

A MESDAMES ET MESSIEURS LES PRESIDENT ET
CONSEILLERS DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
PARIS

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

POUR :

La FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS, association régie par la Loi du 6 juillet 1901, déclarée le 22 juin 2016 en Préfecture sous le n° de récépissé W751234578, publiée le 2 juillet 2016 au Journal Officiel, annonce n° 1235, dont le siège social est sis 40 boulevard Magenta (75010), représentée par son Président domicilié en cette qualité audit siège.

Ayant pour Avocat :

Maître Julien COSTANTINI

Avocat au Barreau de Paris

40 rue Paul Valéry - 75116 PARIS

Tél. : 01.45.00.00.00 - Fax : 01.45.00.38.26

costantini.avocat@gmail.com

CONTRE :

L'arrêté n° 2018 P 10661 de la Maire de Paris, en date du 6 mars 2018, publié le 9 mars 2018 au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris, portant réglementation de la circulation sur les Berges de Seine Rive droite à Paris, 1^{er} et 4^{ème} arrondissement (**Production n° 1**).

I/ RAPPEL DES FAITS

1. Par une délibération n° 2016 SG 29 en date du 26 septembre 2016, le Conseil de Paris a adopté la déclaration de projet de l'opération d'aménagement des berges de la Seine à Paris 1^{er} et 4^{ème} arrondissements (**Production n° 2**).

Par un arrêté n° 2016 P 0223 en date du 18 octobre 2016, la Maire de Paris a décidé de la création d'une aire piétonne dénommée « Berges de Seine – Centre Rive Droite » dans les 1^{er} et 4^{ème} arrondissements de Paris (**Production n° 3**).

2. Par un jugement rendu le 21 février 2018, le Tribunal de céans a annulé la délibération n° 2016 SG 29 et l'arrêté n° 2016 P 0223 précités (**Production n° 4**).

Le même jour, la Maire de Paris a annoncé sa décision de faire appel « *et de prendre sans attendre un nouvel arrêté de piétonisation* » (**Production n° 5**).

3. C'est en cet état que, par un arrêté n° 2018 P 10661 en date du 6 mars 2018, publié au Bulletin Municipal Officiel du 9 mars 2018, la Maire de Paris a interdit de manière permanente, la circulation des véhicules terrestres à moteur sur le quai des Tuileries sur ses deux files de gauche, le quai Aimé Césaire sur ses deux files de gauche, le Tunnel des Tuileries, y compris la trémie ouest, la voie Georges Pompidou entre le Tunnel des Tuileries et le Tunnel Henri IV, y compris les rampes d'accès à ce tronçon, et le Tunnel Henri IV, y compris la trémie est jusqu'à la voie Mazas (**Production n° 1**).

La FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS sollicite du Tribunal de céans qu'il annule cet arrêté.

II – SUR LA RECEVABILITE DU RECOURS

A – SUR LE RESPECT DU DELAI DE RECOURS

4. L'arrêté litigieux a été signé le 6 mars 2018 et publié le 9 mars 2018 au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris.

La présente requête, introduite dans le délai de deux mois à compter de la publication de l'arrêté, est donc recevable.

B – SUR L'INTERET A AGIR DU REQUERANT

5. L'appréciation de l'intérêt donnant qualité à agir à une association qui entend contester une décision administrative, s'effectue au regard de son objet social tel qu'il est défini par ses statuts, d'une part, et de l'existence d'un lien suffisamment direct entre les intérêts défendus par l'association et la décision qu'elle entend contester, tenant à l'objet des intérêts défendus et au champ géographique de l'association, d'autre part.
6. La FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS (FFAC) est une association régie par la Loi du 1^{er} juillet 1901, qui regroupe actuellement près de 200 membres et dont l'action est suivie et soutenue par plusieurs milliers de sympathisants sur les réseaux sociaux (**Production n° 6**).

Selon ses statuts, la FFAC :

- « *poursuit l'objectif de permettre à tout citoyen automobiliste de circuler librement dans le véhicule dont il est propriétaire, sans interdiction ni restriction d'aucune sorte, à Paris et en Ile-de-France* » ;
 - « *agit en justice pour contester toute décision des Pouvoirs Publics et des collectivités territoriales qui viendrait porter atteinte à la liberté de circulation des usagers de la route à Paris et en Ile-de-France* » ;
 - « *a qualité pour engager tous recours administratifs, gracieux, hiérarchiques et/ou actions en justice devant les juridictions administratives et judiciaires, nationales et internationales, à l'encontre de [...] toute décision nationale ou locale qui restreindrait la liberté de circulation (**fermeture de voies routières**, création de péages urbains, suppression de parcs de stationnement, etc.) à Paris et en Ile-de-France* ».
7. L'arrêté du 6 mars 2018 a pour objet d'interdire la circulation des véhicules terrestres à moteur sur les voies sur berges rive droite.

Au regard de son objet social, la FFAC a donc qualité lui donnant intérêt à agir contre cet arrêté.

III – SUR L'ILLEGALITE EXTERNE DE L'ARRETE

A – SUR L'INCOMPETENCE DU SIGNATAIRE DE L'ARRETE

8. L'arrêté du 6 mars 2018 a été signé par Madame Caroline GRANDJEAN en sa qualité de délégataire de la signature de Madame la Maire de Paris (**Production n° 1**).
9. La délégation de signature, en tant que délégation de compétence, doit être suffisamment précise quant à l'étendue des compétences déléguées (**CE 8 février 1950, Chauvel, Rec. CE p. 85**).

Parce qu'il présente une nature réglementaire, l'acte portant délégation de compétence doit être publié (**CE 2 avril 1997, Syndicat national autonome des directeurs des conservatoires, Rec. CE p. 647**).

10. En l'espèce, Madame Caroline GRANDJEAN a signé l'arrêté au titre d'une délégation de signature de la Maire de Paris en date du 11 décembre 2017, libellée comme suit : « *la signature de la Maire de Paris est déléguée à Mme Caroline GRANDJEAN, Directeur Général de la Voirie et des Déplacements, à l'effet de signer, dans la limite de ses attributions, tous les arrêtés, actes et décisions préparés par les services placés sous son autorité* » (**Production n° 7**).

Or, les attributions de Madame GRANDJEAN ne sont définies nulle part, ni dans la délégation, ni dans un autre acte qui aurait été publié au Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris.

Dans ces conditions, Madame GRANDJEAN n'était pas compétente pour signer l'arrêté du 14 janvier 2017, qui devra être annulé pour ce motif.

B – SUR L'ABSENCE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

11. Aux termes de l'article 7 de la Charte de l'Environnement, « *toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la Loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

A cet effet, l'article L. 123-19-1 du Code de l'Environnement, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2017, définit les conditions et limites dans lesquelles le principe de participation du public est applicable aux décisions, autres que les décisions individuelles, des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement lorsque celles-ci ne sont pas soumises, par les dispositions législatives qui leur sont applicables, à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration.

Aux termes de cet article, les décisions ayant une incidence sur l'environnement, non soumises à une procédure particulière, doivent être précédées :

- De la mise à disposition du public, par voie électronique, d'une note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet ;
- Au plus tard à la date de la mise à disposition, de l'avis au public sur les modalités de consultation ;
- Du recueil des observations et propositions du public pendant une durée qui ne peut être inférieure à 21 jours à compter de la mise à disposition ;
- D'un délai d'attente minimum de 4 jours entre la date de clôture de la consultation et la prise de décision ;
- De la mise à disposition du public, par voie électronique, de la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte et, dans un document séparé, des motifs de la décision.

Il s'infère des dispositions combinées des articles L. 123-19-1 et L. 123-19-3 du Code de l'Environnement que le principe de participation du public, dans les conditions précitées, s'applique aux arrêtés du Maire en matière de police de la circulation et du stationnement, lorsque ceux-ci ont une incidence sur l'environnement.

12. En l'espèce, toutes les études concernant la fermeture des voies sur berges, depuis l'étude d'impact qui a précédé l'enquête publique de la fermeture annulée jusqu'au rapport du comité régional du suivi de la fermeture, ont reconnu que la fermeture des voies sur berges rive droite a une incidence sur l'environnement, en raison de l'augmentation de la pollution et des nuisances sonores liée à cette fermeture.

L'étude d'impact prévoyait ainsi des variations de trafic conséquentes sur d'autres voies que les voies sur berges elles-mêmes, telles que, notamment, en heure de pointe le matin, + 14 % sur le boulevard Malesherbes, + 24 % porte de Vincennes et, le soir, + 12 % sur le boulevard Périphérique, + 14 % sur la rue La Fayette, + 19 % sur la rue Réaumur, + 32 % sur la rue de la Paix, + 52 % sur la rue d'Uzès (**Production n° 4 p. 13**).

Selon le rapport du Comité Technique de suivi des incidences de la fermeture des voies sur berges en date du 24 juin 2017, ladite fermeture a entraîné :

- Une augmentation avérée du trafic sur l'A86 sud ;
- Une augmentation du trafic dans Paris intra-muros.

Dans ce même rapport, il est fait état d'une baisse de la pollution atmosphérique sur les voies sur berges, mais il est également constaté une augmentation de la pollution atmosphérique sur les quais hauts et les voies de report, en particulier sur le quai Henri IV (**Production n° 8**).

En outre, il est relevé une augmentation significative des nuisances sonores, dues à la fermeture des voies sur berges, sur l'intégralité des quais hauts de la rive droite.

Il ressort également du rapport du comité de suivi régional de la fermeture des voies sur berges en date du 21 novembre 2017, une forte augmentation des nuisances sonores sur les quais hauts, ainsi qu'un déplacement de la pollution atmosphérique à certains endroits des quais hauts et sur les voies de report, avec un impact négatif sur les riverains, en particulier dans l'est parisien (**Production n° 9**).

En résumé, la fermeture des voies sur berges, et la congestion du trafic qu'elle entraîne, a généré une augmentation de la pollution et des nuisances sonores, au détriment des riverains des quais hauts et des voies de report.

