



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Secrétariat général

**DIRECTION DES LIBERTES PUBLIQUES
ET DES AFFAIRES JURIDIQUES**

**SERVICE DU CONSEIL JURIDIQUE
ET DU CONTENTIEUX**
Bureau du Contentieux de la Sécurité Routière

Paris, le 17 JUIL. 2018

Tél. : 01 49 27 45 91
Télécopie : 01 40 07 45 91
Référence à rappeler :

DLPAJ/CJC/18B/CFM/ n°C-2018-1758

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,

à

Monsieur le président de la section du contentieux du Conseil d'Etat

OBJET : Requête en référé suspension n° 421704 de M. Paul De Métairy c/ Premier ministre

PJ : pas de pièces jointes

Vous m'avez transmis la requête présentée le 25 juin 2018 près le greffe de votre Haute juridiction par Monsieur Paul de Métairy tendant à la suspension du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

J'ai l'honneur de vous faire connaître les observations que cette requête appelle de ma part.

I – RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE

La mise en place du permis à points au 1^{er} juillet 1992, époque où l'insécurité routière provoquait plus de 9 000 morts chaque année, a permis une baisse continue du nombre de tués sur les routes.

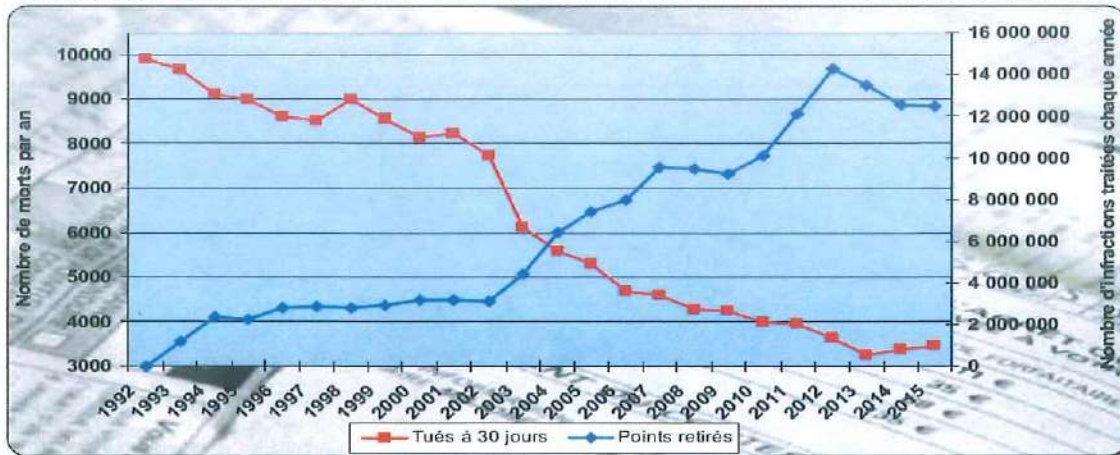
Le 14 juillet 2002, le Président de la République déclarait : « *Je voudrais marquer ce quinquennat par trois grands chantiers mais qui ne sont pas de pierre. C'est d'abord la lutte contre l'insécurité routière. Je suis absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses d'Europe.* ».

La vocation pédagogique du permis à point, avec l'instauration d'un barème visant à sanctionner plus sévèrement les infractions au code de la route les plus graves, ainsi que la mise en place d'un système de contrôle automatisé des infractions ont permis que le nombre de tués sur les routes soit divisé par près de trois depuis la création de ce système. Entre 2000 et 2015

le nombre de blessés, demeurant à vie en situation de handicap plus ou moins lourd (polytraumatisés, amputés, personnes en état végétatif...) a corrélativement diminué.

Si ce système suscite parfois des critiques, il a néanmoins prouvé depuis des années sa grande efficacité. Le graphique ci-dessous démontre sans l'ombre d'un doute que la courbe du nombre de tués sur les routes évolue de manière inversement proportionnelle à la courbe des retraits de points.

Comparaison du nombre de tués avec le nombre de points retirés



Source : Tableau extrait du Bilan statistique de l'année 2015

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportement-des-usagers>

Après deux années consécutives d'augmentation (fait inédit depuis 1979), la mortalité routière s'est stabilisée en 2016 avec + 0,46 % par rapport à 2015.

