

PATRICK TABEL

*Avocat à la Cour d'Appel de Paris
et près les Tribunaux de Saint-Pierre et Miquelon
Avocat au Barreau de Montréal*

AVEC LA COLLABORATION DE :

Julie ZULFIKARPASIC
Avocat à la Cour

CABINET PRINCIPAL :

15, rue Théodule Ribot
75017 PARIS
Tél : 01.45.04.48.07
Fax : 01.40.72.82.19

maitre.patrick.tabet@wanadoo.fr
Toque : D 68I

BUREAU SECONDAIRE :

11, rue Jacques Cartier
BP 4317
97500 SAINT-PIERRE &
MIQUELON
Tél : 05.08.41.71.50
Fax : 05.08.41.71.46

maitre.patrick.tabet@cheznoo.net

BUREAU DE MONTRÉAL :

507 Place d'Armes
Bureau 2001
H2Y 2W8
MONTRÉAL, QUEBEC
Tél : (001) 514-982-9982
Fax : (001) 514-982-9983

maitre.patrick.tabet@wanadoo.fr

Reçoit uniquement sur rendez-vous

Membre d'une association agréée, le
règlement des honoraires par chèque
est accepté

Monsieur Oliver VERAN
Ministère des Solidarités et de la Santé
14, avenue Duquesne
75007 Paris

Monsieur Christophe CASTANER
Ministère de l'Intérieur
Place Beauvau
75008 Paris

Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI
Secrétariat d'Etat chargé des
Transports
Ministère de la Transition Ecologique
et Solidaire
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

N/Réf. : ROULER LIBRE / Référé Conseil d'Etat

Paris le 22 juin 2020

Par mail et Recommandé/AR

Messieurs les Ministres, Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Je vous adresse la présente au nom et pour le compte de l'association de défense des automobilistes « ROULER LIBRE », ayant son siège social 83, boulevard de Magenta à Paris 75010, en ma qualité de Conseil de ladite association.

Celle-ci concerne les récentes mesures d'urbanisme instaurées par la mairie de Paris, prétendument dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus covid-19 et qui, au vu du contexte actuel de crise sanitaire, mettent en danger la sécurité et la santé des personnes, et doivent ainsi être supprimées selon la réclamation qu'il vous est demandé *in fine* du présent courrier de formuler pour les raisons ci-après exposées.

En effet depuis le mois d'avril 2020, la mairie de Paris a interdit la circulation et/ou le stationnement de véhicules à moteurs dans de nombreuses rues et créé de nombreuses pistes cyclables temporaires, pour le plus grand nombre au lieu et place de voies de circulation réservées aux automobiles ; ces nouvelles pistes se superposent à celles, innombrables, ouvertes depuis des travaux pharaoniques dans la capitale, et ce depuis 2 ans dans des conditions telles que le louable motif écologique se retourne à ce jour contre les usagers qui circulent dans Paris.

Ces mesures prétendument adoptées aux fins de protection de la population contre le virus covid-19 procèdent, en réalité, de la volonté affirmée de Madame la maire de Paris, Anne HIDALGO, de diminuer de manière drastique l'usage des véhicules à moteurs dans la capitale.

Depuis le début de son mandat, et plus encore durant ces trois dernières années, Madame HIDALGO s'est engagée dans une lutte farouche contre les voitures.

Elle a d'ailleurs fait de cette lutte la pierre angulaire de son programme électoral en vue des prochaines élections municipales¹.

La survenance de la crise sanitaire liée au covid-19 n'a nullement incité Madame HIDALGO à renoncer à sa politique anti-voitures.

Au contraire, et alors même que l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur est le moyen le plus sûr de se déplacer sans s'exposer à un risque de contamination au virus, Madame HIDALGO a non seulement maintenu sa position ferme contre l'usage des voitures mais plus grave encore, a amplifié les mesures de nature à empêcher leur usage.

Ainsi, durant le mois d'avril 2020, et alors que le gouvernement s'interrogeait quant aux modalités du déconfinement, Madame HIDALGO affirmait d'autorité sa volonté d'empêcher les véhicules à moteur de circuler à nouveau dans la ville de Paris, craignant leur retour à la fin du confinement.

Lors d'une interview accordée à l'Agence France-Presse, elle a notamment déclaré : « *Je m'opposerai à ce que Paris soit envahie de voitures, synonymes de pollution. La pollution conjuguée au Covid-19 est extrêmement dangereuse²* ».

¹ R.L., *Municipales 2020 à Paris : Après la crise du coronavirus, quelle feuille de route pour Hidalgo et Belliard ?*, 20minutes.fr, 16 juin 2020, consulté sur <https://www.20minutes.fr/municipales/2800859-20200616-municipales-2020-paris-apres-crise-coronavirus-feuille-route-hidalgo-belliard>

² Le Figaro avec AFP, *Coronavirus : Anne Hidalgo ne veut pas que Paris soit envahie de voitures lors du déconfinement*, 25 mai 2020, consulté sur <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/coronavirus-anne-hidalgo-ne-veut-pas-que-paris-soit-envahie-de-voitures-lors-du-deconfinement-1-20200502>

Conformément à ses annonces, la mairie de Paris a adopté, entre les mois d'avril et juin 2020, un très grand nombre d'arrêtés interdisant la circulation des véhicules ainsi que leur arrêt et stationnement dans de nombreuses rues de la capitale.

Ces arrêtés ont été pris, comme à l'habitude de Madame la maire de Paris, sans concertation préalable, sauf avec une ou plusieurs associations de cyclistes, telle que Paris en selle.

Selon les motifs qu'ils exposent, ces arrêtés ont été adoptés prétendument dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire afin de permettre aux habitants de la ville de Paris d'observer scrupuleusement « *les mesures d'hygiène et de distanciation sociale, dites "barrières", définies au niveau national*³ » nécessaires au ralentissement de la propagation du virus.

Bon nombre de ces arrêtés sont motivés par le souhait de la mairie de Paris d'encourager l'usage du vélo ou de la trottinette :

« Considérant, d'une part, que l'usage des cycles et engins de déplacements personnels constitue une alternative à l'utilisation de véhicules personnels à moteur thermique plus polluants dont l'afflux prévisible, après les mesures d'allègement du confinement, est de nature à nuire à la qualité de l'air, en augmentant notamment la concentration de particules fines et très fines ainsi que la concentration en dioxyde d'azote⁴ ; »

Les interdictions de circulation et stationnement prévus par ces textes municipaux portent notamment sur de grands axes de circulation, pourtant communément empruntés par de très nombreux automobilistes chaque jour.

Tel est le cas de la rue de Rivoli qui, longue de trois kilomètres et traversant le centre de Paris d'est en ouest, est désormais interdites aux voitures particulières⁵.

Ces nouvelles restrictions, s'ajoutant aux précédentes, entravent considérablement la circulation des bus : embouteillages, contrainte d'embarquer et débarquer sur la chaussée, et ce, dans la plus complète insécurité au regard de la vitesse à laquelle roulent cyclistes et trottinettes, circulant dans les deux sens, très souvent sans le moindre respect d'autrui.

Concomitamment à l'adoption de ces interdictions dites « provisoires » de circuler et stationner en voiture, la mairie de Paris a créé des **pistes cyclables dites « temporaires »**.

³ Arrêté n° 2020 T 11169 modifiant, à titre provisoire, la règle du stationnement rue du Faubourg Saint Antoine, à Paris 11^e et 12^e arrondissements.

⁴ Arrêté n° 2020 T 11169 modifiant, à titre provisoire, la règle du stationnement rue du Faubourg Saint Antoine, à Paris 11^e et 12^e arrondissements.

⁵ Denis COSNARD, *A Paris, la rue de Rivoli bientôt fermée aux voitures*, Le Monde, 25 mai 2020, consulté sur https://www.lemonde.fr/politique/article/2020/04/30/a-paris-la-rue-de-rivoli-bientot-fermee-aux-voitures_6038267_823448.html

Près de 50 kilomètres de pistes cyclables temporaires ont ainsi été créés dans la capitale depuis la fin du confinement⁶.

C'est notamment le cas de la piste cyclable érigée dans la rue d'Amsterdam, et qui a été créée de nuit, les riverains non informés l'ayant découverte au matin...⁷.

L'objectif de la modification des conditions de circulation de la ville de Paris est ainsi d'inciter les usagers de véhicules à moteur à privilégier les transports publics ou le vélo.

La maire a notamment affirmé son intention d' « *aménager de nouveaux parkings relais aux portes de Paris reliés au réseau cyclable* »⁸.

Pourtant, dans un contexte de crise sanitaire où le virus covid-19 circule toujours, et où la santé des habitants nécessite un strict respect des mesures de distanciation sociale, l'usage du vélo en agglomération ou des transports publics présente un important risque sanitaire, contrairement à l'usage de l'automobile ou des deux-roues motorisés.

En effet, la pratique du vélo contribue d'abord à un risque élevé de transmission respiratoire liée à la ventilation soutenue, et l'importante émission de gouttelettes qui en résulte.

Chaque cycliste émet notamment un flux d'air chargé en gouttelettes, et susceptible de contaminer un second cycliste positionné derrière lui, dans la même trajectoire⁹.

Or, le port du masque durant la pratique du vélo est strictement déconseillé, celui-ci empêchant la respiration et limitant l'apport d'oxygène, lequel est pourtant indispensable en importante quantité lors d'un effort physique¹⁰.

Dès lors, la distanciation sociale est la seule réelle mesure de protection possible pour les cyclistes pour limiter tout risque de contamination au virus covid-19.

Le Haut Conseil de Santé Publique préconise ainsi une distanciation de 10 mètres pour la pratique du vélo¹¹.

⁶ L'Obs, *Si elle est réélue, Anne Hidalgo compte pérenniser les pistes cyclables temporaires*, 4 juin 2020, consulté sur <https://www.nouvelobs.com/coronavirus-de-wuhan/20200604.OBS29714/si-elle-est-reelue-anne-hidalgo-compte-perenniser-les-pistes-cyclables-temporaires.html>

⁷ Philippe BAVEREL, *La piste cyclable « surprise » de la rue d'Amsterdam sème la zizanie à Paris*, Le Parisien, 17 juin 2020, consulté sur <https://www.leparisien.fr/paris-75/la-piste-cyclable-de-la-rue-d-amsterdam-seme-la-zizanie-a-paris-17-06-2020-8337531.php>

⁸ Le Figaro avec AFP, *Coronavirus : Anne Hidalgo ne veut pas que Paris soit envahie de voitures lors du déconfinement*, 25 mai 2020, consulté sur <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/coronavirus-anne-hidalgo-ne-veut-pas-que-paris-soit-envahie-de-voitures-lors-du-deconfinement-1-20200502>

⁹ Franck FIFE, *Vélo, course à pied... : quelle est vraiment la bonne distance pour se protéger du virus ?*, LCI, consulté sur <https://www.lci.fr/sante/coronavirus-covid-19-velo-course-a-pied-1-metre-de-distance-ne-suffit-pas-pour-se-proteger-du-virus-2150710.html>

¹⁰ Lisa CONNAN, *Faut-il porter un masque lorsque l'on court ou pour tout autre sport en extérieur ?*, Madame Le Figaro, 11 mai 2020, consulté sur <https://madame.lefigaro.fr/bien-etre/deconfinement-faut-il-porter-un-masque-pour-courir-velo-marche-sport-renforcement-musculaire-110520-180980>

Par ailleurs, le Haut Conseil de Santé Publique recommande de pratiquer le cyclisme dans des zones de faible densité de population, ou dans des espaces dédiés permettant d'éviter le croisement avec d'autres personnes, et en respectant une distance nette de 10 mètres.

Ces recommandations sont identiques à celles de la Fédération française du cyclisme, qui préconise également une distanciation de 10 mètres¹².

Ces mêmes recommandations ont été publiées par plusieurs Préfectures, et notamment la Préfecture du Nord, qui invite les habitants de la région à pratiquer le vélo avec prudence¹³.

Ces recommandations ne sont nullement observées dans la ville de Paris, où les cyclistes circulent en nombre relativement important aux heures de forte affluence le matin et en fin de journée depuis l'adoption récente des restrictions de circulation et de stationnement, sans parler des pistes cyclables bi-directionnelles où les cyclistes se croisent à 50 cm de distance les uns des autres, en plein effort et sans masque...

