

Laurent PELÉ
11 rue Kléber
78500 Sartrouville
tél 06 08 21 69 69
fax 01 39 14 51 77
Email : laurent@pele.org

Sartrouville, le 10 janvier 2017

**REPLIQUE AUX OBSERVATIONS DU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT EN DATE DU
14 DECEMBRE 2016 (DOSSIER 401153 AFFECTE A LA 5^{ème} chambre :
RECOURS EN EXCES DE POUVOIR A L'ENCONTRE DU DECRET 2016-847 du 28 juin
2016 relatif aux zones à circulation restreinte)**

Déposé auprès du Conseil d'Etat

Mémoire devant le Conseil d'Etat

A la demande de

Laurent François Ernest PELÉ
11 rue Kléber
78500 Sartrouville
né le 17 juillet 1968 à Rennes (35)
exerçant la profession d'ingénieur informaticien
tél/fax 01 39 14 51 77
mobile 06 08 21 96 69
Email : laurent@pele.org
<http://www.pele.org>
sans avocat

PLAISE AU CONSEIL D'ETAT

1. RAPPEL SUCCINT DE LA PROCEDURE

Le 4 juillet 2016, Monsieur Laurent Pelé a déposé au conseil d'État un recours en excès de pouvoir à l'encontre du **décret 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte**.

Ce recours a été affecté à la 5^{ème} chambre qui l'a transmis à 4 ministères. Des observations du ministère de l'environnement, datée du 14 décembre 2016, ont été reçues par le conseil d'État le 19 décembre 2016 à 14h07.

Le même jour, le greffier en chef de la 5^{ème} chambre a donné un mois à Monsieur Pelé de présenter une réplique.

Monsieur Pelé a déposé le 28 décembre 2016 une réplique à ces observations sous forme de conclusions récapitulatives

Le présent document amende cette réplique, en prenant en compte des observations de la Fédération Française des Automobilistes Citoyens, association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 RNA n° W751234578 dont le siège est situé 46 boulevard Magenta 75010 Paris qui a pu prendre connaissance de ce recours.

En effet, le délai d'un mois qui avait été fixé pour répliquer n'est pas encore épuisé

2. REJET DES OBSERVATIONS TARDIVES DU MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT

Le 14 novembre 2016, la 5^{ème} chambre avait mis en demeure les 4 ministères de présenter des observations dans le délai d'un mois, donc expirant le 14 décembre 2016.

Les observations du ministère de l'environnement, bien que datées du 14 décembre 2016, n'ont été reçues que le 19 décembre 2016 à 15h07, elles doivent donc être écartées.

Quoi qu'il en soit, une réponse sur le fond est apportée à chacun des points avancés par le ministère de l'environnement

3. INTERET A AGIR DE MONSIEUR LAURENT PELE

Le **décret 2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte** est publié au journal officiel le 29 juin 2016, il instaure notamment des infractions lors de la circulation ou du stationnement dans des zones à circulation restreinte.

Actuellement, Paris intra muros est la seule zone à circulation restreinte instaurée en France, donc Monsieur Pelé est particulièrement impacté par ce décret puisqu'il habite en banlieue parisienne, à Sartrouville (78) soit à 15 km à l'ouest de Paris mais que son employeur est situé à Paris.

Monsieur Pelé Laurent, possède les permis A1, B1, B, C et EB en cours de validité.

Il possède un véhicule Renault Kangoo essence immatriculé en 2000, un véhicule Renault Modus diesel immatriculé en 2011.

Il possédait un scooter électrique de puissance 4kW cédé en mai 2016, ce véhicule n'a pas encore été renouvelé.

L'intérêt à agir de Monsieur Laurent Pelé à l'encontre de ce décret qui lui limite ses possibilités de déplacement est donc évident

Réplique aux observations du 14/12/2016 du ministère de l'environnement

Le ministère de l'environnement prétend que le décret permet uniquement aux collectivités territoriales de mettre en œuvre un dispositif légal de restriction de la circulation, c'est inexact puisqu'il institue des infractions nouvelles au code de la route et a donc une incidence directe sur les usagers du code de la route. Par ailleurs, le délai de recours devant le conseil d'État n'étant que 2 mois, Monsieur Pelé doit pouvoir l'attaquer sans attendre que l'ensemble du dispositif réglementaire soit en œuvre après ce délai de 2 mois, sinon cela le priverait d'un droit à un recours effectif, or la jurisprudence de la cour européenne des droits de l'homme précise clairement que ce droit à un recours effectif n'est pas une possibilité purement théorique.

