

Saisine Plan de déplacements urbains

18 novembre 2009

Contribution d'André-Hubert MESNARD

Le plan vélo - Le plan de déplacement urbain - La voirie - Itinéraires cyclables

Aspects juridiques essentiels

Un important arrêt récent de la Cour administrative d'appel de Nantes, commenté par une note d'un magistrat, vient de rappeler les fondamentaux en la matière : CAA Nantes 26 juin 2009, Communauté urbaine Brest Métropole Océane, (arrêt n° 08NT03365, publié à l'Actualité Juridique Droit Administratif, du 9 novembre 2009, avec une note de M. Sébastien Degommier, premier conseiller à la dite cour).

Cet arrêt est l'occasion de rappeler les textes juridiques de base et de sanctionner la Communauté urbaine de Brest pour ne pas avoir, à l'occasion de la rénovation de la voirie, inclus la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dans le secteur en cause, dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan de circulation du centre ville de Brest. La cour a donc confirmé le jugement du tribunal administratif de Rennes annulant la décision du bureau de la Communauté urbaine de Brest Métropole approuvant le programme d'aménagement du secteur concerné et enjoignant à la Communauté urbaine de prendre une nouvelle délibération, incluant la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dans le secteur en cause.

Certes, la nature des itinéraires pourvus d'aménagements adaptés n'est pas précisée, encore doivent-ils exister. L'article L-228-2 du code de l'environnement, issu de l'article 20 de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie est ainsi rédigé :

« ... A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacement urbain lorsqu'il existe ».

Ici, les travaux autorisés portaient sur des giratoires en remplacement de feux tricolores et sur une opération de recalibrage de la chaussée, avec aménagement de terre-pleins et de stationnement. Il s'agissait bien d'opérations de rénovation de voie urbaine qui, selon le tribunal, ne dispensaient pas la Communauté « de mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes », d'autant que le PDU vise « en vélo, des déplacements aisés, simples et sûrs ». On le voit, le juge administratif se soucie de la présence d'itinéraires cyclables en ville et particulièrement aux carrefours.

Ce serait aussi l'occasion de réfléchir, avec les magistrats, à la place du vélo dans le PDU, sur le fondement de la loi du 30 décembre 1982 : Le PDU (article 28 de cette loi) a pour objectif « un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie »...Leur contenu (article

28-1 de la loi) doit faciliter « un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers »...

Enfin, les PDU ont des effets juridiques certains (art.28-2) : Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation doivent être compatibles avec les orientations du plan. Les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les dispositions du plan de déplacement urbain quand il existe (article L 123-1 du code de l'urbanisme).

RAPPEL DES TEXTES FONDAMENTAUX sur le PDU, dont découle en particulier la place du vélo (textes sur lesquels s'appuie le conseiller Sébastien Degommier dans sa note, citée ci-dessus) :

— Article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, loi d'orientation des transports intérieurs (après modification et compléments par la loi n°96-1236 du 30 déc.1996) :

« Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des schémas de secteurs, des directives territoriales d'aménagement (DTA) définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie... »

— Article 28-1 de la même loi précisant le contenu des PDU (après modifications et compléments par des textes ultérieurs). Ils portent sur :

« - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

- La diminution du trafic automobile ;

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement...

- Le transport et la livraison des marchandises...

- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

- La mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie... »

ATTENTION : Nous n'avons retenu ici, pour l'essentiel, que les dispositions qui concernent de près ou de loin le plan vélo, et quelques autres. Les articles cités sont deux fois plus longs et concernent aussi les personnes handicapées et à mobilité réduite, l'accessibilité aux réseaux, l'étude des modalités de financement... Il serait souhaitable que les membres du Conseil aient le texte de la loi du 30 décembre 1982, révisée (articles 27 à 28-2-2) et intégrée à l'article L 222-8 du code de l'environnement.