En 2017, selon les résultats définitifs de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) consultables sur le site de la sécurité routière (<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>), 3 684 personnes ont perdu la vie, soit une baisse de 1,4%.

En revanche, les autres indicateurs de l'accidentalité sont en hausse : les accidents corporels de + 2,2%, les personnes blessées de + 1,3%, ainsi que les hospitalisations à la suite d'un accident routier de + 2,0%.

En février 2018, selon les estimations provisoires de l'ONISR, 237 personnes ont perdu la vie sur les routes de métropole et d'Outre-mer et 4 362 ont été blessées dans 3 529 accidents corporels. L'ONISR fait état d'une hausse de la mortalité routière aussi bien sur le territoire métropolitain que dans les Outre-mer : 12 personnes tuées en plus en métropole, 6 personnes tuées en plus en Outre-mer.

Pour limiter des tragédies humaines pour les victimes comme pour leurs proches, des objectifs ambitieux sont fixés par les pouvoirs publics, à savoir descendre en dessous des 2 000 tués sur nos routes à horizon 2020.

Cet objectif suppose d'agir fermement contre les comportements à risque afin de responsabiliser davantage les conducteurs.

Ainsi, après douze années de baisse continue, le mouvement de hausse de la mortalité routière amorcé en 2014 a conduit le Gouvernement à réagir fermement face à des chiffres synonymes de vies brisées pour des dizaines de milliers de personnes, qui s'explique notamment par un relâchement des comportements des usagers de la route.

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances reste encore aujourd'hui la première cause des accidents mortels et est présente dans 32 % des accidents de la route soit une augmentation de 6 points par rapport à 2014.

En outre, 55 % des accidents mortels (1 911 morts en 2016) se produisent sur les routes du réseau secondaire où la circulation est à double sens sans séparateur central.

C'est dans ce contexte qu'une préconisation du comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), reprise par une recommandation adoptée par le CNSR lors de sa séance plénière du 16 juin 2014, a par suite été décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 présidé par le Premier ministre : l'abaissement des vitesses maximales autorisées sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central (5^{ème} mesure).

Cette mesure prévoit de : « Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes à double-sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. Il est instauré une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure. Échéance prévisionnelle : juillet 2018 ».

La mise en œuvre de cette mesure est prévue par le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules publié au *Journal officiel de la République française* du 17 juin 2018 et entré en vigueur le 1er juillet 2018.

C'est dans ces conditions que par requête enregistrée le 25 juin 2018 au greffe de votre Haute juridiction, le requérant sollicite, sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative la suspension du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

II – DISCUSSION

A titre principal, sur l'irrecevabilité de la requête au fond pour défaut d'intérêt à agir qui entraîne le rejet de la requête en référé suspension

Pour que les prétentions du requérant puissent être examinées en référé, il est nécessaire que le recours au fond soit recevable. Les demandes de suspension ne peuvent être accueillies lorsque le recours pour excès de pouvoir est irrecevable (CE, 5 novembre 2004, Association Bretagne littoral environnement urbanisme, n° 264819).

Selon votre jurisprudence, le juge des référés entache son ordonnance d'irrecevabilité s'il s'abstient de répondre au moyen en défense tiré de l'irrecevabilité de la requête (CE, 25 mai 2005, Commune de Banon, aux tables, n° 270273 ; CE, 11 mai 2001, commune de Loches, n°231802).

Or, en l'espèce, la requête au fond enregistrée le 25 juin près le greffe de votre Haute juridiction est irrecevable pour défaut d'intérêt à agir comme il sera démontré infra.

Cette condition de recevabilité, qui ne repose sur aucun texte, est l'application de l'adage « *pas d'intérêt, pas d'action* ».

En matière de recours pour excès de pouvoir, le requérant doit justifier d'un intérêt à obtenir l'annulation de la décision qu'il attaque (voir CE, 6 mars 2002, SNC Montmorency, n° 239772, aux tables ; CE, 5 juillet 2006, Commune de la Possession, n° 285809).

[Or le requérant, M. Paul de Métairy, ne démontre aucunement ni en quoi l'acte attaqué lui ferait grief ni qu'il aurait un intérêt à en demander la suspension.

Suivant la formule de M. THÉRY dans ses conclusions sur CE, section, 28 mai 1971, Sieur Damasio, au Recueil : « (...) *s'il est évident qu'on ne peut être recevable à attaquer un acte administratif qui ne vous touche en rien, il résulte non moins forcément de votre jurisprudence qu'il ne suffit pas d'établir qu'un acte vous affecte de quelque façon pour qu'un recours soit recevable. Encore faut-il justifier qu'il le fait dans des conditions donnant précisément intérêt à en contester la légalité. De l'appréciation de fait, on passe à la qualification juridique. Et c'est par là que s'exprime une jurisprudence toute en nuances dont a pu dire à cette place même qu'elle "laisse dans l'embarras les faiseurs de système".*

Sans doute les principes directeurs qui inspirent cette politique jurisprudentielle sont-ils bien connus : ouvrir aux administrés autant qu'il est possible l'accès de votre prétoire sans verser dans l'action populaire en permettant à n'importe qui d'attaquer n'importe quoi ; élargir le cercle des intérêts donnant qualité pour agir, sans méconnaître pour autant la hiérarchie naturelle des intérêts lésés, sans permettre en conséquence à des administrés, qui ne seraient touchés que d'une façon très secondaire et très indirecte, de remettre rétroactivement en cause des situations acceptées par ceux qui étaient directement visés. Entre le trouble que constitue toute illégalité et le trouble que provoque toute annulation, votre jurisprudence sur l'intérêt est ainsi contrainte à des compromis difficiles.

Mais, si les principes qui vous guident sont dans tous les esprits, leur degré de généralité ne permet pas d'en tirer des critères rigoureux de solution. En cette matière aussi, tout l'art et toute la difficulté sont dans l'exécution ou l'application.

Pour analyser le problème qui vous est aujourd'hui soumis, nous dirions volontiers, pour reprendre en l'adaptant une terminologie empruntée au contentieux de la responsabilité de la puissance publique et qui sert à caractériser le préjudice pouvant ouvrir droit à réparation, que pour justifier d'un intérêt donnant qualité pour intenter un recours pour excès de pouvoir, le justiciable doit établir que l'acte attaqué l'affecte dans des conditions suffisamment spéciales, certaines et directes, étant entendu qu'il s'agit là simplement d'une manière commode de classer les difficultés et non d'une recette pour les résoudre (...).

Comme l'expliquait M. CHENOT dans ses conclusions sur CE 10 février 1950, Gicquel, au Recueil), cette exigence implique que les conséquences de l'acte attaqué « (...) *placent le requérant dans une catégorie nettement définie d'intéressés. Autrement dit, il n'est pas nécessaire que l'intérêt invoqué soit propre et spécial au requérant, mais il doit s'inscrire dans un cercle où la jurisprudence a admis des collectivités toujours plus vastes d'intéressés, sans l'agrandir toutefois jusqu'aux dimensions de la communauté nationale (...)* ».]

Or, en l'espèce le requérant ne démontre pas avoir un intérêt spécial, direct et certain à demander la suspension du décret litigieux.

Le requérant doit démontrer que le décret attaqué lui causerait un préjudice, et que celui-ci serait suffisamment direct et certain, les conséquences de la décision sur la situation du requérant devant être, sinon immédiates, du moins probables.

Vous avez jugé qu'à supposer même qu'un décret relatif au tarif des greffiers de tribunaux de commerce puisse avoir des répercussions sur le coût des procédures devant les tribunaux de commerce pour les justiciables, et par voie de conséquence indirectement sur la rémunération des avocats, l'ordre des avocats à la cour de Paris ne justifiait pas d'un intérêt suffisamment direct et certain de nature à lui donner qualité pour demander l'annulation de ce décret (CE, 14 novembre 2008, Ordre des avocats à la cour d'appel de Paris, n° 307364, aux tables).

Vous avez également jugé qu'un simple citoyen ne justifie d'aucun intérêt lui donnant qualité pour demander l'annulation de la disposition contenue dans le décret relatif aux attributions du ministre du temps libre aux termes duquel le ministre est chargé de définir et de mettre en œuvre la politique du gouvernement en ce qui concerne le temps dont chacun doit disposer librement (CE, 23 septembre 1983, Lepetit, n° 35159, au Recueil). De même, la seule qualité de contribuable de l'État ne confère pas un intérêt suffisant à attaquer une décision entraînant des dépenses (CE, 23 novembre 1988, Dumont, n° 94282, au Recueil).

Si l'intérêt à agir est apprécié eu égard à l'intérêt invoqué par le requérant, il est en même temps apprécié au regard des conclusions de la requête.

