



David GUYON

Avocat fondateur

Président de
CLICK'N'JUSTICE

Michaël BOUYRIE

Avocat Collaborateur

Hilème KOMBILA

Avocate
Collaboratrice

Quentin REQUENA

Juriste

Aude GARCIA

Secrétaire juridique

Domaines d'Activités

Droit Administratif

Droit de la Fonction
publique

Droit de la Santé

Droit de l'Urbanisme

Droit de la
Construction

Droit Civil et
Commercial

Droit des Affaires

Droit de
l'Environnement

Cabinet David GUYON

Avocat

12 Place de la
Comédie

34000 MONTPELLIER

contact@guyon-
avocat.fr

04 48 20 15 01

[www.guyon-
avocat.fr](http://www.guyon-
avocat.fr)

DAVID GUYON

— AVOCAT —

Ref : 01-202505 Association ADLF c MONTPELLIER MEDITERRANEE
METROPOLE

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

POUR :

L'association de défense des libertés fondamentales (ADLF), association soumise à la loi du 1er juillet 1901, enregistrée sous le numéro SIREN 903 303 766 00013 dont le siège social est 19 rue Aristée à Montpellier (34000), représentée par son président en exercice,

Ayant pour avocat la SARL David GUYON Avocat, représentée par Maître David GUYON,

CONTRE :

La Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole, prise en la personne de son représentant légal en exercice, domiciliée 50 Place de Zeus à Montpellier (34000) ;

EN CAUSE :

L'arrêté du 22 décembre 2023 par lequel le Président de la Métropole de Montpellier a décidé d'instaurer une zone à faible émission sur le territoire de la métropole ;

La décision de rejet de la demande d'abrogation de l'arrêté du 22 décembre 2023 ;



Les faits :

La question posée à votre juridiction est de savoir si les libertés publiques ne sont pas gravement méconnues par l'instauration d'une ZFE sur le territoire de la Métropole de Montpellier.

1. Le concept de zone de faible émission :

La création de la ZFE-m répond à une obligation légale prévue par la **Loi Climat et Résilience**. Cette loi impose l'instauration d'une ZFE-m dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées.

L'Union européenne impose des valeurs limites pour certains polluants atmosphériques (NO₂, PM₁₀, PM_{2.5}) via la directive 2008/50/CE.

La métropole de Montpellier s'inscrit également dans le cadre de plusieurs directives européennes :

- **Directive 2008/50/CE** sur la qualité de l'air ambiant.
- **Directive 2016/2284** sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques.

Ainsi les seuils de pollution des émissions de polluants à ne pas dépasser sont :

- **Les particules PM₁₀ et PM_{2,5}** : 40 µg/m³ (moyenne annuelle)
- **Le dioxyde d'Azote** : 40 µg/m³ (moyenne annuelle)

Ces seuils se retrouvent fixés aux dispositions de l'article R.221-1 du code de l'environnement.

Ces textes visent à protéger la santé publique et à réduire les impacts de la pollution atmosphérique.

2. L'arrêté de la Métropole de Montpellier Méditerranée :

Le Conseil de Montpellier Méditerranée Métropole a adopté le projet de ZFE lors de sa séance du 25 janvier 2022.

Pour rappel, Montpellier est une métropole en forte croissance démographique : sa population a augmenté de **18 % en 10 ans**, atteignant environ 481 000 habitants. Cette attractivité entraîne une hausse du trafic routier et, par conséquent, des émissions polluantes.

La mise en place de la ZFE à Montpellier est motivée par une volonté d'améliorer la santé publique, de respecter les obligations légales, de réduire les impacts environnementaux du trafic routier, et d'assurer une transition vers une mobilité plus durable. Elle s'inscrit dans une démarche globale visant à transformer Montpellier en une métropole exemplaire en matière d'environnement et de qualité de vie.

La décision a été formalisée par l'arrêté n°MAR2023-0076, signé le 22 décembre 2023 par Michaël Delafosse, Président de la Métropole.



La ZFE s'est établie en deux phases :

- **Phase 1 (en vigueur)** : Elle concerne 11 communes centrales de la métropole, telles que Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes, Juvignac, et Saint-Jean-de-Védas. Certaines voies stratégiques et itinéraires de transit bénéficient de dérogations pour maintenir la fluidité des échanges économiques et faciliter les déplacements vers les zones d'activités et les parcs-relais.
- **Phase 2 (dès le 1er juillet 2026)** : Elle étendra les restrictions à l'ensemble des **31 communes** de la métropole, avec une attention particulière portée aux itinéraires de transit et aux besoins spécifiques des zones d'activités.

3. Restrictions progressives

Les restrictions appliquées aux véhicules sont basées sur leur classification **Crit'Air** :

- **Depuis juillet 2022** : Les véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus, autocars classés Crit'Air 5 ou non classés sont interdits dans la ZFE-m, de même que les véhicules particuliers non classés.
- **Depuis janvier 2023** : Les véhicules Crit'Air 5 sont totalement exclus.
- **En janvier 2024** : Les véhicules Crit'Air 4 ne pourront plus circuler.
- **En janvier 2025** : Les véhicules Crit'Air 3 seront à leur tour interdits.

Ces interdictions visent à inciter les propriétaires de véhicules à passer à des motorisations moins polluantes, comme les véhicules électriques ou à faibles émissions.

3. Les voitures concernées par la ZFE de Montpellier à compter du 1^{er} janvier 2025 :

Les vignettes Crit'Air classent les véhicules selon leur niveau d'émissions polluantes, basé sur leur motorisation et leur norme Euro.

La vignette **Crit'Air 0** concerne les véhicules **100 % électriques** et **à hydrogène**.

La **Crit'Air 1** s'applique aux véhicules **essence immatriculés depuis 2011** et aux **hybrides rechargeables**.

La **Crit'Air 2** inclut les **essence de 2006 à 2010** (Euro 4) et les **diesel de 2011 à 2015** (Euro 5 et 6).

La **Crit'Air 3** est pour les **essence de 1997 à 2005** (Euro 2 et 3) et les **diesel de 2006 à 2010** (Euro 4).

La **Crit'Air 4** concerne les **diesel de 2001 à 2005** (Euro 3) et la **Crit'Air 5** les **diesel avant 2001** (Euro 2).

Les véhicules **non classés** sont les plus anciens, immatriculés avant **1997** pour les voitures et **2000** pour les deux-roues.



4. La ZFE depuis le 1^{er} janvier 2025 :

Depuis le **1er janvier 2025**, les véhicules **Crit'Air 3** sont interdits dans la **Zone à Faibles Émissions (ZFE)** de Montpellier, étendant la zone à plus de 11 Communes.

Cette mesure conduit à exclure les véhicules les plus polluants, notamment les modèles diesel d'avant 2011 et essence d'avant 2006.

Cependant, aucun dispositif de contrôle automatisé n'est en place, et les contrôles manuels restent rares, limitant l'application des sanctions.

C'est dans ce contexte que l'Association ADLF a sollicité l'abrogation de l'arrêté du 22 décembre 2023. (Pièce n°5)

Ce sont les décisions attaquées.



Discussion :

Il sera démontré la parfaite recevabilité de la requête (I) puis des illégalités des décisions querellées (II).

I- En ce qui concerne la recevabilité de la requête :

Il sera démontré que la requête n'est pas tardive (A), que la juridiction saisie est compétente (B) et que l'association requérante a intérêt à agir (C).

A) Le respect des délais de recours contentieux :

Le requérant a agi dans le délai de recours contentieux de deux mois à compter de la décision implicite de rejet.

Selon [l'article R421-1 du Code de justice administrative](#), la juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée. Lorsque la requête tend au paiement d'une somme d'argent, elle n'est recevable qu'après l'intervention de la décision prise par l'administration sur une demande préalablement formée devant elle.

En cas de **décision implicite de rejet** il convient de faire application des dispositions de [l'Article R421-2 du Code de justice administrative](#) dispose que, sauf disposition législative ou réglementaire contraire, dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet. Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours.

En outre, il a été rappelé dans un avis du Conseil d'Etat que « (...) 3. *En revanche, les termes du second alinéa de l'article R. 421-1 du code de justice administrative n'impliquent pas que la condition de recevabilité de la requête tenant à l'existence d'une décision de l'administration s'apprécie à la date de son introduction. Cette condition doit être regardée comme remplie si, à la date à laquelle le juge statue, l'administration a pris une décision, expresse ou implicite, sur une demande formée devant elle. Par suite, l'intervention d'une telle décision en cours d'instance régularise la requête, sans qu'il soit nécessaire que le requérant confirme ses conclusions et alors même que l'administration aurait auparavant opposé une fin de non-recevoir fondée sur l'absence de décision (...)* ».

➤ Conseil d'Etat 27 mars 2019 n°426472 ;

De plus, [l'article R421-5 du Code de justice administrative](#) dispose que "Les délais de recours contre une décision administrative ne sont opposables qu'à la condition d'avoir été mentionnés, ainsi que les voies de recours, dans la notification de la décision."

La jurisprudence a précisé ces conditions. Par exemple, dans l'affaire [CAA de VERSAILLES, 5ème chambre, 30 juin 2022, 20VE01380, Inédit au recueil Lebon](#), il a été jugé que "en cas de naissance d'une



décision implicite de rejet du fait du silence gardé par l'administration pendant la période de deux mois suivant la réception d'une demande, le délai de deux mois pour se pourvoir contre une telle décision implicite court dès sa naissance à l'encontre d'un agent public, alors même que l'administration n'a pas accusé réception de la demande de cet agent."

En outre, le [Conseil d'État, 10ème - 9ème chambres réunies, 13 novembre 2020, 427275](#) a précisé que "les règles relatives au délai raisonnable au-delà duquel le destinataire d'une décision ne peut exercer de recours juridictionnel, qui ne peut en règle générale excéder un an sauf circonstances particulières dont se prévaut le requérant, sont également applicables à la contestation d'une décision implicite de rejet née du silence gardé par l'administration sur une demande présentée devant elle, lorsqu'il est établi que le demandeur a eu connaissance de la décision."

Toute personne qui justifie d'un intérêt pour agir peut demander au juge administratif l'annulation pour excès de pouvoir d'un acte réglementaire, dans les deux mois qui suivent sa publication. Dans le cadre d'un tel recours, dit « par la voie de l'action », le juge contrôle la compétence de l'auteur de l'acte, les conditions de forme et de procédure dans lesquelles il a été édicté, l'existence d'un détournement de pouvoir et la légalité des règles générales et impersonnelles qu'il énonce.

Le délai de recours expiré, la contestation par la voie de l'action n'est plus possible. D'autres moyens permettent néanmoins de remettre en cause à tout moment un acte réglementaire. D'une part, cet acte peut être contesté par la voie dite « de l'exception », à l'occasion d'un recours contre une décision qui trouve son fondement ou a été prise pour l'application de cet acte réglementaire.

Il a ainsi été jugé que « 4. Après l'expiration du délai de recours contentieux, une telle contestation peut être formée par voie d'exception à l'appui de conclusions dirigées contre une décision administrative ultérieure prise pour l'application de l'acte réglementaire ou dont ce dernier constitue la base légale. Elle peut aussi prendre la forme d'un recours pour excès de pouvoir dirigé contre la décision refusant d'abroger l'acte réglementaire, comme l'exprime l'article L. 243-2 du code des relations entre le public et l'administration aux termes duquel : " *L'administration est tenue d'abroger expressément un acte réglementaire illégal ou dépourvu d'objet, que cette situation existe depuis son édicton ou qu'elle résulte de circonstances de droit ou de fait postérieures, sauf à ce que l'illégalité ait cessé [...]* ". Si, dans le cadre de ces deux contestations, la légalité des règles fixées par l'acte réglementaire, la compétence de son auteur et l'existence d'un détournement de pouvoir peuvent être utilement critiquées, il n'en va pas de même des conditions d'édiction de cet acte, les vices de forme et de procédure dont il serait entaché ne pouvant être utilement invoqués que dans le cadre du recours pour excès de pouvoir dirigé contre l'acte réglementaire lui-même et introduit avant l'expiration du délai de recours contentieux ».

➤ Conseil d'Etat 18 mai 2018 n°414583 ;

Ainsi, en demandant l'abrogation de l'arrêté du 22 décembre 2023, la Métropole était tenue de procéder à son abrogation compte tenu des illégalités invoquées.

Il résulte de ce qui précède que la requête est recevable.



B) Une décision faisant grief :

La ZFE restreint la circulation et le stationnement de certains véhicules dans un périmètre défini, en fonction de leur classification Crit'Air.

Ces restrictions imposent une limite claire à la liberté de déplacement des propriétaires de véhicules concernés, ce qui constitue un **grief direct** pour les administrés.

Les interdictions de circulation peuvent contraindre les propriétaires de véhicules non conformes à engager des dépenses significatives (achat d'un véhicule neuf, adaptations).

Les professionnels, notamment dans les secteurs de la logistique ou du commerce, peuvent subir des préjudices économiques dus à l'interdiction de certains véhicules utilitaires.

La ZFE est une mesure réglementaire qui a un **caractère obligatoire** pour les administrés : les infractions aux restrictions de circulation sont passibles de sanctions (amendes).

Ce caractère contraignant est une des caractéristiques fondamentales d'un acte faisant grief.

Il résulte de ce qui précède qu'il s'agit bien d'un acte administratif faisant grief.

C) L'intérêt à agir de l'Association ADLF :

En droit, les associations sont recevables à exercer un recours contre une décision administrative si elle porte atteinte aux intérêts collectifs qu'elles défendent.

- Conseil d'Etat, 28 décembre 1906, Syndicat des patrons coiffeurs de Limoges, n°25521.

Il appartient au juge de vérifier l'existence d'une corrélation suffisamment directe entre la décision contestée et l'objet de l'association.

Cette appréciation doit porter à la fois sur l'étendue du champ d'action de l'association et sur l'objet des intérêts défendus.

A cet égard, les statuts de l'association doivent préciser le champ géographique de son intervention, à défaut le juge administratif considèrerait qu'il est de vocation nationale :

- Conseil d'Etat, 29 avril 2002, Association « En toute franchise », n°227742.

De plus, même si une association a un champ d'intervention national, à défaut de précision dans les statuts de son périmètre géographique, elle aura intérêt à agir lorsque la décision soulève, en raison de ses implications, notamment dans le domaine des libertés publiques, des questions qui, par leur nature et leur objet, excèdent les seules circonstances locales.

- Conseil d'Etat, 4 novembre 2015, Ligue des droits de l'homme, n°375178.



Finalement, le juge doit examiner l'objet social de l'association, pour apprécier si elle dispose d'un intérêt lui donnant qualité pour agir. Pour ce faire, se référer à l'ensemble des dispositions statutaires, voir d'autres pièces si nécessaire.

- Conseil d'Etat, 23 février 2004, CC du Pays du Loudunais, n°250482 ;
- Conseil d'Etat, 17 mars 2014, Association des consommateurs de la Fontaulière, n°354596.

En l'espèce, l'objet de l'association requérante est le suivant :

« regrouper toutes personnes intéressées par la défense, l'assistance et le conseil des personnes faisant l'objet d'atteintes à leurs droits et libertés fondamentales ; assurer la formation de toute personne intéressée par la défense et la promotion des droits et libertés fondamentales ; assurer l'information de toute personne membre ou intéressée par la promotion des droits et libertés fondamentaux des personnes ; établir des partenariats entre les différents acteurs concernés par la défense des droits et libertés fondamentales (ordre des avocats, associations, ONG, administrations publiques etc) en vue de promouvoir les droits et libertés fondamentaux des personnes ; agir en justice par l'intermédiaire d'avocats en vue d'assister ou de représenter en demande comme en défense les personnes faisant l'objet d'une atteinte à leurs droits et libertés fondamentales devant l'ensemble des juridictions de l'ordre judiciaire et administratif, mais également la cour européenne des droits de l'homme ».

L'objet social de l'ADLF vise explicitement à défendre et promouvoir les **droits et libertés fondamentales**. Or, la mise en place de la ZFE restreint des droits essentiels, notamment **la liberté de circuler**, en interdisant l'accès à certains véhicules en fonction de leur classification Crit'Air. Cette restriction peut être perçue comme une atteinte à une liberté fondamentale, particulièrement pour les ménages modestes ou les professionnels touchés par ces mesures.

L'ADLF inclut dans ses statuts la capacité d'**agir en justice** devant les juridictions administratives et judiciaires pour défendre des droits fondamentaux. Cette disposition légale lui permet de contester la ZFE, en représentant les intérêts collectifs ou individuels de personnes estimant que cette mesure porte atteinte à leurs libertés ou crée une discrimination.

La ZFE est **inégalitaire**, touchant de manière disproportionnée les ménages les moins favorisés, incapables de remplacer leurs véhicules. Les adhérents de l'ADLF sont impactés par les mesures querellées.

Par conséquent, l'association requérante a intérêt à agir contre ces décisions.

Il résulte de ce qui précède que l'Association ADLF justifie d'un intérêt à agir direct, certain et légitime. La requête est recevable.

II- Les conclusions à fin d'annulation :

Les actes querellés sont illégaux pour les raisons qui suivent.



Moyen : l'incompétence de l'auteur de l'acte :

Selon [l'article L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales](#), des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision. Cette compétence est exercée par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

Il conviendra de démontrer que la Métropole dispose du pouvoir de la circulation sur l'ensemble du territoire pour édicter l'arrêté querellé.

Moyen : l'erreur de droit tirée de la méconnaissance du principe d'accessibilité et d'intelligibilité

Le principe d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi est un objectif de valeur constitutionnelle qui exige que les lois soient claires, précises et compréhensibles pour les citoyens. Ce principe est essentiel pour garantir la sécurité juridique et permettre aux individus de connaître leurs droits et obligations.

L'article 2 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen dispose « *Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression* ».

L'article 4 de la DDHC rappelle que la liberté implique le droit de faire tout ce qui n'est pas interdit, et que selon l'article 6 de ce même texte, la loi doit être la même pour tous.

La qualité de la norme est avant tout une exigence matérielle du principe de sécurité juridique qui se manifeste essentiellement au travers de la loi.

L'article 8 de la DDHC dispose « *La loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée* ».

Le Conseil Constitutionnel a dégagé sur ces dispositions un objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi à l'occasion d'une décision de 1999.

En effet, il a jugé que « 13. Considérant, en deuxième lieu, que l'urgence est au nombre des justifications que le Gouvernement peut invoquer pour recourir à l'article 38 de la Constitution ; qu'en l'espèce, le Gouvernement a apporté au Parlement les précisions nécessaires en rappelant l'intérêt général qui s'attache à l'achèvement des neuf codes mentionnés à l'article 1er, auquel faisait obstacle l'encombrement de l'ordre du jour parlementaire ; que cette finalité répond au demeurant à l'objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi ; qu'en effet l'égalité devant la loi énoncée par l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et " la garantie des droits



"requis par son article 16 pourraient ne pas être effectives si les citoyens ne disposaient pas d'une connaissance suffisante des normes qui leur sont applicables ; qu'une telle connaissance est en outre nécessaire à l'exercice des droits et libertés garantis tant par l'article 4 de la Déclaration, en vertu duquel cet exercice n'a de bornes que celles déterminées par la loi, que par son article 5, aux termes duquel " tout ce qui n'est pas défendu par la loi ne peut être empêché, et nul ne peut être contraint à faire ce qu'elle n'ordonne pas " ; ».

- Conseil Constitutionnel 16 décembre 1999 n° 99-421 DC ;

De même il a été érigé en principe général du droit le principe de sécurité juridique qui implique que « *Considérant qu'indépendamment du respect de cette exigence, il incombe à l'autorité investie du pouvoir réglementaire d'édicter, pour des motifs de sécurité juridique, les mesures transitoires qu'implique, s'il y a lieu, une réglementation nouvelle ; qu'il en va ainsi en particulier lorsque les règles nouvelles sont susceptibles de porter une atteinte excessive à des situations contractuelles en cours qui ont été légalement nouées ; ».*

- Conseil d'État 24 Mars 2006 Société KPMG n°288460 ;

En l'espèce, ces principes ne sont pas respectés par l'arrêté querellé en raison de :

- La catégorisation des véhicules ;
- La complexité des règles ;
- Le périmètre des ZFE ;
- L'évolution des règles en fonction des circonstances ;

Au-delà de l'atteinte au principe d'accessibilité et d'intelligibilité, cette nouvelle réglementation inverse totalement le principe initial qui était que la liberté devait être la règle et l'interdiction, l'exception.

En inversant totalement les valeurs, la métropole crée une complexité réglementaire excessive qui rend difficile voire impossible les citoyens d'échapper à une quelconque sanction.

Alors que les règles législatives et réglementaires devraient simplifier et ordonner la vie en société, voilà que l'on dévoie le droit pour en faire un outil de réglementation excessif frappant durement les classes les plus intellectuellement et socialement défavorisées.

■ Complexité des règles :

Les restrictions de circulation de la ZFE, basées sur les classifications Crit'Air, ne sont pas **systématiquement comprises** par le public. Beaucoup de citoyens ne savent pas à quelle catégorie Crit'Air appartient leur véhicule ou ne comprennent pas clairement les règles applicables, notamment le calendrier progressif des interdictions (2023 pour Crit'Air 5, 2024 pour Crit'Air 4, 2025 pour Crit'Air 3).



Le calendrier progressif des restrictions (par exemple : Crit'Air 5 interdits en 2023, Crit'Air 4 en 2024, Crit'Air 3 en 2025) est difficile à suivre pour les citoyens et les professionnels.

- Les dates varient en fonction des types de véhicules, ce qui introduit une confusion supplémentaire.
- Les dérogations, notamment pour certains véhicules utilitaires ou pour les « petits rouleurs », sont mal connues et perçues comme **difficiles d'accès** administrativement.

Conséquence sur l'intelligibilité :

- La complexité de ces règles crée une incertitude juridique : les citoyens ne savent pas toujours quelles interdictions leur sont applicables, ni comment demander une dérogation.

Pour se faire une idée, l'arrêté querellé dispose :

Les véhicules suivants peuvent faire l'objet d'une demande de dérogation :

1. Véhicule faisant des trajets occasionnels dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » ;
2. Véhicule dont le kilométrage annuel total n'excède pas 8000 km ;
3. Véhicule sans distinction de vignette Crit'Air ayant un besoin de circulation inférieur ou égal à 52 jours par année civile.
4. Véhicule d'entreprise dont le remplacement est prévu par un véhicule à énergies alternatives équivalent autorisé dans la ZFE-m, dont l'achat a été effectué et une date prévisionnelle de livraison est annoncée par le vendeur sur le bon de commande ;
5. Véhicule d'approvisionnement des marchés avec aménagement spécifique avec une autorisation d'occupation du domaine public dont l'aménagement constitue plus de la moitié de la valeur HT du véhicule ;
6. Véhicule de la sécurité civile ;
7. Convois exceptionnels au sens de l'article R311-1 de code de la route, munis d'une autorisation préfectorale ;
8. V.A.S.P. : Véhicule Automobile Spécialisé, ou d'appellations anciennes telles que V.T.S.T ou V.T.S.U. dont la mention est présente à la rubrique J. du certificat d'immatriculation qu'ils soient de catégorie M1, N1, N2, N3 dont le genre, rubrique J.1 et la carrosserie, rubrique J.2 ou J.3 font partie de la liste dérogatoire présente en annexe ;

En outre, les demandes de dérogations impliquent des démarches administratives et sont obscures et complexes.



ARTICLE 6 : Les procédures et motifs de délivrance de dérogations locales, les modalités relatives à l'obtention et les conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents de contrôle

Des dérogations individuelles temporaires peuvent être délivrées sur présentation de dossier par le mandant, pour une durée ne pouvant excéder trois ans. Les dossiers de demande de dérogation seront à compléter en ligne sur www.montpellier3m.fr/zfe ou à retirer et déposer dans un guichet unique. Le dossier comprendra le formulaire de demande, une copie du certificat d'immatriculation ainsi que toute pièce nécessaire à l'instruction de la dérogation demandée.

L'usager ayant fait l'objet d'une autorisation de dérogation apposera le justificatif sur le pare-brise du véhicule concerné et tiendra un document justificatif à disposition des forces de l'ordre lors de contrôles.

Cette situation porte atteinte au **principe de sécurité juridique**, tel que souligné dans l'arrêt **Société KPMG** (Conseil d'État, 2006), car les citoyens ne peuvent prévoir avec certitude les impacts des nouvelles règles sur leurs situations personnelles.

■ **Complexité des catégories de véhicules :**

Les vignettes Crit'Air sont un dispositif national permettant de classer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions polluantes, basé sur :

- Leur **type de motorisation** (diesel, essence, électrique, hybride, etc.).
- Leur **date de première immatriculation**, qui reflète le respect des normes européennes d'émissions (normes Euro).

Les catégories sont les suivantes :

- **Crit'Air 1** : véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- **Crit'Air 2** : essence immatriculée après 2011 et diesel après 2014.
- **Crit'Air 3 à 5** : véhicules de plus en plus anciens et polluants.
- **Non classés** : véhicules trop anciens pour obtenir une vignette.

Dans le cadre de la ZFE, les restrictions sont appliquées progressivement :

- **Crit'Air 5** interdits en 2023.
- **Crit'Air 4** interdits en 2024.
- **Crit'Air 3** interdits en 2025

Ainsi, on peut reprocher à l'arrêté une classification trop technique et complexe.

L'arrêté querellé indique à son article 4 :



ARTICLE 4 : Catégories de véhicules concernés

L'ensemble des véhicules motorisés couverts par le dispositif « Crit'Air » est concerné par la ZFE-m. Chaque catégorie de véhicule fait l'objet d'un calendrier d'interdiction distinct, chaque interdiction s'ajoutant aux précédentes.

A partir du 1^{er} juillet 2022, les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds, autobus et autocars dont la vignette Crit'Air est « 5 » ou « non classé » ne peuvent plus circuler ou stationner dans la zone définie à l'article 2. À cette même date, les véhicules particuliers « non classé » ne sont plus autorisés à circuler et stationner dans cette même zone définie à l'article 2.

A partir du 1^{er} janvier 2023, les voitures ou véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds, autobus et autocars dont la vignette Crit'Air est « 5 » ne sont plus autorisés à circuler et stationner dans la zone définie à l'article 2.

A partir du 1^{er} janvier 2024, les voitures ou véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds, autobus et autocars dont la vignette Crit'Air est « 4 », ne sont plus autorisés à circuler et stationner dans la zone définie à l'article 2.

A partir du 1^{er} janvier 2025, les voitures ou véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers,

Premièrement, le Crit'Air est peu intuitif. En effet, la classification repose sur des notions techniques telles que les normes Euro (par exemple, Euro 4 pour Crit'Air 4), que les citoyens ne maîtrisent pas nécessairement. Cette classification n'est pas rappelée par l'arrêté querellé. Tout citoyen n'a pas la possibilité d'accéder à ces connaissances techniques.

Deuxièmement, il existe des informations peu claires. Ainsi, beaucoup de propriétaires ne savent pas quelle vignette Crit'Air correspond à leur véhicule. Ils doivent effectuer des démarches spécifiques sur des plateformes numériques pour vérifier leur classement, ce qui pose problème pour les personnes peu à l'aise avec les outils numériques.

