N°456131, 457398

Associations Respire, Ras-le-Scoot, Paris sans voiture

6^{ème} et 5^{ème} chambres réunies

Séance du 30 juin 2022

Lecture du 27 juillet 2022

CONCLUSIONS

M. Nicolas AGNOUX, rapporteur public

Alors que les véhicules comportant au moins quatre roues sont soumis à un contrôle technique périodique obligatoire depuis 1992, l'extension de cette obligation aux deux ou trois-roues fait depuis plusieurs années en France l'objet d'un vif débat.

Les partisans de cette mesure, quasi-généralisée dans le reste de l'Europe, invoquent sa contribution à la diminution des accidents de la route, alors que le risque pour un motocycliste d'être tué, apprécié par kilomètre roulé, reste aujourd'hui 23 fois supérieur à celui d'un conducteur de véhicule à quatre roues. L'obligation de contrôle technique permettrait par ailleurs de réduire les nuisances sonores causées notamment par le débridage des moteurs, mais également celles liées à la pollution de l'air. Ses adversaires opposent la part très minoritaire des accidents dus à un défaut d'entretien au regard d'autres facteurs tels que l'entretien du réseau routier et la priorité à donner à la responsabilisation des conducteurs, en soulignant également la charge financière induite pour ces derniers (le coût du contrôle étant estimé à environ 50€).

Les questions posées par les présents litiges ne vous conduiront pas à entrer dans ce débat d'opportunité. Elles se rattachent, en droit, aux obligations de transposition de la directive 2014/45 du 3 avril 2014¹ qui, outre la définition d'exigences minimales en matière de contrôle technique pour l'ensemble des véhicules, pose le principe d'un contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues de cylindrée supérieure à 125 cm³ – tout en ménageant la possibilité pour les Etats membres de déroger à cette obligation lorsqu'ils ont mis en place des mesures alternatives de sécurité routière.

En ce qui concerne les deux roues², le décret du 9 août 2021 est venu, très tardivement, transposer la directive³.

---

¹ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

² Voir notamment, en ce qui concerne les autres véhicules : arrêté du 8 juin 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules lourds et arrêté du 21 décembre 2017 relatif au renforcement, lors du contrôle technique, du contrôle des émissions de polluants atmosphériques émanant de l'échappement des véhicules légers

³ Décret n° 2021-1062 du 9 août 2021 relatif à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Son article 6 (codifié à l'art. R. 323-27 du code de la route) soumet les véhicules motorisés à deux ou trois roues et les quadricycles à moteur, de catégorie L1e à L7e, à compter du 1^{er} janvier 2023, à un contrôle technique initial, dans les six mois précédant l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de leur première mise en circulation, puis périodiquement, tous les deux ans.

L'article 8 ménage une période transitoire destinée à absorber progressivement le « stock » des véhicules les plus anciens : les véhicules immatriculés avant 2016 font l'objet d'un premier contrôle en 2023 ; ceux immatriculés entre 2016 et 2020, en 2024 ; puis le dispositif entre progressivement en régime de croisière avec l'assujettissement des véhicules immatriculés en 2021 au cours de l'année 2025 et celui des véhicules immatriculés en 2022 au cours de l'année 2026. Durant cette période transitoire, le contrôle est à réaliser, au plus tard, dans les quatre mois qui suivent la date anniversaire de la mise en circulation et avant le 31 décembre. L'article 9 du décret réitère l'entrée en vigueur des articles 6 et 8 au 1^{er} janvier 2023.

Toutefois, au lendemain même de sa publication au Journal officiel, le 12 août, le ministre délégué chargé des transports, M. Djebbari, annonçait que le texte était « *suspendu jusqu'à nouvel ordre* » à la demande du président de la République.

