

Requête introductive d'instance

Requête présentée au :

Tribunal Administratif de Rennes
3 CONTOUR DE LA MOTTE CS 44416
35044 RENNES CEDEX

Par :

Vélo Utile, association Loi 1901
17 rue de Robien
22000 Saint-Brieuc

Représentée par monsieur Clément JANOT, membre de la direction collégiale.

Contre :

La décision implicite de rejet du 22 janvier 2023 née du silence gardé de la ville de Saint-Brieuc ensemble la décision de refus du 24 janvier qui confirme le refus implicite, sur la demande de modification des aménagements cyclables réalisés dans le cadre de travaux de réaménagement des voies urbaines.

Ville de Saint-Brieuc
Place du Général de Gaulle CS 72365
22023 Saint-Brieuc Cedex 1

I. Exposé des faits

Section 1 - La rue du Légué

La rue du Légué est, comme son nom l'indique, l'axe historique connectant le centre-ville de Saint-Brieuc et son port dit "Port du Légué". Le port du Légué est un port d'importance régionale :

« Le port de Saint-Brieuc Le Légué est un port régional depuis 2017. Traversé par le Gouët qui se jette dans la mer à son embouchure, il tient son nom d'un gué servant de point de communication entre Saint-Brieuc et Plérin. Principal port de commerce des Côtes-d'Armor, il est aussi devenu un port de plaisance et un site départemental de réparation navale, en particulier pour les navires de pêche de fort tonnage. »

Depuis plusieurs années, le Port du Légué fait l'objet d'une politique de requalification urbaine : création du carré Rosengart (nombreux emplois, services, commerces), création de la Maison des Cultures de Bretagne, d'aires navales de rénovation et de plaisance, construction d'habitations, arrivées de nombreux restaurants... Le port du Légué est devenu aujourd'hui l'un des principaux lieux de travail et d'agrément pour de nombreux habitants de l'agglomération briochine.

Il est donc indispensable de pouvoir se déplacer entre le centre-ville et le Port du Légué.

La rue du Légué est la seule rue en pente douce permettant pour les usagers du vélo de circuler dans des conditions physiques acceptables entre ces deux polarités du territoire. D'importance stratégique pour la cyclabilité, cette rue figure parmi les connexions à aménager dans le Schéma Directeur Cyclable adopté par la ville en janvier 2020 (**pièce jointe n°1**) et figure également dans le schéma directeur cyclable de l'agglomération, adopté en septembre 2021 (**pièce jointe n°2**). L'une des quatre stations du service public de location de vélos à assistance électrique en libre-service Vélo'Baie se situe justement en bas de la rue du Légué. Au même endroit, l'un des seuls vélocistes de Saint-Brieuc y offre les services de vente, réparation et entretien indispensables pour les usagers du vélo. Enfin la rue du Légué permet de relier la gare TGV de Saint-Brieuc à deux itinéraires vélotouristiques majeurs : l'Eurovélo n°4 ("Vélomaritime") et la véloroute nationale n°8 ("Saint-Brieuc-Lorient").

La rue du Légué revêt donc une importance particulière pour les déplacements à vélo.

Actuellement, la rue du Légué est conçue comme un itinéraire de contournement du centre-ville en voiture (dit "Griffon futé") et est destinée à accueillir la circulation de transit. Elle supporte en conséquence un volume de trafic motorisé significatif et pressé. En plus des deux voies de circulation actuelles, la rue comporte une file de stationnement, laissant peu de place pour les piétons et les vélos.

La rue du Légué constitue aujourd'hui un axe hostile pour la circulation à vélo. La sécurisation de cette rue pour les déplacements à vélo est donc cruciale et indispensable pour garantir équitablement à tous les citoyens la liberté de se déplacer entre ces secteurs-clés de Saint-Brieuc.

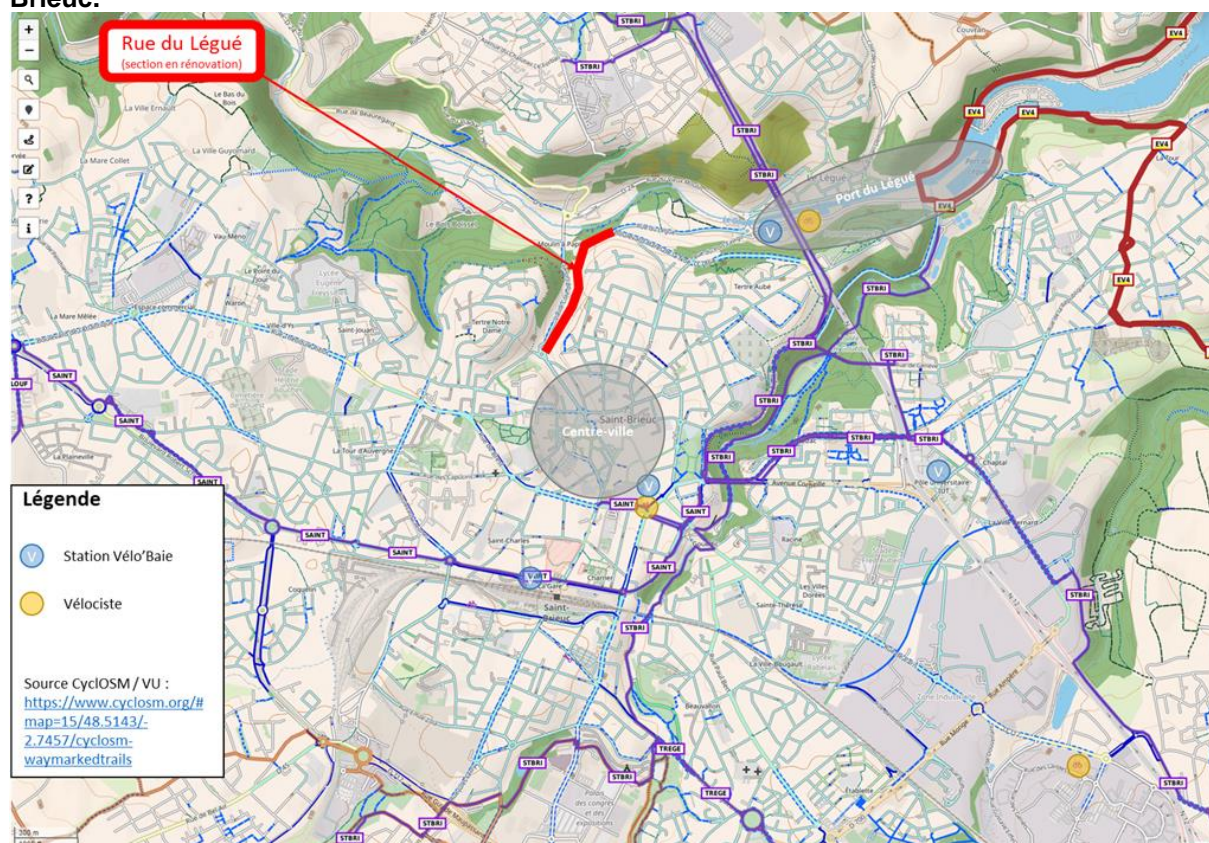


Illustration n°1 : Plan de situation de la rue du Légué dans la ville de Saint-Brieuc
<https://www.cyclosm.org/#map=15/48.5143/-2.7493/cyclosm-waymarkedtrails>