- 13. Il en résulte que l'arrêté du 6 mars 2018 a une incidence sur l'environnement et qu'il aurait dû être précédé de la procédure d'information et de consultation du public, telle qu'elle est exigée par l'article 7 de la Charte de l'Environnement et organisée par l'article L. 123-19-1 du Code de l'Environnement.**

Tel n'a pas été le cas.

Aucune information n'a été mise à disposition du public, qui n'a pu formuler aucune observation, ni proposition sur le projet d'interdire la circulation des véhicules terrestres à moteur sur les voies sur berges rive droite.

- 14. L'enquête publique qui a précédé la fermeture annulée ne saurait pallier cette carence car les deux projets poursuivent des objectifs distincts.**

Le premier projet, annulé, poursuivait l'objectif d'aménager les voies sur berges rive droite en parc et voie piétonnière.

L'arrêté querellé a pour seul objet d'interdire la circulation des véhicules terrestres à moteur sur les voies sur berges rive droite, sans prévoir aucun aménagement, ni transformation en parc ou voie piétonnière.

Dans ces conditions, l'arrêté du 6 mars 2018 aurait dû être précédé de la procédure de consultation de l'article L. 123-19-1 du Code de l'Environnement.

15. L'absence de toute procédure d'information et de toute participation du public à l'élaboration de l'arrêté du 6 mars 2018 a pour effet de vicier ledit arrêté, qui devra être annulé par voie de conséquence.

IV – SUR L'ILLEGALITE INTERNE DE L'ARRETE

A – Sur le détournement de pouvoir

16. Les décisions d'annulation pour excès de pouvoir ont une autorité absolue de chose jugée.

Il en résulte que, sauf les cas où le recours contre la décision d'annulation est suspensif, l'Administration a l'obligation d'exécuter la décision et, à cet effet, prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la chose jugée (**CE 6 juin 1902, Goret, Rec. CE 1902 p. 421**).

A l'inverse, l'Administration ne peut, sans méconnaître la chose jugée, reprendre une mesure identique à celle qui a été annulée, sauf en cas de changement dans les circonstances de droit et de fait qui serait survenu entre la date d'intervention de la décision annulée et la date à laquelle l'Administration est appelée à prendre une nouvelle décision (**CE 26 juillet 2006, n° 285417, Ministère de l'Economie c/ Majorel**).

Constituent ainsi des détournements de pouvoirs susceptibles d'entraîner l'annulation de la nouvelle décision,

- Le fait d'invoquer un fondement nouveau de façon fallacieuse (**CE 15 octobre 1954, Roussel, Rec. CE 1954 p. 534**) ;
- L'adoption d'une mesure dans le but de faire échec à la chose jugée (**CE 4 janvier 1936, Association amicale agents des contributions Inde française, Rec. CE 1936 p. 10 ; CE 13 juillet 1962, Bréart de Boisanger, Rec. CE 1962 p. 484**).

17. En l'espèce, l'arrêté du 6 mars 2018 n'a pas d'autre motif que celui de faire échec à l'autorité de chose jugée attachée au jugement du 21 février 2018, et d'éviter à la Maire de Paris d'avoir à l'exécuter.

En effet, l'appel contre ce jugement n'est pas suspensif et la Maire de Paris avait l'obligation de le mettre à exécution, dès son prononcé.

Pour éviter d'avoir à le faire ou d'y être contrainte, la Maire de Paris a pris l'arrêté querellé.

18. La chose s'infère de la communication de la Ville de Paris et de la Maire de Paris.

Le 21 février 2018, jour de la décision d'annulation de la fermeture des voies sur berges, la Maire de Paris a ainsi déclaré : « *Avec mon équipe, nous avons décidé de faire appel de cette décision et prendre sans attendre un nouvel arrêté de piétonisation* » (**Production n° 5**).

Le lien ainsi fait par la Maire de Paris entre l'appel et l'arrêté du 6 mars 2018 ne laisse aucun doute sur les mobiles de son adoption : il s'agissait uniquement de faire échec à l'exécution du jugement du Tribunal de céans en date du 21 février 2018.

Le 21 février 2018, la Ville de Paris déclarait, au sujet du jugement du Tribunal de céans : « *à vouloir faire machine arrière, nos enfants continueront à respirer un air pollué* » (**Production n° 10**).

Le 22 février 2018, la Maire de Paris remerciait ses soutiens de « *refuser le retour d'une autoroute au cœur de Paris* » et enjoignait à la mobilisation populaire pour « *sauver ce parc* » (**Production n° 11**).

Le 26 février 2018, la Maire invitait à la signature d'une pétition « *si vous aussi vous voulez que les berges de Seine restent un parc réservé aux piétons et aux cyclistes au cœur de Paris* » (**Production n° 12**).

L'objet de l'arrêté du 6 mars 2018 n'est donc pas d'interdire la circulation automobile sur les voies sur berges rive droite pour protéger le site et sa mise en valeur à des fins esthétiques, mais d'interdire la réouverture desdites voies suite au jugement du 21 février 2018.

Cet arrêté a donc objet véritable d'éviter l'exécution dudit jugement et de contourner l'autorité de chose jugée, en invoquant l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales de manière fallacieuse.

Le Tribunal de céans ne pourra que constater le détournement de pouvoir qui préside à l'adoption de l'arrêté du 6 mars 2018.