Le ministère estime que l'intérêt à agir de Monsieur Laurent Pelé ne serait pas établi, mais ainsi que le montre la pièce 6, Monsieur Laurent Pelé travaille depuis le 26 août 2013 chez la société Quanthouse au 52 rue de la Victoire, Paris 9^{ème}, il est donc amené à circuler et stationner à Paris avec l'un de ses véhicules, l'annulation du décret attaqué lui permettra non seulement d'éviter d'être verbalisé quand il circule ou stationne à Paris, tout en lui évitant de payer pour un certificat de qualité de l'air. Monsieur Pelé tirera donc un avantage personnel direct de l'annulation du décret.

Par ailleurs, il est utile de rappeler que la Mairie de Paris entend interdire en 2020 toutes les automobiles antérieures à la classe 1 (ex-classe 5*), c'est-à-dire toutes celles antérieures à la norme Euro 5, ou dont la date de première immatriculation est antérieure au 1^{er} janvier 2011, et tous les diesels, quelles que soient la norme Euro à laquelle ils appartiennent ou leur année de première immatriculation.

Monsieur PELE est donc concerné au premier chef puisque, dans 3 ans, tous ses véhicules seront interdits à la circulation dans Paris.

4. Rédaction de l'article R411-19-1 du code de la route institué par le décret 2016-847 du 28 juin 2016

Le décret susvisé introduit dans son article 2 les dispositions suivantes :

Article 2

L'article R. 411-19-1 du code de la route est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. R. 411-19-1.-Le fait, pour un conducteur, de circuler en violation des restrictions d'une zone à circulation restreinte, instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est puni de l'amende prévue pour les contraventions :

« 1° De la quatrième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M2, M3, N2 ou N3 définies à l'article R. 311-1 ;

« 2° De la troisième classe, lorsque le véhicule relève des catégories M1, N1 ou L.

*« Sans préjudice de l'article L. 121-2, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, **le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte** instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :*

« 1° Lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application ; ou

« 2° Lorsque l'accès de ce véhicule à la zone de circulation restreinte est interdit en permanence.

« Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'article L. 325-1. »

Cet article crée trois infractions distinctes :

- Le fait de circuler en violation des restrictions d'une zone à circulation ;
- Le fait de stationner dans une zone à circulation restreinte sans être identifié conformément à l'article L. 318-1 du Code de la Route qui crée la vignette Certificat Qualité de l'air dit Crit'Air;
- Le fait de stationner avec un véhicule interdit dans une zone à circulation restreinte permanente.

La vignette Crit'Air n'est pas obligatoire pour **circuler**.

C'est le fait de circuler dans une zone à circulation restreinte avec un véhicule interdit qui caractérise l'infraction et non le fait de circuler sans vignette.

Ici, la vignette n'est qu'un outil destiné à faciliter le travail des forces de l'ordre.

L'article R. 318-2 du Code de la Route, qui introduit le dispositif Crit'Air, dispose que : « *les véhicules à moteur des catégories M, N et L définies à l'article R. 311-1 peuvent, lorsque les conditions de leur utilisation le nécessitent, être identifiés au moyen d'une vignette sécurisée appelée "certificat qualité de l'air" ».*

L'emploi du verbe « pouvoir » implique une faculté et non d'obligation, et laisse à penser que le port de la vignette Crit'Air n'est pas obligatoire en tant que tel

En résumé, **la vignette Crit'Air n'est obligatoire que pour stationner dans une zone à circulation restreinte, et non pour circuler.**

5. Excès de pouvoir car amende impossible à éviter

Cette disposition introduit une sanction pour tout véhicule stationné à Paris mais qui n'affiche pas le certificat qualité de l'air prévu par l'article L318-1 du code de la route.

Les textes d'application de cet article L318-1 du code de la route ont été publiés à ce jour :

- **Arrêté du 21 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 (JORF du 23 juin 2016)**
- **Arrêté du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air (JORF du 30 juin 2016)**
- **Arrêté du 29 juin 2016 fixant le tarif de la redevance pour la délivrance du certificat qualité de l'air (JORF du 30 juin 2016)**

Ainsi l'article 2 de l'arrêté du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air (JORF du 30 juin 2016) dispose « La téléprocédure pour les demandes de certificat qualité de l'air est accessible sur le site internet www.certificat-air.gouv.fr. »

Mais ce site Internet <https://www.certificat-air.gouv.fr/> affiche comme seul message « Certificats qualité de l'air – ce site ouvrira comme annoncé le 1^{er} juillet 2016 – Merci de votre compréhension » (à la rédaction de ce recours le 1^{er} juillet 2016 à 13:08)

Donc depuis ce 1^{er} juillet au matin, les propriétaires de véhicule qui le stationne à Paris intra muros encourent une amende et une immobilisation de leur véhicule du seul fait qu'il n'appose pas le certificat (en bas à droite des pare brises de voiture ou devant la fourche des cyclomoteurs ou motocyclette) mais il leur est impossible de se le procurer vu que le seul moyen de se le procurer est indisponible et s'il fonctionnait, nul ne connaît les délais pour qu'un tel certificat soit acheminé par voie postale.

