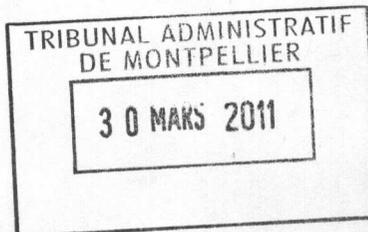


**SCP D'AVOCATS  
COULOMBIÉ – GRAS – CRÉTIN  
BECQUEVORT – ROSIER – SOLAND**

8, Place du Marché aux Fleurs  
34000 MONTPELLIER  
Tél. : 04 67 22 09 09 – Fax : 04 67 64 94 48



**ORIGINAL**

Instance n° 1005058-5

**RECOURS EN ANNULATION**

**MÉMOIRE EN RÉPONSE**

Le 29 mars 2011

Instance n° 1005058-5 : ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT c/ COMMUNE DE PERPIGNAN

A Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers composant le Tribunal  
Administratif de Montpellier

**POUR :**

**L'arrêté n° 2010-363 du 10 juin 2010 du maire de PERPIGNAN** portant réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville et création de doubles sens cyclables dans les Zones 30 du centre ville (pièce jointe n° 2).

La **Commune de PERPIGNAN**, représentée par son maire en exercice, domicilié ès qualités au siège social, Commune de Perpignan, Hôtel de Ville, Place de la Loge, 66000 PERPIGNAN.

**SCP COULOMBIÉ – GRAS – CRÉTIN – BECQUEVORT – ROSIER – SOLAND, Avocat.**  
(Pièce jointe n° 17)

**CONTRE :**

L'**ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT**, représentée par son Président, Monsieur Thibaut LEGAYE, dont le siège social est situé 3, rue Anselme Mathieu, 66000 PERPIGNAN.

---

La commune de PERPIGNAN a l'honneur de présenter à Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers composant le Tribunal administratif de Montpellier, ses observations en réponse au recours en annulation formé par l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT.

## 1. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCÉDURE

La commune de PERPIGNAN a été précurseur dans la réflexion liée à la politique des déplacements urbains. S'agissant particulièrement de la place des cyclistes dans la ville, le travail engagé par la municipalité s'est concrétisé dès 1995 par la création d'une première Zone 30 en centre-ville.

La réglementation de cette Zone 30 modifiait les principes gouvernant les entrées et sorties du secteur concerné, afin d'amener les usagers à adopter les comportements souhaités dans de telles zones : respect d'une vitesse inférieure à 30 km/h, extension de trottoirs, réaménagement des chaussées, etc.

Un certain nombre d'investissements étaient ainsi effectués dans le cadre de la création de cette première Zone 30 (pièce jointe n° 1).

La commune de PERPIGNAN bénéficiait donc d'une connaissance et d'une expertise de ces questions lorsqu'a été édicté le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière qui, en son article 13, a prévu :

*"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 1<sup>er</sup> juillet 2010".*

Afin de respecter les prescriptions de ce décret, le maire de PERPIGNAN, à l'issue d'une période de réflexion, de concertations, d'aménagements urbanistiques, a édicté un arrêté n° 2010-363 en date du 10 juin 2010 portant réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville et création de doubles sens cyclables dans les Zones 30 du centre-ville.

Cette décision intervient, il faut le souligner, au terme d'une évolution du projet ayant intégré études, réflexion et concertation associant services techniques, maires de quartiers et associations. Une place centrale fut donnée à l'association aujourd'hui requérante. L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT a ainsi été reçue plusieurs fois en mairie. Pour la seule année 2010, deux réunions se sont déroulées, l'une à la Communauté d'agglomération, le 11 février, l'autre début octobre (pièce jointe n° 4). L'action de la

Commune s'est donc nécessairement déployée sur une certaine durée – mais toujours dans le respect du délai légal – pour, finalement, parvenir à une solution équilibrée prenant en considération les cyclistes dans l'environnement complexe de la cité.

Au final, l'objectif visé était largement obtenu puisque, sur les 11 kms de linéaire que représentent les Zones 30 à PERPIGNAN, l'instauration du double sens cyclable concernait plus de 9 kms de ce linéaire (pièce jointe n° 5). Ce sont en effet, au total, **82 % de voies en double sens cyclable** qui ont été réalisées, en Zone 30, par la municipalité de PERPIGNAN.

Le Maire de PERPIGNAN a ainsi, par son arrêté, généralisé les doubles sens cyclables à l'intérieur des Zones 30 de la cité perpignanaise.

A la marge, il a, pour des raisons d'ordre public et, plus précisément de sécurité de l'ensemble des usagers, prononcé l'interdiction du double sens cyclable dans certaines rues.

L'article R. 110-2 du Code de la route lui en donne en effet la faculté.

Cependant, ne considérant que les rares exceptions plutôt que le principe, généralisé, du double sens cyclable, l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT s'est prévalu d'une prétendue illégalité de la décision municipale pour, dans un premier temps, adresser un recours gracieux en date du 17 juillet 2010 au maire de PERPIGNAN, lui demandant de retirer l'arrêté du 10 juin 2010 (pièce jointe n° 3 / pièce adverse n° 2).

Estimant qu'un refus tacite était nécessairement intervenu au terme de l'écoulement d'un délai de deux mois, l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT a finalement intenté un recours en vue de l'annulation de l'arrêté devant la juridiction de céans, en date du 17 novembre 2010, enregistré le 18 novembre 2010.

Les présentes écritures ont pour objet de répondre à l'argumentation développée par l'association, afin de démontrer le caractère infondé de la requête introduite à l'encontre de l'arrêté du 10 juin 2010.

## 2. DISCUSSION

Il conviendra, à titre principal, de constater l'irrecevabilité de la requête (2.1) et, à titre subsidiaire, la parfaite légalité de l'arrêté du 10 juin 2010 (2.2).

