

FAITS ET PROCEDURE

I/

1. La lutte contre la pollution de l'air et notamment contre celle provoquée dans les grandes agglomérations par la circulation des véhicules est un enjeu de santé publique majeur.

L'avis de l'ADEME publié en juin 2014 (prod. n° 21 de la requête) et relatif aux « *Emissions de particules et de NOx¹ par les véhicules routiers* »² en rappelle les principaux aspects.

« En octobre 2013, l'Organisation mondiale de la santé a classé la pollution de l'air extérieur comme cancérigène certain pour l'homme. »

En France, il est estimé que l'exposition aux particules fines réduit l'espérance de vie de 8,2 mois et est à l'origine de 42 000 morts prématurées chaque année. Les dernières données scientifiques renforcent encore le lien entre la pollution de l'air extérieur et des pathologies respiratoires et cardiovasculaires et mettent en évidence des effets sur la reproduction, le développement fœtal ou neurologique. »

D'autres polluants de l'air extérieur, comme les émissions d'oxydes d'azote (NOx), ou le benzène ajoutent à ce sombre bilan, sans compter celui environnemental lié aux émissions de dioxyde de carbone (gaz à effet de serre).

Malgré les contraintes imposées aux constructeurs depuis un quart de siècle, le trafic routier demeure aujourd'hui la principale source d'émission de ces polluants, qu'il s'agisse des particules fines (PM10 et PM 2,5), du dioxyde d'azote, ou du benzène (incriminant surtout les véhicules à essence et les deux-roues motorisés), tout particulièrement à Paris où bon nombre des valeurs limites continuent d'être dépassées pour un nombre important d'habitants parisiens, de 100 000 à 1,2 million selon les polluants (v. étude d'*Airparif* sur la qualité de l'air à Paris en 2016, **prod. n° 1** ; v. aussi prod. n° 32 de la requête spéc. p. 10 à 16).

L'ADEME, dans son avis précité, en conclut logiquement que le trafic routier est « *l'un des secteurs prioritaires d'action pour améliorer la qualité de l'air* » (prod. n° 21 précitée, p. 1).

2. Malgré le fait que pour la Fédération requérante, l'Europe et l'Etat auraient été à la traine des Etats Unis d'Amérique en la matière, le droit, et tout spécialement le droit communautaire, n'a pas attendu les études les plus récentes et leurs graves conclusions pour se préoccuper du problème, notamment en fixant des normes de qualité de l'air, assorties de seuils d'information, de recommandation, d'alerte et de valeurs limites (actuellement posées, en droit interne, à l'article R. 221-1 du code de l'environnement, dernièrement modifié en 2010 et pourtant encore récurremment non respectés)³.

¹ Oxydes d'azote

² http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/avis_ademe_emissions_particules_vehicules_juin2014.pdf

³ Pour un rappel des textes opérant en la matière, voir les visas de la décision attaquée, prod. n° 1 de la requête.

Deux mises en demeure puis deux avis motivés ont précédé une première action en manquement engagée contre la France dès 2011 du fait de l'absence de mesures prises pour mettre fin aux dépassements des limites concernant les particules fines PM10.

La France a été destinataire d'une autre mise en demeure le 22 février 2013 suivie d'un nouvel avis motivé⁴ concernant cette fois l'obligation de mettre en œuvre des plans permettant le respect de ces normes pour limiter l'exposition des citoyens aux particules fines pouvant provoquer de l'asthme, des problèmes cardiovasculaires, des cancers du poumon et entraîner des morts prématurées.

D'autres procédures et demandes d'information ont concerné les autres polluants de l'air provoqués par le trafic routier.

3. Un nouvel élan a été donné par la loi n° 2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, qui a notamment fourni aux communes un nouvel outil d'action, à savoir l'instauration de zones de circulation restreinte pour certaines catégories de véhicules.

C'est ainsi que :

- son article 49, pour ne pas attendre l'instauration de ces zones, a permis immédiatement et de façon transitoire qu' *« à compter du 1er juillet 2015 et jusqu'au 1er janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, 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. Cet arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès »* ;
- son article 48, codifié à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, a autorisé la création de zones à circulation restreinte pour certaines catégories de véhicules.

A cet égard, il est important - au vu des très longs développements introductifs de la requête, qui après avoir discrédité l'action de l'Europe et de la France par rapport à celle des Etats Unis d'Amérique, croit pouvoir caractériser l'inutilité des zones de circulation restreinte, qui selon le vieux principe « il est urgent d'attendre » seraient trop précoces, sans pour autant être en mesure de dire quelles mesures significatives auraient dû être prises dans l'immédiat (l'encouragement par des aides publiques du rachat de véhicules d'occasion pas trop anciens plutôt que des véhicules neufs trop coûteux, comme la relance du GPL n'étant manifestement pas à la mesure des enjeux en cause) - de rappeler que c'est le législateur qui a décidé de la possibilité d'instaurer à l'échéance du 1^{er} janvier 2017 des zones de circulation restreinte, de sorte que le débat sur l'opportunité ou la précocité de ces zones n'a pas lieu d'être ici.

⁴ [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-15-4871 fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-4871_fr.htm)

Par ailleurs, il convient d'insister sur le fait qu'il s'agit ici de donner aux communes principalement concernées par la pollution de l'air, d'agir directement, en complément des actions devant être menées par d'autres intervenants.

Devant les enjeux environnementaux et sanitaires en cause, les solutions doivent venir de tous, et parallèlement de l'Etat, des régions, des communes, des gestionnaires des transports en commun et des habitants.

Il ne s'agit pas de faire le procès de telle ou telle solution selon des intérêts catégoriels, mais d'additionner les compétences et les responsabilités de chacun.

4. Compte tenu des propres enjeux de santé publique qui la concerne et qui ont été très rapidement évoqués ci-dessus dès lors qu'ils le sont de manière plus complète dans les rapports d'AIPARIF produits au dossier et notamment celui ayant précédé la présente décision (prod. n° 31 de la requête), la ville de Paris a, très vite et parallèlement à l'élaboration et l'adoption de ce texte législatif, manifesté avec le Préfet de police, son intention de prendre des mesures de restriction de la circulation des véhicules les plus polluants au fur et à mesure où les textes le permettraient.

