

RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR

Dossier n° 1005058-5 - Assoc. Vélo-en-Têt c. Commune de Perpignan

Second mémoire en réplique

Second mémoire en réplique présenté à :

Monsieur le président
et Mesdames et Messieurs les conseillers
composant le Tribunal administratif de Montpellier
6, rue Pitot
34063 MONTPELLIER CEDEX

Par :

L'association VÉLO-EN-TÊT
3, rue Anselme Mathieu
66000 PERPIGNAN
représentée par son président, Thibaut LEGAYE,

Contre :

- 1/ La décision implicite de rejet résultant du silence du Maire de Perpignan sur la demande de retrait de son arrêté n° 2010-363 du 10 juin 2010 *portant création de doubles-sens cyclables dans les zones 30 du centre-ville*
- 2/ Ledit arrêté.

L'association Vélo-en-Têt a l'honneur de présenter au tribunal un **second mémoire en réplique**, faisant suite au mémoire en réplique produit le 18 octobre 2011 par la Ville de Perpignan.

Bien que la date de clôture de l'instruction ait été fixée au 19 octobre 2011, **l'association demande au président de la formation de jugement, en considération des éléments nouveaux apportés au débat juridique par le présent mémoire, de bien vouloir rouvrir l'instruction.**

À l'appui de cette demande, il est précisé que le mémoire en réplique de la Ville de Perpignan a été reçu par l'association le 19 octobre 2011, c'est-à-dire le jour même de la clôture de l'instruction ; il lui était donc **matériellement impossible de répondre avant la clôture.**

Il est par ailleurs rappelé que l'association n'a évidemment pas les moyens de s'offrir les services d'un cabinet avocat, et qu'elle s'efforce cependant de produire au juge, dans les meilleurs délais, un argumentaire juridique de qualité, sollicitant pour cela le temps libre, les compétences et l'espoir d'une ville meilleure de ses membres bénévoles.

Le présent second mémoire en réplique a pour objet :

- d'une part, de présenter des observations sur la surprenante **méthode de défense** de la Ville de Perpignan ;
- d'autre part, de répondre aux **arguments de défense** exposés par la Ville de Perpignan dans son mémoire en réplique du 19 octobre 2011, et, ce faisant, d'apporter des éléments complémentaires à l'appui des trois moyens d'annulation présentés par l'association : erreur de droit, incompatibilité avec le plan de déplacements urbains (PDU) et erreur d'appréciation.

I. OBSERVATIONS SUR LA MÉTHODE DE DÉFENSE DE LA VILLE DE PERPIGNAN

La posture des rédacteurs du mémoire en réplique de la Ville de Perpignan est tout à la fois **surprenante, décevante et irritante**.

Surprenante par leur manière d'éluder la discussion sur les moyens d'annulation présentés par l'association à l'encontre de l'arrêté municipal du 10 juin 2010, et d'ignorer les nombreux éléments de droit et de fait apportés à l'appui de ces moyens, comme si les auteurs du mémoire étaient d'ores et déjà persuadés que le tribunal n'y accordera aucune importance et donnera forcément raison à une grande ville contre une petite association...

Décevante car cette attitude d'évitement de la Ville prive l'association requérante d'un débat contentieux de qualité, et ne facilite pas le travail d'appréciation par le juge de la validité de son argumentaire.

Irritante car les rédacteurs du mémoire pratiquent sans retenue le **dénigrement** et soutiennent de grossières **contre-vérités**. On peut aussi se demander si la Ville n'a pas tenté d'influencer le juge par **auto-production d'une preuve** de son exemplarité. Arrêtons-nous quelques instants sur ces trois éléments de la stratégie de défense de la Ville :

• Dénigrement :

La Ville de Perpignan paraît mettre en cause la légitimité de l'association Vélo-en-Têt à contester une décision qu'elle a prise. Non seulement elle tente, dans son mémoire en défense, de dénier l'intérêt à agir de l'association (quand bien même elle sait bien que cette exception d'irrecevabilité n'a aucune chance d'aboutir), mais encore elle multiplie dans ces mémoires les **insinuations douteuses sur les intentions réelles de l'association**. Ainsi est-il notamment écrit dans le mémoire en réplique que *« les remarques liminaires de la requérante ne constituent qu'une analyse politique des choix municipaux – dont le caractère partisan n'aura échappé à personne » (page 2)*. Ce médiocre propos, qui tend à discréditer l'association aux yeux du tribunal, traduit une vision simpliste de la société : celui qui exprime un désaccord avec le pouvoir en place est forcément un opposant politique qui n'aspire qu'à le renverser ! Plus modestement, les quelque 200 membres de l'association (parmi lesquels des électeurs de la municipalité en place) ont pour seul désir le développement des déplacements doux en milieu urbain et, partant, l'amélioration de la qualité de vie en ville.

• Contre-vérités :

Le mémoire en réplique réitère avec insistance deux contre-vérités.

La première est que l'arrêté litigieux serait le résultat d'une large concertation. Le mémoire en réplique de la Ville le réaffirme : *« la concertation a été [...] des plus larges » (page 3)*. Cette insistance mensongère de la Ville sur la concertation qu'elle aurait menée (mais dont elle ne peut apporter aucun élément de preuve) a certainement pour fonction de laisser entendre au juge que l'association n'est qu'une bande de grincheux invétérés dont la contestation n'est pas digne d'attention. Elle ne peut en effet avoir d'autre fonction puisque, comme l'association l'a elle-même reconnu dans ses

mémoires, le défaut de concertation n'est pas en soi un vice susceptible d'entacher l'arrêté litigieux. Il est vrai, toutefois, que c'est sans doute l'absence de dialogue et de réflexion avec les divers usagers des rues de Perpignan qui a conduit à ce que l'arrêté litigieux soit entaché d'erreur d'appréciation et donc illégal (V. ci-dessous). Si le premier mémoire en réplique de l'association avait anecdotiquement évoqué le cul-de-sac cyclable de la rue des Marchands, c'était uniquement pour illustrer les conséquences du défaut manifeste de réflexion et de concertation dans la préparation de cet arrêté. Il est surprenant que le mémoire en réplique revienne sur ce point de détail et s'enferme dans une explication saugrenue : la rue des Marchands ne serait pas un cul-de-sac puisqu'elle se prolonge par une galerie commerçante que les vélos ont la possibilité d'emprunter... à pied ! Il est effarant que la Ville prétende avoir intégré dans le réseau cyclable un passage à vocation piétonne, qui plus est un passage privé à travers un bâtiment, passage que les copropriétaires peuvent fermer à tout moment, ce que, du reste, ils ont fait depuis des mois...! Poursuivant dans cette « logique » selon laquelle les espaces dédiés aux piétons peuvent être considérés comme faisant partie des itinéraires cyclables, la Ville ne pourrait-elle pas dès lors affirmer qu'il n'y a aucun problème de double sens cyclable à Perpignan puisque les cyclistes peuvent parfaitement emprunter à pied les trottoirs des rues à sens unique... ! Si l'arrêté municipal, faute notamment de concertation, n'est pas satisfaisant, les mémoires produits pour le défendre sont consternants.

La seconde contre-vérité est que l'arrêté litigieux aurait rendu possible le double sens cyclable (DSC) dans 82 % des voies en zone 30. Les rédacteurs du mémoire en réplique de la Ville s'extasiaient devant un tel record : il s'agit, selon eux, de « *proportions particulièrement admirables* » (page 2) ; c'est « *tout-à-fait respectable* » (id.) ; cela constitue une « *généralisation des DSC* » (page 4). Le simplisme de cet argument quantitatif laisse cependant pantois. Dans le concret des déplacements à vélo, ce qui importe, ce n'est pas le pourcentage de mètres de rues accessibles dans les deux sens, mais le pourcentage de mètres de rues **utiles**, c'est-à-dire s'intégrant dans des **itinéraires cyclables efficaces**. Pour définir un pourcentage qui ne soit pas mensonger, il faudrait pondérer les longueurs des rues en fonction de leur intérêt pour les déplacements cyclables (par exemple, 1 mètre de rue du Théâtre vaudrait 1 mètre, mais 1 mètre de rue des Augustins vaudrait 4 mètres). **Comme les principales artères de pénétration et de traversée du centre ville ont été exclues du DSC par l'arrêté litigieux, ce mode de calcul aboutirait à un pourcentage de voies en DSC autrement moins flatteur pour la municipalité.**

• Auto-production de preuve :

L'association requérante se demande si la Ville de Perpignan n'a pas tenté d'influencer le tribunal par un procédé confinant à la manipulation.

En effet, après le recours formé par l'association Vélo-en-Têt, M. Cassagnes, spécialiste vélo au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée, a rédigé, en tant que correspondant local du Centre d'Étude des Réseaux, des Transports et de l'Urbanisme (CERTU), une « fiche vélo » relative à la mise en place du DSC à Perpignan, fiche destinée à être publiée sur le site internet du CERTU. Or, il se trouve que M. Cassagnes connaît les services municipaux, comme cela apparaît dans le mémoire en réplique de la Ville. Il se trouve par ailleurs que la « fiche vélo », publiée en mai 2011, est étonnamment élogieuse sur la politique municipale en matière de DSC. La Ville bénéficiait ainsi d'un certificat de vertu émanant d'un organisme technique au-dessus de tout soupçons, et d'ailleurs très engagé en faveur du développement des déplacements cyclables.

L'association a contacté M. Cassagnes pour s'étonner de la publication de cette « fiche vélo » concernant Perpignan, alors précisément que l'arrêté municipal relatif à la mise en place du DSC dans cette ville était contesté devant le tribunal administratif. M. Cassagnes a reconnu qu'il était au courant de ce procès :

Le vendredi 27 mai 2011 à 08:23, CASSAGNES Jérôme a écrit :

- > Merci pour ces précisions qui, toutefois avaient été portées à ma
- > connaissance lors de l'élaboration de la fiche.

>>Monsieur,

>>

>>je vous remercie pour votre réponse.

>>

>>Je suis cependant surpris d'apprendre que vous avez rédigé cette

>>"fiche vélo" relative aux DSC - pour le moins "bienveillante" à l'égard de

>>la politique des déplacements de la Ville de Perpignan-, alors même que

>>vous saviez que la Ville était attaquée en justice pour non respect de

>>la réglementation sur les DSC.

>>

>>Vous ne pouvez ignorer que la Ville produira certainement au tribunal ce

>>document élogieux, émanant d'un organisme, le CERTU, dont la

>compétence technique est largement reconnue... Si tel était effectivement le cas,

>>nous serions contraints de dénoncer dans nos écritures la manière

>>dont le CERTU a manifestement été instrumentalisé pour fournir à la

>>Ville de la matière pour sa défense.

>>

>>Nous souhaitons, en attendant, que le CERTU retire cette fiche de son

>>site internet jusqu'à l'issue du contentieux en cours.

>>

>>En l'attente de vous lire, veuillez recevoir, Monsieur, de fort

>>cordiales salutations.

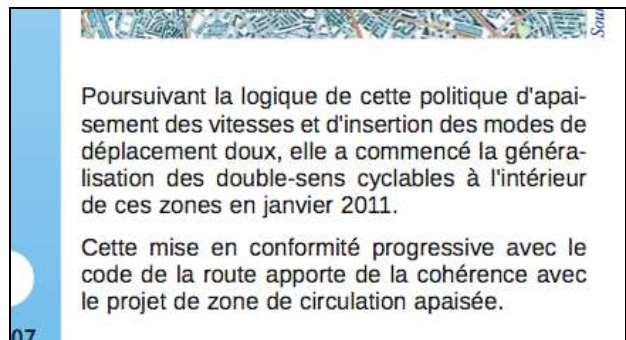
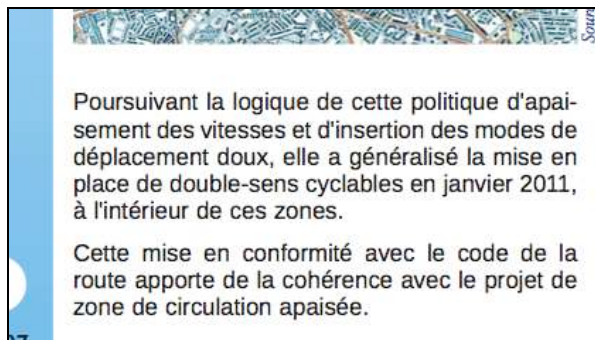
>>

>>--

>>Pour "Vélo En Têt", son président, Thibaut Legaye.

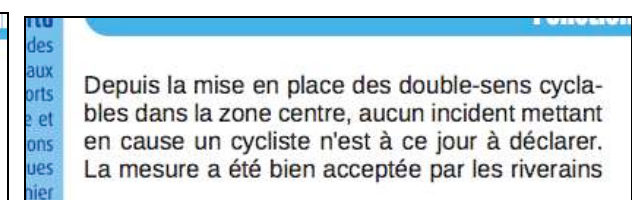
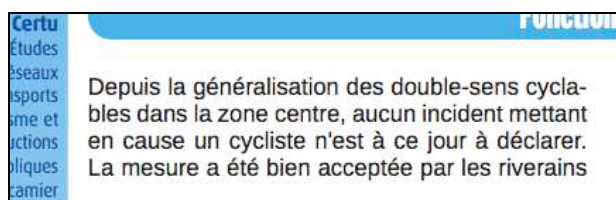
L'association a ensuite trouvé un interlocuteur au CERTU, lequel a reconnu qu'il y avait un problème déontologique. Il n'a cependant pas accepté de retirer la « fiche vélo », comme le demandait l'association, mais a consenti à en retirer les formulations trompeusement élogieuses pour la Ville de Perpignan :

Ainsi, sur la page 1 de la « fiche vélo », il n'est plus écrit que la Ville de Perpignan « a généralisé la mise en place de doubles-sens cyclables », mais « a commencé à généraliser la mise en place de doubles-sens cyclables », ce qui exprime clairement le fait que ce travail n'est pas achevé. De même, il n'est plus fait état d'une « mise en conformité avec le code de la route » mais d'une « mise en conformité progressive avec le code de la route », ce qui laisse bien entendre que le décret de 2008 imposant la généralisation du DSC n'est pas parfaitement respecté. Voici les deux versions successives de cette page 1 :



source : CERTU, Double-sens cyclable en rues étroites (Perpignan), Fiche vélo n° 23, 2011, www.certu.fr
(version initiale et version corrigée)

De même, sur la page 3 de la « fiche vélo », l'expression « généralisation des double-sens cyclables » a été remplacée par « mise en place des double-sens cyclables ».



source : Ibid.

L'auto-production par la Ville d'une preuve de son exemplarité a échoué. Pourtant, malgré

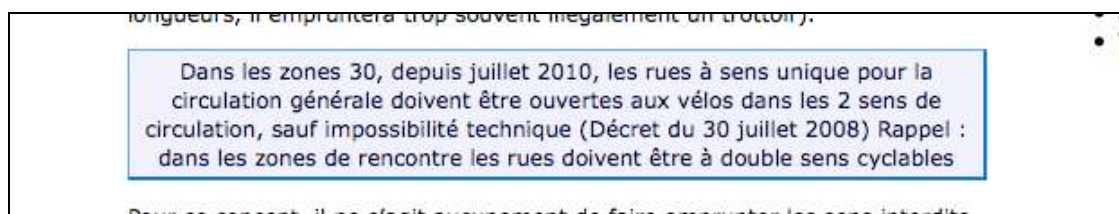
l'édulcoration de la « fiche vélo », la Ville a cru bon de la produire dans son mémoire en réplique, et de se targuer d'être « *devenue ville pilote pour les rues en DSC étroites* » (page 5)...

II. MOYENS D'ANNULATION : ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

A- Erreur de droit dans l'interprétation du décret du 30 juillet 2008

Ainsi que cela a été montré dans le premier mémoire en réplique de l'association, le décret du 30 juillet 2008, sauf à lui retirer toute portée effective, n'a pas donné aux communes la faculté d'instituer le double-sens cyclable (DSC) dans les zone 30 (elles le pouvaient déjà auparavant), mais leur fait **obligation de rendre applicable le DSC et de réaliser les aménagements de voirie nécessaires à cette fin**. Les communes ne peuvent donc exclure du DSC certaines rues ou sections de rues que lorsqu'aucun aménagement ne peut assurer aux usagers des conditions de sécurité satisfaisantes.

Un article récent du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU), organisme qui a largement participé à l'élaboration du décret du 30 juillet 2008, confirme que **ce décret a entendu restreindre drastiquement la marge d'appréciation des communes quant à l'opportunité de mettre en œuvre le DSC** : « *les rues à sens unique pour la circulation générale doivent être ouvertes au vélo dans les deux sens de circulation* », et cela sauf en cas d'« impossibilité technique » :



source : CERTU-Daniel Lemoine, *Le double-sens cyclable, ce méconnu célèbre*, 2011, www.certu.fr

Le décret de 2008 s'inscrit d'ailleurs dans un processus d'édiction de normes nationales tendant à inciter voire à contraindre les communes à apaiser les déplacements en milieu urbain, processus dont l'origine est la loi sur l'air du 31 décembre 1996. Or, concernant l'usage du vélo en ville, l'article 20 de cette loi, devenu l'article L. 228-2 du Code de l'environnement, dispose que : « *À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines [...], doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements [...]* ». Le juge administratif a fait une application rigoureuse de ce texte : quatre fois, des cours administratives d'appel ont eu à apprécier, au regard de l'article L. 228-2, la légalité de décisions administratives relatives à la rénovation de voies urbaines ; quatre fois, elles ont annulé ces décisions pour omission de prévoir les itinéraires cyclables exigés par la loi (CAA Lyon, 28 juillet 2003, *Association Roulons en Ville à Vélo*, n° 99LY02169 ; CAA Douai, 30 décembre 2003, *Association Droit au Vélo*, n° 02DA00204 ; CAA Nantes, 26 juin 2009, *Communauté urbaine de Brest*, n° 08MA03365 ; CAA Marseille, 21 mars 2011, *Commune de Dignes-les-Bains*, n° 08MA03960). Dans l'un de ces arrêts (celui de la CAA de Douai), le juge explique que « *le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées [...] une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés* ». Bien que le présent litige ne concerne pas une décision relative à la rénovation d'une voie urbaine mais une décision relative à la mise en place du DSC, **il importe d'interpréter avec la même rigueur le décret de 2008 et l'article L. 228-2, lesquels procèdent de la même inspiration, et poursuivent le même objectif de développement des déplacements cyclables par la création d'itinéraires cohérents et efficaces, et cela nonobstant la volonté des communes**.

Or, la Ville de Perpignan, dans son mémoire en réplique, confirme son erreur quant à l'étendue de

son pouvoir en matière de DSC.

Les rédacteurs du mémoire affirment en effet que la décision d'instituer ou non le DSC dans les rues du centre ville de Perpignan relève des « *choix municipaux* » et que la contestation par l'association de ces choix « *n'a aucune place dans le débat juridique* » (page 2). Ils réfutent en conséquence « *la prétendue obligation de rendre applicable le DSC* » (id.). Ils considèrent que la seule contrainte pesant sur la municipalité, en vertu du décret de 2008, était de « *procéder à l'édiction d'un arrêté destiné [...] à mettre en œuvre la pose de panneaux de police* » (page 3). Le décret de 2008 aurait donc pour seule fonction d'imposer aux communes de placer une signalisation conforme à leur libre intention en matière de circulation cycliste... !