### 2.1. A TITRE PRINCIPAL, SUR L'IRRECEVABILITÉ DE LA REQUÊTE

---

S'agissant d'une association exerçant un recours devant le juge, il est nécessaire de se reporter aux statuts de celle-ci pour vérifier si elle a compétence pour quereller la décision contestée (2.1.1), et quel organe est éventuellement habilité à agir (2.1.2).

#### 2.1.1. Sur l'intérêt du requérant à agir en justice

---

Sans intérêt lésé, nulle action n'est possible, tant il est vrai que le recours pour excès de pouvoir ne constitue pas une "action populaire" (cf. P. GONOD, "Introduction de l'instance", in *Juris-Classeur*, 2001, fasc. 40, octobre 2001, n° 66).

Il est donc nécessaire, pour le requérant, de faire valoir un intérêt personnel à agir.

Or, l'intérêt à agir d'une association est apprécié en fonction de son objet social. La seule dénomination d'une association, même en rapport avec l'objet de la requête, ne peut conférer, à elle seule, qualité pour agir.

Il est par conséquent essentiel de pouvoir étudier les statuts de l'association afin d'identifier le(s) domaine(s) dans le(s)quel(s) peut précisément intervenir ladite structure.

Or, en l'espèce, l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT ne fournit pas ses statuts. Il faut donc considérer qu'elle n'est pas recevable à agir.

#### 2.1.2. Sur la qualité du requérant pour agir en justice

---

Il est nécessaire d'étudier les statuts de l'association pour savoir si le recours juridictionnel est, ou non, au nombre de ses objets (V., par exemple, CAA Nancy, 7 août 2003, *Commune de Woustwiller*, req. n° 98NC02392), et quel organe dispose du pouvoir de représenter l'association en justice (en vertu de l'arrêt CE, Sect., 3 avril 1998, *Fédération de la plasturgie*, *Rec. Leb.*, p. 127).

Or, en l'espèce, l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT ne fournit pas ses statuts, de telle sorte qu'il est impossible de savoir si la personne ayant exercé et signé le présent recours dispose statutairement d'une telle compétence.

Le requérant ne justifiant pas de sa qualité à agir, le recours ne saurait être considéré comme recevable.

## **2.2. A TITRE SUBSIDIAIRE, SUR LA LÉGALITÉ DE L'ARRÊTÉ DU 10 JUIN 2010**

---

Après avoir contesté l'exposé introductif de la partie requérante (2.2.1), il s'agira de rejeter la prétendue irrégularité de l'arrêté du 10 juin 2010 et de constater l'erreur de droit commise par l'association (2.2.2). Il conviendra enfin de constater la pertinence des justifications de l'interdiction du double sens cyclable dans certaines rues de la commune (2.2.3).

### **2.2.1. Sur l'exposé introductif de la partie requérante**

---

L'exposé de la situation par le requérant n'est évidemment pas neutre. Il cite ainsi l'article R. 110-2 du Code de la route en ne retenant que la partie aux termes de laquelle "*toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes*" (page 2 des écritures adverses)... et en omettant la suite ainsi énoncée : "*sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police*".

L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT invoque d'une façon excessivement abstraite le décret du 30 juillet 2008 et l'article R. 110-2 du Code de la route.

Le requérant estime que l'arrêté du maire de PERPIGNAN du 10 juin 2010 relatif à la réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville et à la création de doubles sens cyclables dans les zones 30 du centre-ville "*a manifestement été rédigé dans la précipitation, la date buttoir étant proche*" (page 3 des écritures adverses).

Cette affirmation ne relève que du procès d'intention. La décision municipale querellée, qui intervient au demeurant dans un parfait respect des délais, est l'aboutissement d'un long processus d'études, de réflexion, de concertation associant services techniques, maires de quartiers, associations. Une place de choix fut d'ailleurs toujours accordée à l'association requérante. Ainsi, la municipalité a rencontré à plusieurs reprises l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT. Ne serait-ce qu'en 2010, deux réunions se sont déroulées, l'une à la Communauté d'agglomération, le 11 février, l'autre début octobre (pièce jointe n° 4). Ce long cheminement explique le temps nécessaire à une action municipale nécessairement complexe mais, au final, complète et consciencieuse, dont la requérante devrait se féliciter.

La requête, baignée d'allusions et de sous-entendus, semble malheureusement portée par un certain nombre de motivations dépassant parfois la seule question abordée.

La commune de PERPIGNAN a été précurseur dans la réflexion liée à la politique de déplacements des différentes catégories d'usagers de la voie publique. Le travail mené

dans ce cadre s'est concrétisé dès 1995 par la création d'une première Zone 30 en centre-ville.

Cette Zone 30 intégrait un ensemble de modifications relatives aux entrées et sorties du secteur concerné, afin d'amener les usagers à adopter les comportements souhaités dans de telles zones : respect d'une vitesse inférieure à 30 km/h, extension de trottoirs, réaménagement des chaussées, etc.

Un certain nombre d'investissements étaient ainsi effectués dans le cadre de la création de cette première Zone 30 (pièce jointe n° 1).

L'arrêté querellé du 10 juin 2010 évoque deux Zones 30, et ce, à bon droit, contrairement à ce que semble assez confusément exprimer le requérant (voir page 3 de la requête).

Le territoire de la commune de PERPIGNAN est en effet divisé en cinq secteurs administrés par des maires de quartier. Le secteur "Centre-ville" comporte cinq quartiers (LA REAL, SAINT-MATHIEU, SAINT-JACQUES, SAINT-JEAN, CLÉMENCEAU).

Conformément à ce qu'énonce l'arrêté, la première Zone 30 est située dans le secteur Centre-ville, constitué de quartiers adjacents dont l'ensemble des voies se trouvent en Zone 30. La seconde Zone 30, tout en étant comprise dans le secteur Centre-ville, est quant à elle isolée du fait que le quartier concerné, CLÉMENCEAU, est séparé par la rivière La Basse et la place Arago.