Une importante communication en ce sens a ainsi été faite au Conseil de Paris des 9 et 10 février 2015, donnant une d'autant plus grande transparence aux projets communaux que la presse s'en est largement faite l'écho, et dont la mise en œuvre restait évidemment à affiner selon les textes à intervenir.

Tout de suite après l'entrée en vigueur de la loi précitée du 17 août 2015, le Préfet de police de Paris et la Maire de Paris, codécideurs en la matière⁵, ont pris un premier arrêté conjoint n° 2015 P 0212 le 28 août 2015, instaurant une première limitation de circulation, chaque jour de 8 h à 20 h, à l'encontre des poids lourds et autocars, les plus polluants.

Cette première restriction de circulation a été étendue aux poids lourds et autocars ne répondant pas à la norme Euro III, par arrêté conjoint n° 2016 P 0114 du 24 juin 2016.

Surtout cet arrêté du 24 juin 2016 a limité la circulation des véhicules légers antérieurs à la norme Euro 2, soit ceux immatriculés avant le 1^{er} juillet 1996, et celle des deux-roues motorisés antérieurs à la norme Euro 1, soit ceux immatriculés avant le 1^{er} juillet 1999, en ne les laissant circuler dans Paris que le samedi, le dimanche, les jours fériés et chaque jour avant 8 h ou après 20 h.

Cet arrêté a donné lieu à plusieurs contentieux de la part de quelques particuliers, et de trois associations catégorielles qui ont parallèlement vainement saisi le juge du référé suspension.

A l'exception d'un seul, ces recours au fond demeurent pendants à ce jour.

⁵ Si la Maire de Paris a la compétence de principe pour interdire la circulation des voies, notamment eu égard aux nécessités de la protection de l'environnement, en vertu de l'article L. 2213-2 du CGCT, le Préfet de police est compétent pour réglementer les axes déterminés par l'arrêté 2002 P 10706 du 6 mai 2002

Notamment, une requête en référé a été engagée par la *Fédération des automobilistes citoyens*, association créée le 21 juin 2016 soit 3 jours avant l'arrêté querellé, qui a été rejetée le 26 septembre 2016 pour défaut d'urgence (ordonnance n° 1613587/9 du 26 septembre 2016), avant que la requérante ne se désiste de sa requête au fond (ordonnance n° 1613235/3 du 25 juillet 2017).

5. Parallèlement à ces premières mesures transitoires d'application de la loi du 17 août 2015, un arrêté interministériel du 21 juin 2016 pris en application de l'article R. 318-2 du code de la route a établi la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Cet arrêté classe - en dehors des véhicules électriques, hydrogène et ceux roulant au gaz - les deux-roues motorisés, les voitures, les véhicules utilitaires légers, les poids lourds, autobus et autocars en six catégories, cinq classées de 1 à 5 en fonction de l'ancienneté de leur immatriculation et donc de la norme Euro leur correspondant, et en une sixième dite « non classés » correspondant aux véhicules les plus anciens, immatriculés avant mai 2000 s'agissant des deux-roues motorisés, avant 1997 s'agissant des voitures, avant octobre 1998 s'agissant des utilitaires légers, et avant octobre 2001 s'agissant des poids lourds.

Cette classification a permis la mise en place d'une vignette appelée réglementairement « certificat de qualité de l'air », et en pratique « Crit'air », permettant dans les villes instaurant des zones de circulation restreinte, procédant à des interdictions ponctuelles notamment lors de pics de pollution, ou arrêtant des modalités de stationnement différentes, l'identification des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Six vignettes de couleur différentes sont ainsi désormais délivrées dans les villes concernées en fonction de la norme Euro correspondante.

Ainsi, et s'agissant des voitures :

- La vignette Crit'air verte est attribuée aux véhicules à « zéro émission moteur » ou aux véhicules « propres », soit ceux à 100 % électrique et hydrogènes ;
- La vignette Crit'air 1 violette est réservée aux véhicules hybrides ou essence à partir du 1^{er} janvier 2011, de norme Euro 5 et 6 ;
- La vignette Crit'Air 2 jaune est attribuée aux véhicules essences de 2006 à 2010 de norme Euro 4 et aux véhicules diesel à partir de 2011, de norme Euro 5 et 6 ;
- La vignette Crit'Air 3 orange est dédiée aux véhicules essence de 1997 à 2005 de norme Euro 2 et 3, et aux véhicules diesel de 2006 à 2010, de norme Euro 4 ;
- La vignette Crit'Air 4 bordeaux est réservée aux véhicules diesel de 2001 à 2005, de norme Euro 3 ;
- La vignette Crit'Air 5 grise est attribuée aux véhicules diesel immatriculés de 1997 à 2000, de norme Euro 2.

Les véhicules immatriculés antérieurement n'ont pu, compte tenu de leur ancienneté et de leur conformité à la norme Euro 1 ou à aucune norme Euro, se voir attribuer une vignette Crit'air (v. tableau récapitulatif, prod. n° 32 de la requête, « Eléments de contexte » mis à la disposition du public, spéc. p. 13).

Très vite, plusieurs villes (Grenoble, Lyon, Villeurbanne) ont pris des mesures obligeant l'apposition sur les véhicules s'y rendant cette vignette Crit'air, pour permettre la mise en œuvre contrôlée de premières mesures de restriction.

De la même façon, elle a été rendue obligatoire à Paris dès janvier 2017.

Un arrêté conjoint n° 2017 P 0007 du 14 janvier 2017 de la Maire de Paris et du Préfet de police de Paris, publié au BMO de la ville de Paris du 20 janvier 2017 et pris sur le fondement de l'article 48 de la loi du 17 août 2015 codifié à l'article L. 2213-4-1 du CGCT, a en effet, et après avoir abrogé l'arrêté précité du 14 juin 2016, instauré pour une durée de 5 ans une zone à circulation restreinte sur l'essentiel du territoire parisien, y interdisant l'accès du lundi au vendredi de 8 h à 20 h sauf jours fériés à l'ensemble des véhicules motorisés non classés.

A cet égard, l'arrêté n'a fait que reprendre les restrictions mises en place depuis 2015 et 2016 dans le cadre de la législation transitoire.

Au-delà et à effet différé du 1^{er} juillet 2017, cet arrêté du 14 janvier 2017 a étendu ces restrictions initiales aux véhicules de catégorie 5 (voitures diesel de norme Euro 2, véhicules utilitaires légers diesel de norme Euro 2, poids lourds, autobus et autocars diesel de norme Euro III).

6. Par requête enregistrée le 16 mars 2017, la Fédération Française des Automobilistes Citoyens (ci-après la FFAC) a de nouveau saisi le Tribunal administratif de Paris d'une requête en annulation.

Cette requête demande l'annulation de l'arrêté du 14 janvier 2017, mais aussi qu'injonction soit faite à la mairie de Paris et à la préfecture de police de retirer à leurs frais l'ensemble des panneaux matérialisant la zone de circulation restreinte dans un délai de deux mois à compter du jugement à intervenir, sous astreinte de 1 000 € par jour de retard, et enfin la condamnation solidaire de « *la mairie de Paris et de la préfecture de police* » à lui rembourser la somme de 1500 € au titre de ses frais irrépétibles.

C'est à cette requête que la ville de Paris vient ici défendre.

DISCUSSION

II.

A l'exception de son moyen d'incompétence du signataire de la décision attaquée, la Fédération requérante développe des moyens totalement différents de ceux qu'elle avait invoqués contre l'arrêté du 14 juin 2016.

Outre son moyen d'incompétence du signataire de l'acte maintenu malgré les justifications qui lui avaient données dans les précédentes instances, la FFAC soulève deux moyens de procédure concernant d'une part le délai séparant la consultation préalable du public de la signature de l'arrêté, d'autre part de prétendues lacunes de l'étude mise à la disposition préalable du public.

Au fond, la requérante conteste l'atteinte au droit de propriété et au droit d'aller et venir découlant de la mesure prise, la rendant disproportionnée.

Il sera ci-après démontré que ces moyens ne peuvent prospérer.

Auparavant, il convient de revenir sur la recevabilité de la requête au vu des justifications spontanément et expressément données par elle quant à l'intérêt à agir de la FFAC.

III. Sur l'intérêt à agir de la Fédération requérante.

III.1 Dans le cadre de la précédente instance dirigée contre l'arrêté du 24 juin 2016 restreignant temporairement la circulation des véhicules les plus polluants, la FFAC avait évidemment produit ses statuts.

Ceux-ci faisaient apparaître que comme toute Fédération nationale, son objet couvrait l'ensemble du territoire, à charge pour des fédérations locales d'agir localement (v. prod. n° 2 : statuts de la FFAC produits dans l'instance de 2016).

La ville de Paris n'avait alors pas manqué de contester l'intérêt à agir de la FFAC contre les mesures prises à Paris, du fait de son objet national.

La FFAC a cru pouvoir ironiser contre le rigorisme de la ville de Paris ; pour autant, elle s'est désistée de son action et se prévaut désormais de statuts profondément remaniés à cet égard le 7 mars 2017 et donc huit mois à peine après sa création, qui focalisent désormais son action sur Paris et l'île de France.

Cette modification ne peut s'expliquer que de deux façons : soit le faible nombre de ses adhérents, qui reste cantonné à 200 ; soit et plus sûrement la volonté de mieux circonscrire son champ d'action territorial, pour éviter à l'avenir qu'une fin de non-recevoir lui soit opposée.

Compte tenu du caractère prolixe de ses écritures, on s'étonne que les développements spontanément consacrés à son intérêt à agir, ne mentionnent pas cette modification statutaire.

La ville de Paris ne pouvant se contenter de la production de simples statuts différents des précédents sans demander comment ces changements ont été opérés, la FFAC est invitée à produire le PV d'assemblée générale qui a procédé à cette modification et la publicité qui a été donnée à cette modification statutaire.

A défaut d'une telle production complémentaire, l'exposante reprendra sa fin de non-recevoir.

III.2

En tout état de cause, son objet statutaire ne prétend défendre l'intérêt « que » des seuls « *automobilistes* ».

Pour autant, l'arrêté attaqué crée une zone à circulation restreinte qui concerne non seulement les automobilistes, mais aussi les utilisateurs de deux-roues motorisés, ceux de véhicules utilitaires et ceux de poids-lourds, autocars et autobus.

L'interdiction porte bien sur 4 catégories de véhicules motorisés, dont les « voitures⁶ » ne constituent que l'une d'entre elles.

Les mesures de restriction étant parfaitement divisibles à cet égard, et à supposer que les statuts de la FFAC aient été régulièrement modifiés, l'intérêt à agir de la FFAC ne pourrait être admis que de manière partielle, en tant qu'il est sollicité l'annulation des restrictions imposées aux « voitures non classées ».

IV. Sur la légalité externe de l'arrêté du 14 janvier 2017.

S'agissant de la légalité externe de l'arrêté du 24 juin 2016, l'association requérante maintient son moyen d'incompétence malgré les explications et justifications données dans les deux précédentes instances et qui démontraient qu'il manquait en fait, et en invoque deux nouveaux relatifs d'une part au délai ayant séparé la consultation du public de la prise de décision, et d'autre part au contenu de l'étude préalablement mise à la disposition du public.

Ces trois moyens ne manqueront pas d'être rejetés.

⁶ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Automobile>

IV.1 Sur la compétence du signataire de l'arrêté attaqué

La FFAC soutient que le délégataire de signature qui a signé l'arrêté n'avait pas compétence pour le faire.

Même s'il reprend les trois productions fournies par la ville de Paris dans les précédentes instances, pour nourrir sa contestation, le moyen n'est pas sérieux.

L'arrêté attaqué a été signé, pour la maire de Paris, par Monsieur Didier Bailly, directeur général de la voirie et des déplacements.

Tout d'abord et contrairement à ce qu'affirme la requête, la nomination de Monsieur BAILLY en qualité de directeur de la direction de la voirie et des déplacements a bien été publiée, au BMO du 25 juillet 2014 (**prod. n° 3 du présent mémoire**).

Comme le rappelle et comme en justifie l'association requérante elle-même, Monsieur Bailly est bien titulaire d'une délégation de signature de la maire de Paris⁷, octroyée par un arrêté du 15 juin 2016, qui porte « *dans la limite de ses attributions* », sur « *tous les arrêtés, actes et décisions préparés par les services placés sous son autorité (...)* ». » (Prod. n° 45 de la requête).

Selon la requête, aucune décision publiée ne viendrait établir que la décision fixant des mesures de restriction de circulation sur la voirie pour des motifs de pollution ressortirait d'une compétence de Monsieur BAILLY lui-même.

Mais l'arrêté du 11 octobre 2007 qui fixe l'organisation de la direction de la voirie et des déplacements (prod. n° 46 de la requérante) confie bien à la direction de la voirie et des déplacements, au titre de la « *Section réglementation* », d'une part la « *Rédaction et gestion des arrêtés concernant la circulation* », d'autre part la préparation des « *Mesures relatives à la pollution* » (art. VI-2), prod. n° 3 de la requête, BMO spéc. p. 2332).

Par ailleurs, l'arrêté de structure des services de la Ville de Paris du 4 juillet 2014 publié au BMO du 8 juillet 2014 (prod. n° 47 de la requête) rappelle bien, à son article 24 que la direction de la voirie et des déplacements « *définit et met en œuvre la politique des déplacements et du stationnement et [...]* Elle participe également à l'augmentation et à l'amélioration de l'offre de transport à Paris et dans la métropole notamment dans l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique liée aux déplacements ».

De sorte que Monsieur BAILLY, en qualité de Directeur de ce service, avait manifestement compétence pour signer, par délégation de la Maire de Paris, l'acte préparé par son propre service.

Ce premier moyen, dont on comprend mal la reprise dans cette instance, ne retiendra donc pas davantage.

⁷ En vertu des articles L. 2122-19 (dispositions générales) et L. 2511-27 (dispositions propres à Paris) du CGCT, la maire de Paris peut donner sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, délégation de signature aux responsables de services communaux

IV.2 Sur le délai ayant séparé la consultation du public de la décision attaquée.

L'article L. 2213-4-1 du CGCT III al. 2, tel qu'issu de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, et qui permet la création de zones à circulation restreinte, dispose en son III alinéa 2 :

« Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du (code de l'environnement). »

L'article L. 120-1 du code de l'environnement transcrit dans ce code l'exigence d'une participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement posée par l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Au moment de la consultation du public sur le projet de décision querellée, qui s'est étalée du 20 décembre 2016 au 10 janvier 2017 (v. prod. n° 34 et 35 de la requête), l'article L. 122-8 qui devait préciser ces modalités de consultation du public pour le projet de décision ici attaquée, n'a toutefois plus pu servir de texte de renvoi en raison de son abrogation et de sa complète transformation par une ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016.

De sorte que c'est l'article L. 120-1 qui a défini les modalités de consultation, dans l'attente de l'entrée en vigueur du futur article L. 123-19-1 du code de l'environnement (dont les dispositions du II al. 5 reprennent à l'identique celles de l'article L. 120-1 ici applicable).

Aux termes de l'article L. 120-1 II alinéa 6 en vigueur au moment de cette procédure de consultation :

« Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations. Sauf en cas d'absence d'observations, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation. »

C'est ce délai de quatre jours que la FFAC estime non respecté, en faisant valoir que la consultation du public a pris fin le 10 janvier 2017, tandis que la décision attaquée a été signée le 14 janvier 2017.

Toutefois, le délai de quatre jours indiqué par le texte ne précise pas qu'il s'agit d'un délai qui doit être compté en jours « francs » comme le revendique sans fondement la requête, de sorte qu'entre le 10 et le 14 janvier un délai de quatre jours a bien été respecté.

Le moyen manque donc en fait.

Et rien n'autorise la requérante à laisser croire que les retours du public n'auraient pas été lus et examinés par l'administration au fil de leur transmission. Il y a là des propos inutilement polémiques et déplacés, sans incidence sur le moyen, et qui ne retiendront donc pas plus longtemps.

Très subsidiairement, et même si l'on ne voit pas sur quel fondement l'exigence de 4 jours posée par le texte devrait être portée à 5 jours, il sera indiqué que ce jour supplémentaire n'aurait pas apporté la moindre garantie au public dès lors que sa consultation avait pris fin cinq jours avant, et qu'on ne voit pas qu'il puisse être sérieusement soutenu que parce qu'elle aurait été prise le 15 janvier, la décision conjointe du Préfet de police et de la Maire de Paris aurait alors pu être différente.

De sorte qu'au regard de la jurisprudence Danthony (CE Assemblée, 23 décembre 2011, rec. p. 649), le vice invoqué ne saurait justifier l'annulation de la décision attaquée.

Mais encore une fois cette observation est faite à titre très subsidiaire, dès lors que le délai légal a été respecté.

IV.3 Sur les prétendues insuffisances de l'étude préalable.

En dernier lieu s'agissant de la légalité externe, la FFAC soutient que l'étude présentant au public l'objet des mesures de restriction envisagées serait insuffisante au motif qu'elle se serait contentée d'exposer la diminution des émissions polluantes attendues de la ZCR, sans chiffrer l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution corrélative de l'exposition de la population en découlant.

Contrairement aux affirmations de la requête, l'information du public n'a nullement été tronquée.

En droit, les textes applicables doivent être préalablement rappelés, d'autant plus ici que c'était en l'espèce leur première application.

L'article L. 2213-3-1 III du code général des collectivités territoriales dispose :

« III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, est soumis pour avis, par l'autorité compétente, 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. A l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

Le projet d'arrêté, l'étude et les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 122-8 du même code. »

L'article R. 2213-1-0-1 du même code, précise pour sa part le contenu de cette étude préalable à la décision et mise à la disposition du public :

« L'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte telle que mentionnée au III de l'article L. 2213-4-1 comporte notamment un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation :

1° De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ;

2° Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée;

3° De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ;

4° Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

(...). »

Bien évidemment l'absence de précédent jurisprudentiel relatif à la mise en place d'une zone à circulation restreinte n'interdit pas de se prévaloir de jurisprudences pertinentes.

A cet égard, il est de jurisprudence bien établie que les insuffisances susceptibles d'entacher un document porté à l'information du public avant une prise de décision ne justifient l'annulation de la décision que si elles ont substantiellement vicié l'information du public et ainsi pu peser sur la décision finalement prise.

