

Tribunal administratif de Montpellier,
Chambre 5

Requête n° 105058

Affaire : Association vélo en Tet

Audience du 09/10/12

Conclusions du Rapporteur Public :

Le maire de Perpignan a pris un arrêté le 10 juin 2010 « portant réglementation dans certaines voies de la ville et création de doubles sens cyclables dans les zones 30 du centre ville ». L'édiction de cet arrêté fait suite à la parution du décret du 30 juillet 2008, qui a notamment modifié les dispositions de l'article R 110-2 du code de la route, en précisant que « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. ».

Cet arrêté exclut cependant du double sens cyclable 13 rues du centre ville de Perpignan, et en particulier les principales artères.

L'association VELO-EN-TET a formé par courrier du 17 juillet 2010, reçu en mairie le 20, un recours gracieux demandant le retrait de l'arrêté précité. Face au silence gardé à son recours gracieux ayant fait naître une DIR, l'association vous saisit, par requête enregistrée le 18 novembre 2010, aux fins :

D'annuler l'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010, ensemble la DI portant rejet du recours gracieux exercé à son encontre

D'enjoindre au maire de prendre dans un délai de 3 mois un nouvel arrêté de mise en application du double-sens cyclable (DSC) en zone 30.

En défense, une FNR est soulevée par la commune de Perpignan, tirée de l'absence d'intérêt à agir de l'association requérante et de l'absence d'autorisation donnée à son pdt pour ester en justice. Vous pourrez écarter cette FNR : l'objet de l'association (« favoriser l'usage du vélo dans la ville de Perpignan ») lui donne bien un intérêt à agir dans la présente instance et le CA a, conformément aux statuts de l'association, autorisé son pdt à ester en justice par délibération du 24 septembre 2010.

3 moyens de légalité interne sont soulevés par l'association requérante.

Le 1^{er} moyen soulevé est celui tiré de l'erreur de droit du maire de Perpignan. Ce moyen comporte 2 branches.

Le maire de Perpignan aurait en 1^{er} lieu mal interprété le sens et la portée du décret du 30 juillet 2008 en se « croyant investi du pouvoir d'instituer ou non le DSC alors que le décret prévoit l'obligation de le faire ». Mais ce moyen n'est pas fondé. En effet, l'article R 110-2 du code de la route, dans sa rédaction résultant du décret du 30 juillet 2008, précise bien que « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. ». Cet article permet ainsi au maire, titulaire du pouvoir de police de la circulation au sein de sa commune, de prendre des « dispositions différentes », c'est-à-dire concrètement de définir des zones et voies de circulation qui ne sont pas à double sens pour les cyclistes. En prenant son arrêté du 10 juin 2010 édictant des restrictions aux chaussées à double sens pour les cyclistes, le maire de Perpignan n'a donc pas commis d'erreur de droit sur ce point.

La 2^{ème} branche du moyen est tirée de ce que le maire de Perpignan aurait illégalement « écarté la mise en œuvre du DSC en considération de l'état actuel des aménagements de voirie alors que le décret prévoit obligation de réaliser les aménagements nécessaires ».

Mais tel n'est pas le cas. En effet, que nous disent les textes ?

L'article R 110-2 du code de la route indique que « Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. ». L'article R 411-4 du même code dispose que : « Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée (...) Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en

place de la signalisation correspondante.». Enfin, l'article 13 du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 précise que : « Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010. ».

Il n'y a ainsi nulle part, et cela se conçoit aisément, d'obligation pour les communes de réaliser les aménagements nécessaires afin de permettre le DSC dans l'ensemble des zones 30. Le maire doit en effet constater l'aménagement existant, éventuellement mettre en place un aménagement afin de permettre un DSC, mais en aucun cas, réaliser l'ensemble desdits aménagements. Ceci imposerait par exemple que dans certaines rues, ainsi du reste que le fait valoir l'association requérante, le maire aurait l'obligation de réaliser des pistes cyclables pour permettre une circulation à double sens pour les cyclistes ! Il existe en réalité bien une obligation de réaliser des itinéraires cyclables et de faciliter la circulation des piétons mais seulement « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines », conformément aux dispositions de l'article L 228-2 du code de l'environnement.

Cf. TA Orléans, 14 juin 2012, M. Montier, n° 1100761 : « qu'en l'absence de dispositions législatives ou réglementaires relatives aux « zones 30 » obligeant les communes à modifier les installations existantes, et notamment l'assiette de la route, pour les aménager de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable au sens des dispositions de cet article issues du décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010, l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions, dont il n'est pas établi qu'elles seraient plus contraignantes que les précédentes, n'implique aucunement pour la commune de Sainte Maure de Touraine, la réalisation d'aménagements conformes sur les « zones 30 » existantes ».

Le 2^{ème} moyen invoqué est tiré de la méconnaissance des dispositions du PDU adopté par le conseil communautaire de la CA le 27 septembre 2007. Outre que l'association requérante ne vous a pas

produit le PDU adopté, celui-ci, qui fixe comme principe, nous résumons, de faciliter la circulation des cyclistes, n'impose pas la réalisation de DSC. L'arrêté attaqué n'a ainsi pas méconnu les dispositions du PDU et n'est pas incompatible avec celui-ci.

Enfin, le dernier moyen soulevé est celui, classique en matière de mesure de police, tiré de l'erreur d'appréciation des faits. L'association requérante fait en effet valoir que l'arrêté ne serait pas justifié en tant qu'il exclut du DSC 13 rues principales de circulation en centre ville. Vous exercez en la matière un contrôle entier et il vous appartient à ce titre de vérifier si les exclusions décidées par le maire sont justifiées ou/et excessives, c'est-à-dire si elles sont strictement nécessaires et ne portent pas aux droits des intéressés une atteinte disproportionnée par rapport au but poursuivi et aux motifs qui les justifient.

Précisons au préalable que les 13 rues dont s'agit ne représentent en réalité que 1,9 km linéaires sur un total de 11 km situés en zone 30 et que le maire a ainsi autorisé un DSC sur 9 km...

L'exclusion est-elle justifiée dans les circonstances de l'espèce ?

Pour notre part, nous le pensons. Les motifs de cette exclusion sont de 4 ordres : l'étroitesse des rues (qui concernent 7 voies sur 13), la circulation d'un minibus (6/13), la densité du trafic supérieur à 8 000 véhicules/jour (5/13) et la déclivité élevée (2/13).

La très grande majorité de ces voies ont une largeur de chaussée comprise entre 2,50 et 3,10 mètres. Or les préconisations du CERTU (Centre d'études sur les réseaux et les transports urbains), ainsi que le fait valoir l'association requérante elle-même, indiquent que le DSC est « peu réaliste ou déconseillé » pour les chaussées dont la largeur est inférieure à 4,50 mètres.

De même, la densité du trafic, très supérieure à 8 000 véhicules /jour pour la majorité des voies dont s'agit, justifie l'interdiction du DSC afin, là-aussi, d'assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.

Or, autant les motifs de la circulation du minibus et, surtout, celui de la déclivité des voies ne nous apparaissent guère argumentés, voire peu crédibles, autant les 2 autres motifs (densité du trafic et, surtout étroitesse de la chaussée) permettent effectivement, si l'on analyse chacune des voies exclues du DSC, de considérer que cette interdiction est justifiée.

En effet, les 2 rues visées par la déclivité (rue Petite-la-Réal avec une pente de 4,5 % et Grande-la-Réal avec une pente de 8,7 %) ont une largeur de chaussée respective de 2,60 m et 3 m. De même, si l'association requérante fait valoir que 5 des voies soumises à exclusion de double sens ont des largeurs supérieures à 4,50 m (12 m pour la Rue de la République, la rue du 4 septembre et celle du Maréchal Foch, 30 m pour la place Jean Payra et 36 m pour la place Bardou Job) elle « oublie » l'ensemble des aménagements urbains : commerces, terrasses, trottoirs, places de stationnement... L'association requérante prend en réalité en compte la largeur totale de la voie, et non seulement de la chaussée, et voudrait que el maire aménage celle-ci, en supprimant des plots par exemple, afin de permettre un DSC. Mais elle oublie que l'élargissement de la chaussée, qui permettra certes aux cyclistes de circuler en double sens dans de meilleures conditions de sécurité, se fera au détriment des piétons. Or les plots et trottoirs, comme l'ensemble des aménagements réalisées par la commune au demeurant, ont une utilité : protéger les piétons ! Il ne faut en effet pas oublier que les voies du centre ville de Perpignan sont pour l'essentiel empruntées par 3 types d'utilisateurs : les voitures, qui peuvent rouler à 30 km/h, les cyclistes, mais aussi les piétons qui ont besoin de trottoirs et d'aménagements sécurisés.

Aussi, pour l'ensemble de ces raisons, et compte tenu de la densité de trafic et/ou de l'étréitesse des voies visées par l'arrêté attaqué, le maire de Perpignan n'a pas, en excluant les 13 voies du DSC, pris une mesure disproportionnée au regard des impératifs et nécessités liées à son obligation d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers desdites voies, en particulier des piétons et des cyclistes.

Ces voies seront, nous n'en doutons pas, à l'occasion de travaux de voirie ou de rénovation réalisés par la commune, progressivement

exclues du dispositif d'interdiction en DSC. Nous ne pouvons qu'inviter l'association requérante à être patiente et à profiter, pour l'instant, des 9km de voies mises en DSC dans le centre ville de Perpignan !

Par suite, vous écarterez ce dernier moyen, et rejetterez ainsi les conclusions à fin d'annulation présentées par l'association requérante, et, par voie de conséquence, ses conclusions à fin d'injonction.

Vous condamnerez enfin l'association requérante à verser à la commune de Perpignan la somme de 1 000 € au titre de l'article L 761-1 CJA.

PCMNC

Au rejet de la requête de l'association VELO EN TET

A la condamnation de l'association requérante à verser à la commune de Perpignan la somme de 1 000 € (art L 761-1 CJA)