

**Requête de recours contentieux
pour excès de pouvoir
Tribunal administratif de Montpellier**

Sète, le 25 mai 2018

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

Demandeur (requérant)

L'association La Roue libre de Thau
représentée par sa présidente en exercice
Véronique Bourrat
29, rue Honoré Euzet
34200 Sète

Signature :

Contre

La Ville de Sète
représentée par son Maire
Hôtel de Ville
BP 373
34206 Sète

A l'attention du Tribunal administratif de Montpellier
6, rue Pitot
34063 Montpellier Cedex 2
tél. : 04 67 54 81 00
fax : 04 67 54 74 10 / 81 56
greffe.ta-montpellier@juradm.fr
<http://montpellier.tribunal-administratif.fr>

Requête adressée à Monsieur le Président, à mesdames et messieurs les conseillers du tribunal

par courrier recommandé avec accusé de réception

1. Exposé des faits

1.1. Le double sens cyclable en zone 30

Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant sur diverses dispositions de sécurité routière (JORF n°0178 du 1er août 2008, page 12314) a modifié l'article R 110-2 du code la route¹.

Depuis ce décret, l'article R.110-2 du Code de la Route² stipule :

« Lors de la création et de l'aménagement d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre **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.

« Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h.

« 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.»

Cette disposition est renforcée par le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au **plan d'actions pour les mobilités actives** et au stationnement³. L'article 5 de ce décret généralise le double-sens cyclable (DSC) aux aires piétonnes et l'ensemble des voies où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h.

L'article R412-28-1 du code de la route stipule :

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

L'exception au principe de double sens cyclable en zone 30 n'est recevable que lorsque la sécurité de la circulation sur la voie publique l'exige, l'autorité municipale doit invoquer un motif lié à la sécurité de la circulation dûment circonstancié.

1.2. Création d'une zone 30 dans le centre ville de Sète

Par arrêté municipal du 18 décembre 2017, la Ville de Sète a instauré une zone 30 dans le centre ville.

pièce n° 1 : arrêté municipal du 18 décembre 2017 et carte du périmètre de la zone 30

¹ (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019274295>).

² https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=69917DE81008E022C4D01BE8B926D794.tplgr29s_2?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIARTI000006841274&dateTexte=20180515&categorieLien=cid#LEGIARTI000006841274

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030837215>

L'article 2 de l'arrêté municipal « suspend » le double sens cyclable dans la zone 30, il est rédigé de la manière suivante :

« L'autorité municipale suspend les mesures prises habituellement dans le cadre des « zones 30 » permettant aux cyclistes d'emprunter toutes les chaussées à double-sens. Dans l'attente d'éventuelles dispositions ultérieures, cette catégorie d'usagers devra respecter l'arrêté municipal en vigueur, notamment l'arrêté municipal relatif à l'instauration des sens interdits dans la zone concernée. »

1.3. Le recours gracieux

En date du 5 février 2018, l'association La Roue libre de Thau a adressé un **recours gracieux** à la Mairie de Sète par saisine électronique et lettre recommandée avec AR pour demander la mise en place du double sens cyclable dans la zone 30. Le recours gracieux demandait que les rues à sens unique de la zone 30 soient signalisées par les panonceaux M9v indiquant le double sens cyclable.

pièce n° 2 : recours gracieux du 5 février 2018

La réponse de la Mairie de Sète a été formulée le 10 avril 2018 par voie électronique.

Elle justifie l'absence de double sens cyclable de la manière suivante :

« les récents baromètres qui ont montré une augmentation de 22 % du nombre de tués à vélo en 7 ans ainsi que les évolutions réglementaires annoncées, ne nous ont pas amené à généraliser les contre sens cyclables. Enfin, et surtout (...) il paraît opportun d'attendre la finalisation du plan de déplacements urbains (PDU) en cours de révision afin de mettre en place une politique globale et cohérente sur les itinéraires cyclables sur Sète et l'ensemble du territoire de Sète Agglopol Méditerranée. »

pièce n° 3 : réponse de la mairie du 10 avril 2018

Lors de sa réunion du 5 mai 2018, le conseil d'administration de la Roue libre de Thau a décidé d'engager un recours contentieux pour demander l'abrogation de l'article 2 de l'arrêté municipal instaurant la zone 30.

pièce n° 4 : compte-rendu du conseil d'administration du 5 mai 2018

La qualité pour agir de la présidente

Lors de cette réunion, les membres du conseil d'administration ont mandaté la présidente de l'association pour ester en justice et engager l'association dans le présent recours contentieux.

pièce n° 5 : mandat donné à la présidente

2. Exposé des moyens

L'arrêté municipal du 18 décembre 2017 instaurant la zone 30 encourt l'annulation en raison de son article n°2.

Cet article contrevient à l'esprit de la loi qui fait de la généralisation du double sens cyclable (DSC) une règle de principe. A contrario, l'interdiction générale du DSC sur la totalité de la zone 30 constitue de la part de l'autorité municipale un excès de pouvoir manifeste.

Il appert que l'intérêt à agir du requérant ne fait aucun doute **(2.1)**, tout comme le dépôt de la présente requête introductive d'instance **(2.2)**.

Les nombreux griefs d'annulation, en droit comme en fait, doivent justifier l'annulation de l'arrêté déféré à votre tribunal **(2.3)**.

2.1. L'intérêt à agir du requérant

L'association La Roue libre de Thau a notamment pour but (extraits de l'article 2 des statuts) :

- *d'encourager et promouvoir l'usage de la bicyclette sur la ville de Sète et le territoire du bassin de Thau, dans une pratique fonctionnelle, sécurisée et conviviale*
- *de travailler de manière partenariale avec les acteurs territoriaux pour atteindre une accessibilité accrue de l'usage du vélo*
- *de soutenir ou initier toute action, toute démarche ou toute expérience en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des usagers du vélo*

L'article 15 des statuts précise que « *le Président représente l'association dans tous les actes de la vie civile. Il a notamment qualité pour agir en justice sur habilitation du CA. Il peut, pour un acte délimité, déléguer son pouvoir à un autre membre du CA.* »

pièce n° 6 : statuts de la Roue libre de Thau

2.2. Les délais de dépôt de la requête introductive d'instance

L'arrêté attaqué a été publié le 18 décembre 2017.

La Roue libre de Thau a adressé un recours gracieux à la Ville de Sète le 5 février 2018, reçu par la Ville le 6 février 2018.

pièce n° 7 : avis de réception du recours gracieux par la ville de Sète

La réponse de l'autorité municipale au recours gracieux date du 10 avril 2018. La réponse de la Ville proroge traditionnellement le délai de recours, initialement porté à deux mois à compter de la publication de l'acte en cause.

En l'espèce, la réponse de la Ville au recours gracieux a prorogé le délai de recours contentieux et l'a porté à deux mois à compter de sa réception par la Roue libre de Thau. Il en ressort que le délai de recours contentieux expire normalement le 10 juin 2018.

En conséquence, la Roue libre de Thau est parfaitement recevable à exercer le présent recours devant votre tribunal.

2.3. Les motivations de l'annulation de l'arrêté

La Roue libre de Thau entend demander l'annulation de l'article 2 de l'arrêté municipal du 18 décembre 2017. En effet, en droit, cet article est contraire à l'esprit tout comme à la lettre du décret du 30 juin 2008 **(1)**. La jurisprudence en la matière est très explicite **(2)**. Enfin, l'interdiction du DSC par l'autorité municipale n'est pas motivé et les arguments liés à la sécurité ou à l'élaboration en cours du Plan de déplacement urbain avancés par la Ville de Sète dans sa réponse à notre recours gracieux sont entachés d'erreur manifeste d'appréciation **(3)**.

1. L'arrêté municipal est 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 double sens cyclable est le principe, et non une exception. Il convient de souligner que le pouvoir réglementaire aurait très bien pu, si ses intentions avaient 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 droit, ces zones ont bien pour vocation de favoriser la sécurité de tous les usagers, et de favoriser les modes de déplacement doux.

En interdisant le double sens cyclable (DSC) sur l'ensemble de la zone 30, l'autorité municipale va à l'encontre de l'esprit du décret de 2008 qui fait du DSC un outil du « code de la rue ».

En effet, 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 dans les villes de Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes, Paris et démontrant leur intérêt et leur innocuité. Ils ont également fait l'objet d'une fiche descriptive détaillée par le CERTU⁴ en 2009.

Pièce n° 8 : fiche n° 6 du CERTU de novembre 2009

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise pour les risques, la mobilité, l'environnement et l'aménagement) qui a repris les compétences du CERTU a également publié une fiche relative au double sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h.

Pièce n° 9 : fiche n° 34 du CEREMA de janvier 2015

2. La jurisprudence en la matière est très explicite

Plusieurs tribunaux administratifs ont statué sur les DSC, leur jurisprudence est explicite :

Tribunal administratif de Strasbourg, 3 octobre 2012, association SaintAvélo contre Commune de Saint-Avold req n° 1006146-4 concernant la non mise en conformité des zones 30 au regard de la réglementation sur les doubles sens cyclables.

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 imposait au maire d'instituer des doubles sens cyclables dans les zones 30 à compter du 1er juillet 2010, et à mettre en place une signalisation prévenant les usagers de l'existence d'une telle zone. Le recours contentieux n'était pas possible car il n'existait pas de décision à contester : dépôt d'une demande de mise en conformité en 2010, puis après quelques mois contentieux.

cf : articles R421-1 et 2 du CJA

Le juge administratif a donné raison à l'association SaintAvélo sur une des rues visées et a annulé le refus de faire du maire. La requête était fondée sur le moyen de l'erreur de droit, considérant les articles R 110-2 du Code de la route, article 13 du décret 2008-754 et L 2545-2 du Code général des Collectivités Territoriales. A la demande de SaintAvélo, et sur le fondement de l'article L 911-1

⁴ CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Requête de recours contentieux

du Code de justice administrative, le juge a enjoint au maire de mettre en conformité les zones 30 dans les 2 mois courant.

Apport : **le maire doit prendre les dispositions adéquates pour mettre en conformité les zones 30 de sa commune avec le décret de 2008** : « *Considérant qu'aux termes de l'article R. 110-2 du code de la route (...), qu'aux termes de l'article 13 du décret n°2008-754 (...) qu'aux termes de l'article L. 2545-2 du CGCT, il en résulte qu'à compter du 1er juillet 2010, les chaussées situées dans les zones 30 sont à double sens pour les cyclistes et qu'il appartient au maire de prendre toutes dispositions d'aménagement en ce sens. (...) Le maire de Saint Avold n'a pris, postérieurement au 1er juillet 2010 aucune disposition pour aménager la circulation à double sens et mettre en place une signalisation adéquate de la rue de Liévin alors même qu'il y était tenu par les dispositions suscitées ; que sa décision implicite de refus ne peut par suite qu'être annulée.* »

Tribunal administratif de Rouen, 10 janvier 2013, association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly concernant l'interdiction (par arrêté municipal) du double sens cyclable dans toutes les rues à sens unique en zone 30.

L'article R 110-2 du Code de la route fait de la mise en double sens cyclable dans les zones 30 la règle et non l'exception. En premier lieu, dépôt d'un recours gracieux resté sans réponse. S'en suit un recours contentieux au tribunal administratif en novembre 2010 contre l'arrêté interdisant la circulation en double sens cyclable dans les rues à sens unique en zone 30.

La requête est fondée sur le moyen de l'erreur de droit, considérant l'article R. 110-2 du Code de la route.

Le jugement est rendu en janvier 2013, il donne raison à l'association SABINE en annulant l'arrêté du maire, enjoint le maire de réexaminer la situation et octroyant 500 € de dédommagement des frais du procès.

Apport : **le double-sens cyclable est la règle en zone 30, le sens unique vélo l'exception** : « *l'arrêté prononçant, en son article 1er, une interdiction générale de la circulation des cycles à contresens dans les voies classées en zone 30 (...) qu'au surplus, il ressort des pièces du dossier que le motif tiré de l'étroitesse des voies ne saurait concerner la totalité des voies visées par l'arrêté ; qu'ainsi, par la généralité de ses termes, la décision attaquée présente, dans les circonstances de l'affaire, le caractère d'une interdiction générale et absolue qui porte atteinte disproportionnée à la liberté de circulation, dès lors l'association Sabine aggro de Rouen est fondée à demander l'annulation de l'arrêté du 9 juin 2010* ».

L'apport de ce jugement du TA de Rouen est confirmé et complété par un nouvel arrêt d'une instance de niveau supérieur :

Cour d'Appel Administrative de Marseille, 24 octobre 2014, association Vélo en Têt de Perpignan, contre Commune de Perpignan, n°12MA04902.

L'arrêté de mise en place de DSC du Maire de Perpignan, du 10 juin 2010, exclut 13 rues du centre-ville de ce dispositif. A la suite de cet arrêté, une demande de retrait a été formée par l'association le 20 juillet 2010. La demande laissée sans réponse, formant une décision implicite de rejet, a contraint l'association à un recours contentieux pour excès de pouvoir, auprès du TA de Montpellier. Sur les moyens d'erreur de droit et d'erreur manifeste d'appréciation fondés notamment sur les l'article R. 110-2 et R.411-4 du code de la route, l'association demandait l'annulation de l'arrêté et une injonction au maire de prendre un nouvel arrêté de mise en application du DSC dans un délais de 3 mois. Le jugement n°1005058 du 24 octobre 2012 du TA

de Montpellier rejetait ses demandes. L'association a fait appel et l'arrêt de la CAA de Marseille lui a donné en partie raison.

Apports: - **Le principe de DSC dans les zones 30 doit s'accompagner d'un aménagement nécessaire à ces applications**, la signalisation en particulier (cf. le considérant n°6) :

« ...Le tribunal... a répondu de manière suffisamment motivée au moyen tiré de ce que le décret n° 2008-754 imposerait au maire, dans les zones 30, d'une part de rendre applicable le double sens cyclable, et, d'autre part, de réaliser les aménagements nécessaires à cette application. »

- L'exception à ce principe de DSC en zone 30 n'est recevable que "lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige" et le maire doit alors invoquer un « motif lié à la sécurité de la circulation dûment circonstancié ». A ce titre, sont expressément rejetés par les juges les motifs portant sur «... l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface, de lignes de bus,... », en considérant également la largeur de la chaussée (ici, supérieure à 4,5 m) (cf. le considérant n°10). Mais sont acceptés les motifs fondés sur l'étroitesse de la chaussée (ici, de 2,5 m à 3,10 m) conjuguée à la circulation d'un minibus, un virage dangereux, une forte déclivité (pente significative), un manque de visibilité, etc. (cf. le considérant n°11).

Cour Administrative d'Appel de Marseille 24 octobre 2014 - Ville de Perpignan / Vélo-en-Têt
N° 12MA04902

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CETATEXT000029641994>

Ainsi, l'arrêté municipal du 18 décembre 2017 pris par la Ville de Sète est-il entaché d'erreur de droit. D'une part, en ce qu'il déroge à l'obligation faite aux communes d'instituer le DSC dans les zones 30, d'autre part en ce qu'il prend une mesure d'interdiction générale et absolue.

Si l'autorité municipale souhaitait interdire le DSC sur l'ensemble de la zone 30, il lui appartenait de motiver rue par rue, sur les 38 voies incluses dans le périmètre de la zone 30, ce qui justifiait l'exception en arguant de l'absence de sécurité par exemple liée à la configuration des lieux (étroitesse des voies, intensité du trafic motorisé, etc.)

3. L'arrêté municipal n'est pas motivé (a) et les arguments de la sécurité (b) et de l'élaboration du PDU (c) sont entachés d'erreur manifeste d'appréciation

a) L'absence de motivation

L'article 2 de l'arrêté municipal ne comporte aucune motivation justifiant que « *l'autorité municipale suspend[e] les mesures prises habituellement dans le cadre des « zones 30 » permettant aux cyclistes d'emprunter toutes les chaussées à double-sens.* »

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*).

b) L'argument de la sécurité

Dans sa réponse au recours gracieux, la Ville invoque des « *récents baromètres qui ont montré une augmentation de 22 % du nombre de tués à vélo en 7 ans.* »

Ce chiffre diffusé de manière alarmiste par la presse⁵ est éminemment contestable⁶. Il résulte d'une analyse trop rapide des baromètres mensuels établis par la sécurité routière.

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/barometres-mensuels>

Mais surtout, il n'a aucun rapport avec le double sens cyclable. Les retours d'expérience des communes ayant mis en place le DSC témoignent que le DSC est un dispositif non accidentogène. La ville de Paris a dressé un bilan de la mise en place du DSC repris par le CEREMA ⁷ qui considère l'évaluation concluante. Ainsi, le CEREMA note que : « *le nombre d'accident n'augmente pas, il aurait plutôt tendance à diminuer, même si les petits chiffres recueillis rendent ces résultats peu significatifs sur le plan statistique. On constate également très peu de chocs frontaux. Ceux-ci n'ont en outre donné lieu à aucune hospitalisation. Aucun accident consécutif à une ouverture de portière n'est recensé dans le sens réservé aux vélos, bien que de nombreuses rues parisiennes à double-sens cyclable soient pourvues de stationnement à gauche dans le sens de la circulation générale.* »

Le même constat d'absence d'accident lié au DSC est formulé par la Métropole du Grand Lyon⁸ qui combat les idées reçues sur le DSC en précisant que : « *les premiers doubles-sens ont été aménagés dans les années 1990 à Saint-Fons et Saint-Genis-Laval et il n'y a **pas eu un seul accident sur un double-sens cyclable dans toute l'agglomération.** Le constat est le même pour les autres villes qui ont adopté le double-sens cyclable.* »

Le bilan de la ville de Strasbourg va également dans ce sens : la ville de Strasbourg a commencé à instaurer des double sens cyclables en 1983 et les a généralisés en 2000. De 1997 à 1999, sur un total de 1677 000 déplacements tous modes, il y a eu un total de 4004 accidents, dont 452 impliquant au moins un cycliste. Parmi eux seulement cinq accidents concernaient des cyclistes circulant en double-sens. Ces accidents ont eu lieu à des intersections.

De même à Lille, 31 rues ont été mises à double sens cyclable dans le centre ville (ce qui représente 6 km) ; en 5 ans, on dénombre 6 accidents en double sens cyclable sur 158 impliquant des cyclistes, sans collision frontale, on ne déplore que des blessures légères. Ou encore à Grenoble, où en 5ans, on ne dénombre que 6 accidents en DSC sur 267 accidents avec des cyclistes.

⁵ https://www.francetvinfo.fr/societe/securite-routiere/mortalite-routiere-nombre-record-de-cyclistes-tues_2299329.html
<http://www.leparisien.fr/automobile/securite-routiere/securite-routiere-il-n-y-a-jamais-eu-tant-de-morts-a-velo-25-07-2017-7154892.php>

⁶ http://abonnes.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/11/30/hausse-de-22-du-nombre-de-morts-a-velo-en-six-ans-vraiment-les-limites-d-un-chiffre_5222717_4355770.html

⁷ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/doubles-sens-cyclables-paris-evaluation-concluante>

⁸ <http://www.met.grandlyon.com/double-sens-cyclable-a-lyon-stop-aux-idees-recues/>

Enfin, le cas de la ville d'Albi, assez comparable à celle de Sète, de taille sensiblement identique (entre 45 et 50 000 habitants), disposant d'un coeur de ville historique aux rues étroites, bénéficiant d'une forte attractivité touristique peut être pris en exemple. Le dépliant édité par la communauté d'agglomération du Grand Albigeois sur les DSC⁹ combat les idées reçues : « *Idée reçue n°1 : c'est dangereux car automobilistes et cyclistes se font face ; réponse : c'est précisément pour cette raison que cet aménagement garantit une sécurité aux cyclistes et aux automobilistes qui se voient mutuellement en se croisant et qui ralentissent naturellement* »
« *Idée reçue n° 2 : plus la rue est étroite, plus c'est dangereux ; réponse : dans une rue étroite, les automobilistes réduisent leur vitesse, ce qui limite d'autant les risques d'accident avec les cyclistes qui remontent en double sens. Quelle que soit la largeur de la rue, le croisement d'une voiture et d'un vélo ne doit pas poser de vrai problème : quand on se rencontre, on se voit et chacun se pousse (comme le font un piéton qui croise une poussette sur un trottoir étroit ou deux voitures sur une route de montagne).* »

Pièce n° 10 : plaquette de la Communauté d'agglomération de l'Albigeois sur le DSC

Ces différents exemples attestent que l'argument de la sécurité avancé par la Ville de Sète pour ne pas appliquer le double sens cyclable dans la zone 30 est à l'évidence entaché d'erreur manifeste d'appréciation.

c) L'argument du Plan de déplacement urbain

Enfin, dans sa réponse à notre recours gracieux, la Ville de Sète évoque l'élaboration en cours du Plan de déplacement urbain de l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée pour justifier la non mise en oeuvre du DSC : « *il apparaît opportun d'attendre la finalisation du PDU en cours de révision afin de mettre en place une politique globale et cohérente sur les itinéraires cyclables sur Sète et l'ensemble du territoire de Sète Agglopôle Méditerranée.* »

Or, quelques soient les modalités du futur PDU d'agglomération, celui-ci ne saurait déroger aux objectifs définis par la loi et notamment l'article L1214-2 du code des transports qui précise les 11 objectifs des PDU¹⁰. Parmi ceux-ci plusieurs sont clairement en faveur du partage de la voirie entre les différents usagers et du développement des modes doux, en particulier les objectifs suivants :

« *1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;*

« *3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;*

« *4. La diminution du trafic automobile ;*

« *5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;* »

⁹ <http://voiriepour tous.cerema.fr/double-sens-cyclable-a1042.html>
http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/5620_310_Leaflet_contre_sens_2013_100x210_cle654c93.pdf

¹⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000023069069&dateTexte=&categorieLien=cid>

L'argument de la finalisation du PDU d'agglomération pour ne pas appliquer le double sens cyclable dans la zone 30 est à l'évidence entaché d'erreur manifeste d'appréciation puisque le PDU ne saurait aller à l'encontre de la loi qui favorise le développement des modes doux.

3. Exposé des conclusions

Par ces motifs, plaise au Tribunal de :

- **Annuler** l'article 2 de l'arrêté municipal du Maire de Sète en date du 18 décembre 2017 relatif à la réglementation générale de la circulation modificatif de l'arrêté du 4 juillet 1985 - article 1 vitesse limitée à 30 km/h diverses artères périmètre centre ville et rues intérieures.
- **Enjoindre**, en vertu de l'article L. 911-1 du Code de justice administrative, au Maire de Sète 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 Sète à une astreinte de 1 000 euros par jour de retard en cas d'inexécution de la présente décision dans le délai imparti.
- **Condamner** la ville de Sète à verser la somme de 1 500 euros à l'association La Roue libre de Thau au titre des dispositions de l'article L 761-1 du CJA pour défrayer le défendeur des frais exposés et du temps passé à défendre ses droits.

Bordereau des pièces justificatives

pièce n° 1 : arrêté municipal du 18 décembre 2017 et carte du périmètre de la zone 30

pièce n° 2 : recours gracieux du 5 février 2018 et communiqué de la sécurité routière du 30 juin 2010

pièce n° 3 : réponse de la mairie du 10 avril 2018

pièce n° 4 : compte-rendu du conseil d'administration du 5 mai 2018

pièce n° 5 : mandat donné à la présidente

pièce n° 6 : statuts de la Roue libre de Thau

pièce n° 7 : avis de réception du recours gracieux par la ville de Sète

Pièce n° 8 : fiche n° 6 du CERTU de novembre 2009

Pièce n° 9 : fiche n° 34 du CEREMA de janvier 2015

Pièce n° 10 : plaquette de la Communauté d'agglomération de l'Albigeois sur le DSC