

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

Sartrouville, le 21 juillet 2017

**REQUETE EN RECTIFICATION D'ERREUR MATERIELLE/OMISSION DE STATUER A  
L'ENCONTRE DE L'ARRET N°401153 DU 24 MAI 2017 RENDU PAR LES 5<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup>  
CHAMBRES REUNIES DU CONSEIL D'ETAT  
(Article R833-1 du Code de justice administrative)**

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](mailto: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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> chambre a donné un mois à Monsieur Pelé de présenter une réplique.

Monsieur Pelé a déposé les 28 décembre 2016 et 10 janvier 2017 (pièce 2) des répliques à ces observations sous forme de conclusions récapitulatives

Monsieur Pelé a déposé le 9 mai 2017 une note en délibéré (pièce 3).

Le Conseil d'état a rendu un arrêt le 24 mai 2017 notifié le 30 mai 2017 rejetant le recours de Monsieur Pelé (pièce 1)

**Cependant cet arrêt ne statue pas sur le grief tiré de la violation par le décret attaqué de l'article 3.3 de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière pourtant invoqué aussi bien dans les répliques 28 décembre 2016 et 10 janvier 2017**

**(pièce 2, page 10 en très gras, pages 11 et 12 section par ces motifs pages 13 et 14)  
Cela était également rappelé dans la note en délibéré déposé le 9 mai 2017 puisque le rapporteur public n'avait pas évoqué ce grief (pièce 3).**

Cette note en délibéré mentionne notamment que « la réplique (de M Pelé) invoquait surtout article 3.3 de la convention de Vienne sur la circulation routière » en recopiant l'article en cause

**En effet la section Par ces motifs (pièce 2) comportait un paragraphe très explicite :**

*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.*

## **1. Recevabilité d'une requête en omission de statuer**

**Le fondement juridique de la requête en rectification d'erreur matérielle est l'article R.833-1 du code de justice administrative :** « *Lorsqu'une décision d'une cour administrative d'appel ou du Conseil d'Etat est entachée d'une erreur matérielle susceptible d'avoir exercé une influence sur le jugement de l'affaire, la partie intéressée peut introduire devant la juridiction qui a rendu la décision un recours en rectification. Ce recours doit être présenté dans les mêmes formes que celles dans lesquelles devait être introduite la requête initiale. Il doit être introduit dans un délai de deux mois qui court du jour de la notification ou de la signification de la décision dont la rectification est demandée. Les dispositions des livres VI et VII sont applicables.* »

**Et la jurisprudence (Conseil d'Etat, Section, du 29 mars 2000, 210988, publié au recueil Lebon ) interprète ce texte comme ouvrant la possibilité pour le requérant d'introduire une requête en omission de statuer** « *Lorsque l'existence d'un moyen autonome ressort - et sans qu'il y ait lieu de procéder à cet égard à une appréciation d'ordre juridique - des mémoires produits devant le Conseil d'Etat, le fait pour celui-ci d'omettre d'y répondre constitue une erreur matérielle au sens des dispositions de l'article 78 de l'ordonnance du 31 juillet 1945. Le requérant est ainsi recevable à introduire un recours en rectification d'erreur matérielle.* »

## **2. 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.**

### **3. Excès de pouvoir car violation de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière**

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.

Le ministère de l'environnement (devenu ministère de la transition écologique) explique dans le paragraphe 2.4 de ses observations du 14/12/2016 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 vide<sup>96</sup>;
- 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)<sup>97</sup> 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)<sup>98</sup> 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 constituent.

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.<sup>99</sup>*

*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.<sup>100</sup> 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'abrégié 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.

L'arrêt attaqué considérait que l'article 3.2 de la convention ne faisait pas obstacle à des restrictions sur une partie du territoire mais cette solution n'est guère transposable en ce qui concerne l'article 3.3 qui ne mentionne pas des conditions techniques et qu'a contrario l'article 7 de l'annexe 1 de la convention précise bien qu'elle s'applique sur tout le territoire hormis l'exception prévue explicitement par ladite convention

*« Les Parties contractantes peuvent subordonner l'admission en circulation internationale, sur certaines routes difficiles ou dans certaines régions à relief difficile de leur territoire, des automobiles dont la masse maximale autorisée dépasse 3500 kg (7700 livres) au respect des prescriptions spéciales imposées par leur législation nationale pour l'admission sur ces routes ou dans ces régions des véhicules de même masse maximale autorisée qu'elles immatriculent. »*

Comme on le voit, les restrictions à certaines zones particulières ne s'appliquent qu'aux véhicules de charge supérieure à 3500 kg ET pour des routes à relief, ce qui ne correspond en rien aux zones à circulation restreintes qui concernent tous les véhicules et sur des routes pas spécialement pentues, **en dehors de ces dérogations spécialement prévues par la convention (indiquées limitativement dans l'annexe I), l'admission à la circulation internationale doit s'appliquer sur tout le territoire national.**

Le transport de matière dangereuse étant lui réglementé par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route appelé aussi ADR rédigé le 30 septembre 1957 et entré en vigueur le 29 janvier 1968, actuellement ratifié par 49 états.

Dans ses observations du 14 décembre 2016, le ministère de l'environnement considérait que l'article R411-19-1 devait s'appliquer aux véhicules immatriculés à l'étranger mais je remarquais dans ma réplique du 28 décembre 2016 que le service de délivrance des certificats ne le permettait pas encore. En dépit de ses engagements internationaux, le gouvernement met en œuvre son souhait de le voir appliquer aux véhicules étrangers puisqu'actuellement, (voir copie d'écran pièce 8, procédure 401153), un formulaire permet de numériser le certificat d'immatriculation étranger, même si ce formulaire n'existe qu'en 3 langues, ce qui ne permet guère de couvrir les 74 pays ayant signé et ratifié la convention de Vienne sur la circulation routière.

**4. 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 la convention de Vienne du 8 novembre 1968 relative à la circulation routière, l'article R833-1 du code de justice administrative

Déclarer recevable la présente requête en rectification d'erreur matérielle à l'encontre de l'arrêt N° 401153 du 24 mai 2017

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

#### LISTE DE PIECES

Numéro	Date	Libellé
1	24/05/2017	Arrêt attaqué du 24 mai 2017 5 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> chambres réunies du Conseil d'état
2	10/01/2017	Réplique de Monsieur Pelé Laurent dans la procédure 401153, elle mentionne à de multiples reprises la violation art 3.3 de la convention de Vienne sur la circulation routière
2	09/05/2017	Note en délibéré de Monsieur Pelé Laurent dans la procédure 401153, elle mentionne que « la réplique (de M Pelé) invoquait surtout article 3.3 de la convention de Vienne sur la circulation routière »