Aucun de ces textes ne prévoyant d'entrée en vigueur différée mais entrant en vigueur le lendemain de leur parution au journal officiel, le décret 2016-847 instaurant une amende dans des conditions régaliennes a été pris dans des conditions relevant de l'excès de pouvoir et doit donc être annulé en tout ou partie.

Réplique aux observations du 14/12/2016 du ministère de l'environnement

Il semble qu'une confusion ait été créée à cause du panneau de circulation routière « Zone de Circulation Restreinte » qui a déjà été installé à toutes les entrées de Paris, ce panneau étant en fait expérimental. La Ville de Paris a toutefois annoncé que la véritable Zone de Circulation Restreinte entrera en vigueur le 16 janvier 2016

Dans son paragraphe 2.4 le ministère de l'environnement prétend « *Dès lors, il n'existe aucun obstacle à imposer aux véhicules immatriculés à l'étranger d'apposer un certificat qualité de l'air sur leur véhicule pour circuler dans une zone à circulation restreinte. Cette mesure ne viole aucunement la convention de Vienne ».*

Cependant, à ce jour (28 décembre 2016), la seule possibilité pour se procurer un certificat qualité de l'air est de faire la démarche sur le site Internet <https://www.certificat-air.gouv.fr/> mais celui-ci ne permet absolument pas de délivrer un tel certificat pour les véhicules immatriculés à l'étranger, en effet, le seul formulaire ne permet que de saisir les numéros de véhicules immatriculés en France, le grief d'impossibilité de se procurer le certificat pour se mettre en conformité avec la réglementation persiste donc pour certaines catégories de véhicules contrairement à ce que prétend le ministère de l'environnement.

6. Excès de pouvoir car l'immobilisation de véhicule stationnés excède les pouvoirs conférés par l'article L325-1 du code de la route et de l'article 5 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen

Le dernier alinéa de l'article R411-19-1 du code de la route introduit par le décret contesté dispose « **Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'article L. 325-1.** »

Cet article L 325-1 du code de la route dispose :

Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions du présent code ou aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur ou à la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route compromettent la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, ainsi que les véhicules en infraction aux [dispositions des articles 269 à 283 ter du code des douanes](#), peuvent à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, dans les cas et conditions précisés par le décret prévu aux articles L. 325-3 et [L. 325-11](#), être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.

Peuvent également, à la demande et sous la responsabilité du maire ou de l'officier de police judiciaire territorialement compétent, même sans l'accord du propriétaire du véhicule, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction les véhicules qui, se trouvant sur les voies ouvertes à la circulation publique ou sur leurs dépendances, sont privés d'éléments indispensables à leur utilisation normale et insusceptibles de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols.

L'immobilisation des véhicules se trouvant dans l'une des situations prévues aux deux alinéas précédents peut également être décidée, dans la limite de leur champ de compétence, par les agents habilités à constater les infractions au présent code susceptibles d'entraîner une telle mesure.

L'article R411-19-1 du code de la route introduit une sanction pour tout véhicule stationné à Paris mais qui n'affiche pas le certificat qualité de l'air prévu par l'article L318-1 du code de la route or en aucun cas un véhicule stationné à Paris qui n'appose la vignette certificat qualité de l'air ne peut « **compromettre la sécurité ou le droit à réparation des usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, ainsi que les véhicules en infraction aux [dispositions des articles 269 à 283 ter du code des douanes](#)** »

En effet, par définition, un véhicule stationné n'émet aucun polluant ni bruit et ne peut compromettre l'une des causes d'utilité publique limitativement énumérées dans cet article

L325-1 du code de la route.

Il y a également violation de l'article 5 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ayant valeur constitutionnelle qui dispose

Article 5 : « La loi n'a le droit de défendre que les actions nuisibles à la société. Tout ce qui n'est pas défendu par la loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas. »

De plus, si le véhicule stationné est immobilisé sur place, il continuera à contrevenir à ce décret mais son propriétaire ne pourra pas le déplacer en dehors de Paris. La sanction d'immobilisation constitue non seulement un excès de pouvoir mais une sanction inutile et disproportionnée et le décret 2016-847 doit donc être annulé en tout ou partie.