Troisièmement, il existe des confusions sur les hybrides et les importations. Ainsi, certains types de véhicules (notamment hybrides ou importés) sont mal pris en compte par le système, entraînant des doutes sur leur classification.

Quatrièmement, il existe une absence de vulgarisation pour le grand public.

En effet, les documents fournis par les autorités locales ou nationales ne sont pas toujours suffisamment pédagogiques.

Ainsi, par exemple, les critères de distinction entre Crit'Air 4 et Crit'Air 5 ne sont pas toujours explicités.

En outre, les différences entre les interdictions applicables aux véhicules diesel et essence (même à Crit'Air équivalente) sont mal expliquées.

Cela limite la compréhension des règles par les citoyens, créant une insécurité juridique.



DAVID GUYON

— AVOCAT —

Les documents d'information disponibles sont parfois trop techniques ou insuffisamment vulgarisés pour permettre une compréhension par tous les publics, en particulier les personnes âgées ou en situation de précarité numérique, ce qui nuit à l'égalité devant la loi (article 6 DDHC).

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé est entaché d'une erreur de droit en ce qu'il méconnaît les principes d'accessibilité et d'intelligibilité des règles de droit.

■ Concernant le périmètre :

Le périmètre de la **Zone à Faibles Émissions (ZFE-m)**, tel que défini par l'arrêté du **22 décembre 2023**, soulève des problématiques spécifiques au regard du **principe d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi**.

L'article 2 de l'arrêté querellé dispose :



DAVID GUYON

— AVOCAT —

«

La première phase se déploiera sur 11 communes au cœur de l'agglomération : Castelnau-le-Lez, Clapiers, Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone. Au sein de ces communes, plusieurs itinéraires seront dérogoires, afin de permettre le transit entre les territoires extérieurs à la Métropole, l'accès aux principales zones d'activités et aux Parcs-Relais.

La seconde phase (phase 2) qui doit prendre effet au 1^{er} juillet 2026 concernera les 31 communes de la Métropole. A nouveau, plusieurs itinéraires seront dérogoires, afin de permettre le transit entre les territoires extérieurs à la Métropole, l'accès aux principales zones d'activités et aux Parcs-Relais.

Concernant les itinéraires de transit, les voies d'accès suivantes sont dérogoires pour les deux phases 1 et 2 :

- La Route Métropolitaine (RM) 612 sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- La RM 612 et route de Sète sur la commune de Saint Jean de Védas ;
- La RM 116E1 entre la place de l'Europe et le Rond-Point de la Condamine inclus, sur la commune de Saint Jean de Védas ;
- La RM 986 ou Route de Ganges sur la commune de Montpellier ;
- Les RM 67 et 112 sur la commune du Crès ;
- La RM 66 pour les communes de Montpellier, entre le Rond-Point du Zénith et la limite communale, Lattes et Pérols ;
- La RM 986 au sud du Rond-Point des Prés d'Arènes, sur les communes de Lattes et Montpellier.
- La RM 24 entre le Rond-Point du Zénith et la limite communale avec Mauguio, sur la commune de Montpellier ;
- La rue de la Font Froide entre l'Avenue des Apothicaires et la limite communale de Saint Clément de Rivière, sur la commune de Montpellier. Le Chemin de l'ancienne Poste entre le Chemin de Doscares et le chemin des Mazes au Crès, le chemin des Mazes au Crès et la route de Nîmes entre le chemin des Mazes et la limite communale avec les communes de Vendargues et Saint-Aunès ;
- L'itinéraire de contournement nord-ouest de Montpellier, à savoir :
 - ♣ La RM 132E2 et Rond-Point de Genevaux sur la commune de Saint Jean de Védas ;
 - ♣ Sur la commune de Montpellier : l'Avenue Léon Jouhaux ou RM 132, le carrefour Willy Brandt, l'Avenue de la Liberté entre le carrefour Willy Brandt et l'Avenue Pablo Neruda, l'Avenue Pablo Neruda, les Rond-Point Antonin Artaud et René Char, la rue du Professeur Blayac entre le Rond-Point René Char et le Rond-Point des Portes de l'Hérault inclus, l'Avenue des Moulins entre le Rond-Point de l'Hérault et le Rond-Point de la Lyre inclus y compris les Rond-Point de la Citoyenneté et du Château d'O,

Ainsi l'arrêté délimite le périmètre de la ZFE sur **11 communes centrales** de Montpellier Méditerranée Métropole, telles que Montpellier, Castelnau-le-Lez, Lattes, et Juvignac.

Cependant il y a une **absence de signalisation visible**

La ZFE ne dispose pas d'une **signalisation physique uniforme** sur le territoire pour indiquer clairement aux automobilistes à quel moment ils entrent ou sortent de la zone. Ce manque de visibilité pose un problème pour les usagers occasionnels (ex. : touristes, habitants des communes voisines) qui risquent de circuler involontairement dans la zone interdite.



La signalisation aurait dû être déployée en parallèle avec l'entrée en vigueur des mesures, conformément au **principe d'accessibilité matérielle**.

La communication autour de la ZFE, notamment le périmètre exact, n'a pas atteint toute la population de manière uniforme.

Les résidents des communes limitrophes de la ZFE, qui peuvent être régulièrement amenés à pénétrer dans la zone, n'ont pas tous été informés de leur inclusion potentielle.

Les professionnels (comme les livreurs et transporteurs) dénoncent un manque d'information claire sur les **voies de transit ou itinéraires dérogatoires** dans le périmètre de la ZFE.

La cartographie officielle de la ZFE est disponible en ligne, mais elle n'est pas toujours facilement compréhensible pour le grand public, notamment pour les personnes sans accès numérique ou peu familières avec les outils numériques. Ce manque de vulgarisation est une entrave à l'accessibilité des règles.

■ **L'inintelligibilité des infractions et des peines :**

Pour qu'une règle puisse être parfaitement prévisible, compréhensible et accessible, il est indispensable que le conducteur qui méconnaîtrait la nouvelle réglementation sache exactement ce qu'il encourt en cas d'infraction.

En l'espèce l'article 7 dispose :

ARTICLE 7 : Constat des infractions

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents chargés des contrôles situés sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, réprimées selon la réglementation en vigueur, en particulier l'article R.411-19-1 du Code de la route relatif aux amendes prévues dans le périmètre de la ZFE-m.

Cet arrêté renvoie aux dispositions de l'article R.411-19-1 du code de la route.

Cet article dispose « *Le fait, pour un conducteur, de circuler dans le périmètre d'une zone à circulation restreinte instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, en violation des restrictions édictées ou lorsque le véhicule n'est pas identifié conformément aux dispositions de l'article L. 318-1 et des textes pris pour son application, est puni de l'amende prévue pour les contraventions :*

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

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

Sans préjudice de l'article L. 121-2, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3, ou de l'amende prévue pour les



contraventions de troisième classe, pour les véhicules des catégories M1, N1 ou L, le fait de stationner dans le périmètre de la zone à circulation restreinte instituée en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

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

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

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

Le présent article n'est pas applicable lorsque le véhicule fait partie des véhicules dont l'accès à la zone à circulation restreinte ne peut être interdit en application des articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ».

Par ces dispositions, le citoyen moyen n'est pas en mesure de comprendre concrètement :

- Ce qui lui est interdit ;
- L'amende qu'il encourt s'il commet les faits dont il n'est pas possible de comprendre à la simple lecture de ces deux textes en raison des multiples renvois, acronymes et langage technique utilisé par celui-ci ;

Les références à des textes techniques (comme l'article R.311-1 pour les catégories de véhicules) rendent les règles difficiles d'accès pour un citoyen lambda.

Cela va à l'encontre du principe selon lequel les citoyens doivent pouvoir **anticiper les conséquences de leurs actes**.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le principe d'accessibilité et d'intelligibilité des règles de droit et devra être annulé.

Moyen : l'erreur de droit tirée de la méconnaissance de la légalité des délits et des peines

L'article 8 de la DDHC exige que la loi définisse de manière précise les infractions et les peines pour éviter tout arbitraire et garantir la sécurité juridique.

Tout d'abord, le principe de la légalité des délits et des peines emporte deux exigences distinctes. La première est formelle et implique que les infractions et les peines correspondantes soient prévues dans un texte, la loi pour les crimes et les délits, le règlement autonome pour les contraventions. La seconde est matérielle et implique que les incriminations soient définies en termes suffisamment clairs et précis afin d'exclure tout arbitraire du juge et d'assurer la prévisibilité de la loi.



L'article 7 de la convention EDH stipule « *1. Nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international. De même il n'est infligé aucune peine plus forte que celle qui était applicable au moment où l'infraction a été commise (...)* ».

La jurisprudence a régulièrement réaffirmé ce principe. Par exemple, le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002, a souligné que le législateur doit définir les crimes et délits en termes suffisamment clairs et précis pour permettre la détermination des auteurs d'infractions et pour exclure l'arbitraire dans le prononcé des peines ([Conseil constitutionnel, décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002](#)).

De même, la Cour de cassation a rappelé que "nul ne peut être puni d'une peine qui n'est pas prévue par la loi" dans un arrêt concernant le délit d'outrage à magistrat, où elle a censuré une peine non prévue par la loi applicable ([Cour de cassation, Chambre criminelle, 13 avril 2010, 09-84.583](#)).