Il est ainsi nécessaire que la qualité invoquée pour agir soit en rapport avec les conclusions de celui qui agit, c'est-à-dire, puisque dans la plupart des cas, il s'agit de demander l'annulation de la décision attaquée, en réalité de l'objet ou des effets de cette décision, étant précisé que l'intérêt s'apprécie au regard de l'objet de la décision et non de ses motifs (CE, 15 octobre 2001, Commune de Saint-Laurent-du-Var, n° 223818, au Recueil).

En outre, cet intérêt s'apprécie à la date de la saisine du juge (CE, section, 11 février 2005, Marcel, n° 247673, au Recueil ; CE 24 octobre 1994, Commune de la tour du Meix, n° 123316, au Recueil ; CE, 6 octobre 1965, Marcy, au Recueil).

En l'espèce, l'intérêt à agir à l'encontre du décret du requérant devrait être démontré au moins par la production d'une copie de son permis de conduire.

La requête au fond étant irrecevable, par suite, il vous est demandé de bien vouloir rejeter la requête en référé-suspension présentée par M. Paul De Métairy.

Sur l'irrecevabilité de la requête au fond pour défaut de motivation qui entraîne le rejet comme manifestement mal fondé du référé suspension

L'article R. 411-1 du code de justice administrative précise que la requête « (...) contient l'exposé des faits et moyens, ainsi que l'énoncé des conclusions soumises au juge (...) ».

Une requête doit contenir non seulement l'énoncé des moyens soulevés mais aussi une argumentation, même succincte.

Tel n'est pas le cas en l'espèce, il n'est pas précisé sur quels points et pour quels motifs le décret attaqué serait intervenu illégalement (CE, 1^{er} juin 1953, *Vasnier*, n°98665).

Une requête qui ne comporte pas la motivation requise par les dispositions précitées, avant l'expiration du délai de recours, est irrecevable (CE Sect. 29 oct. 1976, *Assoc. des délégués et des auditeurs du CNAM*, n°9920). Le tribunal n'est pas tenu d'inviter les parties à régulariser une requête irrecevable de ce fait, passé le délai de recours contentieux (CE, 3 février 1989, *Association Essor économique et social du Couserans et de l'Ariège*, n° 88127, au Recueil).

Or, au cas d'espèce, le requérant procède uniquement par allégations, sans assortir celles-ci des précisions suffisantes permettant d'en apprécier le bien fondé.

Sur l'irrecevabilité des conclusions excédant le pouvoir du juge des référés

En application des dispositions de l'article L.511-1 du code de justice administrative, le juge des référés ne peut prononcer que des mesures présentant un caractère provisoire. Ce caractère provisoire s'apprécie au regard de l'objet et des effets des mesures en cause et notamment de leur caractère réversible (CE, 31 mai 2007, *syndicat CFDT Intercos 28*, n° 298293, au Recueil).

Or, en sollicitant à titre subsidiaire que votre Haute juridiction, limite d'une part, à 70 km/h la vitesse maximale autorisée pour les poids lourds et prononce, d'autre part, une baisse de 30% de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, ou encore que les automobilistes soient indemnisés « *pour le temps perdu dans les bouchons plus fréquents avant (...) et pour l'énervement et le stress de devoir se traîner comme des escargots sur des lignes droites désertes* », le requérant présente au juge des référés des conclusions qui dépassent l'étendue de son office.

A titre subsidiaire, sur le fond de la requête

Aux termes des dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative, dont M. Paul de Métairy demande l'application : "*Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision. / Lorsque la suspension est prononcée, il est statué sur la requête en annulation ou en réformation de la décision dans les meilleurs délais. La suspension prend fin au plus tard lorsqu'il est statué sur la requête en annulation ou en réformation de la décision.* "

Il ressort de ces dispositions que la suspension de l'exécution d'une décision administrative par le juge des référés est subordonnée au cumul de deux conditions (CE, 28 février 2001, *Philippart et Lesage*, n° 230112, au Recueil) : la justification d'une urgence et l'existence d'un doute sérieux quant à la légalité de la décision.

Aucune de ces deux conditions n'est remplie en l'espèce.