La jurisprudence rendue sur le fondement de dispositions environnementales et relatives à l'étude d'impact soumise à la consultation du public avant la prises de certaines décisions administratives l'illustre.

En cette matière le juge considère de façon constante que *« les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative »* (v. par ex CE 14 octobre 2011, Sté OCREAL, rec. T. p. 1033 ; CE 7 novembre 2012, Sté Energie renouvelable du Languedoc, req. n° 351411 ; et très récemment : CE 24 février 2017, req. n° 395994).

En d'autres termes, il appartient au requérant non seulement de constater d'éventuelles insuffisances dans l'étude mise à la disposition du public, mais au-delà d'établir les conséquences que celles-ci ont alors eu, que ce soit au niveau de l'information du public, ou de la décision finalement prise par l'administration.

Au cas d'espèce, l'information portée à la connaissance du public résultait de plusieurs documents :

- un résumé non technique de l'étude justifiant la création d'une zone à circulation restreinte à Paris (prod. n° 32 de la requête : p. 4 à 6),
- des éléments de contexte (prod. n° 32 de la requête : p. 7 à 14),
- un état du parc statique et circulant à Paris (prod. n° 32 de la requête : p. 15 à 21),
- le projet d'arrêté comprenant les étapes des 1^{er} janvier 2017 et 1^{er} juillet 2017,

- l'étude prospective dans le cadre de la création d'une ZCR à Paris réalisée par AIRPARIF et portant sur la part des émissions liées au trafic routier, l'état initial de la qualité de l'air à Paris, et l'évaluation de la mise en œuvre d'une ZCR à Paris prod. n° 31 de la requête).

Selon la FFAC et comme on l'a déjà indiqué de façon introductive, cette dernière étude d'AIPARIF aurait vicié la procédure de consultation du public dès lors qu'elle ne contiendrait qu'une information sur la baisse des émissions polluantes mais resterait silencieuse sur le chiffrage de l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution de l'exposition de la population en découlant.

Deux séries d'observations seront faites.

a) Tout d'abord, il y a lieu de rappeler très brièvement la difficulté de l'exercice prévisionnel demandé.

Les écritures du Préfet le rappellent, et il n'est pas besoin d'y revenir en détail : une chose est d'estimer la baisse des émissions polluantes comme le fait de façon complète l'étude d'AIRPARIF, une autre est de la traduire en donnant la mesure de chacun des polluants dans l'air qui en résultera (surtout si cela doit être au terme des mesures prises et donc ici 5 ans plus tard) alors que cette mesure des polluants est sujette à d'importantes conditions aléatoires liées à la météorologie (v. spéc. prod. n° 48 de la requête), qui elle-même comme chacun le sait connaît d'année en année un accroissement de la température moyenne dont les effets ne sont pas précisément modélisables, et varie en outre géographiquement de manière sensible d'un endroit à l'autre.

De sorte que les indications susceptibles d'être données pour répondre à l'exigence du législateur, d'ailleurs non reprise dans son texte d'application comme on le verra, doivent être appréciées à l'aune de ces difficultés.

Et si la requérante indique que l'exercice serait néanmoins possible, ainsi qu'il ressortirait d'une étude d'AIRPARIF réalisée en 2012 sur un remplacement total des véhicules diesel par des véhicules essence sur toute l'île de France en 2015, ledit exercice n'est pas comparable avec celui ici en cause.

D'abord parce que ce type de modélisation à grande échelle sur la base d'un modèle simple (remplacement de tous les véhicules diesel par des véhicules essence) n'a rien à voir avec les mesures de restrictions ici imposées, plus localisées (à Paris, dont les pollutions ne sont pas toutes émises sur son territoire, mais largement interdépendantes de celles de son environnement), et surtout plus complexes parce qu'elle ne reposent pas sur le simple remplacement d'un type de motorisation par un autre.

D'ailleurs, si la requérante, habituée à produire des documents *in extenso* ne produit ici que quatre pages de cette étude d'AIRPARIF qui en compte 152⁸, c'est bien parce que la plus grande part de l'étude est consacrée à la justification des méthodologies employées et au développement d'un grand nombre de scénarii, faisant de cette étude un pur travail prospectif mas par un travail prévisionnel.

⁸ <https://www.airparif.asso.fr/pdf/publications/zapa-rapport-121119.pdf>

b) Ensuite et cela servira de transition avec la seconde observation, parce que l'étude très technique réalisée en 2012 par AIRPARIF n'avait rien à voir avec celle ici en cause dont l'objet est non pas de raisonner théoriquement sur le remplacement de tous les véhicules diesel par des véhicules à essence de 2012 à 2015, de permettre une suffisante information du public pour qu'il puisse émettre son avis sur une décision réellement projetée à moins d'un mois.

S'agissant de cet objectif d'informer le public et donc de lui donner une information accessible, force est de constater que l'étude d'AIRPARIF satisfait parfaitement aux exigences de contenu posées par le texte d'application de la disposition législative, et donc par l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT.

Comme on l'a déjà indiqué, ce texte exige de donner pour information au public :

- un résumé non technique : lequel figurait bien (prod. n° 32 de la requête, p. 3 à 6) ;
- une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée : laquelle figurait bien, dans l'étude d'AIRPARIF (prod. n° 31 de la requête, spéc. p. 10 à 14) ;
- une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air : laquelle figurait bien dans l'étude d'AIRPARIF (prod. n° 31 de la requête, spéc. p. 10 s'agissant des 200 000 parisiens exposés aux dépassements d'émissions de particules fines PM 10, p. 11 s'agissant des 100 000 parisiens exposés aux dépassements de particules fines PM 2.5, p. 13 s'agissant des 1,2 millions de parisiens exposés aux dépassements de dioxyde d'azote, et p. 13 s'agissant des 100 000 habitants exposés aux dépassements de benzène) ;
- une évaluation des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée : laquelle figurait bien dans l'étude d'AIRPARIF (prod. n° 31 de la requête, spéc. p. 14 à 16) ;
- une évaluation de la proportion de véhicules concernés par les restrictions : laquelle résultait de façon précise des tableaux donnés dans les « Eléments de contexte » (prod. n° 32 de la requête, p. 15 à 21) et dans l'étude AIRPARIF (prod. n° 31 de la requête, p. 18 à 23) ;
- une évaluation des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte : laquelle figurait bien, de manière détaillée dans l'étude d'AIRPARIF (prod. n° 31 de la requête, p. 23 à 27) et de manière succincte dans le « résumé non technique » (prod. n° 5 et 6).

Aussi bien, les documents mis à la disposition du public satisfaisaient intégralement aux exigences posées par l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT, de sorte qu'à cet égard déjà le, moyen doit être rejeté comme manquant en fait.

Pour caractériser l'insuffisance de l'information mise à la disposition du public, la FFAC fait valoir que le législateur a souhaité que le public soit informé des « *bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de la mise en œuvre de la ZCR* », « *notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique* ».

Mais encore une fois, force est de constater que l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT pris pour l'application de ce texte législatif, n'a pas donné à ces notions le sens que lui donne la requérante.

Il dispose que le public est suffisamment informé des *bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de la mise en œuvre de la ZCR* par les indications ci-dessus données, et notamment par la mise en confrontation de données connues (à savoir les mesures des émissions de pollution avant la ZCR et l'évaluation du nombre de personnes touchées par les dépassements de valeurs limites) avec l'évaluation de la baisse des émissions polluantes attendues de la ZCR qui profiteront évidemment à l'ensemble de la population.

Encore une fois, et s'agissant d'une information du public se devant être accessible, le pouvoir réglementaire a pu considérer que celle-ci ne serait ni affectée par l'absence de données estimées relatives au chiffrage de chacun des polluants par m³, ni par l'absence de données estimées démontrant que c'est l'ensemble de la population qui en profitera et même au-delà du territoire parisien comme le rappelle l'étude préalable d'AIPRAIF (prod. n° 31 de la requête, spéc. p. 25 et 26), tout en sachant la difficulté déjà rappelée de procéder rigoureusement à de telles estimations chiffrées, qui plus est à un horizon aussi lointain que celui de 5 ans correspondant à la durée de la ZCR instaurée

Au sens des dispositions applicables, le moyen manque donc en fait.

Très subsidiairement, il sera observé en application de la jurisprudence précitée que la requérante ne démontre nullement que l'absence d'informations complémentaires qu'elle réclame a pu nuire effectivement à l'information du public, au point que celui-ci n'aurait pas été suffisamment éclairé pour émettre son avis, ni que la décision prise aurait été alors différente.

Au regard de la majorité défavorable des opinions - finalement peu nombreuses - émises, il est même aisé de penser que les données complémentaires réclamées n'auraient inversé ni les positions émises, ni la décision prise.

Enfin et de la même façon, mais cette fois en application de la jurisprudence Danthony déjà évoquée, il est également certain que l'insuffisance alléguée par la requête, et qui encore une fois n'est pas établie au regard de l'article R. 2213-1-0-1 du CGCT, aurait supprimé au public une « garantie » au sens de cette jurisprudence, ni même aurait pu peser sur la décision conjointement prise par le Préfet de police et la Maire de Paris.

V. Au fond, sur la nécessité et la proportionnalité de la mesure de police attaquée.

La F.F.A.C. a statutairement pour objet d'engager un recours contre « toute décision, et/ou arrêté d'une collectivité locale créant une zone à circulation restreinte à Paris et en Ile de France » et contre « tout acte, toute décision et tout arrêté qui, sans créer une zone à circulation restreinte, poursuivrait le même objet ou provoquerait les mêmes effets ».

En d'autres termes, son objet statutaire même est de faire échec à la loi en empêchant la mise en œuvre de la moindre zone à circulation restreinte telle que prévue en 2015 par le législateur.

C'est donc logiquement sous l'angle de principes parmi les plus absolus que la ZCR attaquée est combattue, et donc sous couvert de son absence de nécessité et de proportionnalité dès lors que pour la requérante elle porte en soi atteinte au droit de propriété et à la liberté d'aller et venir.

Dans la mesure où, à l'occasion de ses deux précédents contentieux en référé et au fond engagés contre l'arrêté du 24 juin 2016 prescrivant à titre temporaire des mesures de restriction pour partie identiques, la requérante n'avait toutefois invoqué aucun des moyens ici soulevés et s'en était remis au principe d'égalité, force est d'en déduire que sa conviction quant aux atteintes aux principes essentiels qu'elle dénonce n'est très certainement pas aussi forte qu'elle le fait croire.

Et pour cause, ainsi qu'il sera ci-après démontré.

V.1 Sur la prétendue atteinte au droit de propriété et à la liberté d'aller et venir.

Même si la requête n'est pas très explicite à cet égard, il apparaît que si l'instauration d'une zone à circulation restreinte est critiquée sous l'angle de l'atteinte que cette restriction de circulation porte au droit de propriété, de valeur constitutionnelle, et à la liberté d'aller et venir consacrée comme principe de valeur constitutionnelle, ce n'est pas tant pour en demander l'annulation que pour mieux soutenir par la suite le caractère disproportionné de la mesure prise.

Il appartiendra à la requérante, le cas échéant, de préciser la portée de son moyen.

Quoiqu'il en soit, il sera relevé que ni les 60 députés, ni les 60 sénateurs qui avaient déféré la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte n'avaient simplement envisagé que ses dispositions ici en cause aient pu porter atteinte à l'un ou l'autre droit ici invoqué par la requérante.

De sorte que la décision du Conseil constitutionnel 2015-718 DC du 13 août 2015⁹ n'a pas eu à se prononcer sur ce terrain et que la requérante se garde bien d'ouvrir le débat par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité.

⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031046960&categorieLien=cid>

Dans ces conditions, il sera assez rapidement répondu aux allégations de la requête selon lesquelles la ZCR porterait atteinte au droit de propriété et à la liberté d'aller et venir des personnes détenant des véhicules concernés par la restriction de circulation.

a) S'agissant de la prétendue atteinte au droit de propriété, il est tout à fait exact qu'outre la privation d'un bien - qui n'est nullement ici en cause -, la simple limitation de son usage peut être regardée comme attentatoire, mais à la condition qu'elle soit d'une gravité telle qu'elle dénature le sens et la portée de ce droit (DC du 9 avril 1996 relative à la loi organique portant statut d'autonomie de la Polynésie française, n° 96-373).