19. Le détournement de pouvoir est d'autant plus manifeste que la Maire de Paris ne respecte même pas les termes de son propre arrêté.

En effet, l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales précise en son dernier alinéa que les interdictions prises sur son fondement « *ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels* »

C'est pourquoi l'arrêté du 6 mars 2018 autorise la circulation sur les voies sur berges rive droite, dans le sens ouest-est, des véhicules suivants :

- Les véhicules d'intérêt général prioritaires définis à l'article R. 311-1 du Code de la Route ;
- Les véhicules de services publics dans l'exercice de leurs missions ;
- Les véhicules habilités par les autorités navigables chargées du pouvoir de Police, Port de Paris ou Voies Navigables de France ;
- Les véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels du secteur.

Afin d'assurer l'effectivité de l'arrêté du 6 mars 2018, l'accès aux voies sur berges rive droite devrait être aménagé de manière à ce que les véhicules susvisés puissent y accéder librement, conformément aux dispositions de l'article L. 2213-4.

Actuellement, cet accès reste parfaitement impossible.

En effet, toutes les rampes d'accès aux voies sur berges sont restées fermées de manière définitive (**Production n° 13**).

L'accès depuis le quai des Tuileries est clôturé par des barrières en béton nécessitant une grue pour les retirer et ménager un passage aux véhicules autorisés.

Les rampes d'accès depuis les quais sont obturées soit par des barrières en béton, soit par des bacs à fleur de grande taille impossibles à déplacer sans engin de travaux publics, soit par des plots en plastique inamovibles.

Si la Maire de Paris avait respecté les dispositions de l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, les dispositifs de fermetures susvisés, par nature définitifs, auraient été remplacés par des dispositifs amovibles, tels que barrières automatiques, plots rétractables ou autres.

Il faut déduire de cette violation des dispositions de l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales que cet article a uniquement été utilisé pour un pur motif d'opportunité, en l'occurrence faire échec à l'exécution du jugement du Tribunal de céans en date du 21 février 2018 qui imposait à la Maire de Paris de rétablir les voies sur berges rive droite dans leur destination originale, à savoir la circulation des véhicules automobiles.

Au vu du détournement de pouvoir commis par la Maire de Paris, le Tribunal de céans ne pourra qu'annuler l'arrêté du 6 mars 2018.

B – Sur les erreurs de fait et de droit entachant l'arrêté

20. L'arrêté querellé a été pris sur le fondement de l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, selon lequel :

« 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 la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ».

Il ressort des considérants de l'arrêté du 6 mars 2018 qu'il est motivé par le fait que la circulation sur les voies sur berges rive droite serait de nature à compromettre la protection du site ou sa mise en valeur à des fins esthétiques ou touristiques.

Il sera démontré que l'arrêté repose sur de multiples erreurs de fait et de droit.

A.1 - Sur l'objectif de protection du site

21. En premier lieu, l'arrêté du 6 mars 2018 serait justifié par le fait que les voies concernées ont été inscrites par l'UNESCO au patrimoine mondial et que l'interdiction de circulation contribuerait à conserver l'authenticité et l'intégrité du bien classé.

En d'autres termes, la circulation automobile sur les voies sur berges rive droite serait de nature à compromettre la protection du site.

La motivation de l'arrêté sur ce point repose sur une erreur de fait.

- 22.** Tout d'abord, cette inscription est intervenue lors de la session du comité du patrimoine mondial qui s'est tenue du 9 au 13 décembre 1991, à une date où les voies sur berges rive droite servaient à ce pour quoi elles ont été édifiées : la circulation des véhicules automobiles **(Production n° 14)**.

Ensuite, et contrairement à ce qu'indique l'arrêté du 6 mars 2018, l'inscription n'est pas limitée aux voies sur berges rive droite.

Son périmètre est plus étendu et englobe le fleuve, ses berges, les quais hauts, l'Île de la Cité, l'Île Saint-Louis, tous les ponts depuis le Pont d'Iéna jusqu'au Pont de Sully, ainsi que, rive gauche, la Tour Eiffel et le Champs-de-Mars, l'Esplanade et l'Hôtel des Invalides, le Palais Bourbon, le Musée d'Orsay, l'École des Beaux-Arts, le Palais de l'Institut, et rive droite, les Jardins du Trocadéro et le Palais de Chaillot, le Grand Palais et le Petit Palais, la Place de la Concorde, la Rue Royale et l'Eglise de la Madeleine, le Jardin des Tuileries et le Louvre, et l'Hôtel de Ville **(Production n° 15)**.

Ce faisant, l'inscription englobe de nombreuses voies de circulation dédiées à la circulation automobile, à savoir les ponts, les quais hauts, et les voies attenantes aux monuments précités.

Il résulte de ce qui précède que la circulation de véhicules terrestres à moteur sur les berges de Seine rive droite n'est pas un obstacle à l'inscription des rives de Seine au patrimoine mondial.

- 23.** Au surplus, il ressort des travaux du comité du patrimoine mondial, lors de la session qui s'est tenue du 2 au 12 juillet 2017, que l'UNESCO n'a jamais lié le maintien du classement à la suppression de la circulation automobile sur les voies sur berges rive droite **(Production n° 16)**.

- 24.** En l'état, l'inscription des rives de Seine est sans aucun lien avec la circulation automobile.

La réouverture des voies sur berges à la circulation automobile n'est pas de nature à provoquer le déclassement des rives de Seine au patrimoine mondial.

La motivation de l'arrêté repose donc sur une première erreur de fait selon laquelle l'inscription au patrimoine mondial justifierait l'interdiction de la circulation sur les voies sur berges rive droite.

Il a été démontré que tel n'est pas le cas et l'arrêté du 6 mars 2018 devra être annulé pour ce motif.

A.2 - Sur la mise en valeur du site à des fins esthétiques et touristiques

25. En second lieu, l'arrêté du 6 mars 2018 est motivé par le fait que la circulation automobile compromettrait la valorisation du site à des fins esthétiques et touristiques.

En effet, selon l'arrêté, l'absence de circulation automobile sur les voies sur berges,

- Offrirait la possibilité d'un accès direct au cœur du fleuve, de profiter d'un contact avec l'eau et de disposer d'un îlot de fraîcheur,
- Assurerait la tranquillité de l'espace public et le caractère apaisé de la circulation, lesquels seraient un facteur d'attractivité pour le tourisme,
- Permettrait de déambuler le long de la Seine, sans interruption et en longeant les monuments avec une perspective visuelle inédite,
- Autoriserait la multiplication des événements conviviaux ou sportifs,
- Favoriserait l'activité commerciale aux alentours et sur le site.

26. Il faut d'abord rappeler que les voies sur berges rive gauche sont fermées à la circulation et aménagées pour la circulation piétonnière depuis 2014 et permettent ainsi un accès direct au cœur du fleuve, de profiter d'un contact avec l'eau et de disposer d'un îlot de fraîcheur, et de déambuler le long de la Seine, en longeant les monuments avec une perspective visuelle inédite.

De plus, il existe un quai uniquement accessible aux piétons depuis la place de Concorde jusqu'à la sortie du tunnel des Tuileries donnant sur les voies sur berges rive droite (**Production n° 17**).

De même, des espaces réservés aux piétons existent depuis la place de l'Hôtel de Ville jusqu'au tunnel Henri IV et permettent de contourner ledit tunnel pour accéder au bassin de l'Arsenal, sans jamais quitter la rive de la Seine (**Production n° 17**).

En l'état, la circulation automobile sur les voies sur berges rive droite n'interdit nullement de profiter, sur la rive droite, d'un accès direct au cœur du fleuve, d'un contact avec l'eau, ni de disposer d'un îlot de fraîcheur, ni de déambuler le long de la Seine avec une perspective visuelle inédite.

L'arrêté du 6 mars 2018 est donc entaché d'une seconde erreur de fait sur ce point.

- 27.** Il faut ensuite rappeler que la précédente mandature a fait réaliser d'importants travaux sur les berges rive droite afin de pacifier la circulation automobile et permettre une cohabitation apaisée entre usagers de la route et piétons.

Des feux rouges ont été installés sur le quai des Tuileries et les voies sur berges rive droite afin de réguler le trafic et qu'il soit plus fluide sur les berges, pour diminuer les nuisances liées à la congestion automobile.

Pour cette même raison, la largeur des voies a été diminuée pour inciter les usagers de la route à minorer leur vitesse.

Des passages piétons surélevés et délimités par des surfaces pavées, ont été installés.

Des espaces de promenade et de loisirs ont été aménagés entre les voies de circulation et la rive du fleuve.

Un radar automatisé a été installé pour contrôler la vitesse.

De plus, la fermeture des voies sur berges a eu pour effet de provoquer l'exact contraire d'une circulation apaisée.

Toutes les études démontrent une augmentation de la congestion du trafic automobile et des temps de parcours, aussi bien dans Paris qu'aux alentours, ce qui se traduit par une augmentation du bruit et de la pollution subis par les riverains des itinéraires de report (**v. supra § 12**).

En outre, la congestion du trafic induit par la fermeture des voies sur berges rive droite se traduit par un stress accru pour les usagers de ces itinéraires, qu'ils soient automobilistes, motards, cyclistes, ou piétons, et pour les usagers des transports en commun du fait d'une fréquentation accrue, avec tous les risques sanitaires ou d'accidents liés à cette situation.

L'arrêté du 6 mars 2018 repose ainsi sur une troisième erreur de fait.

- 28.** L'arrêté est motivé par le fait que la fermeture des voies sur berges favoriserait l'activité commerciale aux alentours et sur le site.

Les commerçants et riverains du cœur de Paris, également à l'origine d'un recours contre l'arrêté du 6 mars 2018, prétendent du contraire.

En effet, les voies sur berges rive droite étaient l'une des principales voies d'accès au cœur de Paris depuis la banlieue ouest.

Les transports en commun, pour des raisons de distance, de saturation et de confort, ne permettent pas de pallier leur fermeture.

Cette fermeture a pour effet de dissuader les Franciliens de se rendre au cœur de Paris.

Ce faisant, elle a pour effet de diminuer la zone de chalandise des commerçants du centre de Paris.