A. Sur l'absence d'urgence à suspendre le décret contesté

Il convient de rappeler que l'urgence s'appréciant « *in concreto* » et compte tenu des circonstances de chaque espèce, **le juge des référés procède à une appréciation objective de la situation et des intérêts, publics ou privés en jeu** (CE, 30 juillet 2003, M. Fromentin, n°256310; CE, 25 octobre 2002, Mabesoone, n° 248550). Il doit prendre en compte les conséquences immédiates de la décision pour le requérant et les confronter, le cas échéant, à des intérêts publics, tels que les exigences de la protection routière, menacés par la suspension.

La situation d'urgence ne se présument pas, il appartient au requérant de la justifier (CE, 15 février 2001, Association Hautes-Alpes Demain, n° 230312). Des considérations générales sur la portée de la décision ne suffisent pas à caractériser une situation d'urgence (CE, 20 août 2003, M. Antagnac, n°259500 ; CE, 30 mars 2006, M. Afane-Jacquart, n° 291549).

Or, en l'espèce, il n'est fait aucune démonstration de l'urgence qu'il y aurait pour le requérant à ce que soit ordonnée la suspension de l'exécution du décret du 15 juin 2018 précité, M. de Metairy se bornant à présenter à votre juridiction des arguments tendant à démontrer l'existence d'un moyen de nature à faire naître un doute sérieux quant à la légalité du décret.

Sur ce premier point, la requête pourra être rejetée en l'absence d'urgence démontrée par le requérant.

En tout état de cause, les conditions présidant à la démonstration d'une situation d'urgence ne sont pas réunies en l'espèce.

En effet, la condition d'urgence n'est regardée comme satisfaite que « (...) *lorsque la décision administrative contestée préjudicie de manière suffisamment grave et immédiate à un intérêt public, à la situation du requérant ou aux intérêts qu'il entend défendre (...)* » (CE, 19 janvier 2001, Confédération nationale des radios libres, n° 228815, au Recueil), le juge procédant à une mise en balance des intérêts en cause (CE, 28 février 2001, n° 229562, 229563, 229721, Préfet des Alpes Maritimes c/ Société Sud-Est Assainissement, au Recueil).

Comme l'indiquait dans ses conclusions M. SEBAN, commissaire du gouvernement dans cette affaire Préfet des Alpes Maritimes C/ Société Sud-Est Assainissement, « (...) *le juge du référé-suspension ne saurait se borner à apprécier du seul point de vue du demandeur la condition d'urgence (...). Mais ce n'est qu'au vu de l'ensemble des intérêts publics ou privés qui sont portés à sa connaissance, au vu d'une situation prise dans sa globalité que le juge pourra affirmer qu'il y a effectivement urgence (...)* ».

En outre, un intérêt public peut s'attacher à l'exécution immédiate de la décision dont la suspension est demandée (CE, 5 novembre 2001, Commune du Cannet-des-Maures n° 234396 ; CE, 29 janvier 2003, Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement c/ Association pour la protection des écosystèmes aquatiques, n° 24468).

Au cas d'espèce et en premier lieu, vous jugez qu'une décision déjà exécutée à la date d'introduction de la requête en suspension est sans objet et irrecevable (CE, 7 juin 2004, société France télécom, n° 263264). Vous jugez également que pour apprécier si la condition d'urgence est remplie, le juge des référés doit prendre en compte d'une part le délai restant à courir, à la date à laquelle il statue, avant l'entrée en vigueur des dispositions dont la

suspension est demandée et d'autre part si la suspension de ces dispositions serait préjudiciable aux intérêts défendus par le demandeur.

Or le décret dont il est demandé la suspension est entré en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2018 sur l'ensemble du territoire. Il n'y a donc aucune urgence à suspendre une décision déjà entrée en vigueur sur l'ensemble du territoire national.

Une suspension, qui serait prononcée près de trois semaines après la mise en vigueur d'une décision aussi importante occasionnerait des difficultés importantes notamment d'intelligibilité de la norme et une incompréhension des usagers de la route alors toutefois que ceux-ci sont et seront nombreux sur les routes cet été en raison du début de la période de vacances scolaires.

En deuxième lieu, il ne saurait y avoir d'urgence si la décision contestée était prévisible pour son destinataire (CE, 27 juillet 2001, n° 235463, aux tables).

Or au cas d'espèce, il est bien évident compte tenu de la couverture médiatique du sujet que le requérant, comme l'ensemble des citoyens, était bien informé de l'entrée en vigueur des dispositions au 1^{er} juillet 2018.

Or il a déposé sa requête en référé le 25 juin pour une entrée en vigueur au 1^{er} juillet, ne permettant pas à sa requête d'être traitée dans des délais utiles pour anticiper la mise en œuvre de la mesure.

Enfin, il a été démontré que le décret contesté s'inscrit dans la volonté du Gouvernement de réduire efficacement le nombre de tués et de blessés sur les routes victimes d'accident de la circulation dus notamment à la vitesse excessive sur les routes. On rappellera s'il était encore nécessaire de le faire que la vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances reste encore aujourd'hui la première cause des accidents mortels est présente dans 32 % des accidents de la route.

Dans un tel contexte, j'affirme a contrario qu'il y a urgence à poursuivre l'exécution du décret (CE, 4 décembre 2002, département du Nord, n° 249091, aux tables).

En effet, suspendre le décret attaqué créerait, d'une part, une véritable confusion pour les administrés dès lors que l'entrée en vigueur du décret coïncide notamment avec les périodes de congés scolaires, il est donc nécessaire que celle-ci ne soit pas suspendue et que l'information donnée aux usagers de la route soit cohérente et uniforme sur l'intégralité du territoire.

D'autre part, l'application du décret poursuit un objectif d'intérêt général prééminent d'autant plus prégnant en période de forte affluence sur les routes pendant les vacances scolaires en raison des départs/retours en congés.

Or il résulte de mon exposé des faits et des démonstrations infra que le décret du 15 juin 2018 précité répond à un objectif majeur de sécurité routière et de sécurité publique commandé par l'intérêt général.

Ainsi que le mentionnait le commissaire du gouvernement Seban dans ses conclusions sous la décision précitée Préfet des Alpes-Maritimes et Sté Sud-est Assainissement: « (...) à l'urgence de suspendre, s'oppose souvent l'urgence d'exécuter ».

En l'espèce, au regard tant de l'objectif poursuivi par le décret que du nombre de routes visées et de la forte affluence sur ces routes en période de congés, il y a urgence à exécuter le décret du 15 juin 2018 précité plutôt qu'à ordonner la suspension de son exécution.

Il résulte de ce qui précède que, dès lors que l'existence d'une atteinte grave à la situation personnelle et professionnelle du requérant et aux intérêts qu'il entend défendre n'est aucunement démontrée, **il ne saurait être soutenu devant vous que le critère de l'urgence, au sens de l'article L.521-1 du Code de justice administrative, est rempli.**

L'une des conditions posées par l'article L. 521-1 du code de justice administrative n'étant pas remplie, la demande de suspension présentée par M. Paul de Métairy devant le juge des référés de votre Haute juridiction doit être rejetée (voir CE Assemblée, 13 février 1976, Association de sauvegarde du quartier Notre-Dame, n° 99708, au Recueil ; CE, 15 juin 2001, Société Robert Nioche et ses fils SA, requête n° 230637, aux tables; CE 9 mai 2006, Fédération trans pyrénéenne d'éleveurs de montagne et autres, n° 292398, au Recueil).

B. Sur l'absence de doute sérieux quant à la légalité du décret contesté

La motivation essentielle du décret relève d'un motif de sécurité publique compte tenu de la part très importante des accidents mortels survenus sur le réseau secondaire où la circulation est à double sens sans séparateur central.

Or, comme l'établissait déjà le comité des experts du CNSR dans son rapport du 29 novembre 2013, **une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, jusqu'alors limitée à 90 km/h, permettrait de sauver entre 300 et 400 vies par an.**

La baisse des vitesses maximales autorisées (VMA) sur les routes où la mortalité routière est la plus forte s'impose donc pour orienter durablement la courbe de la mortalité routière à la baisse.

Une telle mesure présente en outre l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.

La mesure édictée constituant une mesure de police, elle doit donc être nécessaire et proportionnée (CE, 19 mai 1933, Benjamin, au Recueil).

Vous avez également jugé (CE, 14 octobre 2015, n° 375027, aux tables) s'agissant des recours contre l'abaissement à 70 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique rappelle qu'« (...) *il est loisible au Premier ministre, dans l'exercice de cette compétence, de fixer sur le territoire national des limites de vitesse de circulation différentes applicables à des types de voies distincts* ».

1. Sur la légalité externe

Sur le prétendu vice de forme pour défaut de motivation

Le requérant prétend que le décret attaqué serait insuffisamment motivé.

En premier lieu, aucun texte ni principe n'impose la motivation d'un décret (voir par exemple : CE, 26 novembre 2014, n° 376265 ; CE, 26 septembre 2014, n°379994 ou encore CE, 11 avril 2014, n° 360759, aux tables).

Le moyen ainsi soulevé par le requérant est donc inopérant et sera écarté.

2. Sur la légalité interne

Sur la prétendue mise en danger de la vie d'autrui

Le requérant soutient que la baisse de la vitesse maximale autorisée forcerait les conducteurs à « avoir l'œil rivé sur leur compteur ». Elle serait également facteur de déconcentration et d'hypovigilance « responsables de nombreux morts » au détriment de la sécurité.

Il soutient que cet abaissement de la vitesse autorisée, empêcherait tout dépassement de camion ce qui engendrerait une « dangereuse exaspération et des dépassements ou comportements à risque, au détriment de la sécurité ».

Il sollicite enfin de votre Haute juridiction qu'il soit subsidiairement limité à 70 km/heure la vitesse maximale autorisée pour les camions. On rappellera que de telles conclusions sont irrecevables dès lors qu'elles dépassent l'office du juge des référés.

Le moyen n'est pas sérieux.

En premier lieu j'observe que le requérant n'assortit ces allégations d'aucune précision permettant d'en apprécier le bien-fondé de sorte que, ce moyen n'est pas de nature à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision contestée (CE section, 7 mars 1969, Ville de Lille, n° 70735).

En tout état de cause il est inopérant et infondé.

L'article 121-3 du code pénal dispose : « Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. / Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui. / Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait. / Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une

obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer. / Il n'y a point de contravention en cas de force majeure. »

Or, le requérant ne démontre aucunement et de quelle manière le décret contesté, qui vise précisément à diminuer l'accidentalité et à sauver des vies, constituerait une mise en danger délibéré de la personne d'autrui, moyen qui en tout état de cause ne relève pas du juge administratif.

Sur la prétendue atteinte à l'environnement et sur les prétendus préjudices financiers

Le requérant soutient en premier lieu qu'en forçant une conduite en 4^{ème} vitesse et non en 5^{ème} vitesse, la mesure édictée conduirait à une augmentation de 30 % de la pollution « *au détriment de la santé publique, ce qui est irresponsable et susceptible de poursuites pénales* ». Pour effectuer cette estimation, il prend pour exemple ses deux véhicules.

Il conclut au « *risque de poursuites pour mise en danger de la santé publique, comme pour l'affaire de l'amiante* ».

Le requérant soutient en second lieu, que le décret ferait subir aux automobilistes un préjudice financier de 30 % de consommation supplémentaire inutile, et que ce faisant, ils seraient en droit d'exiger au moins une baisse similaire des taxes sur les produits pétroliers, ce qu'il demande à titre subsidiaire à votre Haute juridiction. On rappellera que de telles conclusions sont irrecevables dès lors qu'elles dépassent l'office du juge des référés.

Il estime également que les automobilistes devront être indemnisés « *pour le temps perdu dans les bouchons plus fréquents avant (...) et pour l'énerverment et le stress de devoir se traîner comme des escargots sur des lignes droites désertes* ».

J'observe à titre liminaire que des statistiques fondés sur les deux seuls véhicules du requérant ne valent pas démonstration de l'existence d'un doute sérieux sur la légalité du décret contesté.

S'agissant de la proportionnalité de la mesure édictée, j'observe a contrario que l'« *Analyse coûts bénéfiques de la réduction de la vitesse sur les routes* » réalisée par les spécialistes du Commissariat général au développement durable du ministère de la Transition écologique et solidaire publiée à la fin du mois de mars 2018 (et consultable à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Théma - Réduction des vitesses sur les routes.pdf>) indique, dès son avant propos : « *La gestion des vitesses routières présente un enjeu pour divers types de politiques publiques. L'abaissement des vitesses maximales autorisées a un effet positif de réduction de l'accidentalité qui constitue in fine le principal bénéfice de la mesure, à mettre en regard des pertes de temps de trajet. Par ailleurs, en roulant moins vite, les véhicules consomment généralement moins de carburant et émettent donc moins de CO². Ils pourraient aussi polluer moins et être moins bruyant* ».