Le titre de l'arrêté ("*Réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville – Création de doubles sens cyclables dans les Zones 30 du centre-ville*") n'est donc nullement erroné puisque, s'agissant d'une nouvelle réglementation, la municipalité est tenue de procéder à l'édition d'un arrêté destiné, en vertu du décret du 30 juillet 2008, à mettre en œuvre la pose des panneaux de police dans l'ensemble du secteur concerné.

Le maire de PERPIGNAN, dans son arrêté, vise parfaitement le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière (pièce jointe n° 2 / pièce adverse n° 1). Il est dès lors difficile d'expliquer pourquoi, aux yeux du requérant, "*la mairie laisse ainsi entendre à ses administrés qu'elle leur octroie des facilités pour circuler en vélo*" (page 3 des écritures adverses).

De ces quelques assertions, la partie demanderesse s'estime fondée à déduire une "*erreur de perspective commise par le maire de PERPIGNAN dans l'application du décret du 30 juillet 2008*" (page 3 des écritures adverses).

Il n'en est rien, ainsi qu'il va être démontré.

## 2.2.2. Sur la prétendue irrégularité de l'arrêté du 10 juin 2010 et l'erreur de droit commise par l'association requérante

---

Aux termes de l'article R. 110-2 du Code de la route, en son seizième alinéa :

*"(...) Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police".*

Or, de ces termes, la requérante s'estime en mesure d'inférer l'idée que l'article R. 110-2 "ne permet[trait] que des atteintes marginales et dûment justifiées au principe de liberté de circulation cyclable" (page 4 des écritures adverses).

Certes, le décret pose comme principe que les chaussées sont, en Zone 30, à double sens pour les cyclistes. Pour autant, le requérant fait dire au texte ce qu'il ne dit pas. L'article R. 110-2 ne prévoit en aucune manière que l'autorité municipale serait cantonnée, comme le prétend l'association, à "des atteintes marginales et dûment justifiées au principe de liberté de circulation cyclable".

D'abord, il n'y a **aucun principe de liberté de circulation cyclable**. L'association requérante se plaint peut-être à espérer une sorte de suprématie du vélo, mais cette forme de jusqu'au-boutisme s'accommode mal de la réalité juridique. Les cyclistes, exactement comme les autres usagers, sont astreints à des droits et des devoirs.

Ensuite, prenant en compte la **réalité urbanistique**, le pouvoir réglementaire a donné les moyens aux maires de prendre en compte la **situation réelle** de leurs communes dans la réglementation des transports locaux. C'est ainsi que l'article R. 110-2 du Code de la route prévoit que si, en Zone 30, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, cette règle est valable **sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police**.

Cette faculté réservée au maire est donc **bien moins restrictive** que l'interprétation qui en est donnée par la partie requérante.

Cette latitude s'explique aisément : si la norme imposait aux municipalités de rendre quasi systématique le double sens cyclable sans aucune marge d'appréciation de la situation *in concreto*, le résultat serait de créer des situations potentiellement périlleuses dont les conséquences ne manqueraient pas d'engager la responsabilité de... l'autorité municipale.

L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT est légitime à défendre l'idéal d'une ville dominée par la circulation cycliste, mais l'autorité investie du pouvoir de police est, de son côté, tenue d'agir en fonction de la commune telle qu'elle est bâtie. A défaut de pouvoir pousser les murs, le double sens cyclable doit être aménagé.

Ce n'est pas par plaisir – bien au contraire – que le maire de PERPIGNAN a dû interdire le double sens cyclable dans certaines rues de la ville. Simplement, compte tenu de la

configuration de certaines voies, **la sécurité des usagers, cyclistes compris, ne pouvait être assurée.**

L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT a beau jeu d'affirmer que la cohabitation des automobiles, mini-bus, vélos à double sens et piétons serait sans danger, en prophétisant une diminution du trafic des véhicules lourds (V. développements de la page 6 des écritures adverses). Ce n'est, en tout état de cause, pas la requérante qui aura à supporter la responsabilité des accidents pouvant survenir dans la configuration qu'elle préconise, pour le moins anarchique, incertaine et exclusive.

Si le maire de PERPIGNAN s'abstenait de faire usage du pouvoir que lui donne l'article R. 110-2 pour prohiber le double sens cyclable là où celui-ci présenterait des risques, sa responsabilité pourrait être engagée. En effet, l'autorité municipale, en n'ordonnant pas les mesures indispensables pour faire cesser la menace d'un péril grave, aurait contrevenu à son devoir de protection de l'ordre public. La jurisprudence est, sur ce point, établie de longue date (CE, Sect., 14 décembre 1962, *Doublet*, *Rec. Leb.*, p. 680, *D.* 1963, *jurisp.*, p. 117).

Il appartient à l'autorité municipale de prendre les mesures nécessaires pour mettre un terme à une situation dangereuse pour la sécurité publique. Le Conseil d'État juge qu'il faut "*prévenir par des précautions convenables les accidents*" (par ex., CE, Sect., 23 mai 1958, *Cts Amoudruz*, *Rec. Leb.*, p. 301 ; CE, 4 octobre 1961, *Vve Verneuil*, *Rec. Leb.*, p. 533 ; CE, 9 février 1966, *Ville Touquet-Paris-Plage*, *Rec. Leb.*, p. 91, *AJDA* 1966, p. 400, obs. J. Moreau ; CE, 30 janvier 1980, *Cts Quiniou*, *Dr. Adm.* 1980, comm. n° 106).

La généralité des termes de l'article R. 110-2 du Code de la route ("*sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police*") prouve la volonté de laisser au maire une marge suffisante d'appréciation quant à l'opportunité de prohiber dans certains cas le double sens cyclable.

La référence faite à l'arrêt *Benjamin* (CE, 19 mai 1933, *Rec. Leb.*, p. 541) est inopportune. Dans cette célèbre affaire, la Haute Juridiction avait le souci d'opérer un juste équilibre entre le maintien de l'ordre public et le respect d'une liberté publique, en l'espèce la liberté de réunion. Dans un climat et un contexte précis, la solution dégagée par le Conseil d'État, empreinte de réalisme, visait à opérer, sur les mesures de police, un contrôle suffisamment poussé. Ce contrôle, toujours réaffirmé et établi, est destiné à vérifier le caractère adapté et proportionné d'une mesure de police à l'égard d'une menace pesant sur l'ordre public.