Loin de favoriser l'activité commerciale des alentours, la fermeture des voies sur berges y porte atteinte et amplifie une désertification du centre, du fait du déménagement de centres d'activités (Palais de Justice, Police Judiciaire,...), que la fréquentation des touristes ne permet pas de compenser.

Le développement d'une activité commerciale sur les voies fermées à la circulation ne permettra pas d'y remédier, au regard de son caractère nécessairement très limité, du fait de l'absence d'espace disponible.

Sur ce point, le Tribunal de céans pourra se référer utilement aux conclusions de l'enquête publique sur le projet de fermeture des voies sur berges (**Production n° 18**) selon lesquelles :

- « *Les encombrements résultant des reports de trafic peut avoir un effet dissuasif sur la clientèle, comme l'ont fait valoir au cours de l'enquête le Bazar de l'Hôtel de Ville [...] en s'appuyant sur l'exemple de la baisse de 20 % de son chiffre d'affaires qu'il aurait enregistrée lors de la récente crue de la Seine, ou encore la nouvelle Samaritaine, qui s'inquiète quant à elle à la fois pour son futur centre commercial et pour son hôtel de luxe* » (**Production n° 18 p. 60**).
- « *Il n'est pas certain que la perspective d'une promenade piétonnière sur les quais de Seine offerte, au-delà du dimanche comme actuellement, à une population inactive en semaine compense des difficultés de circulation engendrée et accroisse l'attractivité de la capitale, attractivité dépendant de nombreux autres facteurs que la qualité des loisirs* » (**Production n° 18 p. 61**).
- S'agissant des activités sur le site, « *compte tenu de leur surface et de leur configuration (faible surface des ouvertures et vitrines), des perspectives de fréquentation faible du public en semaine en dehors de la période estivale, ces activités n'auront vraisemblablement qu'un faible poids économique et ne devraient donner lieu qu'à un nombre limité de créations d'emplois souvent saisonniers. Cette appréciation est d'ailleurs confirmée par la lecture du descriptif du projet précité fait par la Ville qui indique que de tels locaux ne permettent de développer que des activités amenant une fréquentation très modérée* » (**Production n° 18 p. 56**) ;
- Enfin, s'agissant de l'activité touristique, « *la configuration de la berge rive droite, contrairement à la configuration de la berge rive gauche, n'offre que peu d'espaces (locaux d'accueil pour les croisières, parc de stationnement d'autocars...) susceptibles de permettre un développement intensif et significatif du tourisme* » (**Production n° 18 p. 57 et 58**).

L'arrêté du 6 mars 2018 est donc entaché d'une quatrième erreur de fait.

29. Enfin, la fermeture serait justifiée par le fait que l'interdiction de la circulation automobile permettrait de multiplier les événements conviviaux ou sportifs.

Or, l'arrêté du 6 mars 2018 ne permet nullement, à lui seul, de multiplier les événements sportifs ou festifs.

Même si la circulation est interdite aux véhicules terrestres à moteur, les voies sur berges relèvent toujours du domaine public routier et conservent leur destination de voirie dédiée à la circulation automobile.

L'arrêté du 6 mars 2018 n'a pas pour effet de modifier cette destination ou de provoquer un déclassement.

Il en résulte que chaque événement convivial ou sportif devra faire l'objet d'une autorisation spécifique pour être organisé sur les voies sur berges, nonobstant l'arrêté du 6 mai 2018.

Ces événements pourraient avoir lieu même si les voies sur berges étaient ouvertes à la circulation automobile, car la circulation pourrait être ponctuellement interdite afin de les accueillir, comme c'est déjà le cas pour la quasi-totalité des voies parisiennes, fermées pour des événements aussi divers que variés (manifestations, marathons, fête de la musique, Formule E, Paris sans voiture, tour de France, etc.).

La tenue d'événements conviviaux et sportifs est donc sans aucun lien avec l'arrêté de fermeture du 6 mars 2018.

Il s'agit là d'une erreur mêlée de droit et de fait.

30. Il résulte de tout ce qui précède que les motifs tirés de la mise en valeur du site à des fins esthétiques et touristiques reposent sur de multiples erreurs de droit et de fait, justifiant l'annulation de l'arrêté du 6 mars 2018.

B – Sur la disproportion de l'arrêté au but poursuivi

31. L'arrêté pris sur le fondement de l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales doit être motivé.

Il ne doit pas présenter le caractère d'une interdiction générale et absolue, ni porter une atteinte disproportionnée à la liberté de circulation par rapport au but poursuivi, et ce but ne doit pas pouvoir être atteint par des mesures moins rigoureuses (**CE 12 décembre**

1997, *Les Crapahuteurs de la Colombière*, Rec. CE, tables p. 971, Crim. 14 mai 2008, Bull. Crim. 2008 n° 114).

En l'espèce, il apparaît que l'arrêté du 6 mars 2018 est disproportionné au regard de l'objectif à atteindre de protection du site et de sa mise en valeur à des fins esthétiques et touristiques.

