

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE NICE**

N°2002246

---

COMITÉ DE DÉFENSE DES QUARTIERS DU  
PORT ET DE L'ENVIRONNEMENT et M. BIDART

---

Mme Guylène Sandjo  
Rapporteure

---

M. Nicolas Beyls  
Rapporteur public

---

Audience du 31 janvier 2024  
Décision du 21 février 2024

---

C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Nice

(4ème Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistrés les 12 et 30 juin 2020, 28 juillet 2022 et 4 octobre 2023, l'association Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et M. Jean-Michel Bidart, représentés par Me Le Gars, demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté n° 2020-01363 du 11 mai 2020 par lequel le maire de Nice a instauré des sens uniques de circulation temporaires et des pistes cyclables bidirectionnelles temporaires en sites propres sur les chaussées, réservés aux cyclistes et aux engins de déplacement personnel motorisé ;

2°) d'annuler la décision du 11 mai 2020 du maire de Nice et du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, de supprimer une des deux voies de circulation de la chaussée de la route à grande circulation des quais des Etats-Unis, Rauba Capeu, de Lunel, de la Douane et quai Papacino, pour y substituer une piste cyclable ;

3°) d'annuler la décision du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur de procéder à des travaux sur la chaussée de la route à grande circulation des quais des Etats-Unis, Rauba Capeu, de Lunel, de la Douane et quai Papacino, décision révélée par l'arrêté du maire de Nice du 6 mai 2020, portant réglementation de la circulation et du stationnement sur le quai des Etats-Unis, afin de permettre la réalisation par la métropole des travaux de mises à sens unique de la voie et la création de la piste cyclable bidirectionnelle ;

4°) d'annuler l'arrêté n° 2020-01624 du 25 mai 2020 par lequel le maire de Nice a abrogé son précédent arrêté du 11 mai 2020, a reconduit la mise à sens unique de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia ainsi que la création d'une piste cyclable sur la chaussée située côté mer de ce même axe et a, en outre, interdit la circulation de tous les véhicules motorisés sur le quai Lunel ;

5°) d'annuler l'arrêté n° 2020-01748 du 3 juin 2020 par lequel le maire de Nice a abrogé son précédent arrêté du 25 mai 2020 et a rouvert le quai Lunel à la circulation générale, tout en reconduisant la mise à sens unique de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia, ainsi que la création d'une piste cyclable sur la chaussée située côté mer de ce même axe ;

6°) d'annuler l'arrêté n° 2020-02076 du 23 juin 2020, par lequel le maire de Nice a abrogé son arrêté du 3 juin 2023, et a mis en place une autorisation de circulation dérogatoire pour la circulation ponctuelle des seuls convois exceptionnels dans les deux sens de circulation ;

7°) d'enjoindre au maire de Nice et au président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, de rétablir sans délai, les conditions de la circulation routière sur la voie prolongeant la Promenade des Anglais en direction du Port Lympia, dans des conditions compatibles avec son classement comme route à grande circulation ;

8°) de mettre à la charge de la commune de Nice et de la Métropole Nice-Côte d'Azur, solidairement, une somme de 3 000 euros, en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- les décisions contestées sont entachées d'incompétence, seul le gouvernement ayant compétence pour limiter, par voie de décret, la circulation automobile sur une route à grande circulation ;
- les décisions contestées méconnaissent les articles L. 110-3 et R. 411-8 du code de la route et sont entachées d'un vice de procédure, dès lors que le préfet n'aurait pas été informé de l'opération, ni n'aurait donné son avis ;
- les décisions litigieuses, qui ont été prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, ont excédé, par leur durée, le caractère temporaire qui s'y attachait ;
- l'institution d'une police spéciale, dans les conditions visées à l'article R. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, reproduit à l'article R. 411-1 du code de la route, fait obstacle, pendant la période où l'état d'urgence sanitaire trouve à s'appliquer, à ce que le maire prenne des mesures destinées à lutter contre la catastrophe sanitaire, à moins que des raisons impérieuses liées à des circonstances locales en rendent l'édiction indispensable ;
- aucun intérêt public suffisant ne s'attache au maintien de la configuration temporaire de la voie et il existe, au contraire, un intérêt public supérieur à rétablir la circulation sur la voie concernée ;
- les motifs invoqués par le maire de Nice constituent un abus de pouvoir.

Par un mémoire en défense enregistré le 13 octobre 2020, la commune de Nice et la Métropole Nice-Côte d'Azur, représentées par Me de Fay, concluent au rejet de la requête et à ce que les requérants soient condamnés solidairement à payer la somme de 2 000 euros à la commune de Nice et de 4 000 euros à la Métropole Nice-Côte d'Azur, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- à titre principal, il n'y a plus lieu de statuer sur l'arrêté du 11 mai 2020 contesté, dès lors qu'il a été abrogé ;
- à titre subsidiaire, la requête est irrecevable, aucun des requérants ne justifiant d'un intérêt à agir ;
- le comité de défense des quartiers du port et de l'environnement ne justifie pas de sa qualité pour agir ;
- les décisions attaquées ont été prises dans le cadre d'une procédure régulière qui ne nécessitait pas de consulter le préfet ;
- la ville de la Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur justifient pleinement l'intérêt public des aménagements décidés ;
- les décisions attaquