

CELA VA ETRE A VOUS BIENTÔT.

Les médias n'en parlent jamais en ces termes car ils diffusent sans explication, sans pédagogie, le parcours véritable que doit prendre un projet d'interdiction de circulation. S'ils faisaient ce travail, bon nombre de citoyens seraient informés de leur capacité à agir.

Voilà pourquoi nous faisons ce travail de pédagogie ici.

Paris doit suivre des étapes obligatoires qui font qu'au 1er juillet, rien ne sera prêt ET APPLICABLE, mais surtout que vous allez, comme citoyens, pouvoir vous exprimer, tout comme les élus des communes limitrophes...

Au 13 juin : l'arrêté préfectoral parisien n'est pas encore publié, même si la communication de la Mairie de Paris fait son travail de propagande pour nous annoncer les mesures du 1er juillet. Et si vous avez bien lu parispourtous, vous avez retenu la suite des opérations légalement obligatoires.

D'abord au niveau national plusieurs outils manquent en ce 13 juin 2016 :

1. Le décret national d'application de l'article L. 2213-4-1 du CGCT précisant les modalités de création des Zones à circulation restreintes (ZCR) et définissant les dérogations générales, les infractions et les peines attachées à la circulation en violation d'une ZCR. Ce décret n'est toujours pas paru. Sans ce décret national, pas de ZCR à Paris ou ailleurs, pas de sanctions pénales !

2. L'arrêté fixant la nouvelle nomenclature (vignettes de couleurs) des véhicules en fonction de leur pollution supposée. Juridiquement inutile sinon pour faire joli et dire qu'on a fait différent de son prédécesseur.

3. L'impression et la mise à disposition des vignettes qui restent à ce jour facultatives sur le véhicule. PARIS pourrait se passer du nouvel arrêté de 2016 et ses vignettes puisqu'il existe déjà un arrêté classant les véhicules en fonction de leur pollution depuis le 7 mai 2012...

Au niveau LOCAL, parisien donc en ce moment :

1. Paris doit réaliser une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre. En bref, nous démontrer que tout ceci est nécessaire et que le résultat est garanti à la hauteur de l'effort demandé.

2. Soumettre cette étude et le projet d'arrêté (que l'on nous présente comme définitivement acquis) pour avis (et seulement pour avis) aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes (!!!), aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. (Vous voyez donc que Paris a encore des "avis" à recueillir et notamment ceux de nos chers élus des communes de Proche couronne dont nous verrons s'ils sont aussi mécontents que leurs administrés.) Si aucun avis n'est exprimé dans un délai de 2 mois, qui ne dit mot consent ; si l'avis exprimé est défavorable, Paris peut décider malgré tout de passer outre. Et on imagine qu'ils ne s'en priveront pas au sein de l'équipe municipale actuelle.

3. **ETAPE PUBLIQUE OU VOUS INTERVENEZ MASSIVEMENT** : le projet d'arrêté, l'étude d'impact et les avis susvisés doivent obligatoirement être mis à la disposition du public pendant une durée minimum d'un mois (et oui ! ce qui explique la souplesse jusqu'en octobre faussement accordée aux franciliens par M. Najdovski) par l'autorité compétente qui devra recueillir les observations du public sur un registre ouvert à cet effet (dans les Mairies parisiennes comme c'est le cas actuellement pour la fermeture des Voies sur Berges dans le 1er, 4er et 12e arrondissement). Mais n'attendez rien sur internet, il faudra se déplacer en Mairie pour renseigner l'avis en question, histoire de ne pas nous faciliter la tâche.

4. ETAPE PUBLIQUE où les médias devraient intervenir massivement s'ils jouent leur rôle de contre-pouvoir : Paris devra dresser le bilan de cette mise à disposition du public et le tiendra à la disposition du public. Elle devra prendre en considération les observations et propositions du public. Paris devra dans certains cas obtenir l'accord du représentant de l'Etat dans le département et du président du conseil départemental.

5. Une fois tout cela fait, Paris pourra prendre l'arrêté, le publier au Bulletin Officiel de la commune. La signalisation routière devra être modifiée. Une fois tout cela fait, la ZCR sera alors en vigueur, opposable à tous, et exécutoire. Ce n'est qu'à ce moment-là que la circulation en violation d'une ZCR pourra être sanctionnée pour les véhicules particuliers par une amende de 3e classe, soit 68 € (amende forfaitaire), ou 180 € (amende forfaitaire majorée pour les retardataires), ou 450 € maximum (en cas de contestation + tôle devant le Tribunal de Police).

Donc n'oubliez pas ce calendrier là car la Mairie de Paris pas plus que les autres collectivités ne peuvent se passer de ce déroulé où vous, citoyens, avez le droit d'aller déposer vos avis explicites dès l'étape 3 ci-dessus décrite.

source: Stéphane Colonna