Le bilan socio économique qui a été réalisé dans ce rapport selon différents scénarios d'évolution de la limitation des vitesses, porte sur l'ensemble des coûts marchands et non marchands suivants et détaillés en P.5 : **perte de temps**, **accidentalité** (morts, blessés hospitalisés, blessés légers), **consommation de carburant**, **coût d'installation des nouveaux panneaux de vitesse**, **émissions de CO²**, **pollution locale (particules fixes et NOx)**, **bruit**.

Or, le bilan indique (P. 6) « *un sous scénario a été étudié : la réduction des VMA sur le réseau routier national et départemental constitué de chaussées uniques bidirectionnelles qui concentre 88 % de la mortalité hors agglomération. Les routes à chaussées séparées ont un taux d'accidents mortels 4 fois inférieur à celui des routes bidirectionnelles. L'abaissement des VMA de 10 km/h sur le réseau routier bidirectionnel présente un bilan positif de l'ordre de 230 M€ dû essentiellement à la réduction de l'accidentalité. C'est sur ce périmètre qu'une mesure de réduction des VMA a le plus de sens* ».

Votre Haute juridiction pourra également utilement se reporter à la partie 3 « *bilans socio-économiques* » et notamment son point « *3.2.3 Bilan avec distinction entre RN et RD à chaussées séparées ou chaussées unique* » lequel démontre qu'en restreignant aux seules routes bidirectionnelles la mesure, le bilan global ressort positif à hauteur de plus de 230 milliard d'euros.

S'agissant de la prétendue augmentation de la consommation de carburant évaluée à 30% par le requérant, vous pourrez utilement vous reporter au tableau 18 (P.40) « *Impact sur les consommations de carburant d'une baisse de 10 km/h de la VMA sur RN et RD* » qui démontre une réelle baisse de la consommation de carburant.

Enfin, le document présenté par la DSR infra, démontre que la mesure aura peu d'impact sur le temps de trajet, des économies de 120 € de consommation de carburant sur une année, et de 30 % d'émissions de CO² en moins.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ROULER VITE, UN MAUVAIS CALCUL

EN 2016,
LA VITESSE EXCESSIVE OU INADAPTÉE AUX CIRCONSTANCES
EST PRÉSENTE DANS **31%** DES ACCIDENTS.

DES DISTANCES D'ARRÊT INCOMPRESSIBLES



PEU DE DIFFÉRENCE DANS LE TEMPS DE TRAJET

En roulant à **90** plutôt qu'à **80**, le temps en moins
passé sur la route est seulement de :



DES SURCÔÛTS ET PLUS DE POLLUTION



Sur les prétendus risques sérieux de troubles à l'ordre public

Le requérant soutient que la mesure va engendrer de « *plus en plus d'actes de révolte avec voie de fait comme pour les célèbres portiques d'autoroutes. Il ressort parfaitement du rôle du Conseil d'Etat est de veiller à ce que le Gouvernement n'exaspère pas la population sous prétexte de faire son bonheur(?) malgré elle....* ».

Le décret ici critiqué est toutefois particulièrement nécessaire au regard de l'objectif d'intérêt général poursuivi, objectif d'intérêt général d'autant plus prééminent en période de forte affluence sur les routes pendant les vacances scolaires en raison des départs/retours en congés.

En tout état de cause, la circonstance que certaines personnes se mettraient en situation de commettre des délits est sans incidence sur la légalité de la décision attaquée et dont il vous est demandé la suspension.

Il résulte de ce qui précède que contrairement à ce que soutient le requérant, le décret n'aura pas d'impact financier majeur, ni sur l'environnement et la mesure est bien nécessaire et proportionnée au sens de votre jurisprudence Benjamin.

Le moyen sera écarté.

Ainsi, aucun des moyens invoqués au soutien de sa requête n'étant de nature à créer un doute sérieux sur la légalité de la décision attaquée, la requête de M. Paul de Métairiry sera écartée.

Par ces motifs, je conclus à ce qu'il plaise à votre Haute juridiction de bien vouloir rejeter la requête en référé suspension présentée par Monsieur De Métairiry en toutes ses conclusions.

Pour le ministre et par délégation,

L'adjoint au chef du service du conseil juridique et du contentieux


Laurent HANOTEAUX

ANNEXE : PIERCE JOINTE

NEANT