En l'espèce, l'article 7 de l'arrêté querellé indique que les infractions seront constatées par procès-verbaux des agents habilités, mais ne précise pas clairement :

- Les circonstances exactes dans lesquelles les infractions seront relevées (par exemple, quelles modalités de contrôle seront utilisées, comme des contrôles manuels ou automatisés).
- Comment les agents vérifieront si le véhicule respecte les restrictions (vérification de la vignette Crit'Air, accès aux bases de données ?).
- Les voies ou espaces spécifiques dans le périmètre concerné qui sont soumis à un contrôle renforcé.

Une formulation aussi générale rend difficile pour les citoyens de comprendre précisément dans quelles situations ils peuvent être sanctionnés, ce qui contrevient au principe de clarté de la loi.

Cela crée un risque d'arbitraire dans l'application des contrôles, puisque les agents pourraient interpréter différemment les règles, en l'absence de directives précises.

En outre, cet article 7 renvoie à l'article .411-19-1 du code de la route lequel prévoit des sanctions différenciées selon les catégories de véhicules :

- **Contravention de 4e classe** (135 €) pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 (gros véhicules comme bus ou poids lourds).
- **Contravention de 3e classe** (68 €) pour les véhicules des catégories M1, N1 et L (voitures particulières, utilitaires légers et deux-roues).

Cependant, ces catégories sont définies dans des textes annexes (notamment à l'article R.311-1 du Code de la route), qui ne sont pas facilement accessibles ou compréhensibles pour les usagers ordinaires.



Ainsi, il faut être capable de lire une interdiction ou une infraction en se référant à trois textes différents situés dans différents codes.

Également, le lien entre les catégories de véhicules et les interdictions de la ZFE n'est pas expliqué de manière explicite dans l'arrêté ou les textes d'application. Par exemple :

Les citoyens doivent deviner si leur véhicule, classé Crit'Air 4 ou 5, relève des catégories mentionnées. En effet, le texte auquel renvoi l'arrêté ne fait pas référence au Crit'Air, mais aux catégories de véhicules.

Ces catégories de véhicules n'est pas explicité dans l'article, renvoyant à un autre texte cette définition.

Enfin, les références à des dispositions comme l'article L.318-1 (relatif à l'identification des véhicules) ne sont pas vulgarisées, rendant l'accès à l'information difficile.

Ainsi, il faut avoir étudié le droit pour être mesure de comprendre :

- Les faits qui sont réprimés ;
- Les sanctions auxquelles on s'expose ;

Les sanctions (immobilisation et amendes) peuvent être considérées comme disproportionnées si le citoyen n'a pas été informé de manière claire et compréhensible de ses obligations. Cela va à l'encontre de l'article 8 de la DDHC, qui exige que les peines soient « strictement et évidemment nécessaires ».

En outre, ni l'arrêté ni l'article R.411-19-1 ne précisent de manière suffisamment claire :

- Comment les véhicules sont contrôlés.
- Les modalités de constatation des infractions (automatisation, contrôles aléatoires, dispositifs de lecture des plaques d'immatriculation).

Ce flou expose les citoyens à des infractions involontaires, car ils pourraient circuler sans savoir qu'ils enfreignent la règle.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le principe de la légalité des délits et des peines et devra être annulé.



Moyen : L'erreur de droit tirée de la méconnaissance de la liberté de circulation :

L'article 2 de la Déclaration des Droits et du Citoyen du 26 août 1789 dispose ;

« Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression. »

Par suite, l'article 4 du même texte dispose :

« La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres Membres de la Société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi. »

Le Conseil Constitutionnel a pu rappeler que la liberté d'aller et venir était protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des Droits et du Citoyen du 26 août 1789 comme suit :

« 35. Il appartient au législateur d'assurer la conciliation entre l'objectif de valeur constitutionnelle de protection de la santé et le respect des droits et libertés constitutionnellement garantis. Parmi ces droits et libertés figurent la liberté d'aller et de venir, composante de la liberté personnelle protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration de 1789,(...) »

➤ CC, Décision n°2021-824, DC du 5 août 2021

Rappelons également que la CEDH met en exergue la liberté de circulation.

L'article 2 du protocole n°4 à la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales stipule :

« 1. Quiconque se trouve régulièrement sur le territoire d'un État a le droit d'y circuler librement et d'y choisir librement sa résidence.

2. Toute personne est libre de quitter n'importe quel pays, y compris le sien.

3. L'exercice de ces droits ne peut faire l'objet d'autres restrictions que celles qui, prévues par la loi, constituent des mesures nécessaires, dans une société démocratique, à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au maintien de l'ordre public, à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui.

4. Les droits reconnus au paragraphe 1 peuvent également, dans certaines zones déterminées, faire l'objet de restrictions qui, prévues par la loi, sont justifiées par l'intérêt public dans une société démocratique. »



La Cour européenne des Droits de l'Homme rappelle que le droit de libre circulation, tel que reconnu par l'article 2 du Protocole no 4, vise à garantir à toute personne le droit de circuler à l'intérieur du territoire où elle se trouve et de le quitter, ce qui inclut le droit de se rendre dans un pays de son choix, sous réserve d'y être autorisé à entrer.

Toute mesure susceptible de restreindre ce droit doit être "nécessaire dans une société démocratique" pour atteindre des objectifs légitimes tels que la sécurité nationale, la sûreté publique, ou la protection des droits d'autrui

(CEDH, Cour (troisième section), AFFAIRE SISSANIS c. ROUMANIE, 25 janvier 2007, 23468/02).

La Cour a également souligné que les restrictions à la liberté de circulation doivent être proportionnées au but poursuivi. Par exemple, une interdiction de quitter le territoire peut devenir disproportionnée si elle se prolonge automatiquement pendant une longue période.

- CEDH, Cour (cinquième section), AFFAIRE STETSOV c. UKRAINE, 11 mai 2021, 5170/15).

En outre, la CEDH a examiné des cas où des restrictions ont été imposées dans divers contextes, tels que des procédures pénales en cours, l'exécution de peines, ou des manquements à des obligations financières. Dans ces situations, la Cour a souvent évalué si les mesures étaient prévues par la loi et si elles constituaient des mesures nécessaires dans une société démocratique.

- CEDH, Cour (deuxième section), AFFAIRE BATTISTA c. ITALIE, 2 décembre 2014, 43978/09).

Enfin, la Cour a jugé que des mesures restrictives doivent être expressément prévues par la loi et appliquées seulement après l'épuisement d'autres moyens raisonnables pour atteindre le but poursuivi, afin que la restriction soit le dernier recours.

- CEDH, Cour (deuxième section), AFFAIRE ROTARU c. RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA, 8 décembre 2020, 26764/12

En l'espèce, l'arrêté du 22 décembre 2023 de la métropole MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE, ainsi que la décision de rejet de la demande d'abrogation ont pour conséquence d'exclure les conducteurs devant se déplacer dans le périmètre de la Métropole et qui ne possèdent pas de véhicules bénéficiant d'une vignette Crit'Air 1, 2, ou 0.

Sans qu'il soit apporté de réelles justifications quant à l'impact des véhicules ne bénéficiant pas d'une vignette Crit 'Air 1, 2 ou 0 sur la pollution de l'air, ces propriétaires de véhicules voient leur liberté de circulation atteinte en ce qu'ils ne pourront plus se rendre à leur lieu de travail au sein du périmètre de la métropole, ni effectuer de quelconques activités dans ce périmètre.

De surcroît, en cas de besoin urgent pour se rendre au sein d'un établissement de santé de la métropole, le propriétaire d'un véhicule non bénéficiaire d'une vignette Crit'Air 1, 2, ou 0 ne pourra guère s'y rendre compte tenu de la restriction disproportionnée de sa liberté de circulation.



De telles décisions portent atteinte de manière disproportionnée à la liberté de circulation.

Il résulte de ce qu'il précède que les décisions querellées seront annulées.

Moyen : l'erreur de droit tirée de la méconnaissance du droit de propriété :

Plusieurs textes protègent le droit de propriété dans ses deux aspects : l'usage et la libre disposition, étant rappelé que :

- L'usage peut être défini comme la capacité de jouir d'une chose selon la destination qu'elle reçoit.
- La libre disposition des biens confère au propriétaire le droit d'entrer dans une relation juridique avec autrui, sous quelle que forme que ce soit : vente, location, mise en usufruit. Cette transférabilité peut être comprise comme une condition essentielle d'efficacité économique et de justice

Ce droit est également protégé par la Convention EDH.

L'article 1 du Protocole additionnel prévoit que « *toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les États de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou des amendes* ».

Les ZFE interdisent progressivement la circulation de certains véhicules en fonction de leur classification Crit'Air (Crit'Air 4, 5 et non classés à Montpellier). Cela empêche les propriétaires d'utiliser librement leur véhicule dans les zones urbaines concernées, réduisant ainsi la possibilité d'en jouir pleinement.

Ainsi un propriétaire d'un véhicule ancien, conforme aux normes au moment de son achat, peut se retrouver dans l'impossibilité d'utiliser son bien dans une grande partie de la métropole. Cette interdiction transforme un bien fonctionnel en un bien partiellement inutilisable.