- 32. En premier lieu**, l'enquête publique sur l'aménagement piétonnier des voies sur berges rive droite a conclu qu'il n'était « *pas certain que la perspective d'une promenade piétonnière sur les quais de Seine offerte, au-delà du dimanche comme actuellement, à une population inactive en semaine compense des difficultés de circulation engendrée et accroisse l'attractivité de la capitale, attractivité dépendant de nombreux autres facteurs que la qualité des loisirs* » (**Production n° 18 p. 61**).

Et ce alors qu'à cette époque, il était prévu d'aménager les voies sur berges pour un usage exclusivement piétonnier et d'y développer des activités culturelles, sportives et festives.

Or, l'ensemble de ces aménagements est rendu impossible par l'arrêté qui est fondé sur l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

L'article L. 2213-4 permet uniquement au Maire de fermer des voies de circulation, mais certainement pas de les aménager, ni d'en modifier l'usage, à savoir la circulation automobile.

En d'autres termes, les voies sur berges devront rester nues, sans aucun aménagement de loisir, culturel ou sportif.

L'attractivité déjà faible du site sera encore amoindrie.

- 33. En deuxième lieu**, la Mairie de Paris soutient que les voies sur berges rive droite auraient accueillis 1,56 millions de visiteurs depuis leur fermeture, entre novembre 2016 et mars 2018 (**Production n° 19**).

Soit en moyenne 3.200 visiteurs par jour.

Ce chiffre est à mettre en perspective avec les estimations de la circulation automobile sur les voies sur berges rive droite, soit :

- 43.000 véhicules par jour (**Production n° 18 p 45**) ;
- 2.700 véhicules par heure au niveau du tunnel des Tuileries et 2.400 véhicules par heure au niveau du tunnel Henri IV (**Production n° 18 p 43 et 44**).

Entre novembre 2016 et mars 2018, ce sont près de 21 millions d'usagers qui n'ont pu emprunter les voies sur berges, et autant de personnes dont l'accès à Paris a été entravé.

Cette restriction à la circulation automobile est de nature à inciter les professionnels et artisans à renoncer à des marchés tandis que les particuliers modifient leurs habitudes d'achats et de loisirs, au détriment des commerces du centre de Paris.

Ni dans le cadre de l'enquête publique, ni postérieurement, la Maire de Paris n'a démontré que l'activité économique générée par la fermeture des voies sur berges rive droite permettrait de compenser l'impact de cette fermeture sur les commerces du centre de Paris.

Au regard du nombre de visiteurs des voies sur berges depuis leur fermeture, soit 1,56 millions, et du nombre de salariés, d'artisans, de professionnels, ou simples visiteurs, soit 21 millions, dont l'accès et la circulation dans Paris est désormais plus difficile, la fermeture des voies sur berges rive droite est parfaitement disproportionnée.

34. En dernier lieu, le but poursuivi de protection du site et de sa mise en valeur esthétique et touristique aurait pu être atteint sans fermer les voies de circulation.

Il a d'ores et déjà été démontré que :

- Un accès piétonnier aux berges de Seine est possible sans fermer les voies de circulation, le long du quai des Tuileries et du Tunnel des Tuileries, puis à compter de la place de l'Hôtel de Ville jusqu'au bassin de l'Arsenal (**v. supra § 26 p. 12**) ;
- Les voies sur berges rive droite ont d'ores et déjà été aménagées pour apaiser la circulation (**v. supra § 27 p. 13**).

Le cas échéant, la Maire de Paris aurait pu renforcer ces aménagements afin de pacifier davantage la circulation (*installation de feux et passages piétons supplémentaires, instauration d'une zone 30, multiplication des ralentisseurs, etc.*) et autoriser une cohabitation entre les différents usagers de la voie publique, sans avoir à exclure une partie d'entre eux.

La Maire de Paris aurait pu également moduler l'interdiction de circulation dans le temps, certains week-ends, pendant les périodes de vacances scolaires, pendant l'été, ou à certaines heures, par exemple en distinguant les heures de pointes des heures creuses, etc.

Surtout, rien ne justifie la fermeture du quai des Tuileries, du Tunnel des Tuileries et du Tunnel Henri IV.

La fermeture des tunnels n'apporte aucune plus-value au site, que ce soit pour sa protection ou pour sa mise en valeur esthétique ou touristique.

Au contraire, le quai des Tuileries est profondément enlaidi par les barrières de béton fermant l'accès au Tunnel des Tuileries (outre des barrières et baraques de chantier) qui portent singulièrement atteinte à la perspective visuelle sur le Jardin des Tuileries et le Louvre depuis la place de la Concorde.

De plus, le Tunnel des Tuileries et le Tunnel Henri IV ne pourront jamais être aménagés, ni leur destination modifiée, dès lors que l'arrêté de fermeture a été pris sur le fondement de l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Aucun commerce, aucune activité sportive, culturelle, ou de quelque nature que ce soit, ne pourront y être installés de manière permanente ou régulière.

L'ouverture des tunnels à la circulation automobile ne compromettrait en rien ni la protection du site, ni sa mise en valeur à des fins esthétiques et touristiques.

Et ce d'autant plus que :

- D'une part, il existe des berges piétonnières le long de ces tunnels (**Production n° 17**) ;
- D'autre part, leur fermeture a provoqué un report de la circulation sur les quais hauts, qui expose les riverains à davantage de bruit et de pollution (**Production n° 8 et 9**).

