

**A MESDAMES ET MESSIEURS LES PRESIDENT ET CONSEILLERS  
COMPOSANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS**

<b>RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR</b>
--------------------------------------

**POUR :**

**1) L'Union pour la Défense de l'Égalité et Liberté de Circuler Motorisé (UDELCIM),**  
Association régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901,  
Ayant son siège social sis 93 rue de la Faisanderie – 75116 PARIS,  
N° Identification RNA W751234709  
Création de l'Association publiée au JO le 16 juillet 2016  
Agissant poursuites et diligences de son représentant légal, à savoir son Président,  
Monsieur Michel ROMANET-PERROUX, conformément à l'article 9 des statuts de  
l'association lui donnant habilitation à cette fin

**2) Monsieur Michel ROMANET-PERROUX,** né le 3 octobre 1948 à CHARENTON LE  
PONT, de nationalité française, demeurant 4 rue Jacques Kablé à 94130 NOGENT SUR  
MARNE

**3) Monsieur François VALLIN,** né le 15 novembre 1987 à NOGENT SUR MARNE  
(94), de nationalité française, demeurant 10 chemin des Sources à 94120 FONTENAY  
SOUS BOIS

**Ayant tous trois pour Avocat :**

**Maître Patrick TABET**

Avocat aux Barreaux de PARIS et de MONTREAL  
Et près les Tribunaux de SAINT PIERRE ET  
MIQUELON  
15, Rue Théodule Ribot – 75017 PARIS  
Tél. : 01.45.04.48.07 – Fax : 01.40.72.82.19  
Toque D 681

**CONTRE :**

L'arrêté n°2017 P 0007 pris par Madame le Maire de PARIS et le Préfet de Police de  
PARIS en date du 14 janvier 2017 et publié au Bulletin municipal officiel de la ville de  
PARIS le 20 janvier 2017 instaurant une zone à circulation restreinte à PARIS.

## PLAISE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

### **I- FAITS ET PROCEDURE:**

Par arrêté n°2017 P 0007 du 14 janvier 2017 et publié au Bulletin municipal officiel de la ville de PARIS le 20 janvier 2017, Madame le Maire de PARIS et le Préfet de Police de PARIS ont instauré une zone à circulation restreinte à PARIS (pièce 1).

Les termes des sept articles de cet arrêté sont les suivants :

*« Article premier. — Une zone à circulation restreinte est créée pour une durée de 5 ans sur l'ensemble des voies de la Commune de Paris, à l'exception de celles listées en annexe au présent arrêté.*

*La circulation y est interdite pour les catégories de véhicules « non classés » suivantes, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé :*

- deux roues, tricycles et quadricycles à moteur « non classés », du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, exceptés les jours fériés ;*
- voitures « non classées » du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, exceptés les jours fériés ;*
- véhicules utilitaires légers « non classés » du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, exceptés les jours fériés ;*
- poids lourds, autobus et autocars « non classés », tous les jours de 8 h à 20 h.*
- Cette interdiction est étendue, à compter du 1er juillet 2017, aux véhicules de catégorie 5 suivantes, conformément à la classification établie par l'arrêté du 21 juin 2016 susvisé :*
- voitures de catégorie 5 du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, exceptés les jours fériés ;*
- véhicules utilitaires légers de catégorie 5 du lundi au vendredi de 8 h à 20 h, exceptés les jours fériés ;*
- poids lourds, autobus et autocars de catégorie 5, tous les jours de 8 h à 20 h.*

*Art. 2. — La mesure instaurée à l'article 1er ne s'applique pas :*

- aux véhicules d'intérêt général prioritaire tels que définis au 6.5 de l'article R. 311-1 susvisé ;*
- aux véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage tels que définis au 6.6 de l'article R. 311-1 susvisé ;*
- aux véhicules du Ministère de la Défense ;*

- aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue par l'article L. 241-3 ou L. 241-3-2 du Code de l'action sociale et des familles ;
- aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du Code de l'environnement.

*Art. 3. — La mesure instaurée à l'article 1er ne s'applique pas, pour une durée de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté :*

- aux véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions ;
- aux véhicules des professionnels effectuant des opérations de déménagement munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente ;
- aux véhicules d'approvisionnement des marchés parisiens, munis d'une habilitation délivrée par la Mairie de Paris, pour l'approvisionnement de ceux-ci ;
- aux véhicules frigorifiques dont le certificat d'immatriculation porte la mention FG TD ;
- aux véhicules citernes dont le certificat d'immatriculation porte les mentions CIT ou CARB ;
- aux véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation ou VTSU sur la carte grise, à l'exception des autocaravanes ;
- aux convois exceptionnels (cf. article R. 433-1 du Code de la route) munis d'une autorisation préfectorale ;
- aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » ;
- aux véhicules de plus de 30 ans d'âge, utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, sous réserve de l'obtention d'une dérogation individuelle.

*Art. 4. — Des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées selon les modalités définies à l'article 5 du présent arrêté :*

- aux véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de voie publique de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public, à l'exclusion des véhicules personnels des organisateurs et des participants ;
- aux véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles ;
- aux véhicules utilisés dans le cadre de tournages faisant l'objet d'une autorisation ;
- aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique mentionnés à l'article 3.

*Art. 5. — Toutes les dérogations doivent être affichées de façon visible derrière le pare-brise du véhicule.*

*Les demandes de dérogations doivent être adressées par courrier ou voie électronique à : Mairie de Paris — Direction de la Voirie et des Déplacements — « Dérogation zone à circulation restreinte » — 121, avenue de France, 75639 Paris Cedex 13 — Email : dvd-zcr-derogation@paris.fr.*

*Les réponses sont communiquées dans un délai d'un mois à compter de la réception de l'ensemble des pièces.*

*Un arrêté de la Maire de Paris définit les modalités de constitution des dossiers de demandes de dérogations ainsi que le modèle de document à afficher.*

*Art. 6. — L'arrêté no 2016 P 0114 du 24 juin 2016 de la Maire de Paris et du Préfet de Police est abrogé. Toutes les dispositions antérieures contraires au présent arrêté sont abrogées.*

*Art. 7. — Le Directeur Général de la Voirie et des Déplacements de la Mairie de Paris, le Directeur de l'Ordre Public et de la Circulation et le Directeur de la Sécurité de Proximité de l'Agglomération Parisienne de la Préfecture de Police sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris. » »*

L'arrêté n° 2017 P0007 est ainsi venu restreindre de manière très importante les conditions de circulation au sein de la ville de PARIS pour certains véhicules.

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales et le ministre de l'intérieur, ont pris un arrêté le 21 juin 2016 publié au JORF n°0145 du 23 juin 2016, établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

L'arrêté n°2017 P0007 vise l'arrêté du 21 juin 2016 pour déterminer les classes de véhicules concernés par ces restrictions de circulation.

L'arrêté critiqué est entaché de plusieurs erreurs manifestes d'appréciation, et porte par ailleurs atteinte au principe du droit administratif d'égalité des utilisateurs du domaine public, ainsi qu'à la liberté d'aller et venir et au droit de propriété (aisance de voirie).

De surcroît, et outre une motivation insuffisante, le fondement de cette décision est erroné et crée des discriminations incontestables.

Ces atteintes justifient dès lors que l'association UDELICIM, qui a pour objet la défense de l'égalité et de la liberté de circuler motorisé sur tout le territoire français au moyen de tout véhicule motorisé, sans entraves, ni restrictions, sollicite, avec deux usagers du domaine public à titre personnel, personnes physiques, l'annulation de l'arrêté 2017 P0007 pour les

raisons ci-après exposées ; l'Association est en effet recevable à agir, ayant qualité et intérêt ; les statuts prévoient que c'est son Président qui la représente en Justice, en l'espèce Monsieur ROMANET-PERROUX Michel (Pièce 10).

Il en est de même de Messieurs Michel ROMANET-PERROUX et François VALLIN, personnes physiques, agissant en leur nom personnel, usagers du domaine public auxquels les restrictions prévues par l'arrêté en cause s'appliquent.

C'est dans ce contexte que le présent recours est formé.

## **II- DISCUSSION**

### **A. A TITRE LIMINAIRE : SUR LA RECEVABILITE DU RECOURS**

Aux termes des articles R. 421-1 à R. 421-7 du Code de la Justice Administrative, sauf en matière de travaux publics, la juridiction administrative ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la publication de la décision attaquée.

En l'espèce, la décision critiquée a été publiée au bulletin municipal de la ville de PARIS le 20 janvier 2017.

Le présent recours a ainsi été introduit par l'UDELCIM et Messieurs ROMANET-PERROUX et VALLIN dans les délais requis, et se trouve ainsi recevable.

### **B. SUR LA LEGALITE EXTERNE DE L'ACTE :**

1) La Mairie de PARIS a entaché sa décision d'illégalité dans la mesure où celui qui en est le signataire, Monsieur Didier BAILLY, Directeur Général de la voirie et des déplacements, n'avait pas compétence pour prendre cet arrêté, et ainsi pour le signer au nom de la Mairie de PARIS.

Si la signature de Madame le Maire de la Ville de PARIS est déléguée à Monsieur BAILLY à l'effet de signer, **dans la limite de ses attributions**, tous les arrêtés, actes et décisions préparés par les services placés sous son autorité, l'arrêté en cause ayant pour objet d'instaurer une zone à circulation restreinte (ZCR) ne relève pas de sa compétence de Directeur Général de la voirie et des déplacements.

En effet, la Direction de la Voirie et des déplacements assure la conception, l'organisation et la maintenance de l'espace public. Elle participe au développement urbain et assure la mise en œuvre d'un réseau de voirie hiérarchisé et adapté aux usages des habitants et usagers du territoire. Elle met également en œuvre la politique communautaire du stationnement et de l'éclairage public.

Ainsi, il ne relève pas de la compétence du Directeur de la Voirie et des déplacements de prendre un arrêté limitant la liberté individuelle de certains automobilistes par la restriction de circulation qu'implique pour eux l'arrêté contesté.

Cela est d'autant moins de la compétence de ce dernier puisque le fondement de cet arrêté est la pollution atmosphérique, ce problème ne dépendant pas du service de la voirie et des déplacements mais du service de la Prévention et de la Protection, ou encore du service des Espaces Verts et de l'Environnement, lesquels ne sont pourtant pas intervenants au texte critiqué.

L'arrêté n° 2017 P007 du 14 janvier 2017 publié le 20 janvier 2017 sera dans ces conditions annulé pour incompétence.

2) Par ailleurs et toujours dans le cadre des moyens de légalité externe, force est de constater une absence totale de motivation en l'arrêté litigieux.

En effet, celui-ci a notamment pour objet « *l'amélioration significative de la qualité de l'air ambiant à Paris* », nécessitant de « *restreindre la circulation des véhicules les plus polluants* ».

Ainsi, et par voie de conséquence, l'arrêté doit contenir une motivation, précisant en quoi les véhicules concernés par la création de la ZCR y contribuent de manière significative.

Or, aucune disposition dudit arrêté, ne précise les circonstances de fait permettant de justifier les raisons pour lesquelles lesdits véhicules, interdits de circuler à Paris, du lundi au vendredi, de 8 heures à 20 heures, « *contribueraient significativement à la pollution atmosphérique* ».

Pas plus que la Mairie ne fournit des données statistiques, concordantes, actuelles et fiables, quant au nombre de véhicules concernés par l'interdiction.

En conséquence, cette absence de motivation ne peut qu'entraîner l'annulation de l'arrêté en cause.

3) Enfin, il convient de relever que l'arrêté n°2017 P0007 a notamment été pris sur le fondement de l'étude justifiant la création d'une ZCR conformément aux articles L2214-3-

1 et R2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales et des avis recueillis dans le cadre des consultations menées tant auprès d'institutions et de représentants de professionnels que du public.

Aux termes des articles susvisés, la mairie devait notamment soumettre ladite étude « *aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées* ».

En l'espèce, la mairie de Paris n'a daigné recueillir que 16 avis !! s'affranchissant ainsi de la consultation de nombreuses institutions et conseils municipaux concernés, en contradiction avec les dispositions légales précitées, ce qui est significatif... ! (pièce 17)

A titre d'exemple, sont pourtant et notamment intéressées à la problématique de la création d'une ZCR les villes limitrophes d'IVRY SUR SEINE, ARCUEIL, ISSY LES MOULINEAUX, BOULOGNE BILLANCOURT, NEUILLY SUR SEINE, LEVALLOIS-PERRET, CLICHY SUR SEINE, AUBERVILLIERS, PANTIN, BAGNOLET, MONTREUIL, VINCENNES, ...

La mairie n'a pas plus daigné consulter le GART (groupement des autorités responsables de transport).

Mais surtout, le Conseil régional d'Ile de FRANCE n'apparaît pas dans les institutions consultées et ayant émis un avis, ce qui est particulièrement choquant et inacceptable compte-tenu de l'importance dudit Conseil et des actions qu'il mène dans la région !

D'autant plus qu'au sein de la délibération n° CR 114-16 du 17 juin 2016 du Conseil régional d'Ile de France relative au plan régional pour la qualité de l'air, visée par l'arrêt critique, il est bien indiqué en page 9, que la région Ile de France entend être consultée sur les décisions locales qui ont un impact régional, en particulier en matière de restriction de la circulation !

S'agissant des avis recueillis auprès du public, il est clairement ressorti de la consultation menée un avis très majoritairement défavorable sur le projet global, ce qui n'a pas empêché la mairie de Paris d'aller au bout du processus déjà engagé par ses soins (pièce 17), comme elle s'est volontairement dispensée de consulter le Conseil régional d'Ile de France, et ainsi sa Présidente Madame Valérie PECRESSE...avec laquelle la Maire de PARIS entretient, ce qui est plus que notoire, des relations conflictuelles.

La consultation et les avis recueillis n'ont ainsi eu aucune incidence sur la création de la ZCR, ce qui démontre bien que la ville de PARIS n'a que faire de la position notamment de ses habitants, et entend poursuivre son projet, quelque soient les oppositions émises, à des fins autres de surcroît, que celle mise en avant par elle, à savoir au prétendu motif de « pollution » !

## C. SUR LA LEGALITE INTERNE DE L'ACTE :

Outre l'incompétence de l'un des deux signataires de l'acte critiqué, et son absence de motivation, l'arrêté doit de surcroît être annulé en raison des diverses erreurs manifestes d'appréciation qu'il contient (1) mais également en raison de l'atteinte qu'il représente à deux grands principes du droit administratif et la situation de discrimination qu'il crée entre les administrés (2).

### 1. Sur l'erreur manifeste d'appréciation

La décision contestée a pour objectif la baisse de la pollution au sein de l'agglomération parisienne par la création d'une zone à circulation restreinte, visant à empêcher la circulation de certains véhicules du lundi au vendredi de 8 h à 20 h.

Par cet arrêté, la mairie de PARIS (et le Préfet de PARIS, co-signataire dudit arrêté) a commis diverses erreurs manifestes d'appréciation à savoir :

#### ➤ L'erreur sur les causes de la pollution à PARIS

Il convient tout d'abord de relever que la mairie de PARIS mène actuellement une politique visant officiellement selon elle à diminuer la pollution au sein de l'agglomération parisienne en restreignant le trafic routier.

Elle s'appuie notamment à cette fin sur l'étude prospective menée par AIRPARIF dans le cadre de la création d'une zone à circulation restreinte à PARIS du mois d'octobre 2016 (pièce 20).

Pourtant, il ressort de cette étude, mais également d'autres rapports et constats d'AIRPARIF que la première cause de pollution à PARIS ... n'est pas le trafic routier !

En effet, le secteur résidentiel et tertiaire, soit les émissions liées au chauffage et à la production d'eau chaude, contribue bien davantage à la pollution que la circulation (pièces 18 et 19).

Ainsi, ledit secteur représente (pièce 18) :

- 41 % des émissions de gaz à effet de serre, contre 32 % pour le trafic routier
- 39 % des émissions de particules fines PM 2,5 (les plus nocives) contre 35 % pour le trafic routier



- 30 % des émissions de composés organiques volatils non méthaniques contre 14 % pour le trafic routier
- 24 % des émissions de dioxyde de soufre contre 3 % pour le trafic routier

De surcroît, une étude d’AIR PARIF, organisme dont se prévaut la mairie de PARIS pour justifier des mesures prises, montre que « *la contribution des feux de cheminée aux particules fines respirées par les Franciliens est identique à celle des véhicules* » (pièce n°15), sans omettre les véhicules diesel, le métro Parisien, les bus, les 4x4...qui eux contribuent de manière plus que significative, à la pollution atmosphérique, et ne sont pas interdits !

Sur le secteur résidentiel et tertiaire, AIRPARIF a ainsi constaté que « *le bois apparaît comme le contributeur majoritaire. Bien qu’il ne représente que 5 % des consommations de combustible de ce secteur en Ile-de-France, il est à l’origine de plus de 90 % des émissions de particules (PM10 et PM2.5) et de plus de 80 % des émissions d’hydrocarbures du chauffage résidentiel* » (pièce 19).

Il ressort ainsi très clairement des mesures d’AIRPARIF que la circulation routière n’est pas la première cause de la pollution à PARIS, loin s’en faut !

Pourtant, la mairie de PARIS n’a entrepris aucune mesure visant à diminuer les polluants émis par le secteur tertiaire et résidentiel tandis qu’il s’agit incontestablement d’une priorité sur le trafic routier.

La mairie de PARIS a ainsi commis une erreur d’appréciation sur ce premier point qui justifie l’annulation de l’arrêté critiqué.

#### ➤ **L’erreur sur la catégorie de véhicules polluants**

- ***Les véhicules diesels***

Il faut tout d’abord préciser qu’aux termes de l’article 49 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, visée au sein de l’arrêté critiqué, : « *le maire d’une commune [...] peut, par arrêté motivé, étendre à l’ensemble des voies de la commune l’interdiction d’accès à certaines heures prise sur le fondement du 1° de l’article L 2213-2 du code général des collectivités territoriales **à l’encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique*** » (pièce 6).

Au sein de la communication de la Maire de PARIS sur le plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier en date du 9 février 2015, visée au sein de l’arrêté 2017 P007, Madame le maire de PARIS précisait que :

*« selon l'Organisation mondiale de la santé, la pollution atmosphérique essentiellement liée aux transports à Paris, **et plus spécifiquement aux particules fines émises par les moteurs diesel**, cause chaque année la mort prématurée de quelques 42.000 personnes en France » ;*

Ou encore que : *« A l'automne dernier, une étude inédite d'AIRPARIF cofinancée par la Ville nous a en effet alertés sur la nocivité de la pollution **aux particules ultrafines** de la Capitale » (pièce 5)*

Par ailleurs, sont notamment visés au sein de l'arrêté critiqué le caractère cancérigène certain de la pollution atmosphérique établi par le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport du 17 octobre 2013, ou encore les conclusions du rapport *« Données relatives aux aspects sanitaires de la pollution atmosphérique »* remis par l'OMS à la Commission européenne en juillet 2013 (pièce 1).

Le critère de la pollution et de ses effets nocifs sur la santé apparaît ainsi clairement comme la motivation, le fondement de la mesure de création d'une ZCR prise par l'arrêté 2017 P 007.

D'après différentes études, les moteurs diesel sont davantage polluants que les moteurs essence, et sont surtout bien plus dangereux pour l'organisme en raison des particules fines qu'ils dégagent : les PM10 et PM 2.5 (pièces 7 et 8).

Selon le rapport d'AIRPARIF d'octobre 2014 sur la qualité de l'air en 2013 à PARIS il était constaté, s'agissant des particules PM 10 et PM 2.5, qu'elles *« ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires [...] »* (page 6 du rapport d'AIRPARIF d'octobre 2014).

**AIR PARIF relevait également, selon son dossier de presse du 14 septembre 2011 sur l'origine des particules respirées en Ile de France, que les particules fines, les plus dangereuses, provenaient presque exclusivement des véhicules diesel (pièce 8).**

C'est ainsi que selon ce dossier, au sein de l'agglomération parisienne, il est relevé une contribution des véhicules diesel à l'émission de particules fines à hauteur de 96 %, tandis que les véhicules essence ne représentent que 4 % d'émission des particules fines dont moins de 1 % imputable aux véhicules 4 roues de particuliers (pièces 8 et 19).

Les véhicules diesel sont ainsi responsables de (pièce 20) :

- 39 % des émissions de CO2 contre 25 % pour les véhicules essence
- 29 % des émissions de PM2,5 (particules fines) contre 1 % pour les véhicules essence
- 45 % des émissions de dioxyde d'azote (NOx) contre 5 % pour les véhicules essence

- 22 % des émissions de PM10 (particules fines) contre 1 % pour les véhicules essence

Ainsi, il est incontestable que les véhicules diesel sont de très loin plus polluants et surtout plus dangereux pour l'organisme que les véhicules essence.

A ce jour, le parc automobile français est composé de près de 64 % de véhicules diesel, dont plus de 52 % en Ile de France (pièce 9).

Il convient de rappeler que les véhicules diesel ont réellement été commercialisés en FRANCE à grande échelle à partir de la fin des années 1990, de sorte que la majorité d'entre eux ne sont pas concernés par les restrictions de circulation et peuvent rouler librement (pièces 7 et 9).

Eu égard à ce qui vient d'être exposé, la Mairie de PARIS a commis une erreur manifeste d'appréciation.

En effet, par l'arrêté 2017 P007, les véhicules répondant à la norme « Euro 2 », à savoir ceux immatriculés après le 1<sup>er</sup> janvier 1997, et disposant d'une vignette CRIT' AIR 5, sont autorisés à circuler au sein de la Ville de PARIS jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2017, qu'il s'agisse de véhicules essence ou de véhicules diesel, plus nombreux et très polluants !

Pourtant, il vient d'être démontré que les véhicules diesels ont un niveau de pollution bien supérieur à celui des véhicules essence !

Le critère de contribution « significative » à la pollution comme fondement à l'arrêté critiqué est dès lors erroné car deux véhicules appartenant à une même catégorie CRIT' AIR autorisée à circuler ne polluent pourtant pas de manière identique !

En effet, la contribution d'un véhicule à la pollution atmosphérique ne peut être déterminée uniquement par son année de construction, voire de mise en circulation, divers facteurs importants devant être pris en compte : carburant, procédé anti-pollution éventuel, conditions d'utilisation, équipements du véhicule (climatisation, ...), ...

En application de l'arrêté critiqué, un véhicule 4X4 neuf appartiendra à la classe 1, soit à une catégorie de véhicules autorisés à circuler toute la semaine, et ce au même titre qu'une SMART neuve...l'émission de pollution est pourtant nécessairement différente entre ces deux véhicules !!

S'agissant des moteurs diesel, l'agence pour le cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) classe les gaz d'échappement parmi les produits cancérigènes « certains » pour les humains (voir pièce n°14, document du 12 juin 2012).