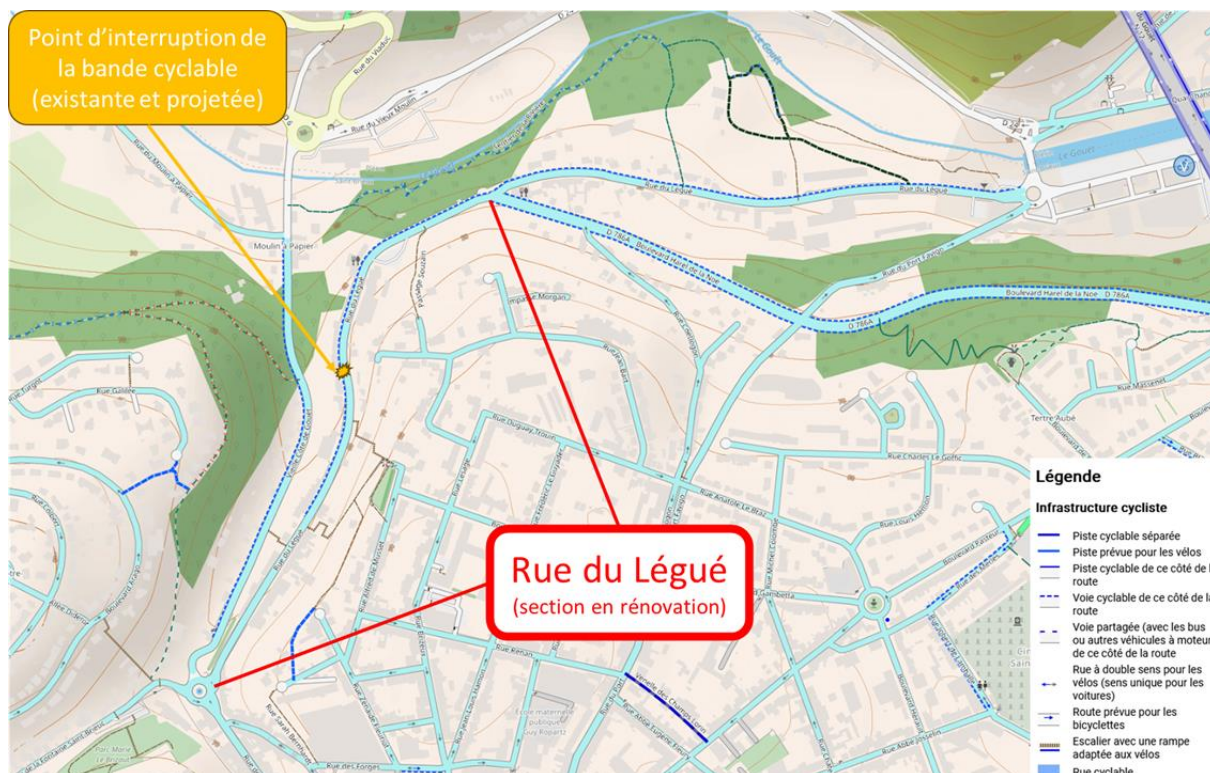


Illustration n°2 : Plan de situation de la rue du Légué - Détail
<https://www.cyclosm.org/#map=17/48.52036/-2.75944/cyclosm>

Section 2 - Les travaux rue du Légué

La municipalité de Saint-Brieuc a engagé un très important chantier de rénovation de la rue du Légué, qualifié de réaménagement « de façade à façade ». Dans le budget primitif 2023 de la ville, il s'agit du deuxième poste de dépense pour les projets d'espaces publics (1,17 M€ pour 730 mètres linéaires de voirie réaménagés) (**pièce jointe n°3**). De tels travaux sont de nature à figer durablement une organisation spatiale de l'espace public.

En l'espèce, au regard des plans communiqués par la municipalité, il est à noter que sur les 730 mètres de voirie rénovés, 450 mètres ne sont pas pourvus d'aménagements cyclables et 280 mètres ne sont aménagés que dans un seul sens (**pièce jointe n°4**). En somme, moins de 20% du linéaire total des 1 460 mètres de voirie rénovée (sens montant + sens descendant) bénéficie d'un aménagement cyclable.

Précisément, ces plans permettent à l'association de constater plusieurs choses :

Dans **le sens montant**, une bande cyclable déjà existante avant les travaux est reproduite mais elle ne concerne pas l'entièreté de la rue puisqu'elle prend fin subitement au niveau du n°39 de la rue du Légué. Ainsi, sur environ 450 mètres jusqu'au carrefour giratoire avec la rue des Trois Frères Le Goff, il n'y a aucun aménagement cyclable, alors même que cette partie fait également l'objet d'une rénovation de voirie.

Dans **le sens descendant**, le projet prévoit uniquement un marquage au sol sur l'ensemble des 730 mètres de voirie rénovée. Autrement dit, sur l'ensemble du nouveau linéaire en sens descendant, il n'y aura pas d'aménagement conforme aux exigences posées par les dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement.

L'association en veut pour preuve ces extraits des plans communiqués par la ville de Saint-Brieuc :

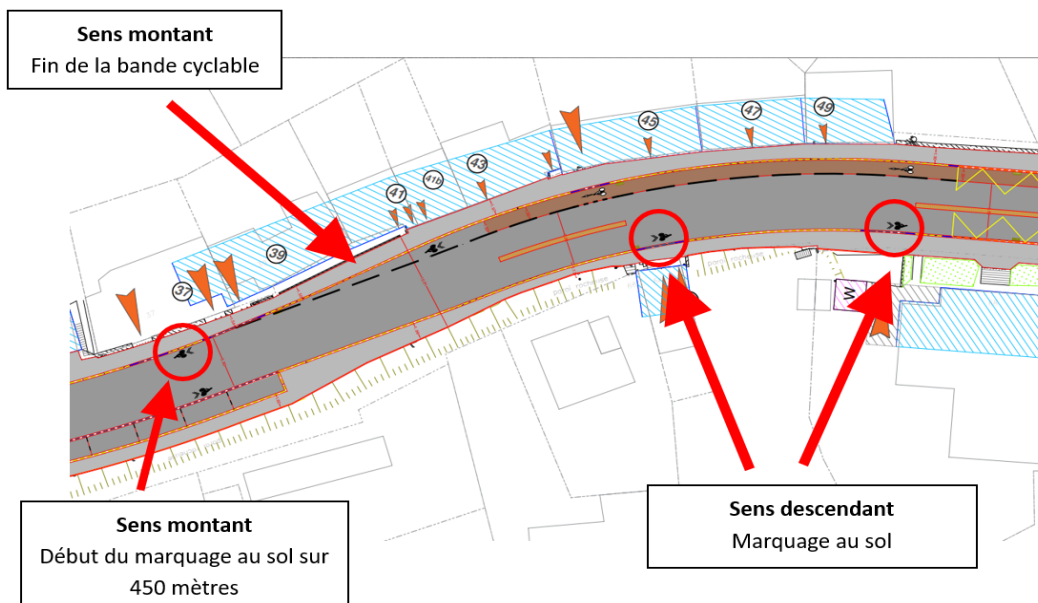


Illustration n°3 : extrait des plans du projet de rénovation de la rue du Légué communiqués par la municipalité (pièce jointe n°4)

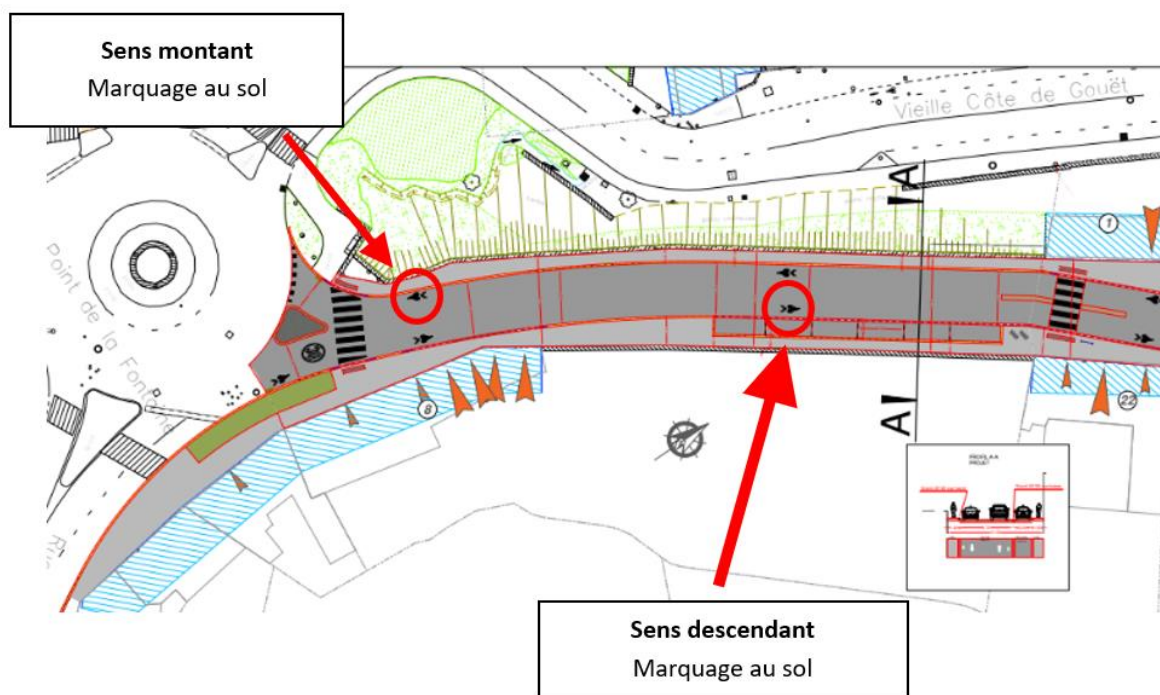


Illustration n°4 : extrait des plans du projet de rénovation de la rue du Légué communiqués par la municipalité (pièce jointe n°4)

L'association Vélo Utile a sollicité les services de la Ville à plusieurs reprises pour obtenir les plans du projet et les documents qui avaient été présentés lors d'une première réunion de concertation publique, le mercredi 4 mai 2022. Finalement, l'association a obtenu ces documents plus d'un an plus tard à la suite de multiples relances (**pièce jointe n°5**).

A plusieurs occasions, l'association Vélo Utile a argumenté auprès de la ville de la nécessité de prévoir des aménagements cyclables dans cette rue pour contribuer à l'amélioration du cadre de vie et pour sécuriser les déplacements à vélo, afin de rendre cette solution de mobilité attractive et accessible au

plus grand nombre. Un courrier a été adressé à la ville avec des propositions le 3 juin 2022 (**pièce jointe n°5 bis**). Le 9 juin 2022, la ville a annoncé en réunion publique que des aménagements cyclables ne seraient pas prévus ; l'association Vélo Utile a alors alerté l'opinion publique par voie de presse (**pièce jointe n° 5 ter**).

L'association Vélo Utile a fait tout son possible pour éviter de devoir porter l'affaire devant le Tribunal Administratif. C'est en dernier recours, ayant épuisé les autres voies de discussion et de négociation, que l'association se tourne vers le juge pour faire respecter la loi.

II. La discussion

Section 1 - L'intérêt à agir de l'association

L'association Vélo Utile est munie de l'objet social suivant, tel que déclaré dans les statuts de l'association modifiés lors de l'assemblée générale du 17 novembre 2023 (**pièce jointe n°6**) :

*“**Article 2.** Cette association a pour but de **développer l'usage du vélo** et de la marche comme moyen de déplacement à part entière, y compris en combinaison avec d'autres modes de transport. L'association a également pour objet de veiller au bon usage de l'argent par les pouvoirs publics ainsi qu'à **la bonne application des lois et règlements dans le domaine des transports et des déplacements sur le périmètre de l'agglomération de Saint-Brieuc et des Côtes d'Armor.** Les actions de l'association sont menées principalement à l'échelle locale, sur l'agglomération briochine et ponctuellement, le cas échéant, sur l'ensemble du département des Côtes d'Armor.”*

La création d'aménagements cyclables sécurisés sur la rue du Légué permettrait d'agir sur la sécurité des déplacements à vélo et par là même, de développer l'usage du vélo pour se déplacer sur la commune de Saint-Brieuc. De plus, en déposant un tel recours, l'association Vélo Utile a vocation à veiller à la bonne application des lois et règlements dans le domaine des transports, dans l'intérêt de tous les citoyens du territoire.

Ce recours entre donc pleinement dans l'objet social de l'association.

Le périmètre d'action de l'association est également mentionné dans l'**article 2** de ses statuts : “*le périmètre de l'agglomération de Saint-Brieuc et des Côtes d'Armor*”. Les travaux de l'espèce ayant lieu au sein de la commune de Saint-Brieuc, l'association se situe dans son périmètre d'action.

Par la suite, l'article 10 des statuts précise que :

*“**Article 10.** L'association "Vélo Utile" **peut ester en justice**, notamment pour **faire appliquer les dispositions législatives et réglementaires entrant dans le champ de son objet** ou pour intervenir contre les responsables de faits, de nature à porter atteinte aux buts de l'association. Il pourra être également envisagé de se constituer partie civile dans un contentieux initié par une autre association pour un litige en rapport avec l'objet social sus-défini. Le conseil collégial de Vélo Utile (CVU) a qualité pour ester en justice au nom de l'association. Il peut formuler tout pourvoi ou appel dans les mêmes conditions. En cas d'action de l'association en justice, **le conseil collégial de l'association désignera un administrateur** pour le représenter dans tous les actes de la procédure.”*

Lors de la réunion du conseil d'administration **du 8 janvier 2024**, dont le procès-verbal figure en **pièce jointe n°7**, le conseil d'administration s'est prononcé en faveur de cette action et a autorisé monsieur

Clément Janot, membre de la direction collégiale, à représenter l'association au cours de cette procédure.

Il ressort de ces articles que la présente requête est valide quant à l'intérêt à agir de l'association.

Section 2 - La recevabilité du recours

1. En droit

L'article L411-2 du code des relations publiques et de l'administration dispose que :

*“Toute décision administrative peut faire l'objet, dans le délai imparti pour l'introduction d'un recours contentieux, **d'un recours gracieux ou hiérarchique** qui interrompt le cours de ce délai. Lorsque dans le délai initial du recours contentieux ouvert à l'encontre de la décision, sont exercés contre cette décision un recours gracieux et un recours hiérarchique, le délai du recours contentieux, prorogé par l'exercice de ces recours administratifs, ne recommence à courir à l'égard de la décision initiale que lorsqu'ils ont été l'un et l'autre rejetés.”*

L'article L231-4 du code des relations publiques et de l'administration dispose que :

*“Par dérogation à l'article L. 231-1, **le silence gardé par l'administration pendant deux mois vaut décision de rejet** :*
1° Lorsque la demande ne tend pas à l'adoption d'une décision présentant le caractère d'une décision individuelle ;
***2° Lorsque la demande ne s'inscrit pas dans une procédure prévue par un texte législatif ou réglementaire ou présente le caractère d'une réclamation ou d'un recours administratif** ;*
3° Si la demande présente un caractère financier sauf, en matière de sécurité sociale, dans les cas prévus par décret ;
4° Dans les cas, précisés par décret en Conseil d'Etat, où une acceptation implicite ne serait pas compatible avec le respect des engagements internationaux et européens de la France, la protection de la sécurité nationale, la protection des libertés et des principes à valeur constitutionnelle et la sauvegarde de l'ordre public ;
5° Dans les relations entre l'administration et ses agents.”

Enfin, l'article R421-1 du code de justice administrative énonce que :

*“La juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans **les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée.** Lorsque la requête tend au paiement d'une somme d'argent, elle n'est recevable qu'après l'intervention de la décision prise par l'administration sur une demande préalablement formée devant elle.
Le délai prévu au premier alinéa n'est pas applicable à la contestation des mesures prises pour l'exécution d'un contrat.”*

2. En fait

Le 20 novembre 2023, l'association Vélo Utile a envoyé un courrier avec accusé de réception à la municipalité de Saint-Brieuc (**pièce jointe n°8**) lui demandant de bien vouloir se conformer à l'article L.228-2 du code de l'environnement dans le cadre des travaux prévus sur la rue du Légué :

*“Par le présent **recours gracieux**, nous vous demandons de bien vouloir sans délai amender le projet de rénovation de la rue du Légué, pour y **prévoir les aménagements cyclables conformes à l'article L.228-2 du code de l'environnement** et ainsi offrir une solution*

attractive et sécurisée pour la mobilité à vélo de nos concitoyens dans cette rue si stratégique pour le territoire (...).”

En l'absence de réponse le 22 janvier 2024, soit 2 mois après la réception du recours gracieux (**pièce jointe n°9**), l'association Vélo Utile a décidé de former un recours contentieux à l'encontre de la décision implicite de refus.

Le 24 janvier 2024, l'association Vélo Utile a reçu un refus explicite de la ville de Saint-Brieuc confirmant le refus implicite du 22 janvier (**pièce jointe n°10**).

Il en ressort que le délai de recours contentieux expire le **22 mars 2024**, concernant la décision implicite du 22 janvier 2024, et le **24 mars 2024**, concernant la décision explicite du 24 janvier 2024.

En conséquence, la présente requête est recevable quant aux délais de recours.

Section 3 - L'illégalité de la décision

1. L'atteinte à l'article L.228-2 du code de l'environnement

a. La présence de travaux constitutifs d'une rénovation au sens de l'article L.228-2 du code de l'environnement

L'article L.228-2 dispose que :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. ».

Au regard de la jurisprudence en la matière, il apparaît que la caractérisation d'une rénovation des voies dépend de l'ampleur des travaux réalisés.

Le juge administratif a récemment considéré qu'une réfection complète de la chaussée suffisait à caractériser l'existence d'une rénovation de voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article L.228-2 du code de l'environnement (Cour administrative d'appel de Douai, 16 mars 2021, n°19DA00524).

En l'espèce, les travaux menés dans la rue du Légué consistent en :

« La requalification totale de l'espace public de la rue, sur 730 mètres linéaires de voirie. Il s'agit d'un traitement de façade à façade comprenant la requalification des trottoirs, des zones de stationnement ainsi que de la chaussée » (pièce jointe n°11)

Les travaux ont débuté la semaine 38 en 2023 (entre le 18 et le 24 septembre) et doivent s'achever le 29 mars 2024.

Ainsi, au regard de leur nature, leur consistance et leur ampleur, les travaux réalisés par la ville de Saint-Brieuc sur la rue du Légué sont constitutifs d'une rénovation au sens des dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement.

b. L'absence de création d'itinéraires cyclables sur la rue du Lugué

Il ressort des dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement qu'en présence d'une rénovation des voies urbaines, il appartient à la collectivité locale chargée de la réalisation des travaux, de mettre au point des itinéraires cyclables.

Ces derniers doivent consister en la création d'une piste, bande cyclable, d'une voie verte, d'une zone de rencontre, ou d'un marquage au sol pour les chaussées à sens unique à une seule file est donc nécessaire et obligatoire.

Il convient de préciser que les besoins et les contraintes de la circulation ne sauraient justifier une entorse à cette obligation et permettent uniquement de déterminer l'aménagement pertinent. C'est d'ailleurs ce que de nombreuses jurisprudences sont venues confirmer. A ce titre l'arrêt de la cour administrative d'appel de Douai du 16 mars 2021 - n°19DA00524 énonce que :

“Les besoins et contraintes de la circulation doivent être pris en considération pour déterminer quels aménagements doivent être créés. Une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine ne saurait être envisagée, dans une mesure limitée, que lorsque la configuration des lieux l'impose au regard des besoins et contraintes de la circulation.”

En fait, **en premier lieu**, force est de constater qu'aucun itinéraire cyclable conforme aux exigences de l'article L.228-2 du code de l'environnement n'est prévu **dans le sens descendant** de la rue du Lugué. La ville de Saint-Brieuc ne saurait invoquer qu'un seul marquage au sol constitue un aménagement conforme aux exigences de l'article L.228-2 du code de l'environnement, la rue du Lugué étant munie de deux files dédiées à la circulation motorisée, une dans chaque sens.

En second lieu, une partie du **sens montant** de la rue du Lugué (450 mètres) n'est lui aussi pourvu d'aucun itinéraire cyclable (**pièce jointe n°3**). Là encore, dans son courrier du 24 janvier 2024, la ville de Saint-Brieuc évoque *“le maintien de la bande cyclable montante et la réalisation d'aménagements pour les vélos (appuis, marquage...)”*. Or, la bande cyclable dans le sens montant ne couvre pas l'ensemble de l'itinéraire qui fait l'objet de la rénovation. Cette bande cyclable prend fin au niveau du n°39 de la rue du Lugué, laissant le reste de la rue avec pour unique aménagement : un marquage au sol (**voir photo n°3 et 4 - page 4 et 5**). Ainsi, la ville de Saint-Brieuc ne saurait estimer qu'elle a respecté les exigences de l'article L.228-2 du code de l'environnement au regard des aménagements prévus dans le sens montant de la Rue du Lugué.

En ne prévoyant pas d'itinéraires cyclables continus dans les deux sens sur la rue du Lugué, la ville de Saint-Brieuc a méconnu les dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement. Ainsi, la décision contestée est entachée d'erreur de droit. Elle sera donc annulée pour ce motif.

c. La création d'une zone 30 ne saurait justifier l'absence d'itinéraires cyclables

Par ailleurs, la ville de Saint-Brieuc, ne saurait justifier cette entorse à l'article L.228-2 du code de l'environnement en invoquant la création d'une zone 30. En effet, la jurisprudence considère que l'article L.228-2 du code de l'environnement énumère limitativement les itinéraires cyclables devant être mis au point en cas de rénovation de voirie. A ce titre, l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille du 26 mai 2023 - n°22MA02798 affirme que :

“Toutefois, cette « zone 30 » n'est pas au nombre des aménagements énumérés par l'article L.228-2 précité du code de l'environnement et il ne ressort pas des pièces du dossier que l'intégralité des places de stationnement transférées d'un côté à l'autre de la voie aient été

indispensables à l'aménagement de ce boulevard, ni que les dimensions de la voie rendaient impossible un aménagement pour les cyclistes, quel qu'il soit."

Ainsi, le fait pour la ville de Saint-Brieuc d'invoquer "la réduction des vitesses automobiles" et le passage de "la ville à 30km/h" dans son courrier du 24 janvier 2024 (pièce jointe n°10) ne suffit pas à justifier l'absence d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du linéaire rénové rue du Légué.

d. Les besoins en stationnement de la ville ne sauraient justifier l'absence d'itinéraires cyclables

Il est à noter que la conservation des places de stationnement ne saurait constituer un argument conférant à la ville une soustraction à ses obligations de mise en place d'un itinéraire cyclable cohérent et sécurisé.

A ce titre, la cour administrative d'appel de Marseille du 10 octobre 2016 - n°15MA00331, le juge administratif a estimé que les besoins en stationnement ne pouvait justifier l'absence d'aménagements cyclables :

*« Considérant, en revanche, qu'il ressort des pièces du dossier et n'est pas contesté par la communauté urbaine Marseille Provence Métropole que le projet en litige ne prévoit pas de créer des bandes cyclables dans les sections interurbaines **au motif qu'elles seraient occupées par les véhicules en raison de la demande en stationnement** ; qu'en outre, la requérante fait état d'un linéaire d'aménagements cyclables de 1,4 kilomètre sur un total de 8 kilomètres ; que pour justifier l'impossibilité de réaliser ces aménagements sur le reste de la voie urbaine rénovée, la communauté se prévaut de contraintes de sécurité et de configuration des lieux tenant à l'étroitesse des rues, de la suppression du séparateur TCSP dans les secteurs à grande circulation qui remettrait en cause la création d'un site propre, de **la forte demande de stationnement dans le secteur des avenues Saint-Louis et La Viste**, et d'un risque de stationnement sauvage ; que, toutefois, **ces motifs au demeurant non établis ne sauraient exonérer la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de son obligation de prévoir un aménagement d'itinéraires cyclables le long de la ligne BHNS au sens de l'article L.228-2 précité du code de l'environnement** ; que, dès lors, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole n'est pas fondée à soutenir que ces besoins et contraintes ne lui permettaient pas d'aller au-delà de ce qu'elle a prévu ; qu'il suit de là que les premiers juges ont estimé à juste titre que la collectivité a méconnu les dispositions susvisées ».*

Par ailleurs, il convient de rappeler que le 13 décembre 2014, dans cette même rue, un automobiliste a causé la mort d'une cycliste en ouvrant sa portière sur sa trajectoire, celle-ci étant contrainte de longer la file de stationnement faute d'aménagement cyclable sécurisé .

En conclusion, la ville ne peut pas invoquer un hypothétique besoin en stationnement automobile sur la voie publique pour se soustraire à son obligation de sécuriser les déplacements à vélo par la mise au point d'aménagements cyclables.

e. Sur l'absence de besoins et contraintes de la circulation de nature à justifier les aménagements retenus au détriment de la sécurité offerte aux cyclistes

Afin d'apprécier le respect de l'article L.228-2 du code de l'environnement, le juge administratif semble adopter **une approche du "mieux-disant"** sur le plan de la sécurité routière. Ainsi, saisi d'un litige porté par l'association Véloxygène Amiens qui demandait la mise en place d'aménagements cyclables à l'occasion de travaux de rénovation d'une rue à Amiens, la cour administrative d'appel de Douai dans un arrêt du 16 mars 2021, n°19DA00524 a considéré que :

*« 14. **Il ne ressort ainsi pas des pièces du dossier que les besoins et contraintes de la circulation** imposaient la réalisation de places de stationnement pour voitures de chaque côté de la rue et **faisaient ainsi obstacle à la mise en place**, sur ce tronçon de rue qui présentait pourtant une largeur suffisante, **d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements plus***

sécurisés que les simples marquages au sol prévus, lesquels en outre étaient réalisés seulement à l'approche des intersections.
(...)

17. Il résulte de ce qui précède que l'aménagement du tronçon nord de la rue Saint-Fuscien **ne répond pas aux exigences de l'article L.228-2 du code de l'environnement.** »

Le juge administratif vérifie donc que les aménagements cyclables présentent des conditions de sécurité suffisantes pour les cyclistes et les piétons. Dans l'affaire précitée, la cour administrative de Douai a ainsi considéré que :

« 21. Enfin, si l'association requérante soutient que l'aménagement ainsi prévu n'offrirait pas un itinéraire cyclable indépendant et sécurisé dans les deux sens, **il ne ressort pas des pièces du dossier que cet aménagement, nonobstant ses imperfections, ne présentait pas des conditions de sécurité suffisantes.**

22. Il résulte de ce qui précède que l'aménagement du tronçon sud de la rue Saint-Fuscien n'a pas méconnu l'article L.228-2 du code de l'environnement et n'était pas entaché d'erreur manifeste d'appréciation **au regard de la sécurité des cyclistes et des piétons.** ».

Dans les faits, le projet d'aménagement de la rue du Légué en décidant de retenir **un simple marquage au sol dans le sens descendant et sur une partie du sens montant** (450 mètres), ne saurait être regardé comme suffisant eu égard aux exigences posées par le code de l'environnement et la jurisprudence en la matière.

De plus, il faut insister sur l'importance de cet axe d'entrée et de contournement du centre-ville et du trafic automobile attendu en conséquence. En effet, comme le souligne la ville de Saint-Brieuc dans son courrier du 24 janvier 2024, "la rue du Légué fait justement partie de cet axe de contournement pour la partie Nord de la ville" (**pièce jointe n°10**).

Dans son compte-rendu de visite à Saint-Brieuc en présence de M. le maire et Mme la première adjointe, le 8 juin 2023, le Club des Villes et Territoires Cyclables écrit :



Aménagements de voiries et/ou de quartiers :

- | Réduction/élimination du trafic de transit : plan de circulation du centre-ville qui renvoie les motorisés vers les grands axes calibrés (sur les itinéraires de Griffon Futé);

Illustration n°5 : extrait de la page 6 du compte-rendu de visite à Saint-Brieuc du Club des Villes et Territoires Cyclables

Ainsi, il convient pour la ville de Saint-Brieuc de mettre en place un itinéraire cyclable pourvu d'aménagements cyclables présentant des conditions de sécurité suffisantes au regard de l'important volume de trafic automobile attendu sur cette rue.

f. Le non-respect des orientations du plan de déplacement urbain (PDU)

Pour rappel, l'article L.228-2 du code de l'environnement énonce dans son alinéa 2 que :

“Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.”

En l'espèce, il se trouve qu'en vertu de l'article L.1214-3 du code des transports, l'agglomération de Saint-Brieuc se trouve dans l'obligation de mettre en place un plan de mobilité car elle possède plus de 100 000 habitants. Ainsi, en décembre 2019, Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) a adopté un plan de déplacement urbain (PDU) qui *“engage la collectivité jusqu'en 2029, qui a prévu d'y consacrer, sur cette même période, une enveloppe de 21 millions d'euros (fonctionnement, investissement et aménagement)”*.

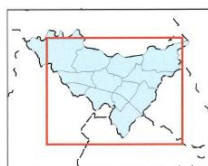
Parmi les six thématiques inscrites dans ce PDU, on retrouve celle-ci : “Accroître la pratique cyclable”. L'action suivante y est citée : **“3.2 Sécuriser les intersections structurantes”**.

Dans **un premier temps**, il est justifié pour l'association Vélo Utile de remettre en question le respect du plan de déplacement urbain par la ville de Saint-Brieuc, en raison de l'absence d'un itinéraire cyclable continu et cohérent sur un axe aussi important que la rue du Légué. Cette critique est d'autant plus pertinente lorsque l'on considère que cette rue débouche sur une intersection structurante non sécurisée (à l'intersection de l'entrée sud du centre-ville et de la rocade “Griffon Futé”).



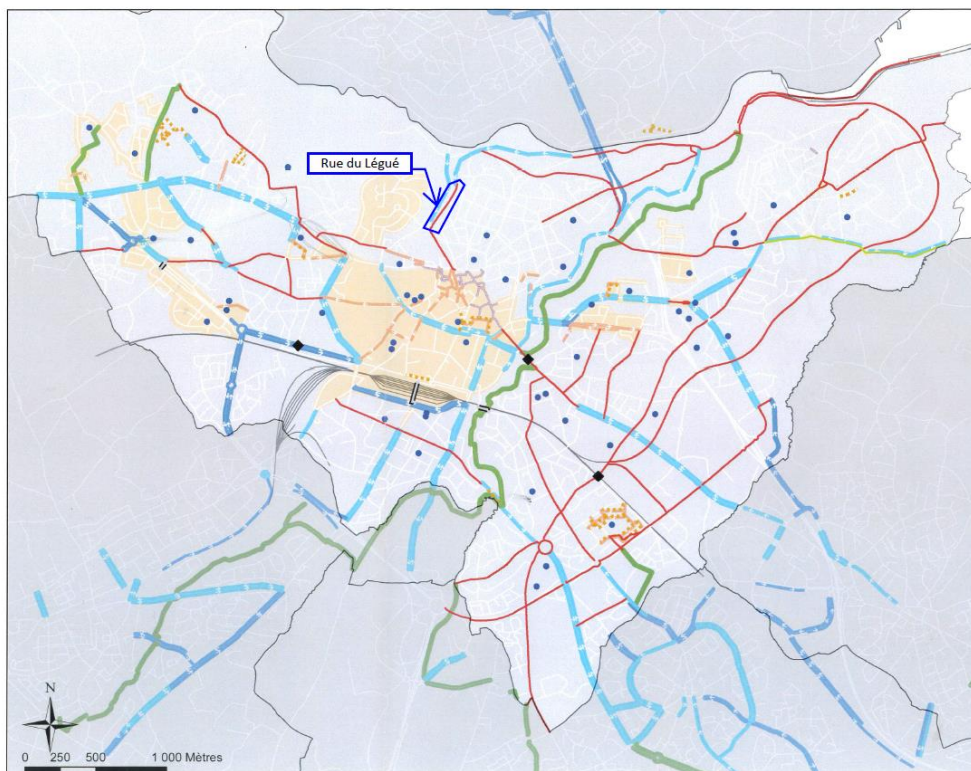
Illustration n°6 : vue du carrefour giratoire non sécurisé où débouche la rue du Légué (à droite sur la photo, derrière les barrières condamnant l'accès pour travaux)

Dans **un second temps**, il faut noter que l'adoption de ce PDU en 2019 est à l'origine de l'adoption en 2021 d'un schéma directeur cyclable pour Saint-Brieuc Armor Agglomération (**pièce jointe n°2**), lui-même appuyé sur le schéma directeur cyclable de la ville de Saint-Brieuc (**pièce jointe n°1**). Or, il se trouve que ces deux documents stratégiques mentionnent la rue du Légué comme axe à aménager pour le vélo (“liaison à créer” dans le document briochin, “itinéraire à vocation pendulaire” pour le document de l'agglomération).



Légende

- Écoles
- ◆ Point dur
- Liaison à améliorer
- Liaison à créer
- Zones apaisées**
- Aire piétonne
- Zone de rencontre
- Zone 30 actuelle
- Voies cyclables**
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Double sens cyclable
- Voie verte



Plan réalisé par le service Déplacements
Mise à jour le 11/2019

Illustration n°7 : extrait du schéma directeur cyclable de Saint-Brieuc.

Par conséquent, au regard de ces éléments, l'association Vélo Utile réaffirme l'illégalité de la décision de la ville de Saint-Brieuc de ne pas mettre en place d'itinéraire cyclable continu et sécurisé sur l'ensemble de la Rue du Légué, en méconnaissant les schémas directeurs cyclables de la ville et de l'agglomération, découlant du PDU de 2019.

g. Conclusion

Au regard de l'ensemble de ces éléments, c'est légitimement que l'association Vélo Utile demande à ce que la décision implicite de rejet confirmée par le courrier du 24 janvier 2024, soit annulée et que l'article L.228-2 du code de l'environnement soit respecté afin qu'un aménagement cyclable sécurisé, continu et cohérent soit mis en place rue du Légué.

2. L'atteinte à la liberté d'aller et venir

En ne prévoyant pas d'itinéraires cyclables sécurisés sur la rue du Légué, la commune de Saint-Brieuc porte non seulement atteinte à l'article L.228-2 du code de l'environnement, mais également à la liberté d'aller et venir.

En effet, la possibilité d'utiliser son vélo relève de la liberté d'aller et venir et du droit de chacun au respect de sa liberté personnelle. C'est ce qui a été consacré par le Conseil d'Etat, juge des référés dans un arrêt du 30 avril 2020 - n°440179.

En ne prévoyant pas d'aménagements cyclables rue du Légué, la commune de Saint-Brieuc n'apporte pas à chacun les conditions de sécurité suffisantes pour inciter et garantir une pratique à vélo exempte de risque.

La rue du Léqué est d'une importance cruciale pour tous les citoyens du territoire car elle comporte un dénivelé acceptable pour rejoindre le Port du Léqué depuis le centre-ville de Saint-Brieuc. Elle figure ainsi comme seule recommandation du calculateur d'itinéraire Géovélo (partenaire de Saint-Brieuc Armor Agglomération) pour un trajet entre le Carré Rosengart (au Léqué) et la Place de la Résistance, en plein cœur du centre-ville de Saint-Brieuc.

Dans le sens descendant (de la Place de la Résistance vers le Carré Rosengart), la durée du trajet à vélo en empruntant la rue du Léqué est seulement de 8 minutes selon Géovélo (17 minutes à la montée). Le calculateur d'itinéraires de Google indique un temps de parcours de 6 minutes pour faire le même trajet en voiture, mais il ne tient pas compte du temps pour trouver à se stationner (significativement plus long en voiture qu'à vélo). Le vélo est donc une solution de mobilité qui pourrait être très compétitive pour ce type de trajet, si le parcours était agréable et sécurisé.

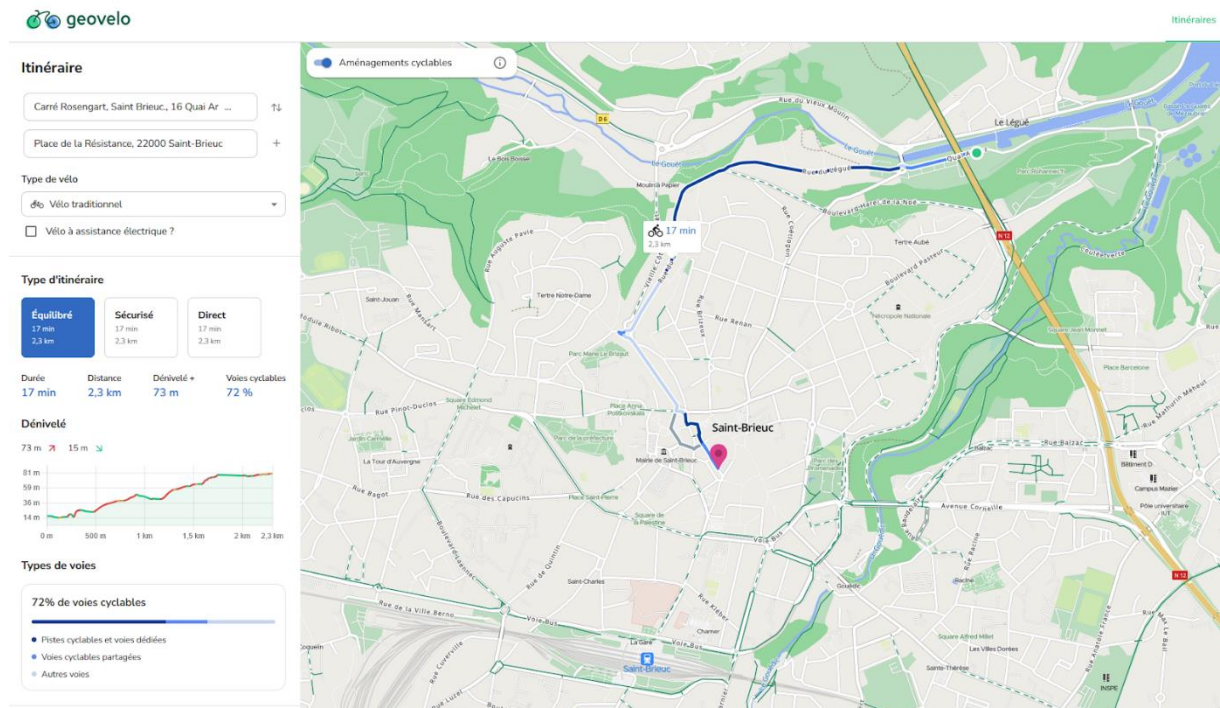


Illustration n°8 : l'itinéraire recommandé par Géovélo entre le Léqué et le Centre-Ville passe par la rue du Léqué (17 minutes pour 2,3 km, dans le sens ascendant).

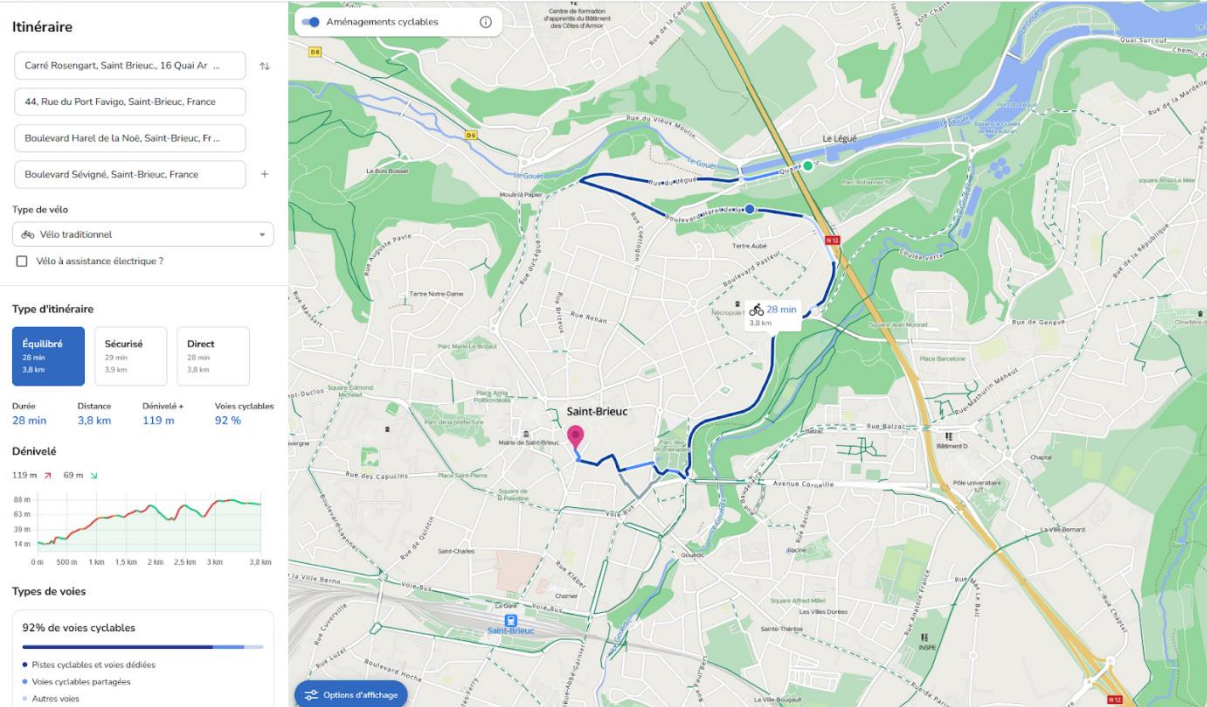


Illustration n°9 : l'itinéraire proposé par la ville entre le Légué et le Centre-Ville via le Boulevard Harel de la Noë impose un détour très significatif (28 minutes pour 3,8 km, dans le sens ascendant).

L'absence d'un aménagement cyclable continu et sécurisant sur toute la longueur de la rue du Légué prive un très large public (enfants, personnes âgées, personnes ayant une condition physique limitée, etc.) d'une option physiquement acceptable pour parcourir à vélo ce trajet d'intérêt communautaire.

Enfin, le vélo est un mode de déplacement facile d'accès car il est relativement peu coûteux (d'acquisition, d'usage et d'entretien) et ne nécessite pas l'obtention d'un permis de conduire ou la souscription d'un titre de transport en commun. Très efficace au moins pour des trajets inférieurs à 10 kilomètres, il pourrait être un recours pour les ménages aux moyens limités qui subissent une précarité de leur mobilité ; à Saint-Brieuc, près d'un ménage sur quatre (23,1% en 2020) ne possède pas de voiture.

Le non-aménagement d'une rue pour les déplacements à vélo occasionne une rupture d'égalité et de liberté de déplacement entre les citoyens. Ceux qui le peuvent se déplacent en voiture individuelle, provoquant au passage des nuisances sanitaires, économiques et environnementales pour l'ensemble de la société tout en étant la cause d'une insécurité routière pour les alternatives à pied ou à vélo. Ce cercle vicieux renforce la dépendance à la voiture de nos concitoyens, ce qui a été dénoncé par le mouvement des Gilets Jaunes à son début, de manière particulièrement forte dans le territoire de Saint-Brieuc (**pièce jointe n°12**).

Ainsi, l'association Vélo Utile est fondée à demander le respect de l'article L.228-2 du code de l'environnement, duquel dépend également le respect de la liberté d'aller et venir de chacun.

3. L'atteinte aux engagements environnementaux

Par son caractère structurant, la rue du Légué doit faire l'objet d'aménagements cyclables, permettant ainsi aux usagers de diversifier leurs modes de déplacements et de concourir, collectivement, à une baisse du niveau de pollution de l'atmosphère.

Dans le 6e rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour répondre à l'urgence climatique, le développement de l'usage du vélo figure comme l'une des recommandations à fort effet de levier pour permettre de respecter les objectifs climatiques.

Le vélo dans le 6ème rapport du GIEC

Fondé sur les évidences scientifiques évaluées dans le rapport
Compilé par Gonéri Le Cozannet et Valérie Masson-Delmotte

Merci à Katherine Leitzell, Wolfgang Cramer, Nathalie Hilmi, Nada Caud
et à nos autres collègues pour leurs commentaires et retours



Gonéri Le Cozannet et **Valérie Masson-Delmotte**, *Le vélo dans le 6ème rapport du GIEC. Compilation des références au vélo dans le 6ème rapport du GIEC, mai 2022.*

Illustration n°10 : couverture d'une présentation co-réalisée par Valérie Masson-Delmotte pour souligner l'importance du vélo dans les mesures d'action préconisées par le GIEC

A l'échelle nationale via sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), la France s'est engagée à ce qu'en 2030 au moins 12% des trajets réalisés le soit à vélo :

e) Orientation T 5 : encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité

- Soutenir les modes actifs. Fixer une trajectoire ambitieuse pour le développement de l'usage du vélo et cohérente avec les objectifs du plan vélo de 2018 : **passage de 3 % à 12 % de part modale (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030** et à 15 % en 2050. Mettre en place un ensemble d'actions permettant de contribuer à l'atteinte de ces objectifs : développement des espaces de stationnement vélo sécurisés, création d'itinéraires cyclables, accompagnement de l'usage des vélos, construction d'espaces piétonniers et cyclables lors des opérations de réhabilitation et/ou d'extension de voiries.

Illustration n°11 : extrait de la SNBC française

Une part élevée de déplacements à vélo étant plus difficile à atteindre en zone rurale, les villes doivent contribuer davantage à cet objectif ; l'objectif de 12% étant une moyenne pour l'ensemble du territoire, il doit être compris comme un minimum pour une zone urbaine dense comme Saint-Brieuc. Or d'après l'INSEE la part du vélo dans les déplacements domicile-travail n'était que de 4,2% en 2020 à l'échelle de la commune (contre 70,9% pour la voiture).

A une échelle plus locale, le Plan Climat Local Air Énergie Territorial (PCAET) adopté en 2019 par Saint-Brieuc Armor Agglomération, prévoit une baisse de 40% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2026 par rapport à 2010 (**pièce jointe n°13**) et ce afin de limiter la hausse des températures et la pollution de l'air :

“Sur la période 2016-2019, Santé publique France estime que chaque année près de 40 000 décès seraient attribuables à une exposition des personnes âgées de 30 ans et plus aux particules fines”.

Ainsi, en ne prévoyant pas d'itinéraires cyclables sur l'ensemble de la rue du Légué, la ville de Saint-Brieuc ne respecte pas ses engagements environnementaux en ce qu'elle ne met pas en œuvre les moyens pour qu'une alternative sécurisée à la voiture individuelle existe sur la ville de Saint-Brieuc.

III. Conclusion

Et sous réserve de tout autre élément à produire, déduire ou suppléer, même d'office,

Plaise au Tribunal administratif de Rennes,

- **D'annuler** la décision implicite en date du 22 janvier, ensemble la décision de refus du 24 janvier qui confirme la décision implicite par laquelle le maire de la ville de Saint-Brieuc a rejeté la demande de l'association Vélo Utile de mettre au point un aménagement cyclable sur la rue du Légué.
- **D'enjoindre** à la ville de Saint-Brieuc, en vertu de l'article L.228-2 du code de l'environnement, de mettre au point un itinéraire cyclable pourvu d'aménagements sur la rue du Légué.
- **D'enjoindre** à la commune de Saint-Brieuc sur le fondement des dispositions de l'article L.911-1 du Code de justice administrative de reprendre les aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet de réaménagement de la rue du Légué afin de conformer aux dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement dans le délai de quatre mois, et de prévoir une astreinte de 320 euros par jour de retard (soit 1/10e du montant total des travaux par année de retard), si passé le délai de quatre mois, la commune de Saint-Brieuc n'a pris aucune mesure tendant à la réalisation des aménagements cyclables.
- **De condamner**, au titre de l'article L761-1 du code de justice administrative, la ville de Saint-Brieuc à payer à l'association Vélo Utile la somme de 500 € au titre des frais exposés et non compris dans les dépens.

Il est à noter que l'association Vélo Utile se porte à l'écoute de la ville de Saint-Brieuc, à tout moment de la procédure, pour une médiation qui conduirait à la mise en place d'un aménagement cyclable satisfaisant, garantissant la sécurité des cyclistes et conforme à l'article L.228-2 du code de l'environnement.

Fait à Saint-Brieuc, le mardi 23 janvier 2024

Signature du représentant de l'association

Monsieur Clément JANOT, membre de la direction collégiale de Vélo Utile,

Bordereau des pièces jointes

Pièce jointe n° 1 : Schéma Directeur Cyclable de la ville de Saint-Brieuc (extrait).

Pièce jointe n° 2 : Schéma Directeur Cyclable de Saint-Brieuc Armor Agglomération (extrait).

Pièce jointe n° 3 : Budget primitif de la ville de Saint-Brieuc pour 2023 (extrait).

Pièce jointe n° 4 : Plan de masse des travaux prévus rue du Légué.

Pièces jointe n°5 : Ensemble des courriels de Vélo Utile adressés aux agents en charge du service déplacement de Saint-Brieuc Armor Agglomération (service mutualisé avec la ville) pour obtenir les plans des travaux, de septembre 2022 à juin 2023.

Pièce jointe n°5 bis : Courrier de Vélo Utile envoyé le 3 juin 2022.

Pièce jointe n°5 ter : Article du Télégramme (16/06/2022) relayant les alertes de l'association Vélo Utile.

Pièce jointe n°6 : Statuts de l'association Vélo Utile votés en Assemblée Générale Extraordinaire, le 17 novembre 2023.

Pièce jointe n°7 : Compte-rendu du Conseil d'administration du 08/01/2024.

Pièce jointe n°8 : Recours gracieux envoyé par l'association Vélo Utile à la ville de Saint-Brieuc.

Pièce jointe n°9 : Accusé de réception du recommandé du recours gracieux.

Pièce jointe n°10 : Courrier de la ville de Saint Brieuc en réponse au recours gracieux du 24 janvier 2024.

Pièce jointe n°11 : Règlement de la consultation concernant les travaux de réfection de la voirie, rue du Légué.

Pièce jointe n°12 : Article de Ouest-France du 24 novembre 2018 "Saint Brieuc - Gilets jaunes : retour sur la journée de manifestation".

Pièce jointe n°13 : Extrait du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) de Saint-Brieuc Armor Agglomération 2020-2026