Rien de tel ici, et l'affirmation contraire apparaîtrait fort excessive.

Non seulement les propriétaires des véhicules concernés par les mesures de restriction de circulation à Paris pour des motifs tenant à leur fort degré d'émissions polluantes ne sont pas privés de leur bien, mais encore et surtout peuvent-ils continuer de l'utiliser, en dehors de Paris, et même à Paris sur le boulevard périphérique et ses voies d'accès (ce qui est une exclusion d'importance), ainsi que dans les bois de Boulogne et Vincennes, sans limitation.

De même et hormis les poids-lourds et les autobus, les véhicules concernées pourront être utilisés le week-end, et les jours fériés.

Plus encore et cela importe fort s'agissant des transports domicile/travail, les véhicules pourront être utilisés chaque jour de la semaine, avant 8 h, de même qu'après 20 h.

Au total, les restrictions de circulation laissent donc une place significative pour user de son véhicule malgré son caractère le plus polluant ayant justifié la mesure.

Et encore convient-il d'ajouter à tout cela les dérogations prévues aux articles 2 à 4 de l'arrêté attaqué qui permettent à des véhicules normalement concernés par les restrictions de circulation imposées, de ne pas y être soumis (personnes handicapées, taxis etc...).

Enfin, il faut contester la démesure à laquelle se laisse aller la requérante en indiquant le nombre de véhicules selon elle concernés par les mesures actuellement en œuvre.

Evoquer 1 100 000 personnes concernées, par une simple addition de toutes les données possibles fournies au niveau régional, et selon un mode opératoire bien difficile à saisir, n'a rien à voir avec les indications figurant au dossier, établies notamment à partir de l'étude « plaques » réalisée en 2014 et ressortant de l'étude d'AIRPARIF et des « Eléments de contexte » mis à la disposition du public (prod. n° 32, spéc. p. 15), selon lesquelles environ 4 % des véhicules particuliers ont été concernés par la première étape (qui n'est qu'une prorogation d'une interdiction déjà préexistante) et 3 % par la seconde, 3,7 % des véhicules utilitaires légers dans le cadre de la première étape et 5 % par la seconde, et 10 à 15 % des deux-roues motorisés pour les deux étapes, circulant à Paris en novembre 2014 (et donc moins nombreux fin 2016), soit une baisse de 2 % des kilomètres parcourus à Paris du fait des restrictions de la 1^{ère} étape, puis 3 % s'agissant de la seconde courant depuis le 1^{er} juillet 2017.

Cela réduit à une bien moindre et plus juste proportion l'impact des mesures attaquées.

b) Quant à l'atteinte à la liberté d'aller et venir, l'argument est invoqué dans des termes qui perdent aux aussi le sens de la mesure.

Tout d'abord et en droit, il convient de rappeler que la loi prévoit de longue date que la police de circulation confiée aux maires peut tenir compte des préoccupations environnementales.

L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales prévoit ainsi que :

« Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :

1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ; (...) ».

Depuis plus de 20 ans, l'article L. 2213-4 al. 1 du même code prévoit en outre que *« Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit (...) ».*

Le juge administratif a d'ailleurs fait application de la règle à de nombreuses reprises, et au moins depuis plus de 15 ans à l'occasion des premières mesures, déjà vivement décriées, ayant instauré la circulation alternée : CE 28 février 2000, Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite, rec. p. 104, req. n° 195033 ; CE 28 février 2000, M.X., rec. T. p. 1126, req. n° 189082).

A cet égard déjà, la mesure visant à restreindre les conditions de circulation pour un motif tenant à la restriction de la pollution environnementale ne saurait donc en soi constituer une illégalité au motif qu'elle porterait atteinte à la liberté d'aller et venir.

Ensuite et surtout, la liberté d'aller et venir tient moins à la liberté d'utiliser un mode de transport qu'à se déplacer librement.

Et c'est ici que l'association requérante semble perdre tout sens de la mesure.

Non seulement les mesures prises n'empêchent pas de se déplacer librement, mais s'il est bien un endroit dans lequel une zone à circulation restreinte peut être instaurée avec le moins d'incidence sur la liberté de déplacement, c'est bien Paris.

L'offre abondante de transports en communs (métro, bus, tramway, taxis), mais aussi celle de moyens de transport individuel en autopartage (autolib' et vélib') mis en place depuis des années par la ville de Paris et désormais par des initiatives complémentaires privées (Covoiturage, « Cityscoot », vélos électriques ...), concourent plus que nulle part ailleurs à faciliter les déplacements.

De sorte que laisser croire que la ZCR instaurée porterait en soi une atteinte grave à la liberté d'aller et venir dans Paris participe là encore d'un discours radicalement hostile à cette mesure de restriction de circulation, sans fondement juridique sérieux.

V.2 Sur le caractère prétendument non nécessaire et disproportionné des mesures de restriction arrêtées.

Dans un second temps, la requérante soutient que les mesures de restriction de circulation ne seraient ni nécessaires, ni disproportionnées, étant ici rappelé que le contrôle du juge en cette matière de police administrative s'exerce davantage sur le caractère « approprié » et proportionné de la restriction (v. obs. sous CE 19 mai 1933, Benjamin, GAJA n° 44).

Son argument procède en deux étapes.

Tout d'abord et par raccourci, la FFAC fait valoir que cette absence de nécessité et ce caractère disproportionné des mesures de restriction découleraient *ipso facto* de l'absence, dans l'étude préalablement portée à la connaissance du public, d'indication des effets escomptés de l'arrêté du 14 janvier 2017 sur la mesure prévisionnelle des polluants, de sorte que le juge ne serait pas mis à même de connaître les bénéfices de la ZCR.

Ensuite, la FFAC fait valoir que la baisse annoncée des émissions de polluants est d'autant moins sensible qu'elle résultera en partie de la modernisation « naturelle » du parc automobile, et qu'en outre les mesures seraient troublées par le fait qu'une partie des véhicules censés être propres au regard des normes Euro les plus récentes ne le seraient pas en réalité.