Ainsi, le maire de Perpignan, en édictant son arrêté du 10 juin 2010 excluant du DSC les axes majeurs du centre ville, a cru faire usage, en la matière, d'un pouvoir discrétionnaire, alors que le décret du 10 juillet 2008, tant dans sa lettre que dans son esprit, instaure une compétence sinon complètement liée, du moins très rigoureusement encadrée.

Confirmée par le mémoire en réplique de la Ville, cette mauvaise compréhension de la portée du décret de 2008 entache l'arrêté d'**erreur de droit**.

B- Incompatibilité avec le plan de déplacements urbains (PDU)

Dans son premier mémoire en réplique, l'association a présenté au tribunal un nouveau moyen d'annulation : l'incompatibilité de l'arrêté municipal du 10 juin 2010 avec le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération Perpignan-Méditerranée, approuvé le 27 septembre 2007.

Les arguments en défense figurant dans le mémoire en réplique de la Ville (page 4) sont affligeants. On ne sait pas très bien si les rédacteurs de ce mémoire doutent de « *l'existence du Plan de Déplacements urbains* », ou seulement de sa « *nature réglementaire* », ou seulement de la « *nature réglementaire* » d'une de ses dispositions... Il semble par ailleurs qu'ils confondent le PDU et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU), dont ils citent un large extrait, alors que ce dernier document n'a aucun rapport avec la discussion sur la compatibilité de l'arrêté litigieux avec le PDU... Les rédacteurs du mémoire de la Ville paraissent enfin considérer que le PDU, étant « *élaboré par la Communauté d'agglomération* », est insusceptible de s'imposer à une décision municipale... Encore n'est-il pas certain que les auteurs du mémoire sachent eux-mêmes ce qu'ils ont voulu dire...

Pour sortir de la confusion dans laquelle la mémoire en réplique de la Ville engluie la discussion juridique, il importe de poser – peut-être plus clairement que cela avait été fait dans le premier mémoire en réplique de l'association – les termes de cette discussion.

Le PDU est un document de planification intercommunal de nature réglementaire. En effet, ses dispositions s'imposent hiérarchiquement aux « *décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains* » ; ces décisions doivent être « *compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains* » (L. d'orientation sur les transports intérieurs, art. 28-2, al. 4, devenu C. transports, art. L. 1214-16). **Parmi les décisions qui doivent être compatibles avec le PDU figurent indéniablement les arrêtés municipaux de mise en œuvre du DSC.**

Le PDU de l'agglomération Perpignan-Méditerranée a été approuvé par délibération du conseil de communauté du 27 septembre 2007. Cette dernière délibération (reproduite partiellement dans le premier mémoire en réplique de l'association) avait décidé de ne pas approuver tel quel le projet de PDU soumis à enquête publique, mais de le modifier afin de prendre en compte l'avis de la commission d'enquête. Le troisième considérant de la délibération a ainsi amendé le chapitre dit « Action 14 » relatif au vélo, notamment « *en retenant le principe [...] de la généralisation des contresens cyclables* ». Il semble bien cependant que les services de la communauté d'agglomération n'aient jamais intégré formellement ces amendements dans le corps du PDU. En effet, lorsqu'on demande

aux services communautaires à consulter le PDU, ils fournissent la délibération du 27 septembre 2007, accompagnée du PDU dans sa version soumise à enquête publique. Sauf à bafouer la volonté explicite des élus communautaires, il faut considérer que **le PDU juridiquement applicable est donc constitué, d'une part, de cette version non mise formellement à jour et, d'autre part, des amendements énoncés dans le 3^e considérant de la délibération d'approbation.**

(NB : sont annexés au présent mémoire la délibération du 27 septembre 2007 ainsi que le chapitre « Action 14 » du PDU).

Cette mise au point étant faite, il apparaît que l'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010 est en contradiction avec le PDU.

- En premier lieu, **cet arrêté, qui exclut du DSC les principaux sillons de traversée du centre ville de Perpignan est incompatible avec le 3^e considérant de la délibération du 27 septembre 2007 posant le « *principe de généralisation des contresens cyclables* ».** Rappelons que le CERTU, en modifiant sa « fiche vélo » concernant Perpignan, a lui-même reconnu qu'il n'y avait pas eu de « *généralisation* » du DSC dans cette ville (V. ci-dessus).

- En second lieu, l'arrêté du 10 juin 2010 est incompatible aussi avec les diverses dispositions du PDU relatives à la continuité et à la cohérence des itinéraires cyclables. Rappelons les extraits du PDU déjà cités par l'association dans son premier mémoire en réplique : les autorités administratives dont les décisions sont soumises au PDU :

-doivent « *rechercher de façon systématique des liaisons cyclables entre les grands pôles d'habitat et les pôles générateurs de déplacements (administrations, services, commerces...) » (page 75) ;*

-doivent en outre, « *pour le traitement des itinéraires, utiliser l'ensemble des types d'aménagement (pistes/bandes cyclables, contresens/trottoirs cyclables, couloirs bus, coulées vertes,...) afin de proposer les trajets les plus directs et les plus adaptés à la pratique du vélo en intégrant l'impératif de sécurité » (id.).*

D'autres dispositions du PDU, non citées dans le premier mémoire en réplique peuvent aussi être citées : les administrations assujetties au PDU :

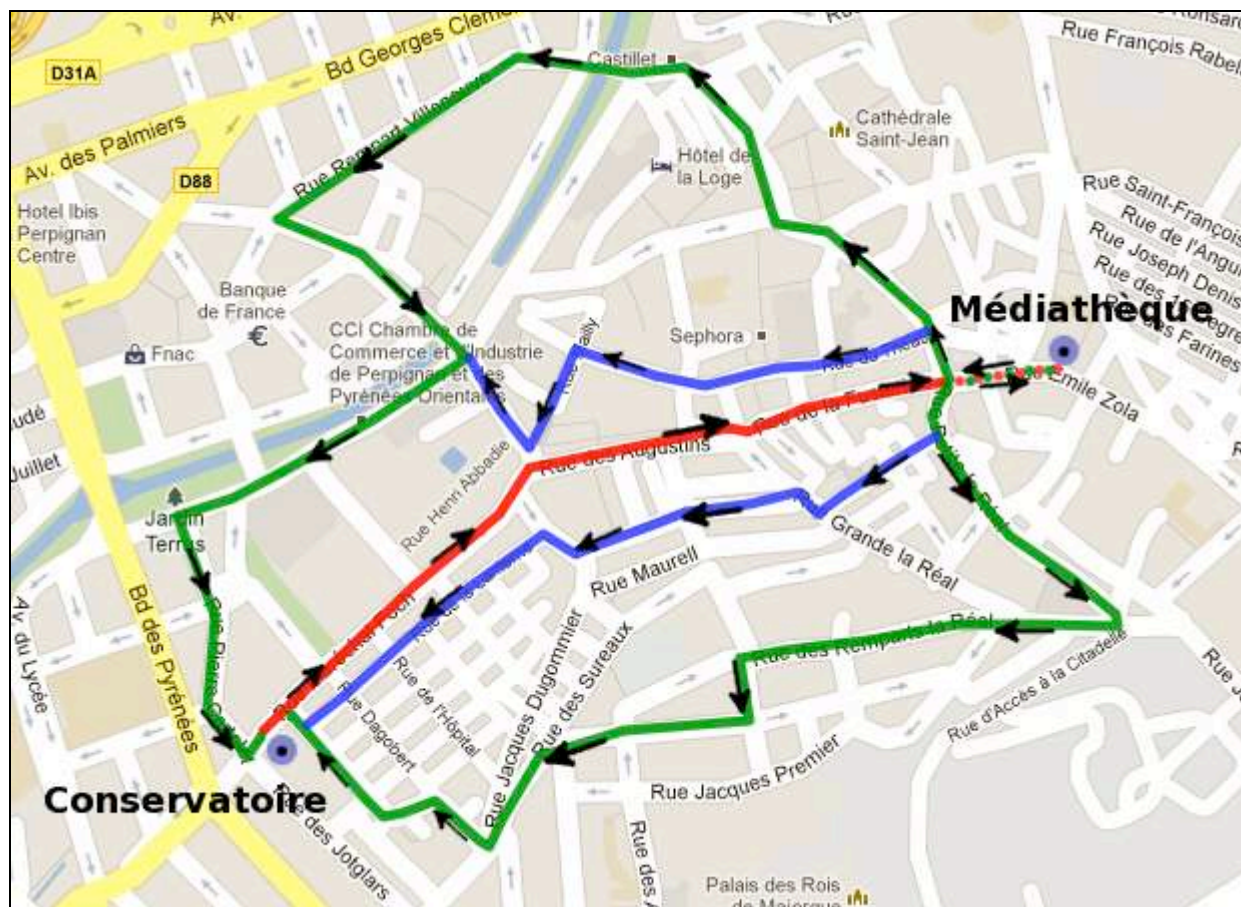
-doivent « *proposer un réseau continu entre les principaux pôles générateurs de déplacements de l'agglomération » (page 71) ;*

-doivent « *donner la priorité à la recherche de continuité dans la programmation des aménagements cyclables afin de faire émerger plus rapidement des axes continus » (page 73).*

Or, l'arrêté litigieux, en excluant du DSC les axes de circulation les plus « directs », les plus « continus », les plus « rapides » pour relier en vélo des différents « pôles » générateurs de déplacements, et finalement en n'ayant aucune vision « systématique » des « itinéraires » cyclables, est totalement incompatible avec les dispositions du PDU.

La complexité des déplacements cyclables, telle qu'elle résulte du choix de la municipalité d'interdire aux vélos le double-sens dans les artères majeures du centre ville, peut être illustrée par les deux exemples suivants :

Exemple 1 : Trajet cyclable Conservatoire-Médiathèque :



* **En rouge**, le parcours (Ouest-Est), très direct, que suit un élève du conservatoire qui se rend, après son cours de flûte, à la médiathèque. Il emprunte des rues en sens unique dans le sens autorisé : rue Foch, rue des Augustins, rue de la Fusterie, rue Emile Zola. C'est direct, efficace, rapide, et facile à trouver.

Mais s'il se rend à son cours de flûte après un arrêt à la médiathèque, cela se complique, car aucune des rues de l'itinéraire en rouge n'est autorisée en DSC.

Quelles solutions ?

Il quitte la médiathèque comme il est venu, puisque la rue Emile Zola (vert et rouge), devant la médiathèque, est en DSC.

Puis :

* **En bleu** les itinéraires possibles mais qui empruntent :

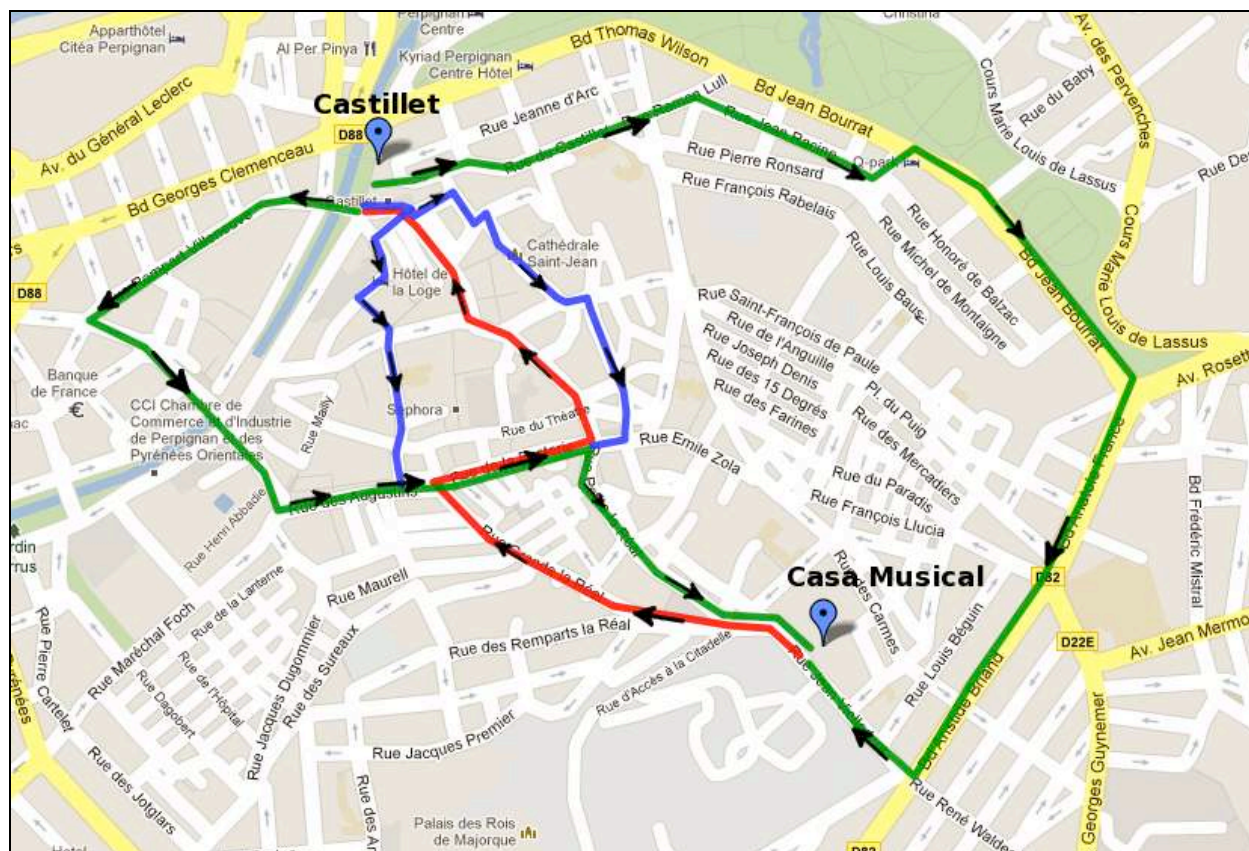
- des zones piétonnes très fréquentée : la place République, la rue de l'Ange, la rue Mailly, (itinéraire bleu Nord) ;
- ou bien des rues désertes le soir ou inconfortables des quartiers de la Réal et Saint-Mathieu (itinéraire bleu Sud) ;

Ces itinéraires bleus sont par ailleurs difficiles à trouver.

* **En vert**, pour éviter les inconvénients des itinéraires bleus, sont possibles :

- un itinéraire par le Nord, très long ;
- et un autre par le Sud, un peu plus court que le précédent, mais beaucoup plus long que le rouge, et avec un fort dénivelé.

Exemple 2 : Trajet cyclable « Casa musical »/Castillet :



* **En rouge** : Nous sortons d'un cours de HipHop au centre culturel « la Casa musical », et filons retrouver des amis sur une terrasse du Castillet, lieu de centralité majeur de Perpignan (cafés, commerces, salles de spectacle...). Nous suivrons à vélo l'itinéraire rouge, qui n'est pas tout à fait direct car la rue Petite-la-Réal est en sens unique sans DSC. Cela impose donc déjà un petit détour.

Mais dans l'autre sens, c'est pire. En effet, si c'est du Castillet à la « Casa » que nous allons, notre principal problème vient de l'absence de DSC dans la rue de l'Argenterie, à sens unique. Quelles solutions ?

* **En bleu** : Nous pouvons emprunter des petites rues du centre, qui ont été mises en DSC mais qui sont soit piétonnes, soit tortueuse ou pavées et peu connues. Malheureusement, la plupart des usagers du vélo préféreront emprunter illégalement une rue en sens interdit, mais connue et directe, plutôt que de perdre du temps dans ces petites rues inadaptées au vélo.

* **En vert** : Si nous ne voulons emprunter que des voies « roulantes », évidentes, et dans des sens autorisés, nous sommes conduit à faire un détour par l'Ouest, ou un détour encore plus long par l'Est, car les rues du quartier Saint-Jacques, récemment mis en zone 30, ne sont pas toutes en DSC.

Ces exemples permettent de comprendre la distance qui existe entre les dispositions du PDU et l'arrêté municipal litigieux.

En définitive, l'arrêté du 10 juin 2010 doit être annulé parce qu'incompatible avec le PDU de la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée.

C- Erreur d'appréciation des faits

Sans reprendre les éléments du premier mémoire en réplique de l'association sur le contrôle qu'il est demandé au tribunal d'exercer sur l'arrêté municipal du 10 juin 2010, il paraît intéressant de citer le conseiller d'État Daniel Chabanol expliquant les modalités du contrôle « normal » exercé par le juge administratif sur les décisions administratives : « *Dans cette démarche, le juge substitue [...] sa propre appréciation [...] à celle de l'Administration. Et sa conclusion s'exprimera le plus souvent sous la forme de l'affirmation que les faits 'étaient (ou n'étaient pas) de nature à justifier légalement la décision attaquée'* » (D. Chabanol, *La pratique du contentieux administratif*, Litec 2007, p. 216). Le conseiller d'État Mathias Guyomar explique pour sa part que « *le principe de proportionnalité constitue un principe directeur du contrôle du juge de l'excès de pouvoir dans les cas où l'équilibre interne de la mesure litigieuse est l'une des conditions de sa légalité* » ou, autrement dit, « *lorsque sa légalité est subordonnée à sa nécessité* », comme c'est le cas, depuis l'arrêt Benjamin du 19 mai 1933, en matière de mesures de police (M. Guyomar et B. Seiller, *Contentieux administratif*, Dalloz 2010, pp. 81-82). Depuis l'arrêt Benjamin, le juge administratif exerce en effet un contrôle étroit de l'adéquation des mesures de police au but poursuivi par leur auteur. Il est donc très surprenant que les rédacteurs du mémoire en défense de la Ville de Perpignan aient cru pouvoir affirmer que « *la référence à l'arrêt Benjamin [...] est inopportune* ».

Le premier mémoire en réplique de l'association a déjà produit des documents émanant du CERTU, montrant que l'argument de la sécurité, pour justifier l'interdiction du DSC, ne tient pas. Il s'agit d'une croyance certes répandue, mais qui ne résiste ni aux études de comportement des usagers des voies publiques, ni aux statistiques de l'accidentologie.

De manière regrettable, le mémoire en réplique de la Ville de Perpignan élude ce débat technique et balaye le moyen d'erreur d'appréciation par deux arguments surprenants :

- d'une part, en présentant comme un « *procès d'intention* » (page 5) la contestation par l'association du motif de sécurité fondant la décision du maire d'exclure du DSC les principaux axes de traversée du centre-ville ;
- d'autre part, en reconnaissant que la sécurité est « *une obsession du maire* », propos qu'il faut manifestement lire au premier degré puisque les auteurs du mémoire ajoutent : « *Qui pourrait l'en blâmer ?* ».

Le problème est qu'une décision administrative ne doit pas être la traduction d'une obsession, mais doit au contraire être la conséquence d'une analyse objective des circonstances de droit et de fait.

En l'occurrence, les circonstances de droit sont le décret de 2008 qui, ainsi que cela a été rappelé ci-dessus, fait obligation aux communes, sauf exceptions dûment justifiées, de mettre en DSC les rues des zones 30.

Quant aux circonstances de fait, il s'agit :

- d'un part, de manière générale, du **caractère non dangereux du DSC, attesté par les diverses études et statistiques** rapportées par le CERTU, et dont les mémoires de la Ville de Perpignan n'apportent **aucune contradiction** ;
- d'autre part, de manière plus particulière, **l'absence de spécificités de la voirie du centre de Perpignan** justifiant que le DSC soit interdit dans les principaux axes de circulation.

Puisque la Ville, en dépit des documents présentés dans le premier mémoire en réplique de l'association, continue de soutenir que les DSC sont dangereux, il importe d'évoquer d'autres documents contredisant cette croyance :

Ainsi, un article du CERTU de 2004, relatif à l'accidentologie cycliste, remet en cause l'idée préconçue selon laquelle le vélo serait un mode de déplacement dangereux en milieu urbain : « *Tous les rapports européens s'accordent, chiffres à l'appui, sur le fait que 'plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents cyclistes' (effet de seuil qui incite les automobilistes à la prudence). Ce constat est confirmé dans les villes françaises qui développent une politique cyclable* ». Cette note préconise donc de « *relayer le message [...] auprès des*

collectivités locales pour que les rues ne soient plus conçues comme des routes et pour que les besoins des cyclistes, ainsi que ceux des piétons, soient réellement pris en compte » :

Les actions à renforcer

Tous les rapports européens s'accordent, chiffres à l'appui, sur le fait que « plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents cyclistes » (effet de seuil qui incite les automobilistes à la prudence). Ce constat est confirmé par les villes françaises qui développent une politique cyclable.

Comme l'indique madame Le Brethon dans son rapport au Premier Ministre³, l'appel à la responsabilité de tous, la poursuite de la lutte contre la cause principale des accidents –la vitesse- et la recherche d'un partage équilibré de la voirie sont les meilleurs garants d'une

² En France 8 fois plus de cyclistes accidentés que dans les BAAC ; aux Pays Bas et au Danemark 11 fois plus

³ Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France, mars 2004

CERTU / G. Laferrère

Juin 2004

2

évolution favorable à tous les modes. Là encore, les exemples européens confortent cette analyse : la généralisation des « zones 30 » est un gage de réussite de même que la réalisation d'aménagements cyclables de qualité.

Il faudrait donc, au niveau national, relayer le message qui figure dans le rapport déjà cité³

- auprès des collectivités locales pour que les rues ne soient plus conçues comme des routes et pour que les besoins des cyclistes, ainsi que ceux des piétons, soient réellement pris en compte,
- auprès de la population pour que l'automobile soit remise à sa juste place et participe à un usage cohérent de l'ensemble des modes, en fonction des distances à parcourir.

source : CERTU-Geneviève Laferrère, L'accidentologie des cyclistes, 2004, www.certu.fr

Un article du CERTU, diffusé en mars 2011, dénonce d'emblée les « idées fausses [qui] circulent au sujet du double-sens cyclable (DSC) » :

Le double-sens cyclable, ce méconnu célèbre

Daniel Lemoine 25-03-2011

De nombreuses idées fausses circulent au sujet du double-sens cyclable (DSC). Sa généralisation obligatoire en Zone 30 depuis juillet 2010, son extension possible à toutes les rues à sens unique, ne sont en rien un frein pour le gestionnaire de voirie.



source : CERTU-Daniel Lemoine, Le double-sens cyclable, ce méconnu célèbre, 2011, www.certu.fr

Cet article explique ensuite, sans aucune ambiguïté, que « *le DSC sur chaussée ne présente pas de risque spécifique et garantit une sécurité avérée* », et rappelle que les évaluations menées en France avant le décret de 2008 « *montrent l'absence d'enjeu de sécurité lorsque l'aménagement est traité suivant les règles de l'art* » :

La rue à DSC est une rue ordinaire

Le DSC prend réellement toute sa mesure depuis la création des zones de rencontre (et la modification du statut des zones 30) et l'obligation de ne pas y créer de sens interdit pour les vélos.

S'il est traité correctement du point de vue de l'aménagement (la difficulté réside dans le traitement des carrefours) le DSC sur chaussée ne présente pas de risque spécifique² et garantit une sécurité avérée du fait d'une visibilité réciproque des protagonistes. Le danger est, en effet, plus grand lorsque les cyclistes et les véhicules motorisés ne se voient pas. De plus, en cas de choc lors de l'ouverture d'une portière, puisque cette dernière se referme dans « le bon sens », la gravité est limitée. En France des évaluations ont été menées avant le changement réglementaire concernant les zones 30 ; les résultats montrent l'absence d'enjeu de sécurité lorsque l'aménagement est traité suivant les règles de l'art (disponibles sur www.certu.fr rubrique Sécurité & circulation routières puis vélos).

source : *Ibid.*

Citons encore une plaquette de la Ville de Paris, diffusée à l'occasion de la généralisation du DSC. Elle explique que l'expérimentation qu'elle a menée en 2005 a montré que les voies en DSC « *ne sont pas plus accidentogènes que les autres voies de circulation, comme cela a déjà été constaté dans d'autres villes* » :



Les avantages pour les cyclistes

-  Pouvoir se rendre d'un point à un autre sans allonger son itinéraire, en particulier pour se rendre à un lieu de destination riverain dans la rue empruntée.
-  Réduire les risques en évitant souvent des grands axes de circulation.

Côté Sécurité

Une expérimentation a été menée à Paris en 2005 sur des sites-tests : les résultats montrent que ces types d'aménagements ne sont pas plus accidentogènes que les autres voies de circulation, comme cela a déjà été constaté dans d'autres villes. Automobilistes et cyclistes se voient mutuellement, et ont ainsi tendance à ralentir pour se croiser plus en sécurité.





source : Ville de Paris, *Un double-sens cyclable s'installe dans votre quartier*, 2007, www.paris.fr

Dans l'arrêté litigieux, **l'argument sécuritaire est décliné en quatre motifs, variables selon les rues exclues : l'étroitesse de la rue, la circulation d'un minibus, l'importance de la déclivité.**

Le premier mémoire en réplique de l'association a suffisamment montré que **l'invocation de ces motifs procédait d'une appréciation erronée des faits**. Le mémoire en réponse de la Ville évite de rentrer dans le débat technique qui lui était proposé, et se contente donc de propos généraux peu consistants. Il suffira donc seulement d'apporter à la contestation par l'association de la validité de ces motifs les quelques précisions suivantes :

•Le motif de l'étroitesse des rues

(rue de Augustins, rue de la Fusterie, rue de l'Argenterie, rue de la Barre, rue d'Alsace-Lorraine, rue Petite-la-Réal et rue Grande-la-Réal)

Il a été montré dans le premier mémoire en réplique que l'arrêté litigieux présentait comme largeur de rue ce qui n'est en réalité que la largeur de la chaussée, laquelle ne dépend que de l'aménagement de voirie existant, et notamment de la présence de plots en métal ou en plastique. Les rues en cause ont en réalité un largeur de l'ordre de 6 à 8 mètres, ce qui a été considéré dans de nombreuses villes de France comme suffisant pour permettre le DSC.

Il a aussi été indiqué que la Ville de Paris, qui a mis en œuvre le DSC à partir de 2005 et dispose

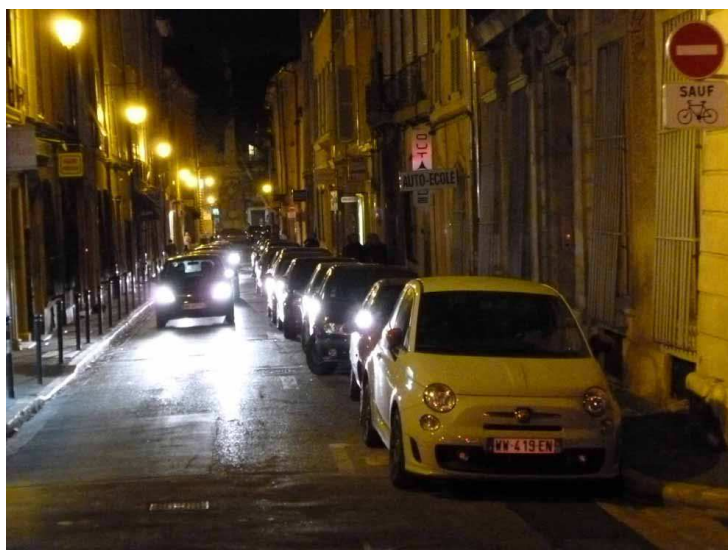
donc d'une expertise fiable en la matière, considère qu'en dessous de 5000 véhicules/jours, le DSC est possible quelle que soit la largeur de voirie.

Cette position est confirmée par le CERTU dans l'article précité de mars 2011 :

Une emprise limitée n'est pas contradictoire avec un DSC, et peut même être bénéfique, dans un esprit de modération de la vitesse. Par exemple, la ville de Grenoble a récemment réduit la largeur des emplacements de stationnement dans une rue étroite afin d'y faire circuler les vélos dans les deux sens.

source : CERTU-Daniel Lemoine, *Le double-sens cyclable, ce méconnu célèbre*, 2011, www.certu.fr

En définitive, **pourquoi, pour motif de sécurité, serait impossible à Perpignan ce qui se pratique dans d'autres villes françaises, dans des rues aux caractéristiques semblables (largeur, circulation), comme le montrent les exemples suivant ?**



•Le motif de la circulation du minibus « P'tit bus »

(rue de Augustins, rue de la Fusterie, rue de l'Argenterie, rue des Trois-Journées, rue de la Barre et rue d'Alsace-Lorraine)

Le mémoire en réplique de la Ville de Perpignan observe que la photo de minibus produite dans le premier mémoire en réplique de l'association a été prise dans une rue où le DSC n'a pas été exclu par l'arrêté litigieux, en l'occurrence la rue des Marchands.

Cela est exact. **Cette photo prouve donc que le DSC est parfaitement envisageable dans une rue où circule cet étroit et paisible minibus** (même lorsque cette rue est très passante et est envahie de plots). On cherche en vain pourquoi le DSC a été considéré comme pertinent dans la rue des Marchands et a au contraire été considéré comme posant des problèmes de sécurité dans les autres rues où circule ce minibus...

•Le motif de l'importance du trafic

(place Jean-Payra, rue de la République, place Bardou-Job et rue du Quatre-septembre et rue du Maréchal-Foch)

Dans son mémoire en défense, la Ville avait justifié le refus du DSC dans ces rues par le respect des recommandations du CERTU. L'association a, dans son premier mémoire en réplique, montré que la Ville faisait une **lecture totalement fallacieuse de ces recommandations**, ce qui, en soit, suffit à caractériser l'erreur d'appréciation entachant l'arrêté litigieux.

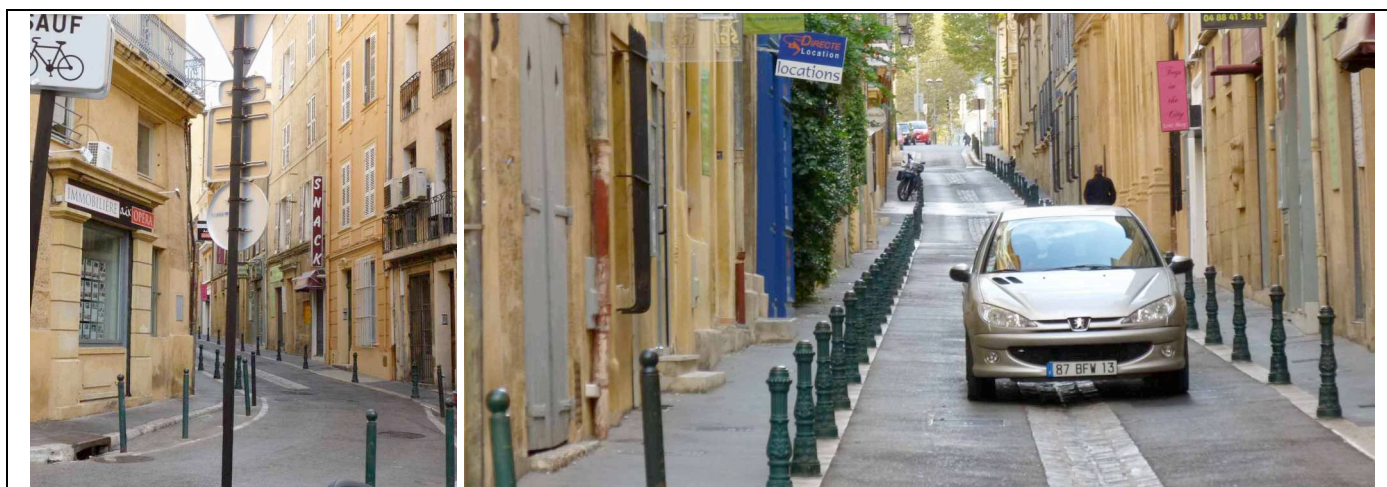
Il est simplement rappelé ici que ces rues font entre 12 et 36 mètres de largeur et que, selon les recommandations du CERTU, la mise en place du DSC suppose seulement, compte tenu du trafic automobile supporté par ces rues, une « *séparation de type piste* ».

•Le motif de la déclivité

(rues Grande-la-Réal et Petite-la-Réal)

Le mémoire en réplique de la Ville ne revient pas sur ce motif.

L'association renvoie donc aux développements figurant dans son mémoire en réplique, et se contentera donc d'ajouter ici que bien d'autres villes n'ont pas, pour des rues aux caractéristiques similaires, eu la même réticence que la Ville de Perpignan, comme le montrent les deux exemples ci-après où les vélos peuvent circuler à contresens respectivement en montée et en descente :





En définitive, l'arrêté du 10 juin 2010 est entaché d'erreur d'appréciation quant au risque pour la sécurité publique de la mise en œuvre du DSC. Les faits ne sont, en effet, pas de nature à justifier l'interdiction du DSC dans les principaux sillons de circulation du centre ville de Perpignan

IV. CONCLUSIONS

En définitive, l'arrêté du maire de Perpignan du 10 juin 2010 est triplement entaché :

- d'erreur de droit,
- d'incompatibilité avec le plan de déplacements urbains (PDU),
- d'erreur d'appréciation des faits.

Cet arrêté doit donc être remplacé par un nouvel arrêté de mise en œuvre du double-sens cyclable (DSC). Dans le double cadre du décret du 30 juillet 2008 et du PDU, ce nouvel arrêté ne pourra exclure certaines rues ou sections de rues du DSC que s'il est réellement impossible, même en modifiant les aménagements de voirie, d'assurer la sécurité des cyclistes et autres usagers.

En conséquence, l'association VÉLO-EN-TÊT **confirme sa demande** faite au tribunal :

- 1/ **D'annuler la décision implicite de rejet résultant du silence du maire de Perpignan sur la demande de retrait de son arrêté n° 2010-363 du 10 juin 2010 portant création de doubles sens cyclables dans les zones 30 du centre-ville ;**
- 2/ **D'annuler ledit arrêté ;**
- 3/ **D'enjoindre au maire de Perpignan de prendre, dans un délai de trois mois, un nouvel arrêté de mise en application du double sens cyclable en zone 30.**

Le 9 novembre 2011

pour l'association VÉLO-EN-TÊT,
son président

PERPIGNAN MEDITERRANEE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille sept et le vingt-sept septembre le Conseil de Communauté régulièrement convoqué le vingt septembre, s'est réuni en la commune de Saint Féliu d'Avall, à la halle des sports sous la Présidence de Monsieur ALDUY Jean-Paul, Président, et de MM. FRANCO Arlette 1^{ère} Vice-Présidente, PUIGMAL Elie 2^{ème} Vice-Président, CALVET François 4^{ème} Vice-Président, ROIG Pierre 5^{ème} Vice-Président, CASEILLES Louis 6^{ème} Vice-Président, ESCUDIER Romain 7^{ème} Vice-Président, BILLES Jean-Paul 10^{ème} Vice-Président, VIGNAU Germain 11^{ème} Vice-Président, TORRENS Jean-Claude 13^{ème} Vice-Président, DUFOUR Henri 14^{ème} Vice-Président, BAPTISTE Henri 15^{ème} Vice-Président, MARRASSE Jacques 16^{ème} Vice-Président, CARLES Louis 18^{ème} Vice-Président, FERRAND Joëlle 19^{ème} Vice-Présidente, SIRE Fernand 20^{ème} Vice-Président, MONTAGNE Michel 21^{ème} Vice-Président, FOXONET Gilles 22^{ème} Vice-Président, SCHRAMM Paul 23^{ème} Vice-Président, ERRE Jean-Michel 24^{ème} Vice-Président.

ETAIENT PRESENTS : MM. AMIGOU Marie-José, AMOUROUX Georges, BARBAROS Henri, BARRE-VERGES Virginie, BARTRINA Jean-François, BERTRAN Annie, BOUCHER Sandra, BOURDARIOS Jean-Louis, BRUNET Elie, BRUNET Michel, CAMA Marti, CARBONELL Henri, CARMINATI Michel, CARNELUTTI Didier, CASTANET Henri, COSTA Jean (26^{ème} Vice-Président), COUDOUNGAN René, CREUS Corinne, D'AGNELLO-FONTVIEILLE Dominique, DELATORRE Didier, DELGADO Claude, DELPECH Philippe, DERAMBURE Jean-Pierre, DUCASSY Amélie, DUMAS Marie, ENGROVA Martine, ESCAPE Yves, FAGE-ABRIBAT Monique, FERNANDEZ Serge (30^{ème} Vice-Président), FERRER Jeanne, FONVIEILLE Michel, FRENEIX Marie-Thérèse (31^{ème} Vice-Présidente), GARCIA Manuel, GARCIA-VIDAL Madeleine, GAY Catherine, GOT Alain (38^{ème} Vice-Présidente), GRABOLOS Jean-Michel (27^{ème} Vice-Président), GRANIER Michèle, JEHANNE Cécile, JULIA Henri, KIENE Caroline, LADRECH Michel, LANDRIC Bernadette (35^{ème} Vice-Présidente), LAVIEVILLE Yolande, LECAUDEY Fabienne, LEGIER Chantal, LEGUE Christian, LEVY Catherine, MAGNAC Jean-Louis, MALE Jean-Luc (32^{ème} Vice-Président), MAUDET Christine, MELE Jean-Louis, MERCE Aline, MONTAGNE Gérard (34^{ème} Vice-Président), MOULET Martine, NADAL-RAJAU Michel, PALMA Jean-Marc, PASCAL Patrick, PATRICOLO Thierry, PEJOUAN Claude, PERDIGUES Gilbert, PIERROT Robert, PIGNET André (29^{ème} Vice-Président), PIQUÉ Nathalie, PORTUS Sabine, PRATS Louis, PUIGGALI Brigitte, PUJOL Jean-Marc (17^{ème} Vice-Président), RABETLLAT Alain, RABEYROLLES René (25^{ème} Vice-Président), RALLO François, REY Danièle, ROIG Fernand, RONZONI Albert, ROQUE Jean, ROSES Marie, ROURE Jaume, SALVADOR Claire, SAUVY Jean-Claude (36^{ème} Vice-Président), SCHERLE Charles, SEIGLE-VATTE Gérard, SENELLE Patrick, SERRE Jean (28^{ème} Vice-Président), TARRIUS André (37^{ème} Vice-Président), TRILLES Jean-Michel, GOMEZ-TUDELA Joséphine, VIGUÉ Marie-Louise, ZIDANI Marcel (33^{ème} Vice-Président), Conseillers Communautaires Titulaires.

ETAIENT SUPPLEES : IRLES Jacqueline 8^{ème} Vice-Présidente suppléée par Joël ECALLE, MIFFRE Catherine suppléée par MIFFRE Pierre, RIU Maurice suppléé par COUBRIS Gaston, RODRIGUES Frédéric suppléé par FAJON Christian.

ETAIENT REPRESENTES : MM. BATLLE Jean-Paul 3^{ème} Vice-Président (procuration à FERNANDEZ Serge), MACH Daniel 9^{ème} Vice-Président (procuration à BARBAROS Henri), CASADEVALL Guy 12^{ème} Vice-Président (procuration à LADRECH Michel), AKKARI Ahmad (procuration à PIGNET André), BLANC Emmanuel (procuration à ROURE Jaume), BOLUDA Anne (procuration à CASTANET Henri), BOTTIN Auguste (procuration à SCHERLE Charles), BRUNET Annabelle (procuration à BARRE-VERGES Virginie), CAPDET Michelle (procuration à VIGUE Marie-Louise), CHAMINAUD Dominique (procuration à ENGROVA Martine), DANOY Anne (procuration à FRENEIX Marie-Thérèse), ESTEVE Anne (procuration à DUMAS Marie), GACIOT Irène (procuration à DELATORRE Didier), GONZALEZ Christine (procuration à ROIG Fernand), HALIMI Maurice (procuration à ZIDANI Marcel), LEROY Colette (procuration à FERRAND Joëlle), CACHAL-MALIS Marie-Ange (procuration à PUIGGALI Brigitte), MARSAL Jean-Marc (procuration à SEIGLE-VATTE Gérard), MARTINEZ Micheline (procuration à KIENE Caroline), NAUDO Gérard (procuration à GARCIA Manuel), PAGES Danielle (procuration à GRABOLOS Jean-Michel), PARRAT Pierre (procuration à FABRE Michelle), PHILIPOT Annie (procuration à FAGE-ABRIBAT Monique), POUGET Bernard (procuration à BOURDARIOS Jean-Louis), POURSOUBIRE Marie-José (procuration à PORTUS Sabine), RIGUAL Maryse (procuration à CARBONELL Henri), ROBBE Philippe (procuration à DELGADO Claude), SALA Raoul (procuration à DUFOUR Henri), SALA Raymond (procuration à PIERROT Robert), SANCHEZ-SCHMID Marie-Thérèse (procuration à REY Danièle), VALLS Henri (procuration à SERRE Jean), WANSCHOOR Catherine (procuration à BOUCHER Sandra) Conseillers Communautaires Titulaires.

ETAIENT ABSENTS : MM. BANUS François, CABANER France, CARDIN-MADERN Babeth, CONS Valérie, DUFFO Christophe, FA Serge, FABRE Michèle, GATONAS Jean-Robert, GOMBERT Chantal, LAGREZE Joseph, OUBAYA Morad, Conseillers Communautaires titulaires

SECRETAIRE DE SEANCE : Mme BARRE-VERGES Virginie Conseiller Communautaire titulaire.

OBJET : APPROBATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DE PERPIGNAN

RAPPORTEUR : MONSIEUR MARCEL ZIDANI

VU la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, et notamment les dispositions des articles 28 et suivants ;

VU les dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-23 du code de l'Environnement ;

VU la délibération n° 06/09/205 du Conseil de Communauté de Perpignan Méditerranée en date du 14 septembre 2006 arrêtant le volet technique du projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan ;

VU la délibération n° 07/03/50 du Conseil de Communauté de Perpignan Méditerranée en date du 1^{er} mars 2007 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan et le rapport d'évaluation environnementale ;

VU l'ordonnance n° E34-07-166 du tribunal administratif de Montpellier en date du 14 mai 2007 désignant une commission d'enquête présidée par Monsieur Louis SERENE ;

VU les dispositions de l'arrêté n° 07/05/13 du Président de Perpignan Méditerranée en date du 29 mai 2007 fixant les modalités de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan ;

CONSIDERANT l'enquête publique qui s'est déroulée, du 18 juin au 20 juillet 2007 inclus, dans les locaux de Perpignan Méditerranée ainsi que dans les mairies des 24 communes de la Communauté d'Agglomération ;

CONSIDERANT les modalités d'affichage et de publicité mises en œuvre conformément à la loi, ainsi que la publication d'un article de presse et la mise en ligne du dossier d'enquête publique sur le site Internet de PMCA en vue de compléter l'information du public ;

CONSIDERANT la lettre d'observations en date du 24 juillet 2007 adressée à Perpignan Méditerranée par la commission d'enquête suite à la clôture de l'enquête et après analyse des avis figurant dans les différents registres, et la réponse écrite de Perpignan Méditerranée en date du 3 août 2007 ;

CONSIDERANT le rapport de la commission d'enquête publique, rendu le 21 août 2007, analysant les avis recueillis lors des différentes étapes de la procédure ;

CONSIDERANT que suite à l'avis favorable émis, à l'unanimité, par la commission d'enquête sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan, sous réserve que les informations complémentaires apportées par PMCA dans son courrier en date du 3 août 2007 concernant les modes de déplacements doux soient intégrées dans la fiche action 14 du PDU, la fiche action 14 du PDU a été amendée comme suit :

- En insistant sur le caractère prescriptif du PDU quant à la traduction des orientations et principes d'aménagement retenus par le PDU dans les schémas directeurs cyclables de la Ville de Perpignan et de la Communauté d'Agglomération ainsi que dans les PLU des communes
- En affichant des objectifs quantifiés en ce qui concerne les infrastructures et équipements en faveur du vélo (km de pistes cyclables, nombre d'emplacements de stationnement vélo sur voirie ...)
- En retenant le principe d'une utilisation par les vélos des sites propres et couloirs bus ainsi que celui de la généralisation des contresens cyclables
- En développant les mesures concernant les services de location de vélos (vélos en libre service, vélostation et gestion de parcs en location de longue durée) en insistant sur les dispositions favorisant l'intermodalité avec les transports publics.

CONSIDERANT les recommandations émises par la commission d'enquête en faveur :

1. d'une association étroite de toutes les catégories d'usagers à la mise en place des actions préconisées par le PDU ;
2. d'une meilleure prise en compte des besoins des populations des communes entourant Perpignan et de la problématique des communes présentant des richesses touristiques et patrimoniales ;
3. d'une meilleure identification des aménagements nécessaires au développement de la marche à pied ;
4. de la relance, avant le terme du PDU, de la réflexion sur l'opportunité d'envisager un système de transport de type tramway ;

CONSIDERANT que ces recommandations seront prises en compte dans le cadre de l'élaboration des actions communautaires à intervenir concernant la mise en œuvre du PDU ;

CONSIDERANT le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan modifié conformément aux conclusions de la Commission d'Enquête et soumis à l'approbation du Conseil de Communauté.



Où l'exposé du Rapporteur,

Le Conseil de Communauté à l'UNANIMITE des membres présents ou représentés
DECIDE :

- **DE PRENDRE ACTE** des modifications apportées au projet de PDU arrêté par délibération n° 07/03/50 du 1^{er} mars 2007 conformément aux conclusions du rapport de la Commission d'Enquête en date du 21 août 2007 ;
- **D'APPROUVER** le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Perpignan pour la période 2006-2012 ainsi modifié ;
- **D'AUTORISER** le Président ou son représentant à signer tous les documents nécessaires en la matière.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an que dessus.

Ont signé au registre tous les membres présents.

« Pour extrait certifié conforme au registre des délibérations ».



Le Vice Président Délégué


Marcel ZIDANI



PROMOUVOIR L'UTILISATION DES MODES DOUX

Volet important du PDU, les circulations douces représentent l'alternative privilégiée pour les déplacements de courte distance. En mode unique ou en complément d'autres modes de déplacements, la marche à pied et le vélo doivent retrouver une place essentielle dans les déplacements quotidiens. Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile et de la pollution dans les centres villes.

Le vélo est le moyen de déplacements le plus efficace sur de courtes distances : moins de 5 Km.

La politique en faveur du vélo nécessite une bonne coordination entre les divers acteurs de l'aménagement, afin de proposer un réseau continu entre les principaux pôles générateurs de déplacements de l'agglomération.

Au-delà, une démarche plus globale de sensibilisation doit être entreprise.

La marche à pied est pratiquée par tous, seule ou en complément d'autres modes de déplacements. Pour redonner le plaisir de la marche dans la cité, la cohabitation avec les autres modes de déplacements doit être soigneusement pensée, et les espaces réservés aux piétons élargis.

Les personnes à mobilité réduite, quant à elles, sont au cœur de tout projet d'aménagement de l'espace public. Prendre en compte leurs besoins spécifiques permet d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.

En parallèle à la réalisation d'infrastructures, les actions de sensibilisation et d'éducation à la pratique des modes doux doivent être multipliées, y compris en direction des automobilistes autour du thème du partage de la voirie et du respect des usagers les plus vulnérables. (*objectif 8 : Faire évoluer les comportements*).



Action 14

Le vélo : une alternative réelle pour les déplacements de courte distance

Le PDU a l'ambition de faire de la pratique du vélo une alternative réelle pour les déplacements de courte distance.

Trois principes d'aménagement au service de la politique vélo

Privilégier la continuité du réseau :

- Renforcer la cohérence entre les schémas directeurs des différents maîtres d'ouvrages intervenant en matière d'aménagement cyclables ; les communes, la Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée et le Conseil Général.
- Donner la priorité à la recherche de continuité dans la programmation des aménagements cyclables afin de faire émerger plus rapidement des axes continus.

Adapter le type d'aménagement en fonction du différentiel de vitesse et du niveau de trafic des voies :

- vélos intégrés dans la circulation générale à l'intérieur des zones 30
- bandes cyclables préconisées en aménagement ponctuel sur des secteurs où le différentiel de vitesse auto/vélo est limité
- pistes cyclables en site propre recommandées dans les autres cas.

Cette typologie générale est à adapter selon la nature des pôles générateurs desservis et le type d'usage visé : nécessité d'aménagements hautement sécurisés aux abords des équipements scolaires, aménagements spécifiques pour les pratiques loisirs ...

Traiter en priorité les points noirs repérés en matière de sécurité ou de ruptures urbaines.

Les giratoires importants, les franchissements de la Têt, les axes à fort trafic... génèrent autant d'effet de coupures qu'il importe de prendre en compte pour réaliser des aménagements continus (*voir fiche info : Franchissement de la Têt et de la rocade Sud*).

De même, l'organisation des transitions entre les divers types d'aménagement utilisés (réinsertion des cycles dans la circulation en extrémité de site propre...) devra faire l'objet d'un traitement attentif.

Sur la base de ces principes d'aménagement, les schémas directeurs des itinéraires cyclables élaborés par la Ville de Perpignan, la Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée et le Conseil Général serviront de cadre de référence à la politique vélo du PDU.

Schéma directeur des itinéraires cyclables de Perpignan Méditerranée - janvier 2007

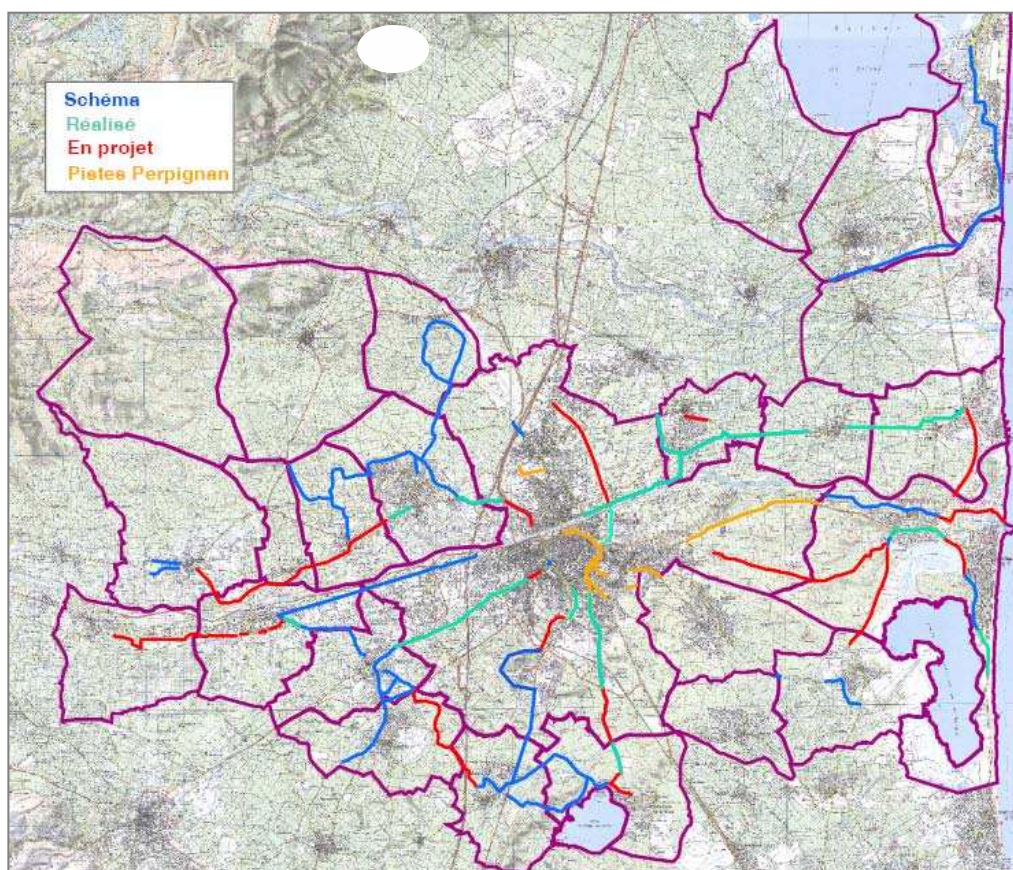
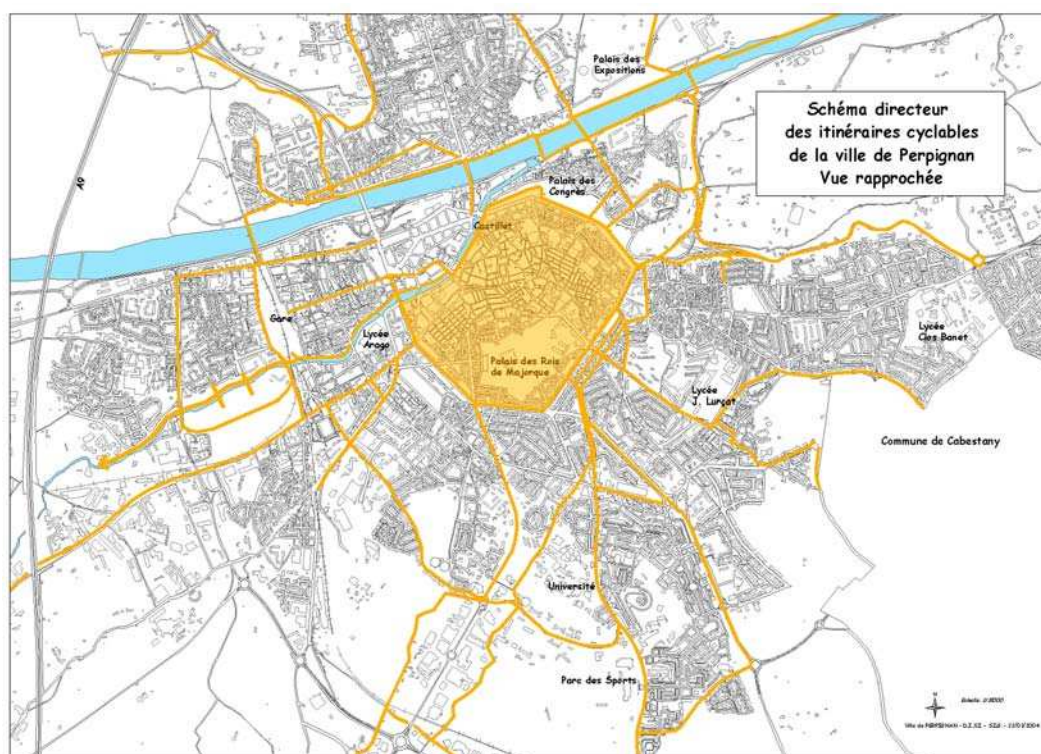


Schéma directeur des itinéraires cyclables de la Ville de Perpignan



A partir des principes d'aménagement évoqués au point précédant, l'élaboration d'une **charte vélo** permettra de décliner trois approches complémentaires, correspondant à des usages spécifiques : le vélo utilitaire, le vélo scolaire et le vélo loisir.

Les fréquences de pratique, les distances parcourues, les profils d'usagers, les besoins de sécurité, de services et d'aménagements diffèrent de façon importante d'une famille d'usagers à une autre.

1. Le vélo utilitaire

La pratique du vélo utilitaire correspond à des déplacements de type domicile – travail, achats, ... Aujourd'hui, ce type de pratique ne représente plus qu'une part très faible des déplacements que le PDU a la volonté de développer, notamment dans les centres villes.

■ Les objectifs :

- rechercher de façon systématique des liaisons cyclables entre les grands pôles d'habitat et les pôles générateurs de déplacements (administrations, services, commerces, ...);
- mettre en place des axes protégés d'accès au centre ville de Perpignan (traité en zone 30) pour chacune des grandes voies de pénétration de la ville ;
- réaliser de façon prioritaire des pistes cyclables entre Perpignan et les communes limitrophes situées à une distance acceptable pour un usage quotidien du vélo domicile travail ;
- assurer la connexion du réseau cyclable avec l'ensemble des pôles d'échanges intermodaux et des parcs relais ;
- intégrer une réflexion sur les aménagements cyclables pour tout projet de développement d'habitat ou d'activités.

■ Les partis pris d'aménagement :

Pour le traitement des itinéraires

- utiliser l'ensemble des types d'aménagement (pistes / bandes cyclables, contresens / trottoirs cyclables, couloirs bus, coulées vertes,...) afin de proposer les trajets les plus directs et les plus adaptés à la pratique du vélo en intégrant l'impératif de sécurité ;
- sécuriser les intersections (visibilité, feux spécifiques, sas vélo, ...);
- mettre en place un plan de jalonnement et d'éclairage des pistes lorsque l'éclairage public est insuffisant ou inexistant.

En matière d'intermodalité, garantir le possibilité de transport des vélos dans l'offre ferroviaire périurbaine.

Pour le stationnement des vélos :

- proposer des solutions de stationnement sécurisé des vélos en centre ville, dans les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'au niveau des gros générateurs de déplacements 2 roues (l'Université en particulier) ;