En interdisant la circulation de certains véhicules dans des zones urbaines denses, les ZFE diminuent leur utilité et, par conséquent, leur valeur marchande. Un véhicule Crit'Air 4 ou 5 devient difficile à vendre, car les acheteurs potentiels anticipent les restrictions de circulation.

Cette dévaluation peut constituer une **atteinte économique au droit de propriété**, en rendant le bien moins attractif pour une vente ou une location, affectant ainsi sa transférabilité.



La libre disposition implique que le propriétaire peut conclure des transactions, comme la vente ou la location de son bien, dans des conditions normales. Les ZFE créent une distorsion économique en limitant cette transférabilité :

- Les acheteurs sont dissuadés d'acquérir un véhicule soumis à des restrictions importantes.
- Les entreprises qui possèdent des flottes de véhicules sont également pénalisées, car elles voient la valeur résiduelle de leurs biens affectée.

Les ZFE sont justifiées par la protection de la qualité de l'air et de la santé publique, qui relèvent de l'**intérêt général**, une cause légitime selon la CEDH.

Cependant, la CEDH exige que cette atteinte soit **nécessaire, proportionnée et non excessive**.

Les ZFE peuvent imposer une charge disproportionnée aux propriétaires de véhicules non conformes, notamment :

- Les ménages modestes, qui ne peuvent pas facilement financer l'achat d'un véhicule plus récent et conforme aux normes Crit'Air.
- Les entreprises de transport ou de logistique, qui doivent renouveler leur flotte à des coûts élevés sans aides suffisantes.

L'absence de compensations adaptées, comme des primes significatives ou des mécanismes de rachat des véhicules, aggrave la charge pesant sur les propriétaires. Cela pourrait être considéré comme une violation du principe de proportionnalité.

Les alternatives, comme les transports publics gratuits ou les aides financières, ne compensent pas pleinement les pertes subies par les propriétaires de véhicules.

Dans l'affaire **Sporrong et Lönnroth c. Suède**, la Cour a jugé que des restrictions prolongées sur l'usage d'un bien constituaient une atteinte excessive au droit de propriété, faute de compensation suffisante.

- Cour EDH Sporrong et Lönnroth c Suède 23 septembre 1982 n°7152/75

Les ZFE, bien qu'instaurées pour protéger l'intérêt général, peuvent méconnaître le droit de propriété garanti par l'article 1 du Protocole additionnel à la CEDH. Les principales critiques portent sur :

1. **L'usage des biens** : Les restrictions imposées aux véhicules limitent leur jouissance, ce qui peut être perçu comme une expropriation partielle.
2. **La libre disposition des biens** : La baisse de la valeur économique des véhicules affecte leur transférabilité, un aspect clé du droit de propriété.
3. **La proportionnalité des mesures** : Les ZFE imposent des charges disproportionnées aux propriétaires, notamment les plus défavorisées en l'absence de compensations suffisantes.



Pour respecter pleinement les principes de la CEDH, les ZFE devraient être accompagnées d'une meilleure prise en charge des impacts économiques et sociaux, afin d'assurer un équilibre entre l'intérêt général et les droits individuels.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le principe de la légalité des délits et des peines et devra être annulé.

Moyen : L'erreur de droit tirée par une rupture d'égalité devant la loi

En droit, l'erreur de droit correspond à acte édicté de manière non-conforme à la loi ou que la base d'une mauvaise interprétation de la loi.

Cette erreur peut ressortir d'une mauvaise interprétation d'un principe général du droit tel que le principe d'égalité.

L'égalité n'est pas qu'une devise consacrée à l'article 2 de la Constitution française du 4 octobre 1958. C'est également un principe à valeur constitutionnelle consacré par l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen qui implique que les personnes dans la même situation doivent être traitées de manière identique.

Le Conseil d'État a reconnu l'importance du principe d'égalité et l'a érigé en principe général du droit.

- Conseil d'Etat, 9 mars 1951, Société des Concerts du Conservatoire

Toutefois, si « *la loi doit être la même pour tous* », le principe d'égalité « *ne s'oppose pas* » à ce que le législateur ou, selon le Conseil d'État - l'autorité investie du pouvoir réglementaire : « *règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général pourvu que, dans l'un comme l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la norme qui l'établit* » :

- Conseil Constitutionnel 23 juillet 1996, n° 96-380 DC ;
- Conseil Constitutionnel 20 mars 1997, n° 97-388 DC ;
- Conseil d'Etat, 11 avril 2012, GISTI, n°322326.

Sur cette base, le principe d'égalité ne s'applique pas toujours de façon stricte.

Des différences de traitements sont admises pour rétablir une égalité qui ferait défaut. L'autorité investie du pouvoir réglementaire a donc la possibilité, mais pas l'obligation, de traiter différemment des situations différentes.

Or, quand on se trouve dans le champ d'application du droit de l'Union européenne (UE), le principe d'égalité inhérent au cadre juridique français doit laisser la place à sa traduction dans l'ordre juridique de l'Union européenne c'est-à-dire le principe de non-discrimination.



Par conséquent, dans l'application du droit de l'UE, notamment en matière de libre circulation des personnes, le juge doit rechercher si les principes constitutionnels dont la méconnaissance est invoquée ont un équivalent dans l'ordre juridique de l'UE, c'est-à-dire si le droit ou la liberté en cause sont effectivement et efficacement protégés par les traités et principes généraux du droit de l'UE.

- Conseil d'Etat, 8 février 2007, Arcelor, n°287110

Dans l'affirmative, il y a lieu pour le juge, de faire prévaloir la conception européenne du principe général du droit invoqué. Le Conseil d'État a d'ailleurs estimé dans l'arrêt Arcelor que le principe constitutionnel d'égalité trouvait un équivalent dans le droit de l'Union européenne.

Le principe d'égalité est ainsi un principe constitutif de l'ordre juridique de l'UE. La Cour de justice l'a érigé en « principe fondamental » avant de consacrer un principe de « droit constitutionnel ».

- CJUE, 19 octobre 1977, Ruckdeschel, Aff. 117/76 et 16/77
- CJUE, 18 janvier 2001, Commission / Italie, Aff. C-162/99

Ce principe exige évidemment l'identité de traitement des situations similaires. Toutefois, il suppose également que des personnes se trouvant dans des situations différentes soient soumises à des régimes distincts. L'égalité ne doit pas être exclusivement formelle, mais également substantielle :

- CJUE, 30 avril 1998, Thibault, Aff. C-136/95.
- Conclusions Van Gerven sous CJUE, 7 mai 1991, Vlassopoulou, Aff. C-340/89

Finalement, en droit de l'UE comme dans l'application de la Convention européenne des droits de l'homme CEDH (article 14 et protocole 12), le principe de non-discrimination est une expression opératoire de l'obligation d'égalité de traitement qui impose le traitement différent de situations différentes.

Autrement dit, un traitement identique est discriminatoire dès lors qu'il refuse de prendre en compte la singularité des situations au profit de l'uniformisation de la règle :

« le traitement différent de situations non comparables ne permet pas de conclure automatiquement à l'existence d'une discrimination ; [...] une apparence de discrimination formelle peut donc correspondre, en fait, à une absence de discrimination matérielle ; [...] la discrimination matérielle aurait consisté à traiter soit de manière différente des situations similaires, soit de manière identique des situations différentes »

- CJUE, 17 juillet 1963, Italie / Commission, Aff. 13/63

En application du principe de non-discrimination en matière de liberté de circulation des citoyens de l'UE, en présence de situations différentes, l'autorité publique nationale est tenue à une obligation de traitement différent et pas seulement à une possibilité de différenciation.



■ Rupture d'égalité selon le niveau de richesse :

Les ZFE interdisent progressivement l'accès aux véhicules classés Crit'Air 4, 5 ou non classés. Ces restrictions pénalisent particulièrement les ménages modestes, qui possèdent souvent des véhicules anciens non conformes aux nouvelles exigences. Surtout, ils sont dans l'impossibilité financière de changer de véhicule.

Les ménages aisés, en revanche, peuvent plus facilement remplacer leurs véhicules ou se tourner vers des modèles électriques ou hybrides conformes.

Ainsi, les ZFE imposent une charge disproportionnée sur les catégories les moins favorisées, qui ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour s'adapter aux nouvelles règles.

Cette situation peut être perçue comme une violation du principe d'égalité devant la loi, car les règles affectent différemment les citoyens en fonction de leur situation économique.

C'est d'ailleurs pour cela que les maires des communes concernés ont décidé en début d'année 2025 de discuter d'un « moratoire ».

■ Rupture d'égalité selon les zones urbaines et rurales :

Les ZFE ciblent les zones urbaines et ne s'appliquent pas dans les territoires ruraux. Les résidents des zones rurales, qui circulent fréquemment en ville pour des raisons professionnelles ou personnelles, peuvent être indirectement affectés sans bénéficier des avantages associés (comme des transports publics renforcés ou gratuits).

Les résidents ruraux dépendent souvent davantage de leurs véhicules anciens et ont moins accès aux infrastructures pour véhicules électriques (bornes de recharge, etc.).

Les habitants des zones rurales ou périphériques, bien qu'exposés à des restrictions indirectes, n'ont pas les mêmes ressources ou alternatives que les citadins, ce qui crée une inégalité territoriale dans l'application de la loi.

■ Rupture d'égalité entre professionnels et particuliers :

La ZFE de Montpellier accorde des **dérogations temporaires** aux véhicules professionnels qui ne respectent pas immédiatement les critères Crit'Air exigés, en raison des contraintes liées à leurs activités économiques.

Ces dérogations visent à **préserver l'activité économique** des professionnels exerçant dans les zones urbaines concernées. L'objectif est d'éviter que des entreprises, notamment de petite taille (artisans, commerçants), ne soient trop pénalisées par les restrictions immédiates.

Les professions logistiques ou artisanales dépendent fortement de véhicules utilitaires anciens et ont besoin de délais pour se conformer aux nouvelles normes.



DAVID GUYON

— AVOCAT —

Hormis des cas spécifiques (personnes à mobilité réduite ou véhicules d'intérêt général), les particuliers utilisant des véhicules anciens doivent immédiatement respecter les restrictions de Crit'Air en fonction du calendrier fixé (par exemple, Crit'Air 4 interdit en 2024, Crit'Air 3 en 2025).

Bien que des aides soient disponibles pour les particuliers (prime à la conversion, bonus écologique), elles sont souvent jugées insuffisantes pour couvrir le coût d'un véhicule conforme. Cela crée un fossé entre les professionnels, qui disposent de plus de soutiens, et les particuliers.

Ainsi, un particulier propriétaire d'un véhicule Crit'Air 3 ne pourra pas circuler dans la ZFE dès 2025, alors qu'un professionnel utilisant un véhicule équivalent pourrait obtenir une dérogation temporaire.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le droit de propriété et devra être annulé.

Moyen : L'erreur de droit tirée de la méconnaissance du droit à la vie privée et familiale

Le droit à la vie privée et familiale, tel que prévu par le Convention européenne des droits de l'Homme comprend un droit à la santé et à l'intégrité psychologiques (CEDH, *Glass v. the United Kingdom*, §§ 74-83; CEDH, *Tysiàc v. Poland*, § 22). C'est d'abord dans l'affaire *X et Y c. Pays-Bas* (CEDH, 26 mars 1985, Requête no 8978/80) que la Cour a indiqué pour la première fois que la notion de vie privée recouvre l'intégrité physique et morale de la personne.

En ce sens, la Cour a précisé que les Etats parties ont à leur charge des obligations positives et des obligations négatives.

La Cour a dit que l'article 8 impose aux Etats l'obligation positive de garantir à leurs citoyens le droit à un respect effectif de leur intégrité physique et morale (CEDH, 2018, *Milićević c. Monténégro*, § 54).

Pareille obligation peut impliquer l'adoption de mesures spécifiques, notamment la mise en place d'une procédure effective et accessible en vue de protéger le droit à la vie privée (*Airey c. Irlande*, § 33) ou la création d'un cadre réglementaire instaurant un mécanisme judiciaire et exécutoire destiné à protéger les droits des individus, ainsi que la mise en œuvre, le cas échéant, des mesures en question dans différents contextes (*A, B et C c. Irlande [GC]*, §245).

Concernant les obligations positives qui incombent aux Etats membres à l'égard des personnes vulnérables souffrant de maladie mentale ou susceptibles d'être atteints mentalement, la Cour a affirmé qu'il faut voir dans la santé mentale aussi une partie essentielle de la vie privée relevant de l'intégrité morale. La sauvegarde de la stabilité mentale est à cet égard un préalable indispensable à la jouissance effective du droit au respect de la vie privée (*Bensaid c. Royaume-Uni*, § 47).

D'autre part, l'Etat a également l'obligation négative de ne pas s'ingérer dans la vie privée des individus, et notamment, au vu de ce qui a été développé, de ne pas prendre des mesures qui ont pour effet de compromettre leur intégrité physique ou morale et leur droit à la santé.

∟ /



En l'espèce, il est clair que les mesures, en intervenant dans la vie privée du requérant, ont eu pour effet de mettre en péril la santé et l'intégrité psychologiques du requérant.

Il est certes admis que l'article 8 de la Convention n'est pas absolu et laisse donc une certaine marge d'appréciation aux Etats pour s'ingérer dans la vie privée des personnes placées sous leur juridiction lorsqu'ils estiment que cela est nécessaire. Toutefois, une telle ingérence, pour respecter les exigences de la Convention doit répondre à certaines conditions.

1. Ingérence dans les choix de vie quotidienne

■ Limitation de la mobilité pour des activités essentielles

La ZFE restreint l'utilisation des véhicules non conformes (Crit'Air 4, 5, ou non classés), empêchant les propriétaires de circuler dans certaines zones urbaines. Cette limitation peut compliquer l'accomplissement d'activités essentielles, telles que :

Faire les courses : Les personnes vivant dans des zones périphériques et se rendant en ville pour leurs besoins quotidiens peuvent être contraintes de trouver des alternatives coûteuses ou moins pratiques.

Accompagner des enfants : Les déplacements scolaires ou périscolaires pour les familles utilisant un véhicule non conforme deviennent plus complexes, notamment si les écoles se situent dans le périmètre de la ZFE.

Rendez-vous médicaux : Les personnes ayant des besoins médicaux réguliers (consultations, traitements) pourraient avoir des difficultés à accéder aux services situés dans les zones restreintes.

■ Impact sur les relations familiales

Les habitants vivant en dehors de la zone mais ayant des proches à Montpellier (ou inversement) peuvent être affectés dans leur capacité à rendre visite à leur famille ou à maintenir des liens familiaux réguliers.

Cette limitation de mobilité a un impact direct sur le droit à une **vie familiale normale**, reconnu comme une composante essentielle de l'article 8 de la CEDH.

■ Charge disproportionnée sur les ménages modestes

Les ménages modestes, souvent propriétaires de véhicules anciens non conformes, sont particulièrement touchés. Leur incapacité à remplacer leur véhicule dans des délais raisonnables exacerbe les contraintes sur leur mobilité et, par conséquent, sur leur vie quotidienne.

2. Ingérence à l'autonomie personnelle

■ Restriction de la liberté de déplacement



La liberté de déplacement est une composante fondamentale de l'autonomie personnelle. En imposant des restrictions basées sur la classification Crit'Air des véhicules, la ZFE limite cette liberté de manière significative, notamment pour :

Les personnes qui dépendent fortement de leur véhicule pour leur travail, leurs déplacements quotidiens, ou leur vie sociale.

Les habitants des zones rurales ou périphériques, pour lesquels les transports en commun ou autres alternatives ne sont pas toujours viables.

■ **Atteinte au droit au développement personnel**

L'autonomie dans les choix personnels inclut la capacité de décider librement de ses modes de transport. En rendant certains véhicules inutilisables dans des zones clés, la ZFE limite cette autonomie.

Cette restriction peut avoir des conséquences négatives sur le **droit au développement personnel**, protégé par l'article 8, notamment pour les personnes dont la mobilité est essentielle à leur épanouissement personnel ou professionnel.

■ **Impact économique et psychologique**

Les contraintes imposées par la ZFE peuvent entraîner un **stress financier** pour les personnes incapables de remplacer leur véhicule, ce qui affecte leur bien-être et leur équilibre personnel.

La perte d'autonomie dans les déplacements peut également conduire à un sentiment d'exclusion sociale ou à une dépendance accrue à d'autres moyens de transport.

3. Impact sur le domicile et la qualité de vie

■ **Difficulté d'accès au domicile**

Les résidents vivant dans ou à proximité de la ZFE peuvent voir l'accès à leur domicile **restreint pour eux-mêmes ou leurs visiteurs** :

Proches et aidants : Les restrictions de circulation peuvent compliquer les déplacements de membres de la famille ou d'aidants professionnels (soins à domicile, services sociaux).

Professionnels : Les artisans, livreurs ou professionnels intervenant à domicile pourraient être contraints de refuser des services ou de facturer des frais supplémentaires, en raison des restrictions imposées à leurs véhicules.

■ **Entrave à la jouissance normale du domicile**

Le droit au respect du domicile implique la capacité de jouir pleinement de sa propriété, y compris l'accès sans entrave. Les restrictions de la ZFE, en rendant cet accès plus complexe ou plus coûteux, peuvent être perçues comme une **atteinte indirecte au droit au domicile**.



■ Risques de dévaluation immobilière

Les restrictions de circulation peuvent réduire l'attractivité des zones concernées, notamment si les alternatives de mobilité ne sont pas suffisamment développées. Cette dévaluation affecte indirectement la qualité de vie des résidents.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le droit à la vie privée et familiale et devra être annulé.

Moyen : l'erreur manifeste d'appréciation des décisions querellées :

Il est jugé de longue date qu'une mesure de police administrative n'est légale que si elle est justifiée, nécessaire et proportionnée.

- Conseil d'État 19 Mai 1933 Benjamin n°17413 17520 ;

L'administration ne doit pas prendre UNE décision, mais LA bonne décision.

Les mesures restrictives des droits et libertés ne sont légales que si elles répondent aux trois exigences inhérentes au principe de proportionnalité : la nécessité, l'adéquation et la proportionnalité.

La nécessité de la mesure résulte de sa capacité à prévenir un risque pour l'ordre public, lequel est en l'espèce sanitaire. Faute de risque, elle est illégale. Ensuite, la mesure doit être apte à atteindre le but visé, faute de quoi elle n'est pas adéquate, ou pas appropriée.

Enfin, les restrictions de police doivent être strictement proportionnées à la fin qui les justifie ; elles ne doivent pas attenter aux droits et libertés au-delà de ce qui est strictement nécessaire à la réalisation de l'objectif visé. C'est la raison pour laquelle les mesures générales et absolues encourent souvent la censure du juge administratif. Il convient de rappeler que les libertés fondamentales en jeu sont nombreuses et variées comme il a été démontré ci avant.

La Cour EDH reconnaît qu'il ne peut y avoir ingérence d'une autorité publique dans l'exercice de ces droits que pour autant que cette ingérence est prévue par la loi et qu'elle constitue une mesure qui, dans une société démocratique, est nécessaire à la sécurité nationale, à la sûreté publique, au bien-être économique du pays, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé ou de la morale, ou à la protection des droits et libertés d'autrui .

Elle exerce un contrôle de proportionnalité analogue à celui qu'exerce votre juridiction. En effet, la Cour évoque « un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé ».

- Cour EDH 24 octobre 1986, Agosi c/ Royaume-Uni n°9118/80 ;

Surtout, l'exigence de proportionnalité implique que parmi l'éventail de mesures que le gouvernement pouvait mettre en œuvre, le juge doit s'assurer que ce dernier ne fasse usage que de celle qui, dans une espèce donnée, apparaît strictement justifiée à la protection du but légitime qu'il s'est donné à atteindre, apportant ainsi la restriction la plus limitée possible aux libertés fondamentales en jeu. Si bien entendu,



les États contractants bénéficient d'une importante marge d'appréciation pour réglementer la protection de la santé publique, il s'ensuit qu'il ne saurait, cependant, porter atteinte à l'essence même de ces droits. Ces mesures doivent toujours avoir un but légitime et être conformes au principe de proportionnalité entre les moyens employés et l'objectif poursuivi.

- Cour EDH 14 décembre 1999, *Khalifaoui c/ France* n°34791/97 § 35-36 ;

Surtout, l'ingérence dans les droits reconnus par la convention EDH est subordonnée à une triple condition. La première, « Être prévue par la loi ». Le texte international confie donc à l'État le soin de définir les atteintes au droit reconnu. Cette loi doit être accessible aux citoyens et définir avec une précision suffisante les conditions et modalités de la limitation au droit, afin de permettre aux individus de régler leur conduite. Le défaut de prévisibilité de la « loi » emporte violation de la Convention.

- Cour EDH AFFAIRE DE TOMMASO c. ITALIE, 23 février 2017, 43395/09 ;

La deuxième, l'ingérence doit ensuite viser un « but légitime ». Celui-ci est entendu largement comme la sécurité nationale, sûreté publique, bien-être économique du pays, défense de l'ordre, prévention des infractions pénales, protection de la santé ou de la morale publique, ou encore protection des droits et libertés d'autrui. La troisième, elle doit être « nécessaire dans une société démocratique ». Cela suppose, selon une jurisprudence bien établie de la Cour européenne.

- Cour EDH 7 décembre 1976, *Handyside c/ Royaume-Uni*, req. no 5493/72 ;

La nécessité renvoie à l'idée de proportionnalité. Une mesure n'est légale, et donc proportionnée au but légitime poursuivi lorsqu'elle respecte des principes propres à une société démocratique : « le pluralisme, la tolérance et l'esprit d'ouverture ». Cette proportionnalité s'étend également au respect du principe de la prééminence du droit.

- Cour EDH 21 février 1975, *Golder c/ Royaume-Uni*, req. no 4451/70 ; Ou encore, au principe de non-discrimination.
- Cour EDH 13 février 2003, *Refah Partisi et autres c/ Turquie*, § 119,

La Cour contrôle là que les motifs invoqués à l'appui des ingérences sont « pertinents et suffisants » et vérifie qu'un « juste équilibre » a été ménagé entre l'intérêt général et les intérêts de l'individu. Le strict contrôle de ces trois conditions s'avère déterminant, sauf à accorder aux États, dans la mise en œuvre des restrictions aux droits, une marge d'appréciation discrétionnaire susceptible de réduire à néant le contenu du droit garanti.

■ Un Fardeau Disproportionné pour les Ménages Modestes

La Zone à Faibles Émissions (ZFE) de Montpellier impose des restrictions progressives sur l'utilisation des véhicules classés Crit'Air 4, 5 et non classés, frappant de plein fouet les ménages modestes qui possèdent souvent des véhicules anciens. Contraints de remplacer leur véhicule pour se conformer aux nouvelles exigences, ces ménages doivent supporter des coûts élevés qu'ils ne peuvent pas absorber, même avec les aides financières disponibles, jugées insuffisantes pour couvrir l'achat d'un véhicule électrique ou hybride. Cette situation crée une charge économique excessive qui aggrave les inégalités



sociales, particulièrement dans un contexte où ces mêmes ménages sont déjà confrontés à une inflation importante et à des difficultés financières accrues.

■ Une Transition Mal Évaluée et Précipitée

Les délais d'application des restrictions, qui interdisent progressivement les véhicules Crit'Air 5 dès 2023, Crit'Air 4 en 2024, et Crit'Air 3 en 2025, ne laissent pas le temps nécessaire aux citoyens et aux entreprises pour s'adapter. La ZFE de Montpellier a été mise en œuvre sans considérer pleinement les réalités du marché, notamment les délais de livraison des véhicules conformes, qui s'allongent en raison de la forte demande. De plus, les infrastructures de transports alternatifs, comme les transports publics ou les bornes de recharge pour véhicules électriques, ne sont pas suffisamment développées pour offrir des solutions viables aux habitants des zones périphériques ou rurales, ce qui accentue la perception d'un déséquilibre dans la mise en œuvre de cette politique.

■ Un Impact Économique et Territorial Sous-Estimé

La ZFE de Montpellier n'a pas anticipé les répercussions sur les secteurs économiques et les territoires limitrophes. Les artisans, commerçants, et autres professionnels utilisant des véhicules utilitaires légers sont particulièrement touchés, car le renouvellement de leurs flottes représente un investissement considérable qu'ils ne peuvent pas toujours financer dans les délais impartis. De plus, les habitants des zones rurales, qui dépendent davantage de leur véhicule pour accéder aux centres urbains, sont indirectement pénalisés sans bénéficier des alternatives offertes aux résidents des zones centrales, comme la gratuité des transports en commun. Cette politique, bien qu'orientée vers des objectifs environnementaux louables, manque d'équilibre dans son application, laissant certains segments de la population et de l'économie supporter une charge disproportionnée par rapport aux bénéfices attendus.

Il résulte de ce qui précède que l'arrêté querellé méconnaît les dispositions constitutionnelles reconnaissant le droit à la vie privée et familiale et devra être annulé.



III- Les conclusions à fin d'injonction :

En vertu des dispositions de l'article L.911-1 du CJA « *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.*

La juridiction peut également prescrire d'office cette mesure ».

En vertu de l'article L.911-2 du même code « *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 à nouveau une décision après une nouvelle instruction, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision juridictionnelle, que cette nouvelle décision doit intervenir dans un délai déterminé ».*

L'article L.911-3 du même code dispose « *La juridiction peut assortir, dans la même décision, l'injonction prescrite en application des articles L. 911-1 et L. 911-2 d'une astreinte qu'elle prononce dans les conditions prévues au présent livre et dont elle fixe la date d'effet.*

La juridiction peut également prescrire d'office l'intervention de cette nouvelle décision ».

Il sera fait application de la classification des moyens afin de régler ce litige de la manière la plus pleine et entière.

- Conseil d'Etat 21 décembre 2018, Société EDEN, n° 409678.

Il est demandé à titre principal d'annuler les décisions querellées sur un moyen de légalité interne.

Il est demandé à titre subsidiaire d'annuler les décisions querellées.

En toutes hypothèses, il est demandé à ce qu'il soit enjoint au Président de la Métropole d'abroger la ZFE et de réévaluer la situation.

Cette injonction sera assortie d'une astreinte de 150 € par jour de retard à compter de la notification du jugement à intervenir.

IV- En ce qui concerne l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du CJA :

Il est demandé à ce qu'il soit mise à la charge de la Métropole la somme de 4.000 € sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.



Conclusions :

Il est demandé à ce que plaise à Mesdames et Messieurs les conseillers du Tribunal Administratif de Montpellier de :

A TITRE PRINCIPAL :

- **ABROGER** sur un moyen de légalité interne l'arrêté du 22 décembre 2023 ;
- **ANNULER** sur un moyen de légalité la décision de rejet de la demande d'abrogation ;

A TITRE SUBSIDIAIRE :

- **ABROGER** l'arrêté du 22 décembre 2023 ;
- **ANNULER** la décision de rejet de la demande d'abrogation ;

EN TOUTES HYPOTHESES :

- **ENJOINDRE** au Président d'abroger l'arrêté querellé et réévaluer la situation ;
- **ASSORTIR** cette injonction d'une somme de 150 € par jour de retard à compter de la notification du jugement à intervenir ;
- **METTRE A LA CHARGE** de la Métropole de Montpellier la somme 4.000 € sur le fondement des dispositions de l'article L.761-1 du CJA.

Fait à Montpellier.

Le 23 Janvier 2025.

Maître David GUYON.