Réplique aux observations du 14/12/2016 du ministère de l'environnement

Le ministère veut créer la confusion dans le paragraphe 2.2 de ses observations du 14/12/2016 :

*« L'article R 411-19-1 n'a donc ni pour objet ni pour effet d'outrepasser les prescriptions de l'article L325-1, il précise uniquement qu'un véhicule qui **circule ou stationne** dans une zone à circulation restreinte en violation des restrictions de circulation pourra faire l'objet d'une **immobilisation** dès lors qu'il remplit les deux conditions prévues à l'article L325-1, la **circulation ou le stationnement** dans une zone à circulation restreinte pouvant en constituer la première, le véhicule pourra être immobilisé. En outre, la création d'une zone à circulation restreinte a pour objet la limitation de la pollution de l'air et donc l'hygiène publique, qui fait partie des causes d'utilité publiques énumérées dans l'article L 325-1 »*

Cependant, l'article R 411-19-1 ne réprime nullement la circulation de véhicule sans certificat de qualité de l'air, ce certificat de qualité de l'air n'est imposé qu'aux véhicules stationnés. Voici la rédaction de la fin de cet article R411-19-1 que le ministère semble oublier :

*« Sans préjudice de l'article L. 121-2, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, **le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte** instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :*

« 1° Lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application ; ou

« 2° Lorsque l'accès de ce véhicule à la zone de circulation restreinte est interdit en permanence.

« Les infractions prévues au présent article peuvent entraîner l'immobilisation du véhicule dans les conditions prévues à l'article L. 325-1. »

Le ministère entretient la confusion car un véhicule stationné ne pollue nullement, il n'y a donc aucune raison d'immobiliser un véhicule stationné au prétexte qu'il n'a pas de certificat de qualité de l'air parce que non seulement cela ne rentre pas dans le cadre de l'article L325-1 du code de la route mais parce que l'article 5 de la DDH 1789 prévoit de ne défendre que les actions nuisibles à la société or on ne peut considérer comme polluant un véhicule stationné, ancien ou pas, au prétexte qu'il n'a pas de certificat de qualité de l'air ; il en va de même pour les véhicules anciens stationnés dans la zone de circulation restreinte, ils ont beau être anciens, ils ne polluent pas au moment où l'infraction au stationnement gênant est délivrée.

De plus, les véhicules dits « rétrofités » (c'est-à-dire équipés d'un dispositif de traitement des émissions de polluants installé postérieurement à la 1ère mise en circulation du véhicule)

peuvent être classés dans une classe supérieure dans les conditions prévues par l'arrêté du 15 mai 2013 cependant, on se demande bien comment un agent verbalisateur peut savoir qu'un véhicule stationné est « rétrofité » ou pas et donc s'il est dans la classe qu'il suspecte ou non. D'ailleurs, à ce jour la possibilité prévue par les textes pour que ces véhicules soient surclassés n'est pas possible en pratique, le site de délivrance de qualité de l'air ne le permettant pas actuellement.

Même si le véhicule stationné n'est pas « rétrofité » au moment où l'immobilisation est prescrite, c'est absurde mettre à la fourrière des véhicules que le propriétaire bricoleur aurait pu rétrofité sur place afin de se mettre en règle avec l'évolution de la réglementation.

7. Excès de pouvoir car violation des articles 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789

Force est de constater que ces interdictions de stationnement à Paris violent le principe de non rétroactivité de la loi pénale institués par l'article 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ayant valeur constitutionnelle :

« Article 8 : « La loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée. »

En effet, rien n'empêche un particulier de stationner son véhicule sur un lieu privé à Paris aussi longtemps qu'il le souhaite, par exemple s'il est parti tranquillement faire le tour du monde pendant un an - sa vieille voiture n'étant guère prisée des voleurs - mais il encourt une amende et une immobilisation de son véhicule, l'infraction n'étant nullement limitée aux stationnements sur la voie publique, il ne peut éviter la contravention

Réplique aux observations du 14/12/2016 du ministère de l'environnement

Le ministère de l'environnement explique dans ses observations au paragraphe 2.3 que les zones de circulation restreinte ne s'appliquent que sur les « voies ouvertes à la circulation publique » ce qui exclue « les lieux privés tels que les garages ou les voies privées non ouvertes au public ».

Cependant, concernant le ministère admet que cette réglementation s'applique sur les voies privées ouvertes à la circulation publique or le propriétaire de ces lieux privés dispose du droit d'y stationner sans limitation de durée et la jurisprudence est constante pour dire que le code de la route (donc cet article R411-19-1) s'applique aux voies privées ouvertes à la circulation publique.

La photo pièce 7 montre le cas d'un véhicule du cinéma MK2 bibliothèque stationné sur une parcelle privée ouverte à la circulation publique rue Émile Durkheim (Paris 13^{ème} arrondissement) et son propriétaire exaspéré d'être verbalisé indûment pour y stationner à cette place a placé une affiche pour indiquer que c'était un véhicule du cinéma.

Le ministère prétend qu'« il appartient au propriétaire d'un véhicule de prendre ses dispositions afin de s'assurer à tout moment qu'il ne contrevient pas à la réglementation en vigueur » mais le ministère oublie un peu trop vite les dispositions constitutionnelle interdisant les applications rétroactives des règles, que seules les actions (ce qui exclue les inactions) nuisibles sont défendues et que si une personne est partie longtemps à l'étranger, il a stationné son véhicule sur son emplacement de stationnement privé, ce qui était légal au moment où l'acte a été accompli et que le seul fait de l'évolution de la réglementation ne saurait le rendre coupable de l'infraction de stationnement sans avoir apposé le certificat de qualité de l'air.

Par ailleurs, le ministère s'abstient d'établir en quoi il serait « strictement et évidemment nécessaire » au sens de l'article 8 de la DDH 1789 de punir les propriétaires de véhicules stationnés longuement sur leur terrain à Paris au prétexte qu'ils n'apposeraient pas le certificat de qualité de l'air, puisqu'un véhicule stationné ne pollue pas l'air.

8. Excès de pouvoir car violation de l'article 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière et rupture d'égalité avec les propriétaires de véhicules étrangers

La France est partie de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière Qui prévoit notamment dans son article 3-2-a :

*« Les Parties contractantes prendront également les mesures appropriées pour que les règles en vigueur sur leur territoire **concernant les conditions techniques à remplir par les automobiles et les remorques soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention**; à condition de n'être sur aucun point contraires aux principes de sécurité régissant lesdites dispositions, ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ladite annexe. Elles prendront, en outre, les mesures appropriées pour que les automobiles et remorques immatriculées sur leur territoire soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 lorsqu'elles s'engageront dans la circulation internationale »*

Cette annexe 5 de la convention prévoit

*1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2a) de l'article 3 et du paragraphe 1 de l'article 39 de la présente Convention, toute Partie contractante peut, pour les automobiles qu'elle immatricule et pour les remorques qu'elle admet à la circulation en vertu de sa législation nationale, imposer des prescriptions complétant les dispositions de la présente annexe ou plus rigoureuses que celles-ci. **Tout véhicule en circulation internationale doit satisfaire aux prescriptions techniques en vigueur dans son pays d'immatriculation lors de sa première mise en service.***

Concernant l'échappement de véhicule à moteur la seule prescription technique de la convention est la suivante

Silencieux

*53. **Tout moteur thermique de propulsion d'une automobile doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux efficace.***

Dès lors que les véhicules régulièrement immatriculés en France ont passé les contrôles des mines lors de leur immatriculation ainsi que les contrôles techniques effectués régulièrement comportant des contrôles anti pollution, l'obligation d'apposer une vignette certifiant prétendument la qualité de l'air pour les véhicules stationnant à Paris, est une obligation nullement prévue par la convention de Vienne sur la circulation routière qui

- soit interdit de facto les véhicules étrangers
- soit crée une rupture d'égalité entre les véhicules immatriculés en France et ceux immatriculés à l'étranger qui pourront stationner à Paris même s'ils sont très anciens et polluant qui ne doivent se conformer qu'aux prescriptions techniques en vigueur lors de la première immatriculation du véhicule.

Concernant les restrictions de circulation à Paris pour certains véhicules prévus par le début de l'article R411-19-1, il s'agit de restrictions applicables rétroactivement à certains véhicules, les critères d'application de l'arrêté du 21 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 (JORF du 23 juin 2016) ne prend en compte que le type de véhicule (cyclomoteur, motocyclette, voiture...), **la date d'immatriculation** et le type de carburant (électrique, gaz, hybride, essence, diesel...), cet arrêté ne fait pas le distinguo entre les véhicules immatriculés à l'étranger ou non.

Force est de constater que ces interdictions de circulation violent non seulement le principe de non rétroactivité de la loi pénale institués par l'article 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen

de 1789 ayant valeur constitutionnelle mais aussi l'annexe 5 de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 qui interdit d'appliquer des restrictions techniques aux véhicules en circulation internationale non en vigueur au moment de l'immatriculation du véhicule, le décret et l'arrêté du 21 juin 2016 ne faisant aucun distinguo entre les véhicules immatriculés à l'étranger et ceux en France :

- soit il viole la convention de Vienne du 8 novembre 1968 en imposant des restrictions techniques de circulation rétroactivement à certains véhicules en fonction de leur immatriculation alors que c'est explicitement interdit par l'annexe 5
- soit il autorise tous les véhicules étrangers quels que soient leur date d'immatriculation et crée une rupture d'égalité avec un propriétaire français du même véhicule injustifiée au regard de l'article 5 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen

Le Conseil d'Etat notera bien que l'argument comme quoi les véhicules étrangers en circulation internationale ne peuvent circuler que jusqu'à 6 mois en France ne tient absolument pas car certains véhicules anciens français ne peuvent pas circuler un seul jour à Paris et que les restrictions de circulation ne sont pas fondées sur le niveau de pollution effectif actuel des véhicules mais sur leurs seules caractéristiques techniques (notamment la date de première mise en circulation) mentionnées sur le certificat d'immatriculation.

Dans tous les cas le décret et les arrêtés sus-visés créent une incertitude juridique vis-à-vis des propriétaires de véhicules étrangers en transit à Paris qui ne savent guère s'ils doivent se procurer un tel certificat lorsqu'ils veulent stationner à Paris.

L'article R411-19-1 du code de la route introduit par le décret attaqué a donc été institué par excès de pouvoir, violant les articles 5 et 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen et la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

Réplique aux observations du 14/12/2016 du ministère de l'environnement

Le ministère explique dans le paragraphe 2.4 que les véhicules étrangers seraient tenus d'apposer un certificat qualité de l'air quand ils stationnent dans une Zone de Circulation Restreinte telle qu'elle serait adoptée à Paris.

Comme il a été mentionné plus haut (paragraphe 5), le seul service de délivrance de ces certificats ne permet nullement à ce jour (28 décembre 2016, soit 6 mois après le décret attaqué) de délivrer les dits certificats de qualité de l'air aux propriétaires de véhicules étrangers quand bien même ils le voudraient car les possibilités techniques de ce site Internet ne le permettent pas, cela met à néant, en pratique, l'argumentation du ministère.

Le ministère dit aussi au dernière paragraphe de la page 6 « *Le certificat qualité de l'air [...] constitue uniquement une identification des véhicules* »

Cependant la Convention de Vienne sur la circulation routière prévoit explicitement la norme en matière d'identification des véhicules, il s'agit tout simplement de la plaque d'immatriculation, voici les articles de cette convention concernant la plaque d'immatriculation et le certificat d'immatriculation :

Art. 2 Annexes de la Convention

Les annexes de la présente Convention, savoir:

- *l'annexe 1: Dérogation à l'obligation d'admettre en circulation internationale les automobiles et les remorques,*
- ***l'annexe 2: Numéro d'immatriculation des automobiles et des remorques en circulation internationale,***
- *l'annexe 3: Signe distinctif des automobiles et des remorques en circulation internationale,*
- ***l'annexe 4: Marques d'identification des automobiles et des remorques en circulation internationale,***
- *l'annexe 5: Conditions techniques relatives aux automobiles et aux remorques,*
- *l'annexe 6: Permis national de conduire, et*
- *l'annexe 7: Permis international de conduire, font partie intégrante de la présente Convention.*

Art. 3 Obligations des Parties contractantes

[...]

2. a) *Les Parties contractantes prendront également les mesures appropriées pour*

que les règles en vigueur sur leur territoire concernant les conditions techniques à remplir par les automobiles et les remorques soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 de la présente Convention; à condition de n'être sur aucun point contraires aux principes de sécurité régissant lesdites dispositions, ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ladite annexe. Elles prendront, en outre, les mesures appropriées pour que les automobiles et remorques immatriculées sur leur territoire soient en conformité avec les dispositions de l'annexe 5 lorsqu'elles s'engageront dans la circulation internationale.

b) Les dispositions du présent paragraphe n'imposent aucune obligation aux Parties contractantes en ce qui concerne les règles en vigueur sur leur territoire pour les conditions techniques à remplir par les véhicules à moteur qui ne sont pas des automobiles au sens de la présente Convention.

3. Sous réserve des dérogations prévues à l'annexe 1 de la présente Convention, les Parties contractantes seront tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale

les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente Convention et dont les conducteurs remplissent les conditions définies par le chapitre IV; elles seront tenues de reconnaître aussi les certificats d'immatriculation délivrés conformément aux dispositions du chapitre III comme attestant, jusqu'à preuve du contraire, que les véhicules qui en font l'objet remplissent les conditions définies audit chapitre III.

[...]

Art. 35 Immatriculation

1. a) **Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, tout automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doivent être immatriculées par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit, au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins:**

- un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;
- la date de la première immatriculation du véhicule;
- le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;
- le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;
- le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);
- s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse maximale autorisée;
- s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse à vide⁹⁶;
- la période de validité, si elle n'est pas illimitée.

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

c)⁹⁷ Pour les automobiles des catégories A et B définies aux annexes 6 et 7 de la présente Convention ainsi que, si possible, pour les autres automobiles:

i) le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation défini à l'annexe 3 de ladite Convention doit figurer en tête du certificat;

ii) les huit indications que, conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, tout certificat d'immatriculation doit porter doivent être précédées ou suivies respectivement des lettres A, B, C, D, E, F, G et H;

iii) le titre du certificat inscrit dans la langue ou les langues nationales du pays d'immatriculation peut être précédé ou suivi de la mention, en français, «certificat d'immatriculation».

d)⁹⁸ Pour les remorques (y compris les semi-remorques) qui sont importées temporairement par un mode de transport autre que la route, une photocopie du certificat d'immatriculation, certifiée conforme par l'autorité qui a délivré ce certificat, doit être considérée comme suffisante.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des

dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constitue.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les Parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation.