Contestant le retard pris pour assurer la transposition de la directive, les associations Respire, Ras-le-Scot et Paris sans voiture en sollicitent l'annulation, en tant qu'il fixe une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023 et qu'il prévoit des dispositions transitoires. Elles en ont également, dans cette mesure, demandé la suspension à votre juge des référés qui a partiellement fait droit à leur demande, par une ordonnance du 17 mai 2022 (n°462679), en ordonnant la suspension de son exécution en tant qu'il reporte au-delà du **1^{er} octobre 2022**, l'entrée en vigueur de l'obligation de contrôle technique des deux roues.

En outre, l'association Respire vous demande d'annuler la décision du 12 août 2021 par laquelle le ministre délégué a suspendu la mise en œuvre du décret.

Au titre des questions préalables, vous pourrez admettre l'intervention de l'association « Ligue contre la violence routière » au soutien de la première requête. Vous n'accueillerez pas en revanche la fin de non-recevoir opposée par les associations requérantes au mémoire en défense de la ministre, dont la régularité ne saurait être remise en cause au motif que le directeur qui l'a signé au nom de la ministre est membre du Conseil d'Etat ; au demeurant, un tel moyen serait sans incidence sur la légalité du décret attaqué (CE 10 novembre 2004, *A...*, n°262252, aux tables sur un autre point).

1. Nous commencerons par examiner le recours dirigé contre le décret du 9 août 2021.

1.1. Nous pensons que vous devrez faire droit au moyen tiré de l'incompatibilité à la directive des articles 6, 8 et 9, en tant qu'ils prévoient une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

L'article 17 de la directive faisait obligation aux Etats membres de prendre les mesures de transposition qu'elle requiert « *au plus tard le 20 mai 2017* » et d'appliquer ces dispositions « *à partir du 20 mai 2018* ». Par dérogation, le §1 de l'article 2 prévoit que le contrôle technique s'applique aux véhicules à deux ou trois roues des catégories L3e à L7e et de cylindrée supérieure à 125 cm³, « *à compter du 1^{er} janvier 2022* ».

Par suite, les dispositions attaquées contreviennent aux règles précises et impératives définies par la directive pour son entrée en vigueur.

Le Gouvernement ne saurait se prévaloir du retard pris pour en assurer la transposition. En effet, lorsqu'une directive édicte des obligations non équivoques à la charge des autorités nationales compétentes, les États membres n'ayant pas transposé la directive ne peuvent se considérer dispensés du respect de ces obligations après l'expiration du délai de transposition et ne peuvent exclure, par une disposition transitoire, l'application des dispositions de ladite directive. Le fait d'admettre une telle faculté de l'État aboutirait à permettre le report pour celui-ci du délai de transposition (CJCE 9 août 1994, *Bund Naturschutz in Bayern e.a.*, aff. C-396/92, point 19).

Vous jugez par suite que s'il incombe au pouvoir réglementaire de prendre, dans la mesure où des motifs de sécurité juridique l'exigent, des mesures transitoires pour l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires de transposition d'une directive, une période transitoire ne peut légalement avoir pour effet de repousser la transposition de la directive au-delà du délai de transposition qu'elle prévoit, lequel a d'ailleurs pour objet de garantir une telle période transitoire. Il en va autrement si des motifs impérieux sont susceptibles de justifier un délai pour la mise en conformité complète du droit français avec le droit de l'Union (CE 3 novembre 2014, *Fédération autonome des sapeurs-pompiers professionnels*, n° 375534, aux tables).

En ce qui concerne la légalité des dispositions litigieuses, qui doit s'apprécier à la date de leur édicton, vous ne pouvez admettre l'existence de motifs impérieux à la lecture des écritures en défense affirmant qu'un différé d'entrée en vigueur était nécessaire pour permettre aux centres de contrôle technique d'obtenir un agrément, d'acquérir le matériel nécessaire et de former les agents chargés du contrôle. A défaut de toute argumentation, circonstanciée étayée par des éléments chiffrés, la ministre ne démontre pas qu'à la date du décret, en août 2021, la perspective d'une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2022 ou à tout le moins avant un délai de seize mois, ne serait-ce que pour une part du stock des véhicules, était matériellement impossible. Enfin, la ministre ne démontre pas davantage l'existence d'un motif impérieux en faisant valoir qu'un délai de plus de seize mois était requis pour rechercher « *une acceptation sociale des mesures à prendre et une adhésion des conducteurs de véhicules à leur mise en œuvre* ».

Mais c'est sur un autre terrain que la ministre se fonde, à titre principal, pour justifier la légalité du décret.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Selon elle, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions précitées de la directive 2014/45 serait inopérant, dès lors que la France aurait fait le choix de se placer sous le régime d'exemption ouvert par cette même directive.

Aux termes du §2 de son article 2, « *Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire : / (...) les véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.* » Cette clause d'exemption, qui ne figurait pas dans le projet de texte initial présenté par la Commission a été introduite à l'initiative du Conseil des ministres, notamment sous l'impulsion de la France.

La ministre fait valoir qu'à l'occasion d'une première procédure de référé contre le décret, en novembre 2021, le Gouvernement a fait part de son intention de notifier à la Commission des mesures alternatives de sécurité routière. Une note des autorités françaises a effectivement été notifiée le 3 décembre 2021, le Gouvernement restant, à ce jour, dans l'attente d'une réponse de la Commission. Dans un courrier du 20 janvier 2022, la direction générale de la mobilité et des transports a indiqué que l'évaluation des mesures alternatives prises par les Etats ayant fait jouer cette clause, dont la France, « *est en cours et sera achevée dès que les informations provenant de tous les États membres seront disponibles* ».

Disons-le rapidement : les « mesures » dont le Gouvernement a fait état apparaissent au premier abord soit inopérantes au regard de la directive, soit assez peu convaincantes. D'une part, ne peuvent être utilement invoquées ni les mesures visant à diminuer la pollution sonore ou les atteintes à l'environnement, là où la directive ne mentionne que des mesures alternatives de « *sécurité routière* », ni les mesures projetées mais non encore en vigueur qui ne sont donc pas au nombre de celles que l'Etat membre « *a mis en place* ». D'autre part, et sans entrer dans le détail, vous pourriez nourrir des doutes sérieux sur le caractère suffisant des autres mesures présentées, telles que l'obligation du port des gants introduite en 2016 ou l'apposition des autocollants « angles morts » sur les poids lourds en 2020.

En tout état de cause, il nous semble que vous n'aurez pas à vous prononcer sur les mérites de ces mesures de substitution, dès lors que, statuant comme juge de l'excès de pouvoir, il vous revient d'apprécier la légalité du décret à la date de son édicition.

Or il n'est pas contesté qu'à cette date, le Gouvernement n'entendait pas se placer sous le régime d'exemption ouvert par la directive. L'objet même du décret était de mettre en œuvre l'obligation définie par la directive à compter du 1^{er} janvier 2022 pour les deux ou trois roues, alors même que le champ défini par le décret est plus large puisqu'incluant aussi les catégories L1e, L2e et L6e et les cylindrées inférieures à 125 cm³.

Les visas du texte ne comportent aucune référence à la notification de mesures alternatives à la Commission qui, on l'a dit, n'est intervenue que quatre mois plus tard. La fiche d'impact du

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

projet rédigée en juin 2021 et diffusée sur le site Légifrance indique encore que « *le projet de décret vise à transposer cette exigence de la directive* ».

Le Gouvernement ne saurait donc, pour parer un recours en annulation dirigé contre le décret en tant qu'il assure une transposition incomplète de la directive, inscrire rétrospectivement son édicton sous un régime d'exemption dont le texte attaqué ne porte aucune trace et ainsi, en quelque sorte, « jouer sur les deux tableaux ».

Certes, le §3 de l'article 2 de la directive ouvre expressément la faculté pour les Etats membres de soumettre, à titre volontaire, à certaines exigences de contrôle technique des véhicules relevant du champ de l'exemption, de sorte que l'existence de dispositions réglementaires applicables à ces véhicules ne traduit pas, par elle-même, une renonciation à faire jouer la clause d'exemption. Mais dans les circonstances de l'espèce, nous pensons que le décret attaqué ne peut se prêter à cette lecture.

Si vous nous suivez, vous annulerez donc l'article 6 en tant qu'il prévoit une entrée en vigueur au-delà du 1^{er} janvier 2022.

1.2. Les requérantes contestent également les dispositions transitoires définies à l'article 8.

De toute évidence, une période transitoire s'imposait, afin de traiter progressivement le « stock » des véhicules mis en circulation plus de quatre ans avant l'édition du décret et éviter un engorgement des centres techniques, et le Gouvernement disposait d'une marge de manœuvre pour paramétrer cette montée en charge, sur laquelle les pièces produites au dossier vous mettent difficilement à même de porter une appréciation éclairée. Nous insistons sur ce point qui vaut également pour la suite : la circonstance qu'une partie du « stock » des véhicules soit, par conséquent, traitée au-delà de l'échéance du 1^{er} janvier 2022 ne nous semble pas réhabilitaire, dès lors que tous les véhicules ont vocation à être contrôlés à une échéance raisonnable.

Nous vous proposons néanmoins d'annuler l'article 8 en son entier dans la mesure où les paliers qu'il prévoit sont construits sur la base viciée que constitue l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, ce qui suffit, à notre sens, à faire tomber l'ensemble des dispositions de l'article. Vous annulerez également, par conséquent, l'article 9 en tant qu'il prévoit une application des articles 6 et 8 au-delà du 1^{er} janvier 2022.

1.3. Reste à examiner la question, délicate, d'une éventuelle modulation des effets dans le temps de l'annulation des dispositions attaquées en application de votre jurisprudence AC !⁴, qui fait l'objet des conclusions subsidiaires de la ministre. Il vous est demandé de différer l'effet de l'annulation, le cas échéant, au 1^{er} octobre 2022, qui correspond à la date retenue par votre juge des référés pour prononcer la suspension partielle du décret.

---

⁴CE Ass, 11 mai 2004, *Association AC !*, n° 255886, au recueil.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Dans un arrêt *Winner Wetten* du 8 septembre 2010 (aff. C-409/06), la Cour de Luxembourg n'a pas exclu toute possibilité de maintien temporaire du droit national contraire au droit de l'Union, pour des motifs impérieux de sécurité juridique ou d'ordre public, mais entendu en réserver la décision à la juridiction européenne. La cour a fait application de cette règle dans une décision prise en grande chambre du 28 février 2012, *Inter-environnement Wallonie ASBL* (aff. C-41/11), en disant pour droit que « *la juridiction de renvoi pourra exceptionnellement être autorisée à faire usage de sa disposition nationale l'habilitant à maintenir certains effets d'un acte national annulé* ».

Vous n'avez vous-même admis de faire jouer la modulation que dans des circonstances tout à fait particulières pour maintenir temporairement en vigueur un acte contraire au droit de l'Union dont la disparition aurait pour conséquence soit de rétablir un état du droit encore plus gravement contraire au droit de l'Union (CE 17 juin 2011, *Canal + distribution et autres*, n° 324816, au recueil), soit de créer une situation portant atteinte à un objectif fondamental du droit de l'Union européenne, tel que la protection de la santé humaine (23 juillet 2014, *Sté Octapharma France*, n° 349717, au recueil).

Si en l'espèce aucun impératif majeur ne semble mobilisable, deux éléments nous paraissent appeler une vigilance particulière, même si la ministre, qui se borne à invoquer des « *considérations pratiques de mise en œuvre* » n'y fait aucune allusion. D'une part, en application de l'article R. 323-1 du code de la route, le défaut de contrôle technique expose le propriétaire à une contravention de quatrième classe voire à une immobilisation et une mise en fourrière. D'autre part, le décret attaqué impose le contrôle technique en cas de revente d'un véhicule de plus de quatre ans (art. R. 323-27, 3°) ; les conséquences d'une violation de cette obligation n'apparaissent pas clairement mais il ne peut être exclu que cette formalité soit regardée comme un « *accessoire* » de la chose vendue au sens de l'article 1615 du code civil ainsi que la Cour de cassation le juge pour les documents administratifs relatifs au véhicule vendu⁵, dont le défaut est susceptible d'entraîner la résolution de la vente. La difficulté se pose à la fois pour la période passée à compter du 1^{er} janvier 2022, nouvelle date d'entrée en vigueur qui résulterait de votre annulation partielle, comme des premières semaines suivant votre décision, durant lesquelles le contrôle technique ne pourra matériellement être mis en œuvre dans l'attente des mesures nécessaires.

Pour autant, il nous semble que l'effet immédiat d'une annulation n'est pas susceptible de porter d'atteinte aux droits des propriétaires de véhicules. En effet, l'entrée en vigueur du décret reste conditionnée à la publication de son arrêté d'application précisant les modalités du contrôle technique des deux ou trois roues, qui est nécessaire à sa mise en œuvre et ne saurait d'ailleurs trouver d'application rétroactive (CE 26 mars 2008, *USAJ/UNSA et autres*, n° 301254 et a., aux tables)⁶.

---

⁵ C. Cass. 8 novembre 1972, n°71-14.334.

⁶ En outre, il n'entrerait pas dans votre office de définir des règles transitoires dans le cadre de l'application de la jurisprudence *AC!* : vous avez jugé dans la décision *Canal plus* précitée qu'il n'appartient pas au juge, lorsqu'il module l'effet de l'annulation dans le temps, d'ordonner une exécution partielle ou incomplète de la décision qu'il annule pendant la période durant laquelle elle continue de s'appliquer.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Nous vous proposons donc de ne pas faire droit à la demande subsidiaire présentée par la ministre. Cette solution, la plus conforme aux exigences du droit de l'Union, suscitera certainement les interrogations et les inquiétudes des acteurs qui auraient déjà intégré l'échéance du 1^{er} octobre 2022 fixée par votre juge des référés⁷ et largement médiatisée, dont les implications n'étaient cependant pas explicites. Mais il appartiendra au Gouvernement d'y répondre en clarifiant rapidement ses intentions et, le cas échéant, tirant les conséquences de votre décision, en définissant un nouveau régime transitoire de montée en charge du dispositif – sans qu'il ne nous paraisse nécessaire, ni d'ailleurs possible, de l'absoudre temporairement de sa propre inaction. Nous avons été tentés de vous proposer, pour plus de clarté, d'enjoindre au Premier ministre de compléter sans délai le décret partiellement annulé pour définir ces nouvelles dispositions transitoires, mais cette option n'apparaît pas justifiée, dans la mesure où, formellement, le régime d'exemption défini par la directive semble aujourd'hui, en première analyse, demeurer ouvert.

2. Nous en venons à la requête de l'association RESPIRE contestant l'annonce du ministre délégué chargé des transports à l'Agence France Presse du 12 août 2021, rapportée par le journal *Le Monde*, et dont la ministre ne conteste pas l'existence, ni la teneur.

La ministre soutient toutefois que la requête est irrecevable dès lors que cette annonce ne faisait pas grief.

Par une décision du 25 mai 2022, *Association Territoire de Musiques et autres*, aux tables (n°451846), portant sur le communiqué de la ministre de la culture annonçant le cadre dans lequel pourront se tenir les festivals de musique en 2021, vous avez jugé que si, en principe, l'annonce publique de l'intention du Gouvernement d'édicter un acte réglementaire ne constitue pas en elle-même un acte susceptible de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir, il en va différemment lorsque cette annonce a pour objet d'influer de manière significative sur les comportements des personnes auxquelles ils s'adressent pour leur permettre de se préparer au futur cadre juridique auquel elles seront soumises.

Cette décision qui s'inscrit dans la lignée de votre jurisprudence *Gisti* (CE Sect. 12 juin 2020, n°418142, au recueil), nous paraît transposable, presque a fortiori, à l'hypothèse où le Gouvernement annonce que l'acte réglementaire qu'il a édicté ne sera pas mis à exécution. De fait, l'annonce du ministre délégué a directement participé à l'impréparation générale qui prévaut aujourd'hui, notamment du côté des opérateurs. Et vous priveriez l'association requérante d'un recours contentieux utile si vous lui imposiez d'attendre l'édiction d'un décret abrogeant le décret du 9 août 2021, toujours inexistant à l'heure où nous parlons, alors que l'objet de sa demande est de faire appliquer au plus vite le contrôle technique des deux roues. Vous écarterez donc la fin de non-recevoir.

---

⁷ Le Gouvernement lui-même a communiqué sur cette échéance (voir l'encart sur le site service-public.fr : « Avis aux conducteurs de motos, scooters et mobylettes, quads, le contrôle technique devrait devenir obligatoire pour les deux-roues, trois-roues et quadricycles motorisés à partir du 1er octobre 2022 »)

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Vous annulerez cette décision qui est entachée, ainsi que le soutient la requérante, d'un vice d'incompétence justifiant son annulation, le Premier ministre étant seul compétent, en vertu de l'article 21 de la Constitution, pour modifier ou abroger un décret d'application des lois.

Il est vrai qu'un tel vice ne justifie pas systématiquement la censure. Ainsi, dans la décision précitée du 25 mai 2022, vous avez écarté le moyen d'incompétence au motif que, faisant seulement état de l'intention du Gouvernement, le communiqué de la ministre de la culture n'avait pas par lui-même de caractère décisif. Vous avez fait de même au sujet du communiqué de la garde des sceaux annonçant son intention de retenir la ville de Toulouse pour l'implantation de la nouvelle cour administrative d'appel, dès lors que la fixation de son siège ne pouvait résulter que d'un décret (CE 19 mai 2021, *Commune de Montpellier et autre*, n° 439677, 441545, inédit au recueil).

Néanmoins la conduite à tenir nous semble différente en présence d'une annonce dont l'objet est d'exprimer l'intention, non pas de prendre un acte, mais de ne pas appliquer un acte déjà pris, en se plaçant donc en contradiction avec le droit positif en vigueur.

C'est ainsi que vous avez censuré les communiqués du Premier ministre annonçant que le dispositif d'encadrement des loyers serait limité, au moins dans un premier temps, à la ville de Paris, au motif que seul le législateur pouvait décider de la mise en œuvre d'une loi à titre expérimental (CE 15 mars 2017, *Association Bail à Part*, n° 391654, aux tables). L'annonce attaquée avait alors pour effet, et pour objet, de modifier les conditions d'application du droit positif.

Si vous ne nous suiviez pas sur ce point, vous ferez droit en tout état de cause au moyen tiré de l'incompatibilité avec la directive, pour les mêmes motifs que ceux exposés au sujet du décret.

PCMNC :

- à l'annulation de la décision du ministre délégué chargé des transports révélée par sa déclaration du 12 août 2021 ;
- à l'annulation de l'article 6 du décret du 9 août 2021 en tant qu'il reporte son application au-delà du 1^{er} janvier 2022, de son article 8, et, en tant qu'il fixe une entrée en vigueur des articles 6 et 8 au-delà du 1^{er} janvier 2022, de son article 9 ;
- au rejet du surplus des conclusions de la seconde requête ;
- et à ce que l'Etat verse, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, une somme de 2.000 euros à l'association Respire et de 1.000 euros aux associations Ras-le-Scout et Paris sans voiture.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.