La Maire de Paris aurait pu atteindre les objectifs poursuivis en autorisant, *a minima*, la circulation automobile depuis le quai des Tuileries jusqu'à la rampe d'accès à la place du Châtelet, et depuis la rampe d'accès du pont Sully jusqu'à la voie Mazas, pour n'interdire la circulation que sur le tronçon entre le pont au Change et le pont Sully.

Ce faisant, elle aurait minoré les nuisances subis par les riverains en délestant les quais hauts d'une partie de la circulation automobile.

35. Il résulte de tout ce qui précède que l'atteinte à la liberté de circulation est disproportionnée au regard du but poursuivi, d'une part, et que ce but aurait pu être atteint par des mesures moins restrictives, d'autre part.

VI/ SUR LES CONSEQUENCES DE L'ANNULATION

36. Aux termes de l'article L. 911-1 du Code de Justice Administrative, « *lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne une mesure d'exécution dans*

un sens déterminé, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision, cette mesure assortie, le cas échéant, d'un délai d'exécution ».

Conformément à l'article L. 911-2 du même Code, l'injonction peut être assortie d'une astreinte.

- 37.** L'annulation de l'arrêté du 6 mars 2018 aura pour effet de rétablir les voies sur berges dans leur destination initiale, à savoir la circulation des véhicules terrestres à moteur.

Afin d'assurer l'effectivité du jugement à intervenir, il importera donc que soient rétablis l'intégralité des points d'accès aux voies sur berges.

Il appartiendra donc aux services concernés de démonter et enlever le mobilier interdisant l'accès aux véhicules automobiles, à savoir les blocs de béton, plots, barrières, pots de fleurs, végétations, et tout autre dispositif interdisant l'accès des véhicules automobiles aux voies sur berges (**Production n° 13**).

- 38.** C'est pourquoi le Tribunal de céans enjoindra à la Maire de Paris de faire déposer et enlever, par les services sous son autorité, l'intégralité des dispositifs interdisant l'accès des voies sur berges aux véhicules automobiles, dans un délai de 2 mois à compter de la notification du jugement, et assortira cette injonction de 1.000 € par jour de retard.

**PAR CES MOTIFS ET TOUS AUTRES A PRODUIRE, DEDUIRE
OU SUPPLEER AU BESOIN MEME D'OFFICE**

La Requérante conclut qu'il plaise au Tribunal administratif de Paris de :

- ANNULER l'arrêté n° 2018 P 10661 de la Maire de Paris en date du 6 mars 2018 portant réglementation de la circulation sur les Berges de Seine Rive droite à Paris, 1^{er} et 4^{ème} arrondissement ;
- ENJOINDRE à la Maire de Paris de retirer, à leurs frais exclusifs, l'intégralité des dispositifs interdisant l'accès des véhicules automobiles aux Berges de Seine Rive droite à Paris 1^{er} et 4^{ème} arrondissement, tels que les barrières, blocs de béton, pots de fleurs, plots, etc., dans un délai de 2 mois à compter de la notification de la décision à intervenir, sous astreinte de 1.000 € par jour de retard à l'expiration de ce délai ;
- CONDAMNER *in solidum* la Mairie de Paris et la Préfecture de Police à verser à la FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILISTES CITOYENS la somme de 2.500 € sur le fondement de l'article L 761-1 du Code de Justice Administrative.

Fait à Paris le 6 mai 2018



Maître Julien COSTANTINI

PRODUCTION :

1. Arrêté n° 2018 P 10661 du 6 mars 2018
2. Délibération n° 2016 SG 29 du 26 septembre 2016
3. Arrêté n° 2016 P 0223 du 18 octobre 2016
4. Jugement du Tribunal Administratif de Paris du 21 février 2018
5. Communiqué de la Maire de Paris du 21 février 2018
6. Statuts à jour de la FFAC
7. Délégation de signature de la Maire de Paris du 11 décembre 2017
8. Rapport du comité technique de suivi des incidences de la fermeture des voies sur berges rive droite du 24 juin 2017
9. Rapport du comité régional de suivi et d'évaluation des impacts de la piétonisation des voies sur berges rive droite du 20 novembre 2017
10. Déclaration de la Ville de Paris en date du 21 février 2018
11. Déclaration de la Maire de Paris en date du 22 février 2018
12. Déclaration de la Maire de Paris en date du 26 février 2018
13. Photographies des rampes d'accès aux voies sur berges du 1^{er} mai 2018
14. Rapport du comité du patrimoine mondial du 21 février 2018, p. 1, 26 et 27
15. Etendue de l'inscription des rives de Seine au patrimoine mondial
16. Adoption des déclarations rétrospectives de valeur universelle exceptionnelle du 19 mai 2017, p. 27 et 28
17. Photographies aériennes des voies sur berges rive droite
18. Rapport de l'enquête publique sur le projet d'aménagement des berges de Seine rive droite
19. Le Parisien du 19 mars 2018, Voies sur berges à Paris : 1,5 million de visiteurs depuis la piétonisation