Il faut rappeler qu'au sein de l'arrêté critiqué, sont visées plus particulièrement les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines : les véhicules diesels représentent à

eux seuls des taux de 8 à 30 fois supérieurs aux polluants de même type émis par les véhicules essence !!

Ainsi, force est de constater que les restrictions de circulation imposées par l'arrêté litigieux, ne concernent pas les véhicules les plus polluants, et ainsi les plus nocifs pour la santé, loin s'en faut, la meilleure preuve en étant que ceux qui le sont le plus, ne sont pas exclus de circulation par l'arrêté !!!

Il convient de relever qu'un véhicule âgé de plus de 30 ans et ainsi « non classé » pollue pourtant nécessairement moins qu'un 4x4 récent diesel qui peut pourtant circuler à tout moment de la journée !

Les véhicules essence, immatriculés antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1997, sont en effet pour leur part interdits de circulation au sein de la Ville de PARIS en raison de leur âge et de la catégorie de véhicule à laquelle ils appartiennent en conséquence, tandis qu'ils sont bien moins polluants et bien moins dangereux pour l'organisme que les véhicules diesels construits postérieurement.

Ainsi, les véhicules dont l'arrêté en cause porte atteinte à la libre circulation à Paris, ne sont pas « *les véhicules les plus polluants* », loin s'en faut, et pas plus « *les émetteurs significatifs de pollution atmosphérique* » ! La mairie de PARIS a incontestablement commis une erreur manifeste d'appréciation.

- ***Les véhicules non classés***

De la même manière, il faut relever que les véhicules actuellement non classés selon la catégorie CRIT'AIR et qui sont aujourd'hui interdits de circulation du lundi au vendredi de 8h à 20h, ne représentent que 4,3 % du parc automobile circulant à PARIS (pièce 20 – page 20), ces véhicules roulant majoritairement à l'essence de sorte que se trouvent exclus de la circulation quotidienne tandis qu'ils polluent moins que des véhicules diesels plus récents et de très loin bien plus nombreux, comme cela vient d'être exposé.

Il ne peut dans ces conditions être considéré que la création d'une ZCR interdisant la circulation de ces véhicules du lundi au vendredi de 8h à 20h contribuera à réduire « *significativement* » l'émission de polluants au sein de l'agglomération parisienne !

Il convient par ailleurs de souligner l'aberration de l'arrêté critiqué et tout autant des conséquences de son application, s'agissant aussi des véhicules dits « Youngtimers » : ces véhicules sont âgés en moyenne de plus de 20 ans, mais n'ont pas encore l'âge requis (30 ans) pour obtenir un certificat d'immatriculation « véhicule de collection » qui leur permettrait de circuler librement.

Ils sont, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, et *a fortiori* depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, interdits de circulation au sein de la Ville de PARIS, en semaine de 8h à 20h. Lorsqu'ils auront atteint l'âge de 30 ans, leur propriétaire pourra obtenir un certificat d'immatriculation de « collection » moyennant le paiement de quelques deniers à la préfecture, et le même véhicule, aujourd'hui interdit de circulation, pourra ainsi circuler d'ici quelques années grâce à la dérogation prévue par l'arrêté contesté pour les véhicules bénéficiant d'une carte grise de collection ; la pollution de ce véhicule aura... disparu comme par miracle, à savoir constitué par un changement de carte grise !

Il n'est pourtant pas contestable que ce véhicule, aujourd'hui âgé par exemple de 25 ans, ne polluera pas moins qu'aujourd'hui lorsqu'il aura atteint l'âge de 30 ans, de sorte que le critère de pollution retenu par la Mairie de PARIS pour motiver l'arrêté critiqué est erroné (erreur manifeste d'appréciation).

Ainsi, l'Administration qui motive les restrictions de circulation prises par la pollution et ses effets néfastes sur la santé des Franciliens a commis une erreur manifeste d'appréciation, ce qui justifie de même l'annulation de l'arrêté n° 2017 P 007.

- ***Les transports en commun***

La mairie de PARIS a lancé une consultation quant à l'opportunité de créer une ZCR (elle y était réglementairement tenue, même si elle a fait fi des avis émis, en adoptant les mesures en cause !).

Aux termes du dossier de consultation de ce projet de création en date d'octobre 2016, il ressort clairement que les bus parisiens sont pour leur plus grande majorité « non classés », de sorte qu'ils ne pourront de la même manière circuler du lundi au vendredi de 8h à 20h.

Si une dérogation est prévue par l'arrêté critiqué pour les véhicules de transport en commun de personnes, encore faut-il qu'il s'agisse de véhicules à faibles émissions au sens de l'article L224-8 du code de l'environnement, ce qui ne saurait être le cas pour les bus les plus anciens de la RATP, encore fort nombreux, puisqu'il ressort clairement du dossier de consultation précité que ces derniers sont très polluants !

Or, les propriétaires de véhicules concernés par la ZCR n'ont d'autre choix que de se tourner vers les transports publics (ceux pour lesquels une telle alternative serait envisageable), ou vers les taxis parisiens, voire le métro.

Lesdits propriétaires, outre le fait d'être privés de leur véhicule personnel, ont alors de surcroît à pâtir de la pénurie et *a fortiori* de l'engorgement des transports en commun puisqu'une grande majorité de ces derniers ne peuvent plus circuler en journée les jours ouvrés dans l'agglomération parisienne !

En effet, la mairie de PARIS n'a pas engagé parallèlement à ces mesures de restriction de la circulation une politique de développement des transports en commun ! Madame le Maire de PARIS, qui ne doit pas prendre souvent les transports publics parisiens, doit ignorer que le temps d'attente d'un bus en pleine journée dépasse souvent les 10 minutes...

Il convient de relever que dans toutes les métropoles européennes (Londres, Berlin, ...) dans lesquelles des mesures de restriction de circulation ont été prises, les transports en commun ont parallèlement été développés afin que les usagers ne pâtissent pas de ces mesures.

De la même manière, il n'est pas contestable que la ville de PARIS connaît une pénurie certaine de taxis, ce qui met en difficulté les propriétaires de véhicules concernés par la création de la ZCR.

Il appartenait sur ce point à la Préfecture de PARIS de mettre un terme au quota de taxis parisiens, diminuant ainsi par effet de ricochet le prix de la licence, ce qu'elle n'a pas fait.

La mairie de PARIS a ainsi commis une erreur manifeste d'appréciation puisqu'en réalité, les bus parisiens contribuent bien davantage à la pollution que les véhicules de particuliers ! (pièce 21)

➤ **L'erreur sur la valeur limite des polluants émis**

Il convient de rappeler que les restrictions de circulation, prises en application notamment des dispositions de la Loi du 17 août 2015, ne peuvent exister, que dans l'hypothèse de dépassement des valeurs limites fixées par la Directive 2008/50/CE pour les concentrations en anhydride sulfureux, dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, benzène, monoxyde de carbone, plomb, et particules fines PM 10 et PM 2,5.

La Directive 2008/50/CE, fixe les limites que les concentrations de polluant ne peuvent dépasser.

Force est de constater que la plus grande majorité des polluants sont aujourd'hui à Paris / Ile de France, en deçà des limites que fixe cette Directive.

Le monoxyde de carbone depuis fort longtemps, n'est plus évoqué, pour quelque problème que ce soit de santé publique, puisque les concentrations en monoxyde de carbone en Ile de France et à Paris, sont très inférieures à la valeur limite fixée par ladite directive.

Il en est de même pour les concentrations en dioxyde de soufre, en benzène et en plomb.

Ainsi et par voie de conséquence, ne sont plus concernées que les concentrations en dioxyde d'azote, et de particules fines.

La Mairie de Paris ne démontre pas, alors que cette preuve lui incombe, que les véhicules interdits par l'arrêté litigieux, contribuent significativement à la pollution atmosphérique, et ainsi, contribuent de manière significative, aux émissions de dioxyde d'azote et de particules fines.

La raison en est très simple, c'est que tel n'est pas le cas.

En effet, les véhicules dont la circulation se trouve interdite à Paris de par cet arrêté, contribuent dans leur ensemble à hauteur de (pièce 16) :

- 0,64 % des émissions de dioxyde d'azote,
- 1,85 % des émissions de particules fines PM 10,
- 1,56 % des émissions de particules fines PM 2,5.

Il suffit à cette fin de se reporter au rapport AIR PARIF « projet d'expérimentation d'une ZAPA » (pièce n°16), **mais également et surtout à l'étude prospective menée par AIRPARIF dans le cadre de la création d'une zone à circulation restreinte à PARIS du mois d'octobre 2016 (pièce 20).**

**Rappelons ici qu'AIRPARIF est l'organisme de référence de la mairie de PARIS.**

**Il en ressort clairement que la mairie de PARIS souhaite atteindre un « objectif de qualité », mais que les valeurs limites des émissions polluantes fixées par les réglementations européennes, lesquelles sont pourtant le fondement de l'arrêté critiqué, ne sont que ponctuellement dépassées, certaines ne l'étant d'ailleurs jamais comme pour le benzène !**

**Les véhicules concernés par la création de la ZCR ne contribuent dès lors pas « significativement » à la pollution atmosphérique.**

Ainsi, et là encore, l'erreur manifeste d'appréciation, est avérée, et doit entraîner par voie de conséquence l'annulation de l'arrêté litigieux.

- **L'erreur sur les mesures prises par la mairie de PARIS pour limiter l'émission de polluants**

La mairie de PARIS s'est engagée depuis plusieurs mois dans une importante politique de restriction de la circulation au sein de l'agglomération parisienne, au motif prétendu de diminuer le niveau de pollution.

A cette fin, la mairie de PARIS a notamment fermé les voies sur berge depuis le mois de septembre 2016 sur 3,3 km, faisant ainsi obstacle à la circulation des véhicules sur lesdites voies, lieu de passage de 43.000 véhicules par jour !

En réalité, cette fermeture n'a pas eu l'effet escompté car le niveau de pollution a depuis augmenté, en raison des embouteillages que cette fermeture occasionne !! (sans parler de l'augmentation du « bruit » que cette fermeture génère et les importants encombrements)

Le comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris a publié un rapport le 19 janvier 2017 faisant le bilan accablant de cette mesure pour les mois de septembre à décembre 2016.

*Il en ressort que « les experts de l'IAU observent une détérioration de la qualité de l'air sur les 4 dernier mois de 2016 par rapport aux 4 mêmes mois de 2015 ainsi qu'aux deux périodes précédentes de 4 mois de l'année 2016. Cette dégradation constitue une inversion de la tendance jusque-là orientée vers l'amélioration [...] Le constat d'une augmentation des émissions et des concentrations de polluants pendant la même période s'appuie sur des études qui montrent, pour le parc automobile actuel, que le passage de 50 km/h à 20 km/h engendre une croissance des émissions d'oxydes d'azote de l'ordre de 50 %. » (pièce 22 page 3)*

Il a été relevé sur la période de septembre à décembre 2016, en comparaison avec la même période sur l'année 2015, une augmentation d'émission de particules de 49 %, et de 53 % pour le dioxyde d'azote sur les quais se situant au-dessus des voies sur berge ! (pièce 22 page 11).

Surtout, il faut rappeler que la mairie de PARIS avait déjà retreint la circulation de certains véhicules par l'arrêté n°2016 P0114 du 24 juin 2016, la mesure ayant pris effet depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

Alors que moins de véhicules circulent aujourd'hui dans PARIS, il ressort pourtant du rapport précité que la qualité de l'air à PARIS n'a eu de cesse de se détériorer depuis le mois de juillet 2016, la situation étant de surcroît bien pire que sur la même période en 2015 !! (pièce 22 page 6)

En consultant les historiques d'AIRPARIF, organisme brandi sans cesse par la mairie de PARIS pour justifier de ses décisions, il est aisé de constater que la pollution n'a nullement diminué depuis le mois de juillet 2016, et a au contraire augmenté sur les deux derniers trimestres de l'année (pièce 23) :

<b>2016 / niveau de pollution</b>	<b>Très faible</b>	<b>Faible</b>	<b>Moyen</b>	<b>Elevé</b>	<b>Très élevé</b>
1 <sup>er</sup> trimestre	0 %	68,13 %	26,37 %	5,49 %	0 %
2 <sup>ème</sup> trimestre	0 %	73,63 %	25,27 %	1,1 %	0 %



<b>3<sup>ème</sup> trimestre</b>	<b>1,09 %</b>	<b>65,22 %</b>	<b>30,43 %</b>	<b>3,26 %</b>	<b>0 %</b>
<b>4<sup>ème</sup> trimestre</b>	<b>0 %</b>	<b>55,43 %</b>	<b>31,52 %</b>	<b>9,78 %</b>	<b>3,26 %</b>

Les historiques mensuels établis par AIRPARIF font clairement ressortir une augmentation de la pollution à PARIS depuis le mois de juillet 2016, et non une diminution comme cela était attendu par Madame le Maire de PARIS ! (pièce 24)

Enfin, en comparaison avec les années précédentes, il ressort incontestablement des historiques d’AIRPARIF que la pollution a augmenté à PARIS, en dépit des mesures mises en place par la mairie (pièce 25) :

<b>Années / niveau de pollution</b>	<b>Très faible</b>	<b>Faible</b>	<b>Moyen</b>	<b>Elevé</b>	<b>Très élevé</b>
2012	0 %	48,36 %	38,25 %	12,84 %	0,55 %
2013	0,55 %	53,15 %	35,34 %	10,41 %	0,55 %
2014	0 %	63,01 %	31,51 %	4,66 %	0,82 %
2015	0 %	59,73 %	34,25 %	5,75 %	0,27 %
2016	0,27 %	65,57 %	28,42 %	4,92 %	0,82 %

L’ensemble de ces éléments démontre que les mesures prises par la mairie de PARIS au motif annoncé de limiter l’émission de polluants sont non seulement sans effets, mais surtout aggravent au contraire la pollution au sein de l’agglomération parisienne !

Le tribunal notera que dans le cadre de l’étude prospective menée par AIRPARIF et qui constitue notamment le fondement de l’arrêté critiqué, l’observatoire de l’air précise que les projets affectant le réseau routier, et notamment la piétonisation de la voir sur berge rive droite n’a pas été pris en compte dans l’étude (pièce 20). Il vient pourtant d’être démontré l’impact négatif de cette piétonisation sur la pollution atmosphérique à PARIS.

Cette nouvelle mesure de création d’une ZCR par l’arrêté dont l’annulation est sollicitée n’est ainsi pas adéquate à la diminution de la pollution, la mise en place des premières restrictions en juillet 2016 n’a en effet eu aucun impact positif sur la qualité de l’air à PARIS.

Outre l’augmentation de la pollution, la fermeture des voies sur berge a également provoqué d’importantes difficultés d’accès pour les services d’intervention d’urgence (pompiers, samu, ambulances, ...) en raison des embouteillages que cela a créé, rallongeant les temps de trajet et susceptible de mettre en danger la vie d’autrui !

C’est ainsi que les Experts à l’origine du rapport susvisé du 19 janvier 2017 précisent avoir questionné les services des urgences sur leur temps de transport : ils ont relevé un retard moyen d’une minute par rapport à l’année 2015. Mais cette minute est particulièrement

précieuse puisqu'elle équivaut à 10 % de perte de chances de sauver une personne victime par exemple d'un arrêt cardiaque !! (pièce 27)

L'erreur manifeste d'appréciation est ainsi encore avérée et doit entraîner l'annulation de l'arrêté litigieux.

\*\*\*\*\*

Il résulte de l'ensemble des éléments qui viennent d'être exposés que la création d'une ZCR n'est pas une mesure adaptée pour diminuer la pollution atmosphérique à PARIS ; la preuve en est que les restrictions de circulation prises au mois de juillet 2016 n'ont eu aucun impact, bien au contraire.

Cette interdiction de circuler, prise sous le prétendu prétexte fallacieux et inexact de réduire l'émission de polluants, est ainsi manifestement disproportionnée et porte atteinte à la liberté de circulation, mais également au droit de propriété de milliers de personnes qui se trouvent privées de l'usage de leur véhicule, et grandement pénalisés dans l'exercice de leurs activités professionnelles et privées.

L'arrêté n°2017 P007 est illégal et encourt l'annulation.

**2. Sur l'atteinte au principe d'égalité des utilisateurs du domaine public (Arrêt BIBERON, Conseil d'Etat, 2 novembre 1956), à la liberté d'aller et venir et au droit de propriété**

➤ **Sur le principe d'égalité des utilisateurs du domaine public**

L'usage du domaine public est libre. Ainsi, les administrés n'ont pas à solliciter l'autorisation de marcher dans la rue, ni de circuler en voiture. Rien ne peut en principe anéantir cette liberté d'utilisation, corrélée à la liberté d'aller et de venir, qui est une liberté fondamentale. Les administrés disposent ainsi de la liberté de circulation sur le domaine public.

Ce principe d'égalité des utilisateurs du domaine public a été consacré par l'arrêt BIBERON du Conseil d'Etat en date du 2 novembre 1956 (CE, Sect., 2 novembre 1956, Biberon, Rec. 403).

Ainsi, des utilisateurs se trouvant dans une même situation doivent être traités de la même manière, et doivent en l'espèce, pouvoir jouir de façon identique du domaine public.

Des différences de traitement peuvent toutefois exister, à condition qu'elles soient justifiées par une différence de situation ou par un motif d'intérêt général en rapport avec l'objet de la loi qui les établit.

Ces différences doivent être proportionnées à la cause qui les justifie et être de surcroît étrangères à toute discrimination (pièce 2).

En l'espèce, l'arrêté 2017 P 007 restreint de manière très importante les conditions de circulation au sein de la ville de PARIS pour certaines catégories de véhicules prétendument en raison de leur niveau supposé d'émission de polluants atmosphériques.

- Toutefois, plusieurs dérogations sont prévues, et notamment pour les véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection ».

Pour obtenir une telle carte grise, comme cela est notamment exposé sur le site du ministère de l'intérieur (pièce 3), outre certaines formalités à accomplir et droits à acquitter, le seul critère pour obtenir ladite carte grise est que le véhicule soit âgé de plus de 30 ans.

Ainsi, tout véhicule d'au moins 30 ans est un véhicule de collection.

A la date de rédaction des présentes en 2017, le conducteur d'un véhicule construit en 1986 peut obtenir un certificat d'immatriculation portant la mention « collection ». Il pourra alors circuler librement dans la ville de PARIS, 7 jours sur 7, 24h sur 24, conformément à l'arrêté 2017 P 007.

A défaut de disposer d'un tel certificat d'immatriculation, un autre conducteur, propriétaire du même véhicule construit en 1986, et détenteur d'une carte grise normale, ne peut user librement de celui-ci, et est interdit de circulation du lundi au vendredi de 8 h à 20 h.

Ainsi, le premier conducteur peut rouler librement, mais le second ne le pourra en semaine que de 20h à 8h, ainsi que les week end et jours fériés.

**Pourtant, il est incontestable que ces deux conducteurs se trouvent dans une situation parfaitement identique : ils sont tous deux propriétaires du même véhicule de collection de plus de 30 ans, présentant les mêmes caractéristiques techniques.**

La seule différence existant entre eux est que le premier dispose d'un certificat d'immatriculation portant la mention « collection », tandis que le second ne dispose que d'une carte grise normale.

Comme indiqué, l'unique critère permettant de disposer d'une carte grise de collection est que le véhicule concerné soit âgé de plus de 30 ans, et de régler quelques royalties à la Préfecture de PARIS qui délivre ces cartes grises de collection.

Dans ces conditions, l'arrêté 2017 P 007 met le conducteur d'un véhicule de plus de 30 ans non titulaire d'une carte grise de collection dans l'impossibilité de circuler du lundi au vendredi de 8h à 20h, tandis qu'un autre conducteur propriétaire du même véhicule de collection sera autorisé à rouler au seul motif qu'il dispose d'un certificat d'immatriculation portant la mention « collection ».

**Ces deux conducteurs sont pourtant dans une situation identique de sorte que l'arrêté susvisé porte une grave atteinte au principe général du droit administratif d'égalité des utilisateurs du domaine public.**

Par ailleurs, il convient de préciser que les véhicules de collection sont soumis à un contrôle technique tous les 5 ans, tandis que les véhicules disposant d'une carte grise normale doivent soumettre leur véhicule à un tel contrôle tous les 2 ans. Outre le problème à nouveau d'inégalité que l'arrêté implique, cela signifie qu'il autorise de surcroît des véhicules à circuler librement dans PARIS, dont la sécurité est contrôlée tous les 5 ans (contrôle technique) au détriment de voitures identiques contrôlées tous les 2 ans qui sont interdites ! Il conviendra de relever le paradoxe !

Un propriétaire d'un véhicule de plus de 30 ans, en carte grise normale, pourra échapper à ces interdictions en sollicitant une carte grise de collection, et rouler librement, et ainsi, son véhicule ne polluera plus...uniquement parce qu'il aura changé de carte grise !! ; sans omettre de préciser qu'un véhicule en carte grise de collection est soumis à des contraintes qui n'existent pas pour un voiture en carte grise normale, comme par exemple :

- l'impossibilité de repasser en carte grise normale après avoir obtenu une carte grise de collection
- la taxation sur les plus-value en cas de revente du véhicule
- l'interdiction d'engager une action en annulation de la vente en cas de vice caché ou de défectuosité du véhicule

Pire encore, il faut relever que par le décret n°2017-208 du 20 février 2017, les véhicules de moins de 3,5 tonnes dont la mise en circulation est antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1960 sont exemptés de tout contrôle technique !! (pièce 12)

Ces véhicules potentiellement dangereux seront néanmoins autorisés à circuler s'ils disposent d'une carte grise de collection et sans contrôle technique dorénavant !

Un véhicule plus récent, soumis à un contrôle technique tous les deux ans et ainsi sécurisé, demeurera pour sa part interdit de circulation du lundi au vendredi de 8h à 20h... il conviendra de relever cet autre paradoxe !

- Selon l'arrêté 2017 P 007, les deux roues mis en circulation avant le 1er juin 2000, se trouvant « non classés » selon la classification des véhicules en application des articles L 318-1 et R 318-2 du code de la route, ne peuvent également plus circuler librement dans la ville de PARIS du lundi au vendredi de 8h à 20h depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Il convient de prendre pour exemple non limitatif, loin s'en faut, le cas des motocyclettes KAWASAKI GPZ 500 (pièce 4).

Ce modèle de deux roues n'a pas évolué des années 1988 à 2002 : ces véhicules ont ainsi été commercialisés avec les mêmes composants, les mêmes caractéristiques, et le même moteur durant 14 ans (pièce 4).

**Cet arrêté dont l'illégalité est soulevée, crée dès lors une inégalité pour les utilisateurs du domaine public dans la mesure où ceux qui auront acquis leur motocyclette KAWASAKI GPZ 500 par exemple en 1998 ou 1997 ne pourront pas circuler, tandis que ceux qui auront acquis exactement le même véhicule en 2001 pourront en user librement au sein de l'agglomération parisienne !**

- Eu égard à ce qui vient d'être exposé, il est incontestable que l'arrêté 2017 P 007 porte atteinte au grand principe du droit administratif d'égalité des utilisateurs du domaine public.

L'association UDELICIM, dont la raison d'être est de faire respecter l'égalité et la liberté de circuler, sollicite en conséquence avec les deux personnes physiques de même requérantes, l'annulation de l'arrêté susvisé.

Les différences de traitement créées par ce texte et qui portent ainsi atteinte au principe d'égalité des utilisateurs du domaine public ne sont nullement justifiées par un motif d'intérêt général en rapport avec l'objet de la loi qui les établit, bien au contraire !

Il a en effet été démontré précédemment que cette restriction de circulation par la création d'une zone à circulation restreinte n'a pas d'effet positif sur la pollution parisienne, celle-ci ayant augmenté depuis le mois de juillet 2016, soit depuis la mise en place de la première mesure de restriction de circulation des véhicules les plus anciens.

Ces mesures de restriction sont de surcroît discriminatoires pour les raisons ci-après exposées.

Enfin, la juridiction de céans ne manquera pas de relever que l'arrêté prend comme critère de détermination d'un véhicule polluant, sa classification établie selon la date depuis laquelle celui-ci a été mis en circulation.

Or l'utilisation de ce critère, comme justificatif des interdictions, ne peut servir de fondement à celles-ci.

En effet, le seul fait, à titre d'exemple, de prévoir qu'un véhicule bénéficiant d'une carte grise de collection, peut rouler à tout moment, 7 jours sur 7, et 24 heures sur 24, démontre par lui-même, que le critère de classification basé sur l'âge du véhicule, est erroné.

Ce n'est pas l'âge d'un véhicule, qui peut déterminer son taux de pollution...pas plus que la carte grise qui y est attachée ! A quoi servent les contrôles techniques ?!

Là encore, et pour ce motif, l'arrêté encourt l'annulation.

➤ **Sur l'atteinte au principe fondamental d'aller et venir et au droit de propriété**

La liberté d'aller et venir est un principe fondamental ancien, issu de l'article 4 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789.

Ce principe a encore été proclamé par l'article 66 de la constitution du 4 octobre 1958, le Conseil constitutionnel ayant consacré à la liberté d'aller et venir une valeur constitutionnelle.

La création d'une ZCR porte dès lors atteinte à cette liberté fondamentale dans la mesure où le propriétaire d'un véhicule concerné par cette ZCR ne pourra plus aller et venir librement.

De surcroît, les riverains des voies publiques disposent de droits particuliers appelés «aisances de voirie», lesquelles bénéficient d'une protection juridique spéciale.

Ces aisances de voirie comprennent notamment le droit d'accès, qui dérive de la contiguïté des immeubles au domaine public routier et à l'affectation de celui-ci à leur desserte.

Le Conseil d'Etat a rappelé que le libre accès des riverains à la voie publique est une liberté fondamentale :

*« le libre accès des riverains à la voie publique constitue un accessoire du droit de propriété, lequel a le caractère d'une liberté fondamentale au sens de ces dispositions »* (CE, 3 mars 2011, N° 347061).

Dès lors, les riverains qui résident à PARIS intramuros et qui sont propriétaires d'un véhicule concerné par les mesures de restriction de la ZCR, ne peuvent sortir de chez eux quand ils le souhaitent, ni même y revenir avec ledit véhicule ! Cela porte incontestablement atteinte à la liberté fondamentale d'accès des riverains à la voie

publique, accessoire du droit de propriété, l'arrêté encourt de même à ce seul titre l'annulation sollicitée.

Il faut par ailleurs souligner que ces restrictions de circulation en semaine empêchent de même par exemple les riverains de simplement réaliser l'entretien régulier de leur véhicule (réparation, etc...) qui sont pourtant nécessaires afin d'éviter la circulation de véhicules épaves en mauvais état de marche.

Une question pratique mais concrète et réelle se pose de surcroît : que peut faire un riverain qui a quitté son domicile le matin à 7h30, mais se trouve toujours dans les embouteillages à PARIS à 8h, heure à partir de laquelle les restrictions de circulation s'appliquent, notamment du fait de l'engorgement résultant de la fermeture des voies sur berge ? Sera-t-il verbalisé dans ces conditions ? Doit-il arrêter son véhicule en pleine rue, où il se trouve, créer un embouteillage, pour ne pas être verbalisé au titre de l'arrêté contesté...mais être verbalisé sur un autre fondement pour avoir stoppé son véhicule à un endroit interdit ?!

Ces mesures de restrictions de circulation portent une atteinte certaine et disproportionnée à la liberté fondamentale d'aller et venir et au droit de propriété, de sorte que l'arrêté critiqué encourt l'annulation.

Les requérants se réservent d'ailleurs le droit de demander réparation de leur préjudice subi depuis le 20 janvier 2017, date de publication de l'arrêté n°2017 P007, jusqu'à la date à laquelle l'arrêté sera annulé par une décision judiciaire devenue définitive.

### **3. Sur la discrimination**

De surcroît, cet arrêté crée une discrimination importante entre les administrés.

En effet, de nombreux Franciliens sont propriétaires d'un véhicule « non classé » avec lequel ils exercent leur activité professionnelle.

En raison de l'arrêté 2017 P 007, ces professionnels se trouvent depuis le 20 janvier 2017, (et même depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016 !) privés de leur outil de travail et ne disposent souvent pas des moyens financiers suffisants leur permettant d'acquérir un véhicule postérieur à l'année 1997 (pour les utilitaires), et même postérieur à l'année 2011 puisque la Mairie de PARIS projette à l'horizon de l'année 2020 d'interdire la circulation aux véhicules immatriculés après cette dernière date.

La Mairie de PARIS annonce que des aides auraient été mises en place, notamment par l'octroi de subventions pour des abonnements Vélib' ou Autolib'.

Cela ne saurait répondre aux nécessités notamment des professionnels exerçant une activité avec leur véhicule : un plombier ne peut par exemple transporter son matériel sur un vélo,

ni attendre, lorsqu'il est contacté en urgence par un client, qu'une autolib' soit disponible à la borne la plus proche, si tant est qu'elle puisse transporter le matériel qui lui est nécessaire pour remplir sa prestation !

Quant à la mise en circulation des utilib', la taille de ce véhicule ne permet pas à un artisan de transporter son matériel généralement très volumineux (échelles, ...) !

En tout état de cause, il convient de rappeler que les CGU des utilib' indiquent bien en leur article 8.2 que : « *L'Utilisateur ne pourra utiliser le Véhicule ou permettre à quiconque de l'utiliser : [...] pour le transport d'objets ou de substances (matières inflammables, corrosives, toxiques, explosives, ionisantes ou comburantes...) qui en raison de leur état ou de leur odeur peuvent endommager le Véhicule et/ou retarder la possibilité de louer le Véhicule à nouveau* » (pièce 26), et ainsi un artisan ayant la nécessité de transporter un tel matériel ne pourra pas utiliser ce moyen de transport.

Les auteurs de l'arrêté litigieux se sont totalement désintéressés de même des petits artisans qui habitent en périphérie, et qui travaillent la semaine sur la capitale, et ne peuvent plus ainsi s'y rendre avec leur véhicule (on imagine par exemple un plombier, traversant Paris, en vélib, ou en métro, avec ses bouteilles pour souder cuivre et/ou laiton, son chalumeau et outils divers, le tout porté à bout de bras et le surplus (bouteilles) sur son dos, bouteilles d'oxygène, d'acétylène, gaz...!), et de surcroît en période de plan VIGIPIRATE !