La première critique, qui n'est qu'une argutie, ne retiendra pas longtemps.

Il est tout à fait exagéré de laisser croire que parce que l'étude d'AIRPARIF portée à la connaissance du public n'aurait pas fait état de données chiffrées concernant chaque polluant dans l'air parisien de 2022, c'est-à-dire au terme de la durée de 5 ans impartie à la ZCR litigieuse, le juge ne pourrait pas être assuré des bénéfices environnementaux et sanitaires qui découleront de la mesure prise.

Tout d'abord parce que toutes les études et notamment toutes celles produites par la requérante sont unanimes pour considérer que les polluants ici en cause sont en, grande partie et pour ne pas dire majoritairement imputable au trafic routier (73 % des émissions d'oxyde d'azote, 42 % des émissions en particules PM10, 40 % des particules PM 2.5, 47 % du dioxyde de carbone (v. étude préalable, prod. n° 31 p 14 à 16).

De la même façon, l'incidence environnementale de tous ces polluants et sanitaires des particules fines reconnues comme cancérogènes n'est pas discutable et d'ailleurs pas discutée.

Le fait qu'outre que tous les parisiens sont exposés à ces polluants et leurs effets nocifs, 200 000 d'entre eux soient exposés à des dépassements de la valeur limite journalière s'agissant des PM10, 100 000 à des dépassements de la valeur cible annuelle pour les PM 2.5, 1,2 millions aux dépassements de la limite annuelle en NO2, et 100 000 aux dépassements de la norme française en benzène est lui aussi parfaitement acquis (étude préalable, prod. n° 31 de la requête p. 10 à 13).

Toutes ces données et plus largement toutes celles figurant dans les nombreuses études jointes au dossier et auxquelles il est fait référence, suffisent à se convaincre de la nécessité de devoir baisser le trafic routier des véhicules polluants pour baisser significativement la pollution de l'air actuelle, inacceptable dès lors qu'elle concourt à des décès prématurés et à des pathologies graves.

Aucun autre vecteur d'action sérieux n'est d'ailleurs suggéré par la FFAC qui produirait des effets équivalents à ceux attendus des mesures qu'elle attaque et qui bien évidemment sont menées de front avec toutes les autres actions qu'une commune peut mettre en œuvre (v. sur ce point prod. n° 32 de la requête, « Eléments de contexte », spéc. p. 9 et 10)

Des bilans seront bien évidemment très rapidement faits quant à la mesure exacte des polluants de l'air au fur et à mesure de l'exécution de l'arrêté du 14 janvier 2017.

Mais il n'est pas besoin ici, comme le fait pourtant la FFAC, de chercher dès à présent à en atténuer les effets, en laissant croire d'abord qu'une partie du résultat attendu découlerait de toutes les façons de la modernisation « naturelle » du parc automobile.

D'une part parce que cette modernisation ne peut qu'être accélérée par les mesures prises, tout particulièrement s'agissant de véhicules antérieurs à 1997 et de deux-roues motorisés antérieurs à 2000 dont les propriétaires ne sont manifestement pas enclins à cette modernisation « naturelle ».

Et à supposer que le renouvellement « naturel » du parc soit fort, cela signifierait que les mesures prises auraient un moindre impact de sorte qu'elles devraient être regardées comme encore plus proportionnées à la prétendue atteinte dénoncée.

D'autre part parce que la réglementation vise aussi à encourager et accélérer des changements de comportement d'ores et déjà constatés et à rendre au final les parisiens moins dépendants d'une voiture dont ils seraient les propriétaires.

De la même façon, il n'est pas rigoureux de laisser croire que la référence à la norme EURO serait tronquée par les pratiques de plusieurs constructeurs ayant masqué la réalité des consommations de véhicules de leur marque.

Ce fait, aussi regrettable qu'il soit, n'est pas ici opérant.

Bien évidemment, il importe à ces constructeurs, au-delà des mesures de répression auxquels ils s'exposent de ne livrer que des véhicules respectant les normes en vigueur.

Ce n'est ni à la ville de Paris, ni à la préfecture de police qu'il appartient de tenir compte de ces comportements délictueux pour modifier sa réglementation.

Et si elle devait y procéder, cela ne pourrait être que dans le sens d'une accélération des mesures prises à l'encontre des véhicules récents qui pollueraient plus qu'attendus mais certainement pas dans le sens d'un allègement des mesures de restriction à l'encontre des véhicules les plus anciens et les plus polluants uniquement au motif qu'il conviendrait de les traiter à parité avec ceux plus récents mais qui se révéleraient tout aussi polluants.

On le voit bien, l'argument n'est pas sérieux.

D'où que l'on se place, la requérante ne saurait se plaindre d'une mesure disproportionnée par rapport aux nécessités environnementales et sanitaires qui ont dicté les mesures de restriction adoptées, et que les études préalables démontrent largement.

Enfin, à cet égard un dernier argument doit être mis en exergue.

Comme on le sait, la volonté de la ville de Paris est de procéder par étapes.

L'arrêté attaqué ne constitue qu'une étape d'une perspective devant conduire non seulement à un moindre recours à la voiture (et à cet égard la mesure n'est pas dissociable d'une politique plus générale entreprise depuis une quinzaine d'années en matière de circulation, visant notamment à laisser davantage de place à des modes de déplacement plus doux), et en tout état de cause au renouvellement du parc automobile par des véhicules propres.

Or à cet égard, il est systématiquement reproché à la moindre administration agissante d'aller trop vite.

Pour que le but recherché puisse être atteint, il convient d'y procéder pourtant étape par étape.

La présente conditionne bien évidemment les suivantes, de sorte que s'il avait fallu ne rien faire pour plutôt directement passer ultérieurement à des mesures de restrictions visant les véhicules de catégorie 5 et 4, non seulement la mesure n'aurait pas été lissée dans le temps mais son impact, nécessairement plus brutal, n'aurait pas manqué d'être attaqué pour ce motif.

A cet égard aussi, et s'agissant de permettre aux propriétaires de véhicules, d'une part de comprendre les mesures mises en place et leur portée pour mieux anticiper celles qui demain les concerneront à leur tour, les présentes mesures de restriction prises pour 5 années se justifient pleinement.

Le rejet du moyen s'impose.