

Objet : Recours gracieux contre l'arrêté permanent n°2026-2297 relatif à l'aire piétonne "Espace Saint-Denis Village" – Interdiction des cycles et engins assimilés

Monsieur le Maire,

Les membres colombiens de l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB), 37 boulevard Bourdon, 75004 Paris, forment un recours gracieux contre l'arrêté permanent n°2026-2297 du 21 mai 2026 relatif à la création de l'aire piétonne « Espace Saint-Denis Village », qui interdit la circulation des vélos, trottinettes électriques et autres engins assimilés sur l'ensemble du périmètre défini, y compris au sein des zones de rencontre internes.

Cet arrêté soulève de sérieuses difficultés de légalité et d'opportunité au regard :

- du régime juridique des **aires piétonnes et zones de rencontre** tel que défini à l'article R110-2 du Code de la route ;
- du **principe de proportionnalité** des mesures de police pris sur le fondement des articles L2212-1 à L2213-6 du CGCT ;
- de ses effets concrets sur la sécurité des cyclistes, notamment par le report forcé vers des axes plus dangereux ;
- et de la contradiction avec les objectifs explicitement affichés de valorisation des déplacements non motorisés dans l'hyper-centre.

1. Report forcé vers des axes plus accidentogènes, manque d'alternatives sécurisées

En pratique, l'interdiction de circuler à vélo sur tout le périmètre « Espace Saint-Denis Village » contraint les cyclistes à **contourner la zone par des axes adjacents** tels que la rue du Bournard, le boulevard de Valmy ou d'autres rues où le trafic motorisé est plus dense, les vitesses plus élevées et les aménagements cyclables non sécurisés ou discontinus.

Les associations et usagers ont déjà alerté sur le fait que ce report imposé :

- affecte directement des publics vulnérables (collégiens, lycéens, familles, vélotafeurs) qui perdent un corridor apaisé ;
- les expose à des sections jugées plus accidentogènes, où les cyclistes sont plus souvent victimes en cas de collision.

En supprimant un itinéraire central apaisé sans mettre en place d'itinéraire de substitution sécurisé, l'arrêté 2026-2297 **dégrade la sécurité globale des cyclistes**, ce qui est paradoxal au regard du considérant affirmant « la nécessité de valoriser les déplacements non motorisés » dans l'hyper-centre. Une mesure de police qui **crée un risque supplémentaire** pour une catégorie d'usagers vulnérables, sans justification objectivée, est difficilement compatible avec l'objectif de sécurité avancé.

2. Détournement de l'esprit des articles R110-2 et R431-9

L'arrêté rappelle à juste titre que l'aire piétonne créée est définie selon l'article **R110-2** du Code de la route. Or ce texte organise :

- pour l'**aire piétonne** : une priorité piétonne, une possible présence de véhicules sous conditions (allure du pas, dérogations), et n'exclut pas par principe les cycles ;
- pour la **zone de rencontre** : une section de voies en agglomération « affectée à la circulation de tous les usagers », où les piétons sont prioritaires, la vitesse limitée, et où la circulation cycliste est normalement admise à vitesse très réduite.

L'arrêté 2026-2297, tout en se référant expressément à R110-2 et R431-9, choisit de **bannir totalement la circulation des cycles et engins assimilés** dans l'aire piétonne (art. 3-1-1) et les zones de rencontre (art. 3-1-2), en imposant aux usagers de mettre pied à terre. Cette exclusion générale va au-delà de ce que prévoit le cadre national et détourne l'esprit de ces régimes, qui visent à organiser la **cohabitation apaisée** des usagers, en particulier dans les zones de rencontre où la circulation de tous est en principe permise à très faible vitesse.

3. Atteinte disproportionnée à la liberté de circulation des cyclistes

Le maire dispose, au titre des articles **L2212-2 et L2213-1 CGCT**, d'un pouvoir de police pour réglementer circulation et stationnement dans un but de sécurité et de tranquillité publiques. Ce pouvoir doit toutefois s'exercer dans le respect du **principe de proportionnalité** : une mesure de police ne peut restreindre la liberté de circulation de manière générale et absolue que si cela est strictement nécessaire, adapté et proportionné aux risques constatés.

Or :

- l'arrêté interdit sans nuance la circulation des vélos, trottinettes électriques et engins assimilés sur l'ensemble du périmètre, quelles que soient l'heure, l'affluence et la configuration des lieux ;
- dans les zones de rencontre, il impose la marche à pied pour les cycles, mais autorise, par ailleurs, de nombreux véhicules motorisés à pénétrer la zone (résidents, livraisons, travaux, navettes, taxis, ambulances, etc.) sous des régimes de dérogation très larges

Ainsi, les **usagers parmi les plus vulnérables** (cyclistes, trottinettistes) se voient interdire totalement la circulation, tandis que des véhicules plus dangereux continuent de circuler, certes à allure réduite, mais avec des accès multiples et fréquents. Une telle asymétrie constitue une atteinte disproportionnée à la liberté de circulation des modes actifs, alors que des mesures moins restrictives (circulation à l'allure du pas, limitations horaires, rappel des priorités, contrôles ciblés) auraient pu répondre aux mêmes objectifs de sécurité.

4. Absence de démonstration d'une accidentologie problématique locale

Le considérant selon lequel « la circulation des vélos, trottinettes électriques et autres engins assimilés est de nature à créer un danger pour les piétons » reste formulé de manière très générale, sans qu'une **analyse circonstanciée des accidents** survenus dans la zone soit produite.

Or les éléments connus suggèrent :

- qu'aucun accident grave vélo-piéton n'a été recensé (par l'ONISR) ou porté à la connaissance du public dans la rue Saint-Denis sur les dernières années ;
- que, selon les échanges antérieurs avec les associations, la ville indiquait une **accidentalité très faible** liée aux cyclistes, ceux-ci étant le plus souvent les victimes, et non les auteurs d'accidents graves envers les piétons.

À la connaissance des requérants, **aucun accident impliquant cyclistes ou trottinettes n'a été constaté rue Saint-Denis depuis 2017**, et aucun chiffre contraire n'est annexé à l'arrêté. L'absence d'objectivation du risque fragilise la légitimité d'une interdiction totale, là où la réglementation nationale admet en principe la circulation des cycles à très faible vitesse dans ce type de zone.

5. Contradiction interne entre objectifs affichés et dispositif adopté

L'arrêté souligne « la nécessité de valoriser la place du piéton et les déplacements non motorisés » et de renforcer « l'attractivité commerciale du centre-ville ». Pourtant :

- il exclut du périmètre les modes de déplacement non motorisés que sont les vélos et trottinettes (sauf à les pousser à la main),
- tout en multipliant les dérogations au profit des véhicules motorisés, qui conservent un accès permanent ou régulier à la zone (résidents motorisés, livraisons, services techniques, navettes, taxis, etc.).

Cette contradiction interne entre l'objectif affiché (modes non motorisés) et le dispositif concret (exclusion des cycles, maintien de nombreux flux motorisés) est de nature à caractériser une **erreur manifeste d'appréciation** dans la mise en œuvre du pouvoir de police de la circulation.

6. Demande

En conséquence, il est demandé :

1. Le **retrait** de l'arrêté municipal n°2026-2297 en ce qu'il interdit de manière générale et absolue la circulation des cycles, trottinettes électriques et engins assimilés dans l'aire piétonne et les zones de rencontre de l'« Espace Saint-Denis Village ».
2. À titre subsidiaire, la **modification** de cet arrêté afin de :
 - autoriser la circulation des cycles à l'allure du pas dans l'aire piétonne et les zones de rencontre, en cohérence avec les articles R110-2 et R431-9 du Code de la route ;
 - maintenir la priorité piétonne et la limitation stricte des vitesses ;

- encadrer, le cas échéant, cette circulation par des plages horaires, une signalisation réglementaire claire et des campagnes de sensibilisation plutôt que par une interdiction totale.

À défaut de réponse favorable dans un délai de deux mois à compter de la réception du présent recours gracieux, un recours pour excès de pouvoir pourra être introduit devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise à l'encontre de l'arrêté n°2026-2297.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Colombes à vélo - MDB / Mieux se déplacer à bicyclette (MDB)

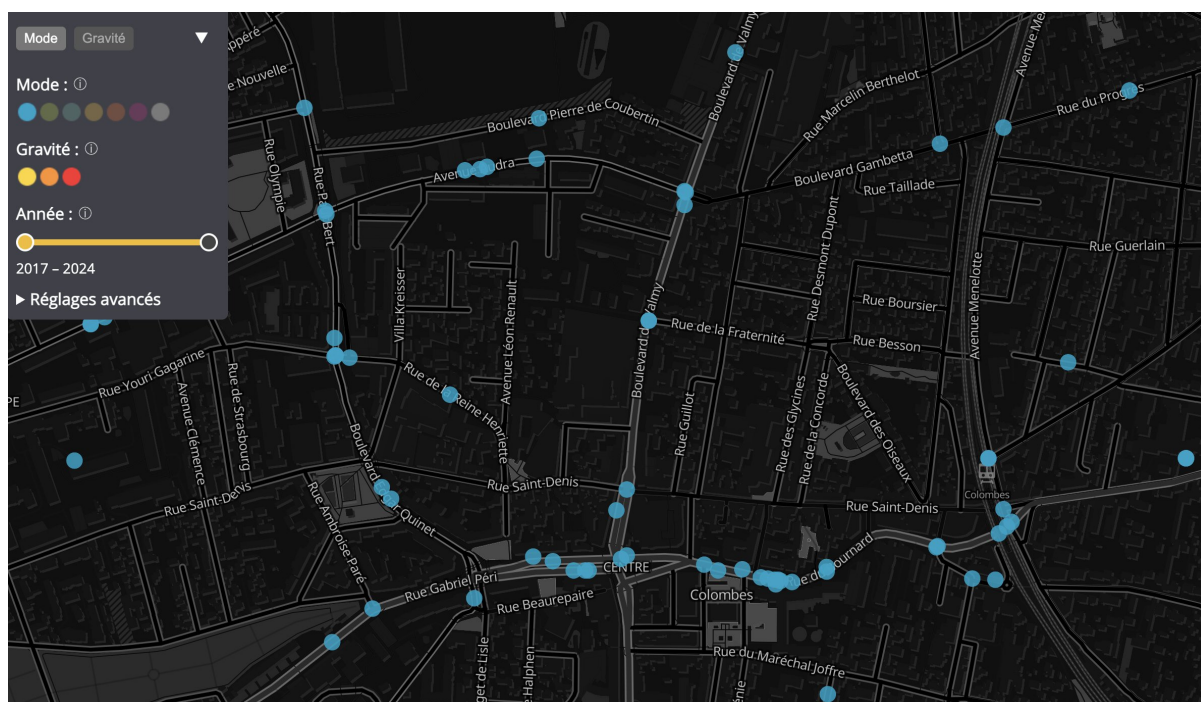
Annexes

1. Arrêté permanent: 2026 - 2297

[SAINT-DENIS-VILLAGE-Interdiction-des-cycles-trottinettes-et-autres-engins-assimiles.pdf](#)

2. Recensement des accidents: point bleu pour les piétons

<https://www.loicbertrand.eu/accidents/?lng=2.25544&lat=48.92308&zoom=18.38&mode=V%C3%A9lo%2CEDPm%2CDeux-roues+motoris%C3%A9%2CQuatre-roues+motoris%C3%A9%2CAutre%2CInd%C3%A9termin%C3%A9%2CPI%C3%A9ton&grav=Bless%C3%A9+I%C3%A9ger%2CBless%C3%A9+hospitalis%C3%A9%2CTu%C3%A9&coloring=mode&years=2017-2024&scale=0.7&insee=>



3. Publication le 1er Juin sur le réseau social Instagram:

<https://www.instagram.com/p/DZDY8dciLFQ/>

Instagram

Se connecter

S'inscrire



villedocolombes · Suivre



villedocolombes · 6 sem

🚫 Afin de garantir la sécurité de tous, la rue Saint-Denis est désormais interdite à la circulation des vélos et trottinettes électriques.

🙏 Merci de votre compréhension et de votre coopération.

Ensemble, contribuons à la sécurité et à la tranquillité de notre centre-ville.

#colombes #ruesaintdenis #securite



407



98



1 juin

Connectez-vous pour aimer ou commenter.

4. Communication dans le journal de la ville datant de Juillet/Août 2026:

ACTUALITÉS

ESPACE PUBLIC

Cinq arrêtés municipaux pour mieux vivre ensemble

Sécurité, tranquillité, salubrité: depuis le 1^{er} juin, la Ville encadre plusieurs comportements qui dégradent la vie quotidienne.

Tour d'horizon de ces mesures concrètes mises en place par Monsieur le Maire.

1

L'ALCOOL INTERDIT SUR LA VOIE PUBLIQUE

La consommation d'alcool est interdite sur la voie publique de 15h à 1h du matin dans de nombreux secteurs: centre-ville, Petit-Colombes, gare du Stade, Europe, Petite-Garenne, Les Vallées, etc. Seules les terrasses de cafés et de restaurants autorisées, ainsi que les manifestations ayant reçu une dérogation du Maire échappent à cette règle.



2

LE PROTOXYDE D'AZOTE PROSCRIT

Le gaz hilarant fait l'objet d'une interdiction totale à des fins récréatives dans l'espace public. Sa vente à des mineurs, sa consommation dans la rue et l'abandon de cartouches sur la voie publique sont sanctionnés, jusqu'à 15 000 € d'amende. Ce gaz, de plus en plus répandu chez les jeunes, présente des risques sérieux pour la santé et génère une pollution visuelle préoccupante.



3

LA MENDICITÉ RÉGLEMENTÉE

Les sollicitations abusives, lorsqu'elles portent atteinte à la sécurité de la circulation routière et à la tranquillité publique sont interdites de 9h à 18h dans les parcs publics et la rue Saint-Denis, ainsi que sur les carrefours PSA / Charles-de-Gaulle et Charles-de-Gaulle / A86.



4

LES REGROUPEMENTS NOCTURNES LIMITÉS

Les rassemblements perturbateurs de plus de quatre personnes sur la place Aragon, l'avenue de Stalingrad et la rue Jules-Michelet, sont proscrits entre 21h et 1h du matin.



5

LES VÉLOS ET TROTINETTES ÉLECTRIQUES ENCADRÉS

Leur circulation est interdite dans l'espace Saint-Denis Village, qui englobe la rue Saint-Denis, la place Rhin-et-Danube, la rue des Tilleuls, la place Maurice-Chavany et plusieurs voies adjacentes. Les usagers devront mettre pied à terre et conduire leur engin à la main. L'objectif est triple: valoriser la place du piéton dans l'hypercentre et renforcer l'attractivité commerciale du quartier, tout en garantissant la sécurité de tous. Les résidents, les services d'urgence et les livraisons conservent un accès réglementé.



Bien rouler en trottinette

La circulation en trottinette électrique est soumise à un cadre précis jusqu'en juin 2027:

- âge minimum: 14 ans,
- casque et gilet réfléchissant obligatoires,
- interdiction de rouler sur les trottoirs,
- vitesse limitée à 25 km/h sur les voies communales et à 5 km/h dans les parcs,
- circulation à moteur coupé dans la rue Saint-Denis.

5. Signalisation : 62 rue saint Denis – dans la zone de rencontre:

