

## Commentaire juridique du jugement

Notre association, Vélo-en-Têt, a, en 2010, demandé en justice l'annulation de l'arrêté du maire de Perpignan interdisant le double sens cyclable (DSC) dans treize rues de la zone 30 de Perpignan.

L'association fondait son recours principalement sur un décret du 30 juillet 2008 qui a introduit dans le code de la route (article R. 110-2) la règle selon laquelle, dans les zones 30, « *toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police* ».

Ayant été déboutée en 2012 par le Tribunal administratif de Montpellier, l'association a fait appel devant la Cour administrative d'appel de Marseille.

Cette dernière vient, le 24 octobre, de rendre son arrêt (ci-joint) qui donne raison à l'association pour cinq des treize rues en litige. Le maire est enjoint de prendre un nouvel arrêté dans les six mois. La commune est par ailleurs condamnée à verser 2000 euros à l'association au titre des frais engagés pour défendre sa cause.

Cet arrêt est doublement important, d'une part, parce que c'est la première fois qu'une cour administrative d'appel se prononce sur la question de la légalité d'un arrêté municipal interdisant le DSC, d'autre part parce qu'il donne raison – au moins partiellement – à l'association requérante. **Cette demi-victoire est donc un signe jurisprudentiel très positif pour ceux qui luttent en faveur de l'apaisement des déplacements en milieu urbain et donc pour l'amélioration de la qualité de la ville.**

En effet, la cour de Marseille dit clairement que, dans les zones 30, **le maire, par principe, "DOIT prévoir des chaussées à double sens pour les cyclistes" et, en conséquence, "DOIT prévoir un aménagement" de ces chaussées.**

Il ne peut, par exception à ce principe, refuser le DSC que "*lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige*"; il doit alors invoquer un "*motif lié à la sécurité de la circulation dûment circonstancié*".

Or, s'agissant des cinq rues de la zone 30 extérieures à l'hypercentre de Perpignan, les juges ont estimé que la commune "*n'expose ni ne démontre l'existence de motifs de sécurité justifiant de l'impossibilité alléguée de procéder sur les voies en cause à un aménagement de type piste permettant la mise en oeuvre du double sens cyclable*".

Le maire est donc enjoint de prendre pour ces rues "*un arrêté de mise en place du double sens cyclable*". Il ne pourra refuser le DSC que s'il justifie de "*motifs liés à la sécurité de la circulation dûment circonstanciés*".

A priori, comme les motifs qu'il avait avancés pour refuser le DSC dans les cinq rues en cause (présence de commerces, de stationnements de surface et de lignes de bus) sont expressément rejetés par les juges, on ne voit pas trop sur quels motifs il pourrait fonder un nouveau refus du DSC.

S'agissant des huit autres rues litigieuses, celles traversant l'hypercentre, les juges ont en revanche considéré que la commune justifiait bien de motifs de sécurité propres à interdire le DSC (étroitesse, circulation d'un minibus, déclivité...).

On comprend donc que le maire DOIT en principe instituer le DSC, mais qu'il a cependant une très large marge d'appréciation pour le refuser..., ce qui peut paraître quelque peu contradictoire.

Il est d'ailleurs étonnant de constater que, dans ses conclusions, le rapporteur public de la cour avait, pour sa part, considéré qu'aucun motif de sécurité ne justifiait l'interdiction du DSC dans

l'hypercentre de Perpignan. L'association est évidemment déçue qu'il n'ait pas été suivi par les juges.

Il est vrai que la discussion sur ce qui est dangereux et sur ce qui ne l'est pas est infinie...

L'association regrette cependant que la cour n'ait pas été sensible aux diverses études du Certu démontrant la non-dangerosité du DSC, y compris dans les rues étroites.

Elle déplore aussi qu'ait été rapidement écarté par la cour l'argument selon lequel l'arrêté interdisant le DSC dans ces rues – lesquelles constituent les principaux axes de traversée de l'hypercentre – n'était pas compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération Perpignan-Méditerranée, alors même que ce document d'urbanisme pose explicitement le principe de la « *généralisation des contresens cyclables* ».

**Au final, cet arrêt du 24 octobre 2014 est quand même favorable à la cause du cyclisme urbain car les maires sauront à l'avenir qu'ils n'ont pas de liberté totale en matière de DSC** et qu'un refus de mettre certaines rues en DSC pourrait les conduire à perdre un procès et à se trouver contraints de revoir leur copie.

Le 28/10/2014 par l'association Vélo-en-Têt