

Madame le Maire
Hôtel de Ville

Objet : rénovation avenue République

Madame le Maire,

Je fais suite à nos nombreux échanges sur le sujet.

Zone 30 et aménagement cyclable

Vous écrivez dans un courriel du 30 novembre à un habitant qui attirait votre attention sur le développement des circulations douces :

«... je tenais à vous préciser que la zone 30 est justement reconnue un aménagement cyclable à part entière par le Ministère de l'Ecologie et les associations compétentes. ».

C'est la confirmation de vos propos en conseil de quartier le 14 novembre en mairie et en réunion publique le 20 novembre à l'Astral.

Lors du conseil de quartier du 14 novembre, vous avez dit que l'obligation de prévoir un aménagement cyclable lors de la rénovation d'une rue (article 20 de la loi LAURE) ne s'appliquait pas en zone 30.

En objectant que c'était inexact, j'avais en tête le jugement du TA de Rennes et l'arrêt de la CAA de Nantes (extraits en fin de cette lettre), desquels il ressort que la limitation à 30 km/h n'est pas de nature à soustraire la collectivité à ses obligations en matière d'aménagements cyclables.

J'ai recherché les documents qui accréditeraient votre thèse et auxquels vous faites allusion dans la phrase citée en exergue.

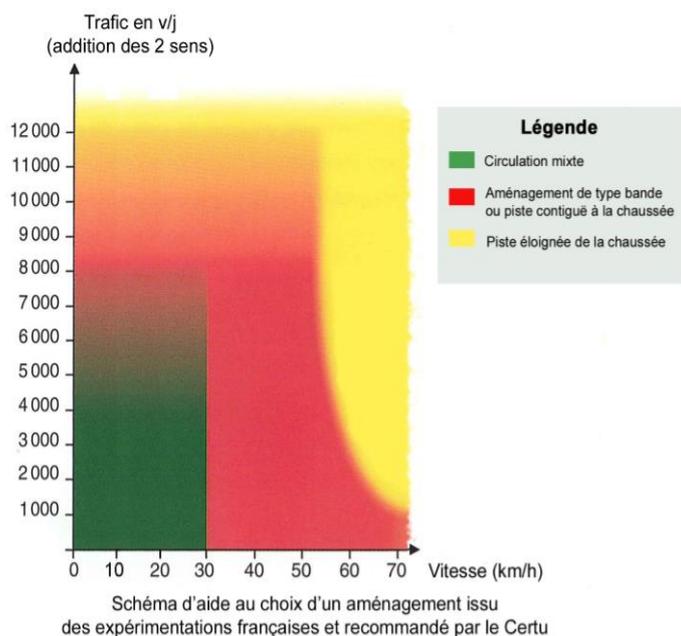
En ce qui concerne les associations, je n'ai rien trouvé.

En ce qui concerne le ministère, j'en ai trouvé deux :

Le premier à la page : http://www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/13_Z30_et_Lotissements.pdf Il concerne les lotissements.

Le second, le plus intéressant, à la page :

http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/ch3-les_differeents_concepts_types_d_amenagement_cle2b4761.pdf



On y découvre ce graphique.

Avec 8.000 véhicules/jour (rapport de présentation du PLU 2016, page 71), on est clairement en zone rouge pour laquelle un aménagement spécifique est recommandé.

Dans un autre document, CEREMA met fort utilement en garde :

« Il ne faut pas toutefois tomber dans l'excès qui consisterait à déclarer en zone 30 des sections de voiries afin d'éviter de réaliser des aménagements cyclables prévus par l'application de la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie »

Même en supposant (hypothèse d'école) qu'un aménagement cyclable spécifique ne soit pas obligatoire, rien ne vous empêche de le réaliser surtout si l'on place la sécurité des cyclistes en tête des préoccupations, et si l'on considère :

- le développement important des déplacements à vélo en Europe du Nord et plus près de nous, à Paris,
- les orientations du SDRIF et du PDUIF,

- les nouveaux modes de déplacement à assistance électrique,

A mon avis et ce serait à confirmer par votre service juridique, un maire qui dérogerait à l'obligation inscrite à l'article 20 de la loi LAURE, pourrait voir sa responsabilité pénale personnelle engagée en cas d'accident.

Et, même si ce maire pouvait en toute légalité, s'affranchir de cette obligation du fait de la limitation à 30 km/h, sa responsabilité pénale personnelle pourrait également être engagée en cas d'accident, s'il apparaît que des moyens insuffisants ont été mis en place pour faire respecter cette limitation.

Stationnement

Je suis pour ma part favorable à une réduction drastique du nombre de places de stationnement (hormis celles obligatoires). Et pour celles qui restent, une durée autorisée courte et contrôlée en permanence par des bornes automatiques.

Dans le courriel du 20 novembre aux membres du groupe DM dont vous avez eu copie, je suggérais pour disposer de plus de souplesse sur le nombre et la répartition des places, de *« supprimer le décrochement sur le profil en travers, entre le trottoir et le stationnement, afin d'avoir une surface plane unique entre les façades et la chaussée. Quelques traits de peinture et le déplacement de quelques potelets coutera moins cher que de reprendre tout le revêtement et les bordures. »*

Pensez-vous mettre cette proposition en application ?

Périmètre d'attente et centre-ville

Super U envisage un réaménagement d'envergure des parcelles occupées visant la cohérence à terme de l'ensemble du secteur UAa, en plus d'une extension de 100 m² et d'une modification de la façade à réaliser dans l'immédiat.

Il serait dommageable pour Montgeron (et contraire à la finalité du périmètre d'attente) de ne pas coordonner cette intention avec le projet de la résidence senior.

Dans cet esprit, pensez-vous fusionner l'accès des parkings présents et futurs comme je le suggérais dans une lettre du 2 novembre dernier ?

Sinon, les trottoirs entourant ce quadrilatère seront truffés d'entrées / sorties de parkings, ce qui ne facilitera pas la circulation des piétons et pourrait générer des accidents.

Dans l'attente de vos réponses, je vous remercie pour l'attention que vous voudrez bien réserver à cette lettre.

TA de Rennes, 18 octobre 2008, association Brest à pied et à vélo, requête n° 0601136 :

« la circonstance alléguée par la communauté urbaine que le plan de déplacements urbains prévoirait d'éviter les aménagements cyclables dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h n'est pas de nature, en tout état de cause, à soustraire la communauté urbaine Brest Métropole Océane à l'obligation légale de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dès lors que les dispositions du deuxième alinéa de l'article L.228-2 du code de l'environnement ont seulement pour objet d'imposer une prise en compte des orientations d'un plan de déplacements urbains existant dans le choix du type d'aménagements et ne sauraient donc être interprétées comme permettant à un tel plan de faire obstacle à l'obligation légale résultant du premier alinéa du même article. »

CAA de Nantes, 26 juin 2009, association Brest à pied et à vélo, requête n° 08NT03365

« que si la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE fait valoir que les besoins de la circulation l'ont conduite à privilégier un aménagement permettant de développer une capacité suffisante d'absorption des flux de circulation tout en sécurisant les traversées piétonnes, ils ne la dispensaient pas pour autant, de mettre au point, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes »

« qu'enfin, le moyen tiré de ce que la charte d'aménagement incluse dans le schéma directeur de proximité préconise d'éviter les aménagements cyclables spécifiques sur les voiries ou dans les zones induisant une vitesse automobile pratiquée de 30 km/heure, est sans influence sur l'obligation relative à la mise au point d'itinéraires cyclables posée par les dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement. »