Art. 36 Numéro d'immatriculation

1. Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'avant et à l'arrière son numéro d'immatriculation; toutefois, les motocycles ne sont tenus de porter ce numéro qu'à l'arrière.

2. Toute remorque immatriculée doit, en circulation internationale, porter à l'arrière son numéro d'immatriculation. Dans le cas d'une automobile tractant une ou plusieurs remorques, la remorque unique ou la dernière remorque, si elle n'est pas immatriculée, doit porter le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur.

3. La composition et les modalités d'apposition du numéro d'immatriculation visé au présent article doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 2 de la présente Convention.

Art. 37 Signe distinctif de l'Etat d'immatriculation

1. a) Toute automobile en circulation internationale doit porter à l'arrière, en sus de son numéro d'immatriculation, le signe distinctif de l'Etat où elle est immatriculée.

b) Ce signe peut être porté soit séparément de la plaque d'immatriculation, soit incorporé à celle-ci.

c) Lorsque le signe distinctif est incorporé à la plaque d'immatriculation, il doit également être reproduit sur la plaque d'immatriculation avant du véhicule dès lors que cette dernière est obligatoire.⁹⁹

2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'art. 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière, soit séparément de la plaque d'immatriculation, soit incorporé à celle-ci, le signe distinctif de l'Etat où ce numéro d'immatriculation a été délivré.¹⁰⁰ Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent même si la remorque est immatriculée dans un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'automobile à laquelle elle est attelée; si la remorque n'est pas immatriculée, elle doit porter à l'arrière le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation du véhicule tracteur, sauf lorsqu'elle circule dans cet Etat.

3. La composition et les modalités d'apposition ou d'incorporation du signe distinctif sur la plaque d'immatriculation doivent répondre aux conditions définies dans les annexes 2 et 3 de la présente Convention.

Annexe 2

[...]

9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait un signe distinctif autre que l'un de ceux prévus à l'art. 37 de la présente Convention. Toutefois, elles ne peuvent refuser l'admission du véhicule lorsqu'il est apposé séparément de la plaque d'immatriculation un signe distinctif conforme aux dispositions de la présente Convention et qui viendrait suppléer un signe distinctif incorporé à la plaque d'immatriculation et non conforme aux dispositions de la présente Convention.

Le certificat qualité de l'air contrevient clairement la convention de Vienne car il obligerait d'une part les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger désirant stationner dans une Zone de Circulation Restreinte telle que Paris d'effectuer des formalités et de payer au préalable un certificat de qualité de l'air non prévu par cette convention. De surcroît, cela permet de ficher les dits propriétaires de véhicules étrangers alors qu'avant cette réglementation, les autorités françaises ne pouvaient connaître l'identité du propriétaire du véhicule que lors d'un contrôle de visu du certificat d'immatriculation sous forme papier.

En effet, l'article 3.3 de la convention dispose très clairement que « **les Parties contractantes seront**

tenues d'admettre sur leur territoire en circulation internationale les automobiles et les remorques remplissant les conditions définies par le chapitre III de la présente Convention » et ce chapitre III comporte les conditions sur le certificat d'immatriculation, le numéro d'immatriculation et l'autocollant avec l'abrégé du pays.

Le certificat qualité de l'air ne peut donc être exigé des véhicules étrangers stationnant à Paris puisqu'ils sont en « circulation internationale » au sens de cette convention.

Il convient de préciser qu'un véhicule stationnant que ce soit 5 minutes ou une semaine à Paris reste en circulation internationale puisque la convention prévoit que ce n'est qu'au bout d'un an dans un pays qu'un véhicule immatriculé à l'étranger peut être considéré comme n'étant plus en « circulation internationale »

Contrairement à ce que prétend le ministère de l'environnement, imposer un certificat qualité de l'air aux véhicules stationnant (ou même circulant) dans une Zone de Circulation Restreinte contrevient clairement à la convention de Vienne susvisée dès lors qu'ils respectent les conditions techniques (motorisation, norme Euro) concernant les véhicules pouvant y stationner ou circuler.

Imposer des formalités préalables nationales à l'entrée d'une zone contrevient également à l'article 26 Marché intérieur du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne :

LE MARCHÉ INTÉRIEUR

Article 26

(ex-article 14 TCE)

1. L'Union adopte les mesures destinées à établir ou assurer le fonctionnement du marché intérieur, conformément aux dispositions pertinentes des traités.