Les subventions proposées ne sont dans ces conditions d'aucune aide pour ces professionnels, ce que la Mairie ne peut ignorer.

Quant aux aides financière proposées, elles sont en réalité négligeables (pièce 21) :

- 3.000 € pour les véhicules utilitaires légers pour un prix moyen neuf de 15.000 €
- 6.000 € pour les fourgons pour un prix moyen neuf de 25.000 €
- 9.000 € pour un poids lourd pour un prix moyen neuf minimum de 50.000 €

L'arrêté crée dès lors de même à ce titre une discrimination certaine puisque seuls les Franciliens les plus fortunés peuvent faire face à ces mesures restrictives imposées par la Mairie de PARIS nécessitant de s'équiper, pour plusieurs milliers d'euros, d'un véhicule plus récent.

Au contraire, les artisans, commerçants, ... les plus démunis aggraveront encore davantage leur situation par un endettement plus que certain, ou par une cessation d'activité pour les plus chanceux, déclaration de cessation des paiements pour les moins chanceux !

Il faut enfin souligner la situation des travailleurs parisiens ayant des horaires décalés (employés d'aéroports, hôpitaux, ...) : s'ils peuvent se rendre au milieu de la nuit, ou tôt le matin, sur leur lieu de travail, étant rappelé qu'ils ne pourront alors faire usage des



transports en commun qui ne fonctionnent pas la nuit, ils ne pourront cependant rentrer chez eux en milieu de journée avec leur véhicule !!

L'arrêté n°2017 P 007 doit dans ces conditions, à plus forte raison, être annulé car il crée de nombreuses discriminations et porte atteinte à l'égalité entre les administrés.

\*\*\*\*

La publication du dispositif de la décision à intervenir sera ordonnée en les termes ci-après.

**D. SUR L'ARTICLE L.761-1 DU CODE DE LA JUSTICE ADMINISTRATIVE**

L'Association UDELCIM a dû engager des frais irrépétibles qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge, et en conséquence, il est demandé de lui octroyer la somme de 7.000 € en application de l'article L.761-1 du Code de la Justice Administrative, et à Messieurs VALLIN et ROMANET-PERROUX, 500 € chacun, lesquels ont de même engagé de tels frais.

## **PAR CES MOTIFS**

**Et tous autres à produire, déduire ou suppléer même d'office si besoin est**

- *Vu le Code de la Justice Administrative et notamment ses articles R.421-1 et suivants ;*
- *Vu l'arrêté n°2017 P 007 pris par Madame le Maire de PARIS et le Préfet de Police en date du 14 janvier 2017 et publié au Bulletin municipal officiel de la ville de PARIS le 20 janvier 2017 ainsi que les différents textes qui y sont visés ;*
- *Vu la jurisprudence ;*

### **Il est demandé au Tribunal de :**

- **DECLARER** l'Association UDELCIM ainsi que Messieurs Michel ROMANET-PERROUX et François VALLIN recevables et bien fondés en leur action et ainsi en leurs demandes, fins, moyens et prétentions ;

### **Y faisant droit,**

- **ANNULER** l'arrêté n°2017 P 007 pris par Madame le Maire de PARIS et le Préfet de Police de PARIS en date du 14 janvier 2017 et publié au Bulletin municipal officiel de la ville de PARIS le 20 janvier 2017 instaurant une zone à circulation restreinte à PARIS, avec toutes les conséquences de droit qui s'imposent ;
- **ORDONNER** la publication du dispositif de la décision à intervenir en trois journaux et/ou magazines au choix de l'Association UDELCIM, aux frais de Madame le Maire de PARIS es qualité, dans la limite de 1.000 € par insertion ;
- **CONDAMNER** Madame le Maire de PARIS es qualité in solidum avec la Préfecture de Police de Paris à verser à l'Association UDELCIM la somme de 7.000 euros en application de l'article L.761-1 du Code de justice administrative, à Monsieur VALLIN 500 € et à Monsieur ROMANET-PERROUX 500 € ;
- **CONDAMNER** Madame le Maire de PARIS es qualité in solidum avec la Préfecture de Police de Paris aux entiers dépens de la procédure.

***SOUS TOUTES RESERVES  
ET CE SERA JUSTICE***

## LISTE DES PIÈCES SUR LESQUELLES LA DEMANDE EST FONDÉE

- Pièce n° 1 : Arrêté n° 2017 P 007 instaurant une zone à circulation restreinte à PARIS (Extrait du bulletin municipal officiel de la ville de PARIS du vendredi 20 janvier 2017)
- Pièce n° 2 : Article extrait du site Internet [www.conseil-etat.fr](http://www.conseil-etat.fr) sur le principe d'égalité et droit de la non-discrimination
- Pièce n° 3 : Extrait du site Internet [www.interieur.gouv.fr](http://www.interieur.gouv.fr) : « Comment obtenir un certificat d'immatriculation « véhicule de collection » »
- Pièce n° 4 : Fiche technique de la motocyclette KAWASAKI GPZ 500
- Pièce n° 5 : Communication de la Maire de Paris sur le plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier du 9 février 2015
- Pièce n° 6 : Article 49 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
- Pièce n° 7 : Article extrait du site Internet [www.huffingtonpost.fr](http://www.huffingtonpost.fr) « Le diesel et la France : Une histoire d'amour qui dure depuis 30 ans »
- Pièce n° 8 : Extrait du dossier de presse AIRPARIF du 14 septembre 2011 sur l'origine des particules respirées en Ile de France
- Pièce n° 9 : Extrait du site Internet [www.fiches-auto.fr](http://www.fiches-auto.fr) : « Evolution du parc et des immatriculations entre essence et diesel »
- Pièce n° 10 : Statuts de l'association UDELICIM et publication au Journal Officiel du 16 juillet 2016
- Pièce n° 11 : PV de l'Assemblée constitutive de l'association UDELICIM du 22 juin 2016 nommant Monsieur ROMANET-PERROUX Président de ladite association
- Pièce n° 12 : Décret n°2017-208 du 20 février 2017 relatif à la nomenclature des véhicules figurant à l'article R311-1 du code de la route et à la modification des règles relatives au contrôle technique des véhicules de collection
- Pièce n° 13 : Circulaire du 8 septembre 2014
- Pièce n° 14 : Article du 12 juin 2012 de l'OMS
- Pièce n° 15 : Article « Pollution : chauffage au bois et trafic routier à égalité »
- Pièce n° 16 : Rapport AIR PARIF « projet d'expérimentation d'une ZAPA »
- Pièce n° 17 : Dossier de consultation MAIRIE DE PARIS – recueil des avis – janvier 2017
- Pièce n° 18 : Extrait du site AIRPARIF : Air et climat, des sources de pollution communes
- Pièce n° 19 : Extrait du site AIRPARIF : Air et climat – Les émissions en quelques chiffres
- Pièce n° 20 : Etude prospective d'AIR PARIF dans le cadre de la création d'une zone à circulation restreinte à PARIS du mois d'octobre 2016

- Pièce n° 21 : Dossier de consultation de la Mairie de PARIS dans le cadre de la création d'une zone à circulation restreinte du mois d'octobre 2016
- Pièce n° 22 : Bilan du 19 janvier 2017 du Comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berge rive droite à Paris
- Pièce n° 23 : Historique AIRPARIF de la pollution atmosphérique trimestrielle à PARIS pour l'année 2016
- Pièce n° 24 : Historique AIRPARIF de la pollution atmosphérique mensuelle à PARIS pour l'année 2016
- Pièce n° 25 : Historique AIRPARIF de la pollution atmosphérique à PARIS des années 2012 à 2016
- Pièce n° 26 : Extrait des CGU d'AUTOLIB au 06/03/2017
- Pièce n° 27 : Extrait du site LE FIGARO.FR sur les voies sur berge du 16 novembre 2016