La présente situation est d'une **nature bien différente.**

En premier lieu, une inversion des valeurs est commise par la partie requérante. L'arrêté du 10 juin 2010 n'a pas pour objet de restreindre une liberté mais, au contraire, d'en permettre l'exercice (circuler en Zone 30 dans le cadre de voies à double sens cyclable). Seulement, ainsi que le permet l'article R. 110-2 du Code de la route, le maire prend en compte la situation urbanistique de sa commune et régleme l'exercice de cette liberté en intégrant le souci de la sécurité des usagers.

En second lieu, il n'est pas sérieux de dénoncer une prétendue inadéquation de la mesure à l'objectif poursuivi (page 4 du mémoire adverse) lorsque, sur les 11 kms de linéaire que représentent les Zones 30 à PERPIGNAN, seules 13 rues, pour un linéaire de 1,9 km, échappent à la possibilité du double sens (pièce jointe n° 5). Ce sont en effet, au total, **82 % de voies en double sens cyclable** qui ont été réalisées, en Zone 30, par la municipalité de PERPIGNAN.

Le requérant estime que l'arrêté querellé aurait pour effet d'interdire le double sens cyclable dans les principales rues de la Zone 30 du Centre-ville (page 4 des écritures adverses). Outre les éléments précédemment apportés sur les 82 % de voies à double sens – donnée qui atténue quelque peu la grandiloquence de la formule "*les principales rues de la Zone 30*" –, cette critique est infondée.

D'abord, la Zone 30 n'est pas réservée aux usagers de bicyclettes. Les Zones 30 du centre-ville se composent en effet de rues et ruelles typiques correspondant à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Notamment, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. Leurs cheminements s'en trouvent facilités. Le maire de PÉRPIGNAN, tout en faisant de son mieux pour ouvrir le maximum de voies au double sens cyclable, doit donc, dans le même temps, prendre en considération la grande liberté qui est faite aux piétons à l'intérieur de la Zone 30. La réalisation d'itinéraires cyclables ne saurait se concevoir sans s'assurer de la sécurité des cyclistes et des piétons. Il convient également de garantir la cohérence et la continuité des aménagements cyclables.

Ensuite, et en vertu de la définition de la Zone 30 qui venait d'être énoncée, toutes les rues peuvent être considérées comme "principales", ou importantes, à l'intérieur d'un tel secteur.

A partir de là, l'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT présente les choses de manière partielle et partielle, en affirmant que "*les rues où est résiduellement [sic] admis le double sens cyclable n'ont qu'un faible intérêt pour les cyclistes*" (page 5 des écritures adverses). Toutes les rues ouvertes au double sens cyclable, situées dans le centre historique, présentent au contraire un intérêt pour les cyclistes. En effet, que les rues soient piétonnes ou non, le double sens qui y est autorisé permet d'évoluer à des vitesses raisonnables, dans le respect des règles de sécurité à l'égard de **toutes les catégories d'usagers**, notamment les piétons et, parmi eux, les enfants.

Les voies à double sens cyclable se trouvent dans l'hyper centre, et les commerces, contrairement aux affirmations de la requérante, y sont bien présents. Les rues non ouvertes au double sens cyclable constituent des artères très fréquentées par de nombreux usagers. Certaines rues sont très commerçantes et la largeur minimum des trottoirs doit être de 1,40 mètre (loi du 11 février 2005 relative à l'accessibilité et aux personnes handicapées). Dans cette hypothèse, la ville de PERPIGNAN a toujours privilégié les trottoirs pour les piétons uniquement. C'est ainsi que les rues des AUGUSTINS, de L'ARGENTERIE, des TROIS JOURNÉES, de LA BARRE, et D'ALSACE-

LORRAINE ont été écartées pour des raisons de sécurité. Il convient cependant de préciser que les rues de L'ARGENTERIE, des TROIS JOURNÉES, de LA BARRE, et d'ALSACE-LORRAINE, piétonnes le mercredi et le samedi de 14 h à 19 h 30, sont autorisées aux cyclistes.

Enfin, la commune de PERPIGNAN possède effectivement quelques rues pavées aux intersections, aménagements qui, contribuant à la modération de la vitesse, devraient satisfaire l'association requérante.

Le moyen manque en fait et en droit.

Il sera rejeté.

### **2.2.3. Sur la soi-disant insuffisance des justifications de l'interdiction du double sens cyclable dans certaines rues de la commune**

---

Seront validées les justifications relatives à l'étroitesse des rues (2.2.3.1), à la circulation du mini-bus "P'tit bus" (2.2.3.2), à l'importance du trafic (2.2.3.3) et, enfin, à la déclivité (2.2.3.4).

#### **2.2.3.1. Sur la justification relative à l'étroitesse des rues**

---

La partie requérante a une vision mécanique du texte qui ne correspond pas à la réalité. De ce fait, son interprétation du décret de 2008 est erronée.

En effet, il est parfaitement exact de constater que certaines voies en double sens cyclable sont plus étroites que certaines qui en ont été exclues.

La raison en est que la municipalité a pris en compte le trafic motorisé, ainsi qu'il est recommandé par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme (CERTU), dans sa fiche n° 6 intitulée "*Les doubles sens cyclables*" (pièce jointe n° 6), document dont se prévaut d'ailleurs la requérante en page 6 de ses écritures.

C'est ainsi que de nombreux comptages ont été réalisés afin de justifier l'aménagement des rues en double sens cyclable (pièce jointe n° 7). Par ailleurs, contrairement aux allégations adverses, les dimensions des rues considérées ne sont nullement trompeuses. Les métrés relevés permettent en effet d'obtenir un profil en travers des voies **en considérant chaque catégorie d'usagers, et non seulement les cyclistes**, dans le respect des dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Ainsi, s'agissant des trois rues dont le trafic est inférieur à 8 000 véhicules/jour, et susceptibles de faire débat, la largeur disponible et/ou la forte déclivité justifient leur exclusion du double sens (pièces jointes n° 8, 9 et 10).

En effet, lorsque la municipalité procède à des relevés de voies, elle est tenue de **prendre en considération l'existence de toutes les catégories d'usagers**, afin d'assurer notamment aux piétons, des cheminements convenables. Le caractère quelque peu égocentré, pour ne pas dire égoïste du requérant transparait de son analyse : ne prendre en compte que les distances de façade à façade entraîne une appréciation évidemment faussée des potentialités réelles de la voirie considérée. Elle amène de surcroît à obérer totalement l'existence des piétons, des personnes en fauteuils roulants qui ont, eux, besoin de trottoirs pour pouvoir se déplacer en sécurité.

S'agissant plus précisément de la rue GRANDE-LA-RÉAL et de la rue des AUGUSTINS :

- Rue GRANDE-LA-RÉAL : des travaux d'extension de trottoirs (2009) ont permis de diminuer les largeurs de la chaussée par endroit afin de réduire la vitesse des véhicules et de sécuriser les riverains débouchant dans cette voie ou sortant de leurs garages.  
D'autre part, cette rue présente, dans les 74 derniers mètres, un dénivelé de 8,7 %. Or, toute pente modifie le comportement d'un cycliste. Il convient de rappeler que le gabarit d'un cycliste nécessite un espace vital d'un mètre, gabarit qui se trouve logiquement modifié pour gravir une côte.
- Rue des AUGUSTINS : cette voie possède un trottoir au même niveau que la chaussée, mais délimité par des caniveaux. La largeur mesurée correspond bien à la largeur de la chaussée, soit 2,70 mètres. La partie restante est réservée aux piétons, la rue possédant de nombreux commerces.

L'ASSOCIATION VÉLO-EN-TÊT termine sa première critique en citant le CERTU d'une façon pour le moins orientée (page 6 de sa requête). Elle évoque ainsi les recommandations du Centre d'études aux termes desquelles :

*"Il n'existe pas de largeur minimale en-deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé : il fonctionne dans des rues extrêmement étroites".*

Il n'est pas inutile de citer la fin de la phrase du Rapport, que la requérante n'a pas jugé utile d'évoquer :

*"Il n'existe pas de largeur minimale en-deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé : il fonctionne dans des rues extrêmement étroites où le trafic et les vitesses des voitures restent très faibles".*

*(Recommandations du CERTU précitées, mises à jour en septembre 2008, p. 40).*

Le moyen manque en fait.

### 2.2.3.2. Sur la justification relative à la circulation du mini-bus "P'tit bus"

La réalisation d'une ligne de bus en centre-ville répond à la volonté de la municipalité de réduire le flux automobile au cœur de la cité. Ce souhait s'est accentué avec la conclusion, en janvier 2008, de la convention-cadre avec l'État dans la perspective du Grenelle 2015. Parmi les objectifs visés, les modes de déplacement "doux" inscrivent au premier plan la marche et le vélo.

S'agissant du "P'tit bus" créé à PERPIGNAN, il est nécessaire de faire convenablement cohabiter ce mode de transport avec les piétons et cyclistes.

Les rues qu'emprunte ce mini-bus ont une largeur variant de 2,70 à 3,10 mètres.

Le gabarit moyen d'un cycliste est d'un mètre, ainsi que l'estime le CERTU (pièce jointe n° 6).

Or, dans les voies empruntées par le "P'tit bus", se trouvent de nombreux commerces, comme par exemple rue des AUGUSTINS, avec des terrasses, les piétons pouvant traverser en tout point de la chaussée (pièce jointe n° 11).

Ce service de transport gratuit est utilisé par de nombreux voyageurs, personnes âgées, enfants, etc. L'arrêt est à la demande et le "P'tit bus" est donc amené à s'arrêter très fréquemment dans les rues de l'ensemble de son parcours.

Le maire de PERPIGNAN, n'en déplaise à la partie requérante, est tenu à un souci de sauvegarde de la sécurité des administrés, qu'ils soient ou non cyclistes.

Au final, le maire de PERPIGNAN, en prenant en compte ces différentes données, a parfaitement suivi les dispositions de l'article R. 110-2 du Code de la route selon lequel les chaussées de la Zone 30 sont à double sens cyclable "**sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police**".

### 2.2.3.3. Sur la justification liée à l'importance du trafic

N'en déplaise à la partie requérante qui, faisant fi à la fois de la réalité de la circulation, et de l'existence des autres catégories d'usagers, y voit un argument "*spécieux*" (page 6 de la requête), le trafic automobile est important.

Voie	Linéaire (m)	Motif
Rue de la RÉPUBLIQUE	105	Trafic 10 000 véh./j
Rue du 4 SEPTEMBRE	32	Trafic 10 000 véh./j
Place BARDOU-JOB	25	Trafic 10 000 véh./j
Place J. PAYRA	55	Trafic 10 000 véh./j
Rue Maréchal FOCH	340	Trafic 9 500 véh./j

La municipalité a dès lors intégré les recommandations du CERTU qui précisent qu'au-delà de 8 000 véhicules / jour, la mise en place de doubles sens cyclables est peu réaliste ou déconseillée (voir page 2 du document "Fiche n° 3" ; pièce jointe n° 6).

Cependant, la municipalité n'est jamais demeurée inactive et a engagé des actions.

Qu'on en juge :

- Requalification en parvis de la voie devant l'ancien bâtiment des Dames de France, étendu à la place de Catalogne (coût : 2 016 348 €)
- Réaménagement de la place J. Payra (coût : 459 000 €)
- Aménagement rue Grande-la-Réal (coût : 56 000 €)
- Requalification rue du 4 Septembre (coût : 60 000 €)
- Aménagement des chaussées et trottoirs place Bardou-Job (coût : 159 667 €)
- Réaménagement rue Maréchal Foch (coût : 282 369 €)
- Requalification place de la Victoire (coût : 1 164 000 €)
- Aménagement de la place G. Péri (coût : 480 000 €)
- Aménagement de la place Arago (coût : 1 250 000 €)
- Aménagement et requalification rue Courty, place et rue avoisinantes (coût : 459 000 €)
- Aménagement rue Curie (coût : 110 000 €)
- Réaménagement place des Esplanades (coût : 838 000 €)
- Aménagement rues Jeanne d'Arc et du Castillet (coût : 270 000 €)
- Aménagement rue Petite-La-Réal (coût : 77 000 €)
- Aménagement et requalification de la place de la République (coût : 1 577 000 €)

(cf. pièce jointe n° 12)

Or, l'ensemble de ces travaux a permis la mise en place de plans de circulation, la création de nombreuses voies mixtes bus-vélos, autant que la sensibilisation de l'ensemble des usagers au partage de l'espace public.

De nombreux espaces ont été dégagés pour les cyclistes et les piétons par la destruction d'un immeuble afin de créer la place du Figuier, ou encore par la destruction du parking République pour créer la place du même nom.

De même, sur la place de la Victoire, seuls les bus et vélos sont autorisés à circuler.

Des efforts considérables ont donc été entrepris depuis de nombreuses années par la commune de PERPIGNAN. Seulement, l'association requérante doit comprendre que la municipalité est tenue d'intégrer la situation de l'ensemble des usagers lors de la réalisation des différents aménagements, et s'assurer de leur sécurité. C'est cette nécessité que prend parfaitement en compte l'article R. 110-2 issu du décret du 30 juillet 2008.

#### **2.2.3.4. Sur la justification liée à la déclivité**

---

La question de la déclivité ne peut être abordée avec la désinvolture manifestée par la partie requérante.

En effet, la déclivité engendre un certain nombre de conséquences, et ce sur l'ensemble des usagers.

Les deux rues concernées sont celles de GRANDE-LA-RÉAL et PETITE-LA-RÉAL.

Une donnée générale est celle relative au comportement de l'utilisateur. Ainsi, lorsque le profil de la chaussée change, c'est également le comportement de son usager qui s'en trouve altéré. La trajectoire qu'il emprunte est alors moins rectiligne. Ainsi, lorsqu'il doit grimper les côtes – comme c'est le cas rue GRANDE-LA-RÉAL – il occupe un espace plus large qu'à la normale (un mètre, selon les recommandations du CERTU, cf. *supra*). Il sera utile de se reporter au plan topographique (pièce jointe n° 13) et à la photographie (pièce jointe n° 14) afin de visualiser le problème

Concernant la seconde rue, PETITE-LA-RÉAL, le cycliste évolue cette fois-ci en descente, et l'attitude de celui-ci est alors modifiée en raison de la visibilité, rendant la configuration dangereuse pour les piétons (voir ainsi l'éloquente photographie prise dans cette rue : pièce jointe n° 15, ainsi que le plan topographique : pièce jointe n° 16).

La municipalité a mené une étude spécifique intégrant les mesures du trafic, l'analyse des vitesses, les observations de terrain et les caractéristiques géométriques des voies afin d'établir des profils en travers.

Tirant les conclusions de l'ensemble de ces données, le maire de PERPIGNAN a, à bon droit, interdit le double sens cyclable dans certaines rues mais a, globalement, généralisé le double sens dans les Zones 30, respectant par là les prescriptions du décret du 30 juillet 2008 et de l'article R. 110-2 du Code de la route.

<b>CONCLUSIONS</b>
--------------------

C'est pourquoi il plaira à Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, bien vouloir :

**-A titre principal, rejeter la requête comme étant irrecevable**

**-A titre très subsidiaire, rejeter la requête comme étant infondée**

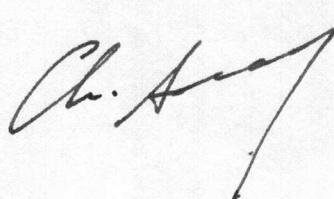
**-En toute hypothèse, condamner la requérante à verser à la Commune de PERPIGNAN la somme de 1 500 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.**

Pour la SCP,

Thomas GILLIOCQ



Christophe ARROUDJ



PJ : Un dossier de productions.

## DÉSIGNATION DES PIÈCES

- Pièce jointe n° 1** : Tableau estimatif des aménagements réalisés dans le cadre de la création de la première Zone 30 à PERPIGNAN.
- Pièce jointe n° 2** : Arrêté n° 2010-363 du 10 juin 2010 du maire de PERPIGNAN portant réglementation de la circulation dans certaines voies de la ville et création de doubles sens cyclables dans les Zones 30 du centre ville.
- Pièce jointe n° 3** : Recours gracieux de l'Association VÉLO-EN-TÊT en date du 17 juillet 2010 au maire de PERPIGNAN, lui demandant de retirer l'arrêté du 10 juin 2010.
- Pièce jointe n° 4** : Rencontres avec l'Association VÉLO-EN-TÊT organisées par la ville de PERPIGNAN dans le cadre de l'extension et de la création des Zones 30.
- Pièce jointe n° 5** : Tableau récapitulatif des linéaires de Zones 30 ouverts au double sens cyclable.
- Pièce jointe n° 6** : Fiche de recommandations n° 6 du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme (CERTU), intitulée "*Les doubles sens cyclables*".
- Pièce jointe n° 7** : Plan des comptages réalisés dans le secteur Centre ancien de PERPIGNAN afin de justifier l'aménagement des rues en double sens cyclable.
- Pièce jointe n° 8** : Fiche de profil de la rue des AUGUSTINS.
- Pièce jointe n° 9** : Fiche de profil de la rue GRANDE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 10** : Fiche de profil de la rue PETITE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 11** : Photographie de la rue des AUGUSTINS.
- Pièce jointe n° 12** : Récapitulatif des principales réalisations pour la réduction du trafic en centre ville.
- Pièce jointe n° 13** : Plan topographique de la rue GRANDE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 14** : Photographie de la rue GRANDE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 15** : Photographie de la rue PETITE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 16** : Plan topographique de la rue PETITE-LA-RÉAL.
- Pièce jointe n° 17** : Décision du Maire de PERPIGNAN désignant la SCP CGCB dans la défense des intérêts de la Commune ; Information du Conseil municipal de la décision du Maire prise par délégation ; Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal autorisant la délégation ; Arrêté portant subdélégation de fonction et de signature.

Pour la SCP

Thomas GILLIOCQ

Christophe ARROUDJ



MESURES DE MODERATION DE LA CIRCULATION

CREATION DE LA ZONE 30 "CENTRE VILLE"

-oOo-

SCS D'AVOCATS  
COULONNE-GRAS  
CRETEIL-BECQUEVORT-ROULET  
N° de pièce : 1

TABLEAU ESTIMATIF DES AMENAGEMENTS

D'ENTREE DE ZONE

SITUATION DE L'AMENAGEMENT (Entrée de "ZONE 30")	MONTANT DE L'AMENAGEMENT H.T.
- Rue CITE BARTISSOL	98.000 F.
- Rue ALSACE-LORRAINE	102.000 F.
- Rue GRANDE-LA-REAL	38.000 F.
- Rue des SUREAUX	32.000 F.
- Rue Luc DAGOBERT	20.000 F.
- Place du PONT-D'EN-VESTIT	40.000 F.
- Rue des REMPARTS-SAINT-MATHIEU	32.000 F.
	-----
TOTAL H.T. ....	362.000 F.
TOTAL T.T.C. ....	429.332 F. =====

Perpignan, le 28 Feb. 1995

LE MAIRE,

L'INGENIEUR EN CHEF,

D. PIERI

**ZONE 30**

**Secteur CENTRE ANCIEN**

**Comptages des rues non traitées en DSC**

Ville de PERPIGNAN D.E.U. DIVISION CIRCULATION

**rue de la  
FUSTERIE 4 900 véh/j**

**rue PETITE-LA-REAL  
1 400 véh/j**

**rue GRANDE-LA-REAL  
1 400 véh/j**

**place  
BARDOU-JOB  
10 000 véh/j**

**rue de la REPUBLIQUE  
10 000 véh/j**

**rue du 4 SEPTEMBRE  
10 000 véh/j**

**rue des AUGUSTINS  
3 500 véh/j**

**place  
J.PAYRA  
10 000 véh/j**

**rue Maréchal FOCH  
9500 véh/j**

**ZONE 30**

AVOCATS  
MONTRE-GRAS  
FRANÇOIS-BEQUEVORT-ROSIER  
de pièce : 7

rue des AUGUSTINS

Située entre l'avenue Maréchal Foch et la place des Poilus

Présentation: voie de l'hyper centre, nombreuses boutiques

Trafic

Nbre de voies à sens unique: 1

Trafic VL 3500véh/j  
 PL aucun  
 Bus ligne P'tit Bus

Vitesse limite autorisée: 30km/h (ZONE 30)

Pas de Double Sens Cyclable

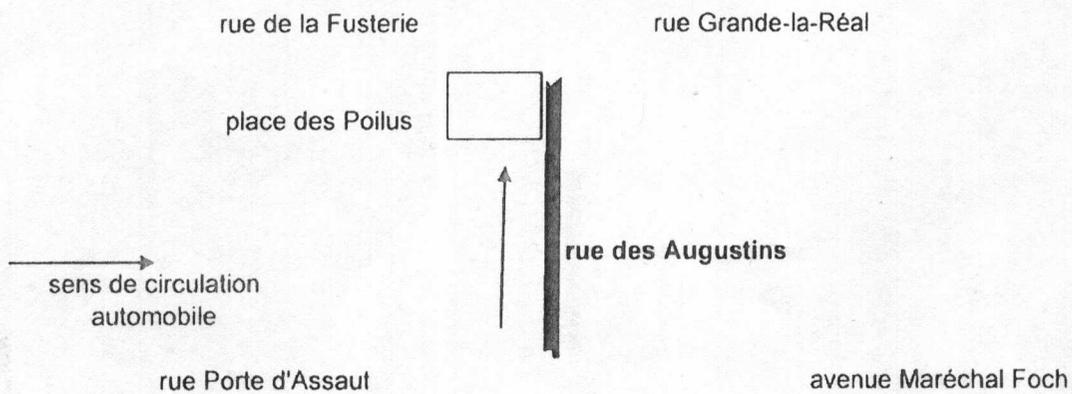
Longueur de la voie: 160m  
 Largeur de la chaussée: 2,70m  
 pente: nulle

Accès riverains: quelques uns

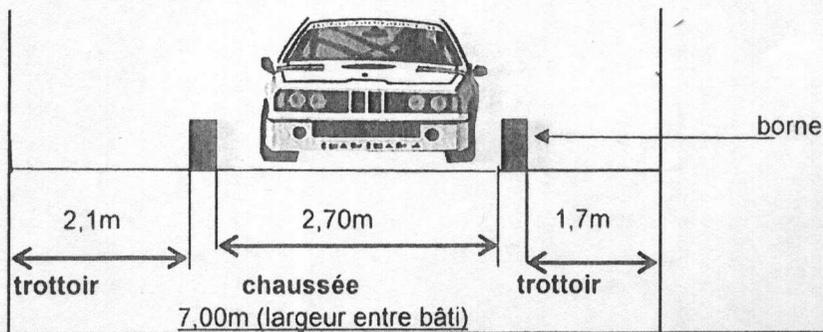
rues sécantes: 6

Stationnement: aucun

Profil en long



Profil en travers



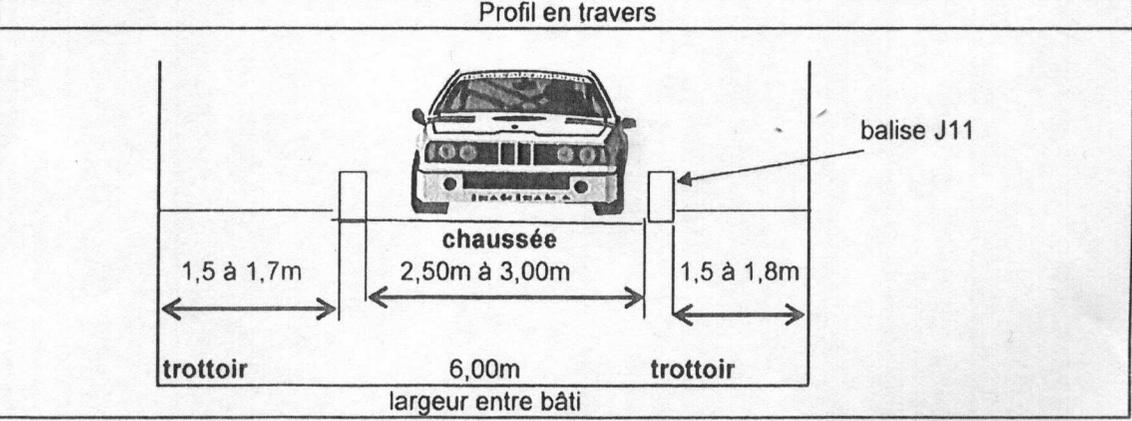
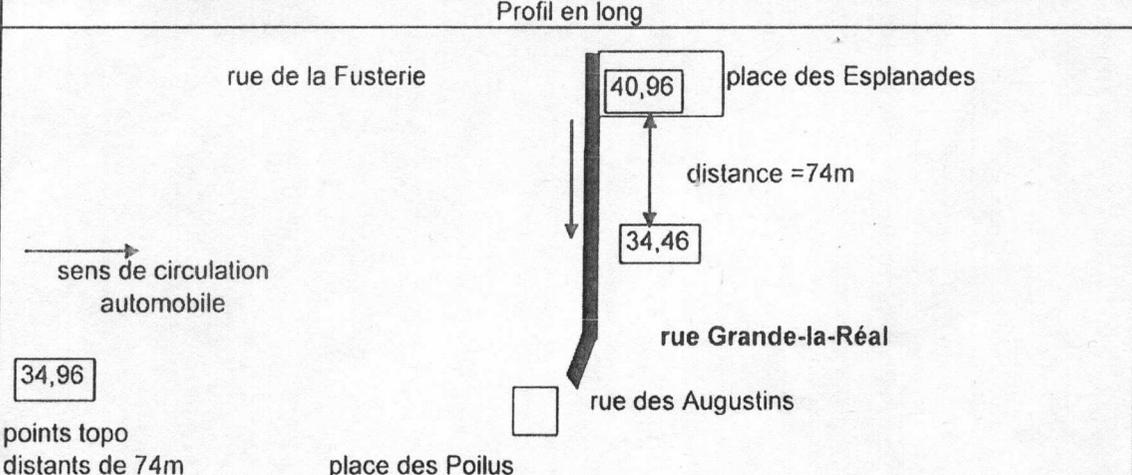
rue GRANDE-LA-REAL

Située entre la place des Esplanades et la place des Poilus

Présentation: voie reliant le centre ville aux quartiers périphériques

Trafic	
Nbre de voies à sens unique: 1	Trafic VL 1400véh/j PL aucun Bus aucun
Vitesse limite autorisée: 30km/h (ZONE 30)	

caractéristiques	
Longueur de la voie: 285m	Accès riverains: nombreux
Largeur de la chaussée: entre 2,50m et 3,00m (chicanes par endroit)	rues sécantes: 11
pençe: 8,7% dans les 74 derniers mètres	stationnement: quelques uns



rue PETITE-LA-REAL

Située entre la place H.Rigaud et la place des Esplanades

Présentation: voie reliant le centre ville aux quartiers périphériques

Trafic

Nbre de voies à sens unique: 1

Trafic VL 1500véh/j  
 PL aucun  
 Bus aucun

Vitesse limite autorisée: 30km/h (ZONE 30)

Pas de Double Sens Cyclable

Accès riverains: quelques uns

Longueur de la voie: 200m

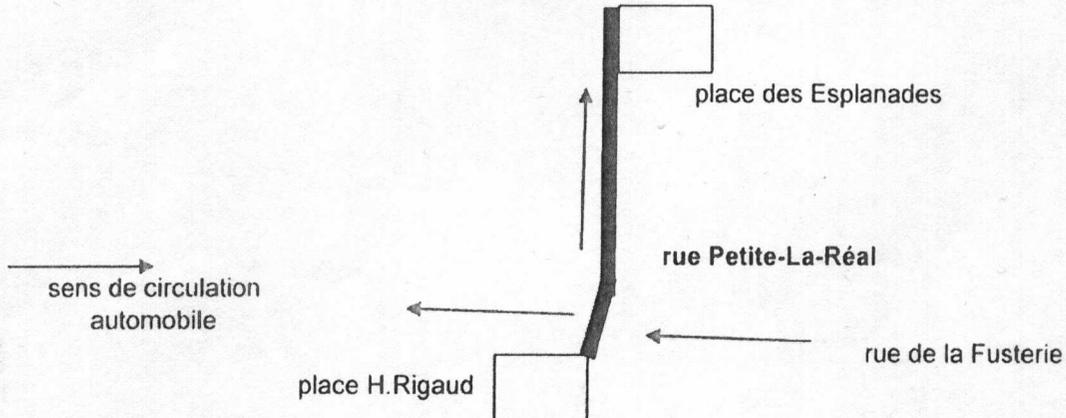
rues sécantes 5

Largeur de la chaussée: 2,60m

pente: 4,5% sur 48m depuis la place H.RIGAUD

Stationnement: aucun

Profil en long



Profil en travers