Il est encore frappant de constater, par la plupart d'entre eux, la méconnaissance des règles les plus élémentaires tant du code de la route que du respect de la sécurité d'autrui. Ce sentiment d'impunité, résultant du peu de verbalisations, est directement encouragé par la politique même de la mairie. Il faut encore ajouter une remarque sociologique évidente : le vélo et les trottinettes sont prisés par les mêmes fractions de la population, en général jeune ou aisée, qui se déplace sur des distances limitées.

Ainsi, les mesures adoptées par la mairie de Paris contraignent, au mépris de leur santé, de très nombreux automobilistes à ne plus utiliser leurs voitures de par ces nombreuses rues fermées voire piétonnisées, et places de stationnement supprimées, générant d'importants embouteillages, et à se déplacer en vélo, ou à utiliser les transports collectifs – les bus étant entravés, ne reste en pratique que le métro –, sans même évoquer les habitants du Grand Paris, dont les artisans, qui ne peuvent que péniblement accéder à la capitale, et quand ils y arrivent après un trajet très encombré et long..., ne peuvent y circuler et stationner que très difficilement, ou à un coût prohibitif.

Outre le risque accru de contamination, il convient de préciser que la pratique du vélo a corrélativement entraîné une hausse exponentielle du nombre d'accidents.

¹¹ Préconisations du Haut Conseil de la santé publique relatives à l'adaptation des mesures barrières et de distanciation sociale à mettre en œuvre en population générale, hors champs sanitaire et médico-social, pour la maîtrise de la diffusion du SARS-CoV-2, 24 avril 2020, consulté sur

https://www.hcsp.fr/Explore.cgi/Telecharger?NomFichier=hcspa20200424_corsarcovmesdesanpubenpopgnr.pdf

¹² Extrait du site ffc.fr, *La Fédération Française de Cyclisme présente son plan de sortie du confinement*, 12 mai 2020, consulté sur <https://www.ffc.fr/la-federation-francaise-de-cyclisme-presente-son-plan-de-sortie-de-confinement-du-sport-cycliste/>

¹³ Extrait du site nord.gouv.fr, *Sport- Pratique cycliste : le préfet rappelle les recommandations sanitaires*, mis à jour le 19 mai 2020, consulté sur <http://www.nord.gouv.fr/Actualites/Sport-Pratique-cycliste-le-prefet-rappelle-les-recommandations-sanitaires>

Le nombre de cyclistes blessés en mai 2020 a augmenté de 24,1 % par rapport à mai 2019¹⁴.

Parmi ces accidents, certains sont causés par des erreurs d'urbanisme liées à des défauts de conception des pistes cyclables¹⁵, d'autres à l'inexpérience des utilisateurs de vélo.

En effet, le nombre d'accidents de cyclistes avait augmenté de 153,7 % en janvier 2020 lors de la grève des transports publics¹⁶, notamment en raison de l'utilisation de vélos par des usagers inexpérimentés et mal équipés¹⁷.

Au 1^{er} trimestre 2019, la Préfecture de Paris, en ses statistiques, a recensé une augmentation de 63% du nombre des accidents à vélo.

Le risque d'accident en vélo est d'autant plus important que les pistes cyclables dites « temporaires » sont particulièrement dangereuses, ayant été créées à la hâte, dans l'urgence du déconfinement et sans concertation préalable avec les associations d'usagers de la route.

Dès lors, et au regard du risque sanitaire et sécuritaire que présente la pratique du vélo en agglomération, l'incitation, par la mairie de Paris, de l'usage de ce moyen de transport, en empêchant la libre circulation des voitures et des bus, est contraire à l'intérêt des habitants de la capitale.

Les mesures adoptées par la mairie de Paris contraignent, de fait, bon nombre d'automobilistes à utiliser les transports collectifs, tel que le réseau de métro ou bus, voire RER, hauts lieux de circulation du covid-19 et à risques, et pour certains le vélo, même s'ils n'en ont pas la pratique et peut-être pas la santé pour ce faire.

L'usage du réseau urbain de transports publics rend par ailleurs impossible toute distanciation sociale, les voyageurs subissant des contacts prolongés liés à l'exiguïté des bus, trames de métro et de RER¹⁸.

¹⁴ Olivier BOITET, *Rueil-Malmaison : un cycliste meurt écrasé par un camion*, Le Parisien, 8 juin 2020, consulté sur <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/rueil-malmaison-un-cycliste-meurt-ecrase-par-un-camion-08-06-2020-8331717.php>

¹⁵ Claire GUEDON, *Saint-Denis : invisibles, les demi-sphères en béton entraînent des chutes en série de cyclistes*, Le Parisien, 18 juin 2020, consulté sur <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-invisibles-les-demi-spheres-en-beton-entraiment-des-chutes-en-serie-de-cyclistes-18-06-2020-8338074.php>

¹⁶ Philippe LOPEZ / AFP, *Les accidents de vélo à Paris ont augmentés de 150 % en janvier lors de la grève des transports*, Le Monde, 7 février 2020, consulté sur https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/02/07/a-paris-les-accidents-de-velo-ont-augmente-de-150-en-janvier-lors-de-la-greve-des-transports_6028834_3234.html

¹⁷ AFP, *Hausse de 40% des accidents de deux-roues à Paris depuis le début de la grève*, 17 décembre 2019, consulté sur https://www.lepoint.fr/societe/hausse-de-40-des-accidents-de-deux-roues-a-paris-depuis-le-debut-de-la-greve-17-12-2019-2353522_23.php

¹⁸ Yann DUVERT, *Déconfinement : pourquoi des dizaines de stations de métro restent fermées à Paris*, Les Echos, 4 juin 2020, consulté sur <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/deconfinement-pourquoi-des-dizaines-de-stations-de-metro-restent-fermees-a-paris-1208319>

Certaines lignes de métro, telle que la ligne 13, ainsi que l'ensemble des lignes de RER, connaissent toujours une très forte fréquentation, soumettant leurs usagers à une grande promiscuité¹⁹, et cela va augmenter de manière exponentielle dès que la mise en « activité partielle » ne sera plus possible..., les entreprises sollicitant chaque semaine encore plus leurs salariés pour qu'ils reprennent le chemin de leur lieu de travail.

Les horaires de train restreints, la fermeture de certaines stations de métro, et la diminution du nombre de rames circulant ont pour effet d'accroître le nombre d'usagers par rame durant les heures d'affluence, et rendent inadaptée l'offre de transports collectifs existante.

Les salariés de la RATP dénoncent une réalité qu'ils sont bien placés pour connaître :

Monsieur VITRY, délégué Sud RATP et conducteur sur la ligne 9 du métro parisien, observe notamment que :

« Globalement le port du masque est respecté par les voyageurs, mais la distanciation physique est impossible. On s'entasse sur les quais et dans les rames aux heures de pointe²⁰. »

Dans certaines stations de métro, telle que Châtelet-les-Halles, l'affluence de voyageurs demeure quasiment identique à celle des semaines antérieures au confinement, ainsi qu'a pu le constater une journaliste de l'AFP²¹.

Les usagers des transports collectifs sont ainsi contraints d'emprunter ces lignes très fréquentées de bus, métro et RER au péril de leur santé, « la boule au ventre », ne pouvant compter que sur le seul port du masque pour espérer échapper au covid-19 alors qu'ils pourraient, pour bon nombre d'entre eux, utiliser leur automobile si les entraves à la liberté de circulation en voiture n'avaient pas été volontairement mises en place, en période de risque sanitaire accru, par la mairie de Paris.

Il apparaît ainsi qu'à l'instar du vélo, le recours aux transports collectifs est incompatible avec les recommandations gouvernementales de distanciation sociale, avec la protection de la santé publique, et qu'il est inacceptable, sauf à mettre en danger la vie d'autrui, de prendre des mesures limitant l'usage de la voiture au profit desdits transports collectifs et du vélo.

¹⁹ Dorine GOTH, *Déconfinement à Paris : Gare du Nord bondée, Chatelet désertée*, Actu Paris, 11 mai 2020, consulté sur https://actu.fr/ile-de-france/paris_75056/en-images-deconfinement-paris-gare-nord-bondee-chatelet-desertee_33544032.html

²⁰ Wimmy CLARET, *Déconfinement : les transports franciliens sont-ils prêts avant le retour massif des voyageurs prévu en juin ?*, France Bleu, 26 mai 2020, consulté sur <https://www.francebleu.fr/infos/transports/deconfinement-les-transports-franciliens-sont-ils-prets-avant-le-retour-massif-des-voyageurs-prevu-1590478887>

²¹ Le HuffPost avec AFP, *Ligne 13 du métro à Paris: pourquoi les premières rames étaient bondées*, Huffington Post, 11 mai 2020, consulté sur https://www.huffingtonpost.fr/entry/ligne-13-du-metro-a-paris-pourquoi-les-rames-etaient-bondees-au-petit-matin_fr_5eb8e567c5b6bb4495e4cfee

En effet, l'usage d'un véhicule terrestre à moteur permet de préserver ses usagers d'un risque de contamination, ces derniers étant isolés dans l'habitacle et ayant le choix du ou des éventuels passagers avec lesquels ils voyagent, notamment avec l'acte solidaire du co-voiturage avec masque ; les emplois et le travail sont aussi, de ce fait, directement menacés.

Pourtant, et en dépit de la nécessité que présente l'usage de véhicules à moteur dans le contexte actuel de crise sanitaire, Madame HIDALGO a fait le choix d'instaurer en cette période, de nombreuses mesures visant à empêcher de manière importante l'usage de l'automobile, et ce, en entravant volontairement et considérablement leur circulation et leur stationnement à Paris, moyen pour la municipalité de parvenir à son objectif, totalement étranger à la préservation des mesures de distanciation sociale, bien au contraire puisque favorisant les risques sanitaires.

Les mesures adoptées par la maire de Paris durant le confinement et à son lendemain ne poursuivent nullement un intérêt de protection de la population du covid-19, ce qui devrait pourtant être la priorité, mais s'inscrivent dans la poursuite effrénée de la lutte que Madame HIDALGO mène contre les véhicules à moteur faisant délibérément prendre des risques sanitaires à la population.

La preuve en est qu'elle a récemment affirmé son souhait de pérenniser ces mesures, qui avaient pourtant prétendument vocation à être temporaires, ce dont personne n'était dupe.

La maire de Paris a ainsi déclaré que les nouvelles pistes cyclables ne disparaîtraient certainement pas à l'issue de la crise sanitaire :

« Je ne souhaite pas de retour en arrière, un nouveau modèle s'impose²² ».

Lors d'une interview accordée à France Inter, elle a annoncé que le maintien de ces pistes serait une priorité de son mandat si elle venait à être réélue :

« Si on veut pérenniser, ça veut dire qu'il faut passer par des votes, des procédures, ce que nous ferons si je suis élue²³ »

Le Manifeste pour Paris, publié le 16 juin 2020 et signé par Madame HIDALGO et Monsieur BELLARD indique également que les aménagements réalisés dans le cadre du plan de déconfinement, et comprenant notamment la piétonisation de certaines rues et l'annexion de places de stationnement par les terrasses de cafés et restaurants « *seront évalués et leur pérennisation sera soumise à une concertation²⁴* ».

²² Michalik MARIE-LIEVINE, *Paris : les terrasses des cafés et des restaurants pourront occuper l'espace public*, Le Figaro, 2 juin 2020, consulté sur <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/anne-hidalgo-precise-son-plan-les-bars-et-les-restaurants-a-paris-20200530>

²³ L'Obs, *Si elle est réélue, Anne Hidalgo compte pérenniser les pistes cyclables temporaires*, 4 juin 2020, consulté sur <https://www.nouvelobs.com/coronavirus-de-wuhan/20200604.OBS29714/si-elle-est-reelue-anne-hidalgo-compte-perenniser-les-pistes-cyclables-temporaires.html>

²⁴ *Le Manifeste pour Paris*, Anne Hidalgo, David Belliard, 16 juin 2020, page 8

Répondant à l'inquiétude des commerçants craignant légitimement une baisse de fréquentation de leurs magasins à la suite des interdictions de circuler frappant de nombreuses rues de la ville dans le cadre du plan de déconfinement, Madame HIDALGO les a invité à oublier « *les schémas du passé qui ne sont plus du tout adaptés à la dynamique et à l'attractivité d'une ville comme la nôtre*²⁵ ».

