollicitant la transmission d'un courrier au cabinet du ministre chargé des Transports

2025-07-18_Courrier_SousPrefet_Cherbourg_Transmission_Cabinet_Ministre_Transports_CT_Moto.pdf

Cette pièce établit qu'à la suite de la visite du ministre chargé des Transports à Cherbourg le 17 juillet 2025, le requérant a adressé un courrier au sous-préfet de Cherbourg afin de le remercier pour leur échange et de lui demander de transmettre officiellement, par voie administrative interne, un courrier destiné au cabinet du ministre. Le courrier précise que cette démarche s'inscrivait dans la continuité de la venue du requérant lors de cette visite ministérielle et concernait une demande d'audience relative au contrôle technique moto.

Pièce n° 9 — Courrier du 21 juillet 2025 de M. Laurent Burgoa au ministre chargé des Transports transmettant la demande du requérant

2025-07-21_Courrier_Senateur_Laurent_Burgoa_Ministre_Transports_Relais_Yoann_Simon_FFMC30_CT_Moto.pdf

Cette pièce correspond à un courrier adressé le 21 juillet 2025 par M. Laurent Burgoa, sénateur du Gard, à M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports. Le sénateur indique transmettre en copie le courrier de M. Yoann Simon, citoyen engagé et représentant des adhérents de l'association FFMC30, relatif au contrôle technique moto. Il souligne la sincérité de son engagement, la pertinence des questions soulevées et demande qu'une attention particulière soit portée à sa demande.

Pièce n° 10 — Courrier du 23 juillet 2025 de M. Jean-Paul Lecoq au ministre chargé des Transports sollicitant un rendez-vous avec le requérant - FFMC30

2025-07-23_Courrier_JeanPaul_Lecoq_Ministre_Transports_RendezVous_Mesures_Alternatives_CT_Moto.pdf

Cette pièce correspond à un courrier adressé le 23 juillet 2025 par M. Jean-Paul Lecoq, député de Seine-Maritime, à M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports. Le député y rappelle que le contrôle technique des deux ou trois-roues motorisés a provoqué une forte opposition parmi les motards, que la directive 2014/45/UE permettait le recours à d'autres moyens lorsque les statistiques de sécurité routière des cinq années précédentes le justifiaient, et que la FFMC souhaitait travailler avec les services du ministère à la mise en place de mesures alternatives. Il indique également que les dirigeants de la FFMC30 seraient toujours en attente d'être reçus malgré plusieurs relances et demande qu'un entretien leur soit accordé dans les meilleurs délais.

Pièce n° 11 — Courrier du 26 juillet 2025 de M. Didier Mandelli au ministre chargé des Transports relatif aux mesures alternatives au contrôle technique moto

2025-07-26_Courrier_Didier_Mandelli_Ministre_Transports_FFMC_Mesures_Alternatives_CT_Moto.pdf

Cette pièce correspond à un courrier adressé le 26 juillet 2025 par M. Didier Mandelli, sénateur de la Vendée et vice-président du Sénat, à M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports. Le sénateur rappelle que la directive 2014/45/UE permet aux États membres de déroger au contrôle technique obligatoire lorsqu'ils mettent en place des mesures alternatives efficaces de sécurité routière, en tenant compte des statistiques pertinentes. Il indique que des représentants de la FFMC demandent au Gouvernement d'abroger le décret du 23 octobre 2023 et de confirmer à la Commission européenne la mise en œuvre, depuis cinq ans, de mesures alternatives permettant de déroger au contrôle technique.

Pièce n° 12 — Courrier du 1er août 2025 de M. Romain Daubié au ministre chargé des Transports sollicitant l'audition de la FFMC et la formalisation des mesures alternatives

2025-08-

01_Courrier_Romain_Daubie_Ministre_Transports_Audition_FFMC_Formalisation_Mesures_Alternatives_CT_Moto.pdf

Cette pièce correspond à un courrier adressé le 1er août 2025 par M. Romain Daubié, député de l'Ain, à M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports. Le député y relaie la demande de la FFMC tendant à l'organisation d'une audition afin de discuter de la formalisation juridique des mesures alternatives au contrôle technique moto. Il rappelle que cette demande s'inscrit dans la continuité des annonces de 2021 et de la possibilité ouverte par la directive 2014/45/UE d'exonérer les États membres du contrôle technique lorsque des mesures alternatives de sécurité routière sont reconnues comme fiables.

Pièce n° 13 — Courrier du 5 août 2025 de M. Alexandre Allegret-Pilot au ministre relatif au coût, à la proportionnalité et à l'adaptation territoriale du contrôle technique moto

2025-08-05_Courrier_Alexandre_AllegretPilot_Ministre_CT_Moto_Cout_Territoires_Souplesse.pdf

Cette pièce correspond à un courrier adressé le 5 août 2025 par M. Alexandre Allegret-Pilot, député du Gard, au ministre chargé des Transports. Le député y interroge le Gouvernement sur les modalités du contrôle technique obligatoire des deux-roues motorisés, son coût, l'absence de comparaison claire avec les dispositifs européens, l'éventuelle nécessité d'un prix plafond et l'adaptation du dispositif aux territoires faiblement peuplés ou isolés, tels que la Lozère, la Corse ou la Creuse.