*2. Le **marché intérieur** comporte un **espace sans frontières intérieures** dans **lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux** est assurée selon les dispositions des traités.*

3. Le Conseil, sur proposition de la Commission, définit les orientations et conditions nécessaires pour assurer un progrès équilibré dans l'ensemble des secteurs concernés.

9. RUPTURE D'ÉGALITÉ CAR LES VÉHICULES LES PLUS ANCIENS NE SONT PAS CONCERNÉS PAR L'INTERDICTION DE STATIONNEMENT SANS ARBORER LE CERTIFICAT QUALITÉ DE L'AIR

Enfin, l'obligation d'arborer une vignette Crit'Air pour stationner dans une zone à circulation restreinte crée une discrimination injustifiée entre les propriétaires de véhicules.

En effet, l'article R. 411-19-1 du Code de la Route sanctionne le fait de stationner dans une zone à circulation restreinte sans être « *identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 du Code de la Route* ».

Or, les automobiles et utilitaires antérieurs à la norme Euro 2 et les deux-roues antérieures à la norme Euro 1 sont considérés comme étant « hors classe » et **n'ont droit à aucune vignette Crit'Air.**

Il en résulte que les automobiles, utilitaires et deux-roues les plus anciens sont identifiés conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 **lorsqu'ils n'arborent aucune vignette Crit'Air.**

Ils peuvent donc stationner sans vignette sans encourir ni contravention, ni immobilisation.

A l'inverse, les automobiles et utilitaires de norme Euro 2 et supérieure, et les deux-roues de norme Euro 1 et supérieure, doivent arborer la vignette à laquelle ils ont droit pour stationner dans une zone à circulation.

En résumé, les véhicules les plus anciens, pourtant jugés plus polluants, peuvent ainsi stationner sans vignette, à l'inverse de véhicules plus récents jugés moins polluants...

Il y a là une rupture d'égalité entre les propriétaires de véhicules « hors classe » et les propriétaires de véhicules des classes 1 à 5.

Or, le Conseil Constitutionnel n'admet de modulation du principe d'égalité que lorsque celle-ci repose sur des critères objectifs et rationnels au regard de l'objectif recherché par le Législateur.

Ici, il s'agit de lutter contre la pollution en restreignant la circulation des véhicules les plus anciens, jugés plus polluants.

Pourtant, l'article R. 411-19-1 du Code de la Route oblige les propriétaires de véhicules plus récents, jugés moins polluants, à payer et arborer une vignette Crit'Air, pour stationner dans une zone à circulation restreinte, alors que les propriétaires de véhicules plus anciens, jugés plus polluants, en sont dispensés.

La distinction induite par l'article R. 411-19-1 du Code de la Route est donc parfaitement contraire aux objectifs poursuivis par le Législateur puisqu'elle revient à mettre une obligation à la charge des propriétaires des véhicules jugés les moins polluants, dont sont dispensés les propriétaires des véhicules jugés les plus polluants.

Partant, il y a là une rupture du principe d'égalité qui ne repose sur aucun critère rationnel et objectif et qui, au surplus, est contraire aux objectifs recherchés par le Législateur.

A mon sens, cela constitue une violation de l'article 1^{er} de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

9. PAR CES MOTIFS, ceux développés dans le présent mémoire, et tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin même d'office, l'exposant conclut qu'il plaise au Conseil d'Etat:

Vu les articles 5 et 8 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, L325-1 du code de la route, les arrêtés du 21 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 (JORF du 23 juin 2016), du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air (JORF du 30 juin 2016), du 29 juin 2016 fixant le tarif de la redevance pour la délivrance du certificat qualité de l'air, la convention de Vienne du 8 novembre 1968 relative à la circulation routière

Constater que le certificat de qualité de l'air prévu par l'article L318-1 du code la route est une identification du véhicule qui n'est pas conforme ni prévue par les prescriptions des « article 35 Immatriculation » et « article 36 numéro d'immatriculation » du « Chapitre III Conditions à

remplir par les automobiles et remorques pour être admises en circulation internationale » de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière

Constater qu'en vertu de l'article 3.3 de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, un état contractant ne peut exiger d'autre identification des véhicules immatriculés à l'étranger admis en circulation internationale que celle prescrite par ladite convention.

Constater que le décret 2016-847 du 28 juin 2016 instituant une contravention et une immobilisation pour les véhicules stationnés à Paris intra muros sans apposer le certificat qualité de l'air a été pris en excès de pouvoir

Constater que le décret 2016-847 du 28 juin 2016 instituant une contravention et une immobilisation pour les véhicules circulant à Paris intra muros du seul fait de leur ancienneté a été pris en excès de pouvoir

Annuler en tout ou partie le décret 2016-847 du 28 juin 2016 et l'article R411-19-1 du code de la route

Mettre à la charge de l'Etat le versement à Monsieur Laurent Pelé de la somme de 300 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative