

Appel gagnant contre la communauté urbaine de Brest qui avait négligé des aménagements cyclables

Un premier procès perdu en 1996 pour vice de forme, mais un second gagné en 2008, puis confirmé en appel en juillet dernier : l'association Brest à Pied et à Vélo a réussi à faire appliquer la loi sur l'air là où la Communauté urbaine avait préféré passer outre.

La ville de Brest est actuellement en pleine rénovation. Ces travaux sont autant d'opportunités de réaliser des itinéraires cyclables, comme l'impose l'article 20 de la loi sur l'air et l'article du code de l'environnement qui en découle¹. Malheureusement, la communauté d'agglomération Brest Métropole Océane, qui coordonne les travaux de voirie urbaine, a mis l'accent sur la fluidité du trafic automobile aux dépens des itinéraires cyclables. Le non respect de l'obligation de mise en place d'itinéraires cyclables lors de la rénovation de voiries urbaines a conduit une association cycliste locale, Brest à Pied à Vélo (BaPaV), à intenter une procédure en justice pour non respect du code de l'environnement. Après des années de procédure, BaPaV vient d'avoir gain de cause devant la cour d'appel de Nantes. Cette expérience a permis de faire avancer la jurisprudence et éclaire un certain nombre de points du texte de loi qui sont développés dans cet article.

Des giratoires dangereux

La procédure intentée par BaPaV est intervenue dans un contexte de travaux importants réalisés au centre de Brest avec notamment le remplacement de feux tricolores par des giratoires. Si la plupart des giratoires n'ont pas posé de problèmes particuliers aux cyclistes, une série de ronds-points, permettant le passage de deux files de voitures en parallèle sur l'anneau central de circulation et en entrées et sorties, a malheureusement été décidée par la communauté d'agglomération à hauteur de l'entrée de la faculté de lettres.

BaPaV avait pourtant alerté la communauté d'agglomération dès l'été 2005 sur le fait que les grands giratoires, qui étaient alors en phase de test, posaient des problèmes de sécurité aux cyclistes et aux piétons, mais sans succès. Par la suite, une adhérente de l'association a malheureusement été renversée alors qu'elle circulait à vélo sur l'un des giratoires. Les craintes de l'association n'étaient donc pas infondées.

Élu Vert contre militants vélo

Après deux ans de procédure, le juge a finalement annulé en 2008 la délibération décidant de la mise en place des giratoires et a enjoint la communauté d'agglomération à procéder à la réalisation d'aménagements cyclables dans la zone concernée dans les six mois. Les choses auraient pu alors rentrer dans l'ordre.

Malheureusement, l'élu en charge des transports a décidé de faire appel de la décision du juge de première instance. Le fait que cet élu soit membre des Verts a causé la consternation dans les rangs de l'association mais surtout a été à l'origine de sérieuses dissensions entre ceux qui avaient un engagement politique et les simples militants du vélo. Plus grave, la procédure en appel, contrairement à la procédure en première instance, nécessite le recours à un avocat et entraîne donc des frais substantiels. Après une période de tergiversation, l'association a réussi à mobiliser les fonds nécessaires et a eu la chance de trouver une excellente avocate prête à soutenir notre cause pour des émoluments nettement en dessous des prix du marché. Dès lors la victoire ne faisait plus doute tant le dossier était clair et BaPaV a eu gain de cause en juillet 2009.

L'avocate a réussi à formuler les arguments de BaPaV d'une manière extrêmement claire, ce qui a sans doute contribué à la condamnation par le juge en appel de Brest Métropole Océane à verser 2 000 € à l'association au titre des frais de justice².

2 BaPaV a d'ailleurs fait un bénéfice, bénéfice à tempérer au vu de toutes les heures dépensées bénévolement par les adhérents de l'association afin de rassembler les pièces et les arguments dans les procédures en première instance et en appel.

Le jugement (extraits)

« La Cour administrative d'appel de Nantes (2^e chambre)... décide :

Article 1^{er} : La requête de la Communauté urbaine Brest Métropole Océane est rejetée.

Article 2 : La Communauté versera à l'association Brest à Pied et à Vélo une somme de 2 000 euros (deux mille euros) au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent arrêté sera notifié à la Communauté urbaine de Brest Métropole Océane et à l'association Brest à Pied et à Vélo. Une copie en sera, en outre, adressée, au ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. »

Le rappel du jugement de 1^{re} instance dans les attendus :

« Le tribunal administratif de Rennes a annulé, à la demande de l'association Brest à Pied et à Vélo, la délibération du 20 janvier 2006 du bureau de la Communauté urbaine Brest Métropole Océane, et a enjoint à la Communauté urbaine Brest Métropole Océane de prendre une nouvelle délibération relative à la réalisation de travaux de voirie incluant la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dans le secteur en cause. »

¹ Voir l'article à ce sujet dans le numéro 96 de Vélocité (juin 2008)

La bonne interprétation de la loi

Le jugement rendu par la cour d'appel de Nantes est extrêmement intéressant et retient l'interprétation du texte de loi selon laquelle ce n'est pas la mise en place des itinéraires qui est assujettie aux contraintes de circulation mais bien le type d'aménagement retenu (pistes, bandes cyclables, etc.). Il y a donc obligation absolue de réaliser les aménagements cyclables lors des rénovations de voirie urbaine. Seul le type d'aménagement à réaliser peut-être discuté en fonction des contraintes de la circulation. La cour d'appel a jugé bon de transmettre sa décision au ministère de l'environnement.

Zone 30 ne dispense pas d'aménagements cyclables

Un autre point intéressant est que le jugement indique clairement que la mise en zone 30 ne dispense pas d'aménagement cyclable. Ce point soulève un certain nombre de questions et n'était pas l'objectif du recours en justice de BaPaV. Il est survenu suite à la confusion entretenue par la Métropole de Brest dans les pièces qu'elle a présentées au juge. La Métropole a en effet essayé de faire croire que la zone concernée par les giratoires était une zone 30, ce qui n'était pas le cas. Malgré les dénégations de l'association sur ce point, le juge a retenu que la zone était bien une zone 30 mais a conclu que de toutes façons cela ne dispensait pas la Métropole de mettre en place des aménagements cyclables.

L'ambiguïté de certaines zones 30

L'association a d'abord songé à essayer de corriger ce quiproquo mais a finalement conclu que cet élément n'était pas forcément négatif. En ef-

fet, la Métropole de Brest a recours depuis plusieurs années à la mise en place de zones 30 qui n'en sont pas. Dans certains cas, les aménageurs se sont contentés de mettre des panneaux de limitation de la vitesse mais n'ont fait aucun aménagement visant à forcer les automobilistes à respecter cette limitation. Le résultat est que tout le monde emprunte ces zones 30 à 50 km/h, voire plus en raison du laxisme des forces de police en matière de contrôles de vitesse en ville. Suite au procès de Brest, les associations cyclistes pourront donc arguer de cette jurisprudence afin d'obtenir que les élus mettent en place les ralentisseurs et autres radars nécessaires au respect des zones 30, sans quoi ils devront mettre en place des itinéraires cyclables comme dans n'importe quelle autre zone urbaine.

Le vice de forme de 2006

Un dernier point intéressant est que BaPaV avait essayé d'obtenir la suspension des travaux de voirie par un référé suspensif. L'association avait argué du fait que les travaux allaient coûter plus d'un million d'euros pour des aménagements qui risquaient de devoir être refaits par la suite. BaPaV avait malheureusement été déboutée en avril 2006 car rien dans ses statuts ne prévoyait qu'elle ait pour objet la défense des contribuables. Depuis, l'association a révisé ses statuts afin d'indiquer qu'elle a aussi pour but de veiller à ce que l'argent public ne soit pas dépensé pour des aménagements susceptibles de nuire à la sécurité des cyclistes et BaPaV serait maintenant en position d'obtenir l'arrêt des travaux avant que l'irréparable ne soit commis.

Suite au jugement en appel, la Métropole de Brest est bien en peine pour réaliser les aménagements demandés par le juge et il aurait été préférable pour tout le monde que les travaux n'aient pas été réalisés avant que la Justice ne se soit prononcée sur le fond. Le référé suspensif est l'arme à privilégier, même si un cas récent sur la commune de

Le risque

Il y a sans doute un risque que certains élus essayent d'obtenir une révision de l'article 20 de la loi sur l'air afin de réduire son champ d'application. C'est malheureusement le prix à payer pour être arrivé à une jurisprudence efficace. La FUBicy devra sans doute être vigilante dans les années à venir afin d'éviter que le texte de loi ne soit amendé en catimini par des élus pro-automobile (il y en a un certain nombre comme l'ont démontré les subventions massives à l'automobile durant la crise financière).

Brignais à côté de Lyon montre que certains élus sont prêts à passer outre les suspensions décidées par le juge.

Vigilance sur le tramway

Quoiqu'il en soit, BaPaV pense maintenant avoir démontré aux élus que le centre ville brestois n'a pas vocation à servir de voie de transit pour le trafic routier au détriment des ses habitants et de ses usagers non motorisés. La Métropole de Brest s'est récemment lancée dans un gros chantier afin de développer une ligne de tramway. BaPaV suit ce dossier de près afin de s'assurer que des itinéraires cyclables soient mis en place tout au long du tracé de la future ligne³.

Au niveau européen, une présentation a été faite de l'expérience française en matière de législation en faveur des infrastructures cyclables lors de la conférence Velocity 2009 qui s'est tenue en mai dernier à Bruxelles. Madame Lepage, qui est à l'origine de la loi sur l'air et de son article 20 en faveur des infrastructures cyclables, siège maintenant au Parlement Européen. Il n'est pas interdit de rêver que l'article 20 de la loi sur l'air soit étendu à d'autres pays européens à l'avenir.

ARTICLE ET PHOTO : PASCAL LE GRAND
BREST À PIED ET À VÉLO



Des giratoires à deux voies de circulation et sans aménagement cyclable.