Ainsi, l'objectif poursuivi par les mesures imposées par Madame la maire ès-qualité à la suite du confinement n'est nullement celui de préserver les habitants de la capitale d'un risque de contamination au virus covid-19, mais d'intensifier les mesures de lutte contre la circulation des véhicules à moteur à Paris, au détriment de la santé et de la sécurité de ses administrés notamment.

Madame HIDALGO, ès-qualité de maire de Paris et ses conseillers la soutenant, dont « *l'écologie reste, plus que jamais, le socle de [leur] projet*²⁶ », ont ainsi saisi l'opportunité de la crise sanitaire pour instaurer de nouvelles mesures d'urbanisme qui, bien qu'adoptées à titre temporaire, ont, en réalité, vocation à se pérenniser, et ce, au détriment de la sécurité sanitaire des Parisiens.

Qui plus est, le « nombre de reproduction » repart à la hausse dans plusieurs régions de France depuis quelques jours, (Normandie, Auvergne Rhône-Alpes, Occitanie, Guyane et Martinique) étant repassé au-dessus de 1²⁷.

L'association ROULER LIBRE rappelle, à cet égard, que **tant en droit public qu'en droit privé, peut être engagée la responsabilité juridique d'une personne, quelle que soit sa nature et sa qualité, qui n'a pas fait ce qu'elle aurait raisonnablement dû faire, de telle sorte que son abstention fautive cause un dommage à autrui.**

Dès lors, l'association ROULER LIBRE vous demande :

D'une part, de ne plus vous abstenir, au regard de ces graves atteintes, disproportionnées, à la sécurité des citoyens se déplaçant dans l'agglomération de Paris et de prendre toutes mesures utiles, y compris par voie de déclarations publiques, relatives aux actes infligés à ceux-ci par la ville de Paris, en contradiction directe et immédiate avec les règles et décisions prises par le gouvernement aux fins de protection de la santé des Français.

²⁵ Eric LE MITOUARD, *Déconfinement : les commerçants du centre de Paris souffrent du plan anti-voitures*, Le Parisien, 25 mai 2020, consulté sur <https://www.leparisien.fr/paris-75/deconfinement-les-commerçants-du-centre-de-paris-souffrent-du-plan-anti-voitures-25-05-2020-8323134.php>

²⁶ R.L, *Municipales 2020 à Paris : Après la crise du coronavirus, quelle feuille de route pour Hidalgo et Belliard ?*, 20minutes.fr, 16 juin 2020, consulté sur <https://www.20minutes.fr/municipales/2800859-20200616-municipales-2020-paris-apres-crise-coronavirus-feuille-route-hidalgo-belliard>

²⁷ Nicolas BERROD, *Coronavirus : pourquoi le « nombre de reproduction » repart à la hausse dans plusieurs régions*, Le Parisien, 20 juin 2020, consulté sur <https://www.leparisien.fr/societe/coronavirus-pourquoi-le-nombre-de-reproduction-repart-a-la-hausse-dans-plusieurs-regions-20-06-2020-8339130.php>

Ces atteintes consistent notamment :

- à interdire abusivement la circulation et le stationnement de véhicules à moteur dans de nombreuses rues de Paris depuis la fin du confinement,
- à créer de nouvelles pistes cyclables se cumulant de façon disproportionnée avec celles à peine ouvertes et ce, de surcroît, sans contrôle du comportement souvent dangereux et irresponsable de nombre de personnes qui en usent,
- à piétonniser de façon disproportionnée plusieurs rues de Paris.

D'autre part, au regard des responsabilités morales et juridiques qui sont les vôtres, dans chacun de vos trois domaines respectifs de compétence, d'intervenir en urgence, sous 48 heures, auprès de la municipalité de Paris et de réclamer un réexamen de l'ensemble de ces mesures restrictives qui menacent la sécurité des personnes, et portent également une atteinte disproportionnée à la Liberté d'aller et venir.

Je vous prie de croire, Messieurs les Ministres, Monsieur le Secrétaire d'Etat, en l'expression de ma haute considération

Me Patrick TABET
Avocat

