

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Le vendredi 24 septembre 2010

POUR :

L'association « La Ville à Vélo »

Représentée par son Président en exercice, M. Nicolas IGER SHEIM

c/o Pignon sur Rue

10 rue Saint-Polycarpe

69001 LYON

CONTRE :

M. le Maire de la Ville de Lyon

1 place de la Comédie

69205 LYON CEDEX 01

A L'ATTENTION DE :

Tribunal administratif de Lyon

184 rue Duguesclin

69433 LYON CEDEX 03

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Objet : recours pour excès de pouvoir (article R. 421-3 du Code de justice administrative).

**A MONSIEUR LE PRESIDENT
A MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS DU TRIBUNAL**

I. Rappel des faits et de la procédure

1. Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière (JORF n°0178 du 1^{er} août 2008, page 12314) a modifié l'article R. 110-2 du Code de la route. L'article 1^{er} du décret a notamment modifié la définition de la zone 30 en agglomération, en tant que zone de circulation particulière :

*« Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. 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.** Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »*

L'article 13 du décret précité prévoit, quant à lui, que « Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir **au plus tard** le 1^{er} juillet 2010. »

Ces dispositions obligeaient donc le maire, en tant qu'autorité investie du pouvoir de police de la circulation, à instituer des double sens cyclables (ci après, « **DSC** ») dans les zones 30 avant le 1^{er} juillet 2010.

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

2. C'est ainsi que le Maire de Lyon a pris **un arrêté en date des 17, 20 et 21 mai 2010 et publié au *Bulletin Municipal officiel de la Ville de Lyon* le 14 juin** de la même année, afin de se conformer à cette obligation.

(**Pièce n°1** – arrêté du Maire de Lyon en date des 17, 20 et 21 mai 2010)

A cet effet, le Règlement Général de la Circulation du 6 janvier 1999 a été modifié afin de réglementer les DSC dans la zone 30 du centre-ville de Lyon, savoir dans les 1^{er}, 2^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} arrondissements.

3. Afin de contester la légalité de cet arrêté municipal, l'association La Ville à Vélo a exercé auprès du Maire de Lyon **un recours gracieux en date du 23 juin 2010 et reçu le 25 juin à la Ville de Lyon**, demandant à celui-ci de revoir les critères ayant conduit à exclure 84% des rues de la zone 30 du bénéfice du DSC, soit 241 rues sur 287 !

4. Par **lettre envoyée en recommandé avec demande d' accusé de réception le 26 juillet 2010 et reçue le 10 août 2010**, la Ville de Lyon a rejeté expressément le recours gracieux formulé par la Ville à Vélo.

En substance, la Ville de Lyon met en avant les deux arguments principaux de la sécurité des usagers et des circonstances locales afin de refuser de réviser son arrêté des 17, 20 et 21 mai 2010.

5. Face au refus de la Ville de Lyon de réviser cet arrêté, la Ville à Vélo a décidé de défendre la sécurité des cyclistes, et donc celle de tous les usagers de la route en demandant en vain au Maire de Lyon d'étendre les DSC dans la zone 30 du centre de Lyon afin de se conformer à l'esprit et à la lettre du décret de 2008 précité.

Conformément à son objet social et à ses statuts, l'association La Ville à Vélo entend contester devant votre tribunal **l'arrêté municipal en date des 17, 20 et 21 mai 2010 en tant qu'il modifie le Règlement Général de la Circulation modifié en date du 6 janvier 1999**. C'est le présent arrêté qui est aujourd'hui soumis au tribunal de céans.

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

II. Discussion

L'arrêté municipal en date des 17, 20 et 21 mai 2010 encourt inévitablement l'annulation. Alors que le DSC en zone 30 est le principe, en vertu du décret du 30 juillet 2008 et de l'article R. 110-1 du Code de la route, et son interdiction l'exception, la Ville de Lyon a fait le choix de poser le DSC en exception et son exclusion en principe...

Il appert que l'intérêt à agir du requérant ne fait aucun doute **(A)**, tout comme le dépôt de la présente requête introductive d'instance **(B)**.

Les nombreux griefs d'annulation, en droit comme en fait, doivent justifier l'annulation de l'arrêté déféré à votre tribunal **(C)**.

A. Concernant l'intérêt à agir du requérant

L'association « La Ville à Vélo » a pour but de promouvoir le mode de transport cycliste dans l'agglomération lyonnaise.

Conformément à ses statuts approuvés lors de l'assemblée générale ordinaire (AGO) en date du 2 février 2009, son objet social (article 2), notamment, est le suivant :

« Elle soutient ou initie toute action, toute démarche ou toute expérience en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des usagers des circulations douces. »

(Pièce n°2 – statuts de l'association La Ville à Vélo tels que modifiés par l'AGO du 2 février 2009)

L'article 24 des statuts régit les modalités de l'action en justice de la part de l'association. Ainsi, conformément à ses statuts et particulièrement à son objet social, la Ville à Vélo a un indéniable intérêt à agir en vue de demander l'annulation de l'arrêté municipal en cause.

L'article 24 des statuts de La Ville à Vélo précise en effet :

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

« L'action en justice est conduite par le / la Président(e) qui est mandaté(e) et autorisé(e) par le conseil d'administration « à ester en justice » au nom de l'association, tant en demande qu'en défense. »

Au cours de sa réunion du 21 septembre 2010, le Conseil d'administration de La Ville à Vélo a mandaté son Président pour engager la présente action.

(Pièce n°3 – mandat du Conseil d'administration en date du 21 septembre 2010)

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

B. Concernant les délais de dépôt de la requête introductive d'instance

La Ville à Vélo a exercé auprès de la Ville de Lyon un recours gracieux formulé le 23 juin 2010 et reçu en mairie le 25 juin suivant.

(**Pièce n°4** – recours gracieux de la Ville à Vélo à la Ville de Lyon)

Ce recours a été rejeté expressément par la Ville de Lyon, par courrier en date du 26 juillet 2010 et reçu le 10 août 2010.

(**Pièce n°5** – décision expresse de rejet de la Ville de Lyon)

Une décision expresse de rejet de la part de l'autorité administrative proroge traditionnellement le délai de recours, initialement porté à 2 mois à compter de la publication de l'acte en cause. En l'espèce, la décision expresse de rejet de la Ville de Lyon a prorogé le délai de recours contentieux et l'a porté à 2 mois à compter de la réception du rejet par la Ville à Vélo. Il en ressort que le délai de recours contentieux expire normalement au 10 octobre 2010.

Par conséquent, la Ville à Vélo est parfaitement recevable à exercer le présent recours devant votre tribunal.

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

C. Concernant l'illégalité de la décision du Maire de Lyon

La Ville à Vélo entend demander l'annulation de l'arrêté municipal des 17, 20 et 21 mai 2010. En effet, en droit, cet arrêté est insuffisamment motivé **(1)** et contraire à l'esprit tout comme à la lettre du décret du 30 juin 2008 **(2)**. Enfin, pour de nombreuses raisons factuelles, il est entaché d'erreur manifeste d'appréciation **(3)**.

1) Un arrêté municipal dénué de motivation

En effet, alors que le principe du décret est la généralisation du DSC, de nombreuses rues sont exclues du DSC dans la zone 30, sans motivation particulière dans l'arrêté municipal en question. Les seules motivations contenues dans l'arrêté sont d'ordre général, de sécurité et de commodité, en faveur donc des DSC...

2) Un arrêté municipal contraire à l'esprit et à la lettre du décret de 2008

L'article R. 110-2 du Code de la route, tel qu'il résulte des modifications instituées par le décret du 30 juin 2008, est clair dans son intention :

« (...) Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (...). »

Il en ressort très nettement que le DSC cyclable est le principe, et non une exception. Il convient de souligner que le pouvoir réglementaire aurait très bien pu, si ses intentions avait été différentes, instituer le DSC comme une exception dans les zones 30, et non comme un principe. A ce titre, d'ailleurs, la vitesse dans ces zones est limitée. Celles-ci sont aménagées et affectées à la circulation de tous les usagers ; en fait comme en

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

droit, ces zones ont bien pour vocation de favoriser la sécurité de tous les usagers, et de favoriser les modes de déplacement doux.

Aux termes de l'article L. 2212-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le maire dispose du pouvoir de police municipale, dont le but est d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la tranquillité publiques. S'il dispose d'une certaine latitude dans l'exercice de ses pouvoirs, il n'y est toutefois pas totalement libre. Il doit notamment justifier pourquoi il exerce ses pouvoirs de police et dans quelle mesure ces pouvoirs sont nécessaires.

Par exemple, est illégal l'arrêté interdisant tout accès d'un chemin vicinal à une route nationale dès lors que les dangers courus par les usagers de ces deux voies au carrefour formé par leur intersection pouvaient être évités par des mesures moins rigoureuses (*CE, 17 mars 1978, Gaillard et Figini ; Lebon 139*).

En l'espèce, il apparaît que le Maire de Lyon a exclu du DSC dans la zone 30 de la Presqu'île 84% des rues. De fait, 16% seulement des rues de la zone 30 sont en DSC, alors que la Ville de Lyon met en avant des circonstances locales et la sécurité de tous les usagers de la zone comme seules justifications à cette exclusion.

(Pièce n°6 – carte de la zone 30 de Lyon et des DSC)

Dans sa décision expresse de rejet, la Ville de Lyon concède que l'arrêté en date des 17, 20 et 21 mai 2010 est prudentiel, **arguant une mise en place des DSC étape par étape**, sans toutefois justifier de circonstances particulières qui permettraient de ne pas généraliser immédiatement les DSC dans la zone 30...

D'ailleurs, une mise en place étape par étape est parfaitement contraire à la lettre du décret du 30 juin 2008 dans la mesure où celui-ci disposait que les DSC dans les zones 30 devaient être mis en place **au plus tard au 1^{er} juillet 2010**, et non à partir du 1^{er} juillet 2010. La ville de Lyon semble avoir pris cette date comme un point de départ et non comme une date-but...

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

39) *Un arrêté municipal entaché d'erreur manifeste d'appréciation*

L'arrêté municipal est en effet entaché d'erreur manifeste d'appréciation quant à la mise en place des DSC dans la zone 30 concernée.

En effet, la Ville de Lyon met en avant l'argument de la sécurité afin de ne pas généraliser cet aménagement. Or il apparaît, bien au contraire, que le DSC est un gage de sécurité pour les cyclistes !

Par ailleurs, l'arrêté municipal est peu cohérent au regard des finalités du décret de 2008. Pour preuve, certaines rues de même largeur sont pour les unes autorisées au DSC, tandis que les autres sont interdites au DSC !

a) Concernant l'argument de la sécurité, la Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR), dans un communiqué diffusé notamment par la Préfecture du Rhône, écrivait le 30 juin dernier :

*« Pour les cyclistes, le DSC raccourcit les distances à parcourir, **garantit plus de sécurité** du fait d'une meilleure visibilité réciproque entre usagers et un différentiel de vitesse moins important. »*

(**Pièce n°7** : communiqué de presse de la DSCR)

Il faut savoir que le décret n°2008-754 a été pris dans le cadre plus général de la démarche dite du « Code de la rue » et à la suite de nombreuses études portant sur les DSC installés notamment à Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes et démontrant leur intérêt et leur innocuité. Ils ont également fait l'objet d'une fiche descriptive détaillée par le Centre d'Etudes sur les réseaux des transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

(**Pièce n°8** : Les double-sens cyclables CERTU - Fiche Vélo n°6 ;
<http://www.fubicy.org/IMG/pdf/CERTU2008doublesenscycl.pdf>)

En Belgique, où les DSC (qui sont y dénommés SUL - sens unique limité) existaient depuis 1991 ; ils ont été généralisés dès 2004, tant leur intérêt était démontré.

(**Pièce n°9** : Communiqué Service public fédéral belge mobilité et transports ;
<http://www.mobilit.fgov.be/data/pbs/P040630bf.pdf>)

L'exemple belge nous montre que le cycliste en DSC bénéficie des avantages de sécurité supplémentaire suivants :

- * le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite ;

- * en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude) ;

- * enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manœuvre d'évitement.

Aussi, l'arrêté en cause affirme-t-il :

« (...) qu'il importe d'assurer dans les meilleures conditions de sécurité et de commodité la circulation des cyclistes, il convient (...). »

Dès lors, on en déduit que la suite logique devrait être de multiplier les DSC et non de les restreindre !

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

b) Ainsi, il paraît difficile de comprendre pourquoi deux rues semblables comme le sont la rue Sala et la rue Sainte-Hélène subissent un traitement différent : alors que la rue Sainte Hélène est pourvue d'un DSC, la rue Sala en est privée...

(Pièce n°10 : photos comparées de la rue Sainte Hélène et de la rue Sala)

→ Pourtant, la mise à double sens de la rue Sala permettrait aux étudiants et aux chalands cyclistes empruntant la passerelle Saint Georges, 1^o) pour les uns de traverser la Presqu'île, et 2^o) pour les autres de rallier la rue Victor Hugo sans avoir besoin de remonter jusqu'à la Place Bellecour, sur le trottoir, ou de franchir le flot des voitures sur le Quai Tilsit pour tourner dans la rue Sainte Hélène...

Dans la rue Sala, ils iront directement :

- à la Fédération Européenne Des Ecoles ;
- à l'Institut De Musique Sacrée ;
- aux Oeuvres Pontificales Missionnaires (O.P.M) ;
- au Centre de Formation Shampoo ;
- à l'Ecole Collège et Lycée Chevreul ;
- à la Résidence des Jésuites ;
- à la Fédération des Particuliers Employeurs du Rhône ;
- au restaurant administratif des finances ;
- chez Manpower...

Cette incohérence se retrouve dans de nombreux cas et notamment dans le 4^{ème} arrondissement où la rue d'Ivry est à DSC quand celui-ci n'est pas autorisé dans la rue du Chariot d'Or.

(Pièce n°10 : photos comparées de la rue d'Ivry et de la rue du Chariot d'Or)

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

c) Par ailleurs, le Club des Villes Cyclables (au Bureau duquel la Ville de Lyon est représentée) énonce dans un communiqué en date du 14 septembre 2010 :

« (...) le Club des villes et territoires cyclables plébiscite les double-sens cyclables, levier puissant pour une voirie hospitalière. La mise en application du décret du 30 juillet 2008 a introduit la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre. Le bilan positif affiché par le double-sens cyclable doit appeler à la poursuite du processus d'apaisement des voiries urbaines et à leur extension au-delà des zones 30 et des zones de rencontre. »

(Pièce n°11 : communiqué du 14 septembre 2010 du Club des Villes Cyclables)

De plus, notons que le DSC n'est pas une nouveauté dans l'agglomération : dès juin 2006, pendant toute la journée du samedi 3 juin, à l'occasion de la Fête du Vélo, les Lyonnais étaient invités à emprunter les rues Sainte Catherine, de la Martinière, Désirée, Puits Gaillot via des DSC.

d) Surtout, les DSC existent depuis longtemps dans le Grand Lyon même.

Mais surtout :

- à Lyon :

rue colonel Chambonnet (2^{ème}) ;
rue de la Barre (2^{ème}) ;
rue des Cadets de la France Libre (3^{ème}) ;
rue Bellecombe (6^{ème}) ;
rue Domer (7^{ème}) ;
pont Mazaryk (9^{ème}).

- à **Villeurbanne** :

rue Anatole France (sur 400 mètres) ;

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

rue Francis de Pressensé (sur 500 mètres).

- **à Saint-Priest :**

rue du Grisard (sur 230 mètres) ;

rue Anatole France (bande à contresens non protégée, 500 mètres).

- **à Saint-Fons :**

rue Anatole France (sur 180 mètres) ;

rue Parmentier (sur 200 mètres) ;

rue Francis de Pressensé (sur 250 mètres).

e) Par ailleurs, La Ville à Vélo avait obtenu du candidat de la liste « Aimer Lyon », Monsieur Gérard Collomb, une réponse favorable à la question posée lors des élections municipales du printemps 2008 :

« Etes-vous d'accord pour généraliser les doubles-sens cyclables dans toutes les rues à sens unique sauf exception justifiée ? »

(pièce n°12 : questionnaire du mardi 22 janvier 2008)

Enfin, la ville de Villeurbanne a adopté une attitude radicalement différente, en généralisant les DSC même en dehors des zones 30...

→ Ainsi, pour toutes ces raisons de droit et de fait, l'arrêté municipal en date des 17, 20 et 21 mai 2010 encourt inévitablement l'annulation. Dans l'intérêt de la sécurité des cyclistes et des autres usagers de la rue (automobilistes, piétons...), il est urgent de prendre un nouvel arrêté.

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

PAR CES MOTIFS :

Plaise à la Cour :

- **Annuler** l'arrêté municipal du Maire de Lyon en date des 17, 20 et 21 mai 2010 et publié le 14 juin 2010 au *Bulletin municipal officiel de la Ville de Lyon* en tant qu'il modifie, en ses points a), b), c) et g), le Règlement Général de la Circulation du 6 janvier 1999 modifié de la Ville de Lyon.
- **Enjoindre**, en vertu de l'article L. 911-1 du Code de justice administrative, au Maire de Lyon de prendre dans un délai de 3 mois après le prononcé du jugement, un nouvel arrêté conforme à l'esprit et à la lettre du décret du 30 juin 2008.
- **Condamner**, en vertu de l'article L. 911-3 du Code de justice administrative, la Ville de Lyon à une astreinte de 1.000 euros par jour de retard en cas d'inexécution de la présente décision dans le délai imparti.

RECOURS POUR EXCES DE POUVOIR

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

BORDEREAU DES PIECES COMMUNIQUEES

- Pièce n°1 : arrêté du Maire de Lyon en date des 17 , 20 et 21 mai 2010.
- Pièce n°2 : statuts de l'association « La Ville à Vélo » mis à jour au 2 février 2009.
- Pièce n°3 : mandat du Conseil d'administration de La Ville à Vélo en date du 21 septembre 2010.
- Pièce n°4 : recours gracieux de La Ville à Vélo en date du 23 juin 2010.
- Pièce n°5 : rejet exprès du recours gracieux par la Ville de Lyon en date du 26 juillet 2010.
- Pièce n°6 : carte de la zone 30 de Lyon et des DSC .
- Pièce n°7 : communiqué de presse de la DSCR.
- Pièce n°8 : les double-sens cyclables CERTU Fiche Vélo n°6.
- Pièce n°9 : communiqué Service public fédéral belge Mobilité et Transports.
- Pièce n°10 : photos comparées de la rue Sainte Hélène et de la rue Sala.
- Pièce n°11 : photos comparées de la rue d'Ivry et de la rue du Chariot d'Or.
- Pièce n°12 : communiqué du Club des villes cyclables.
- Pièce n°13 : questionnaire Association Vélo du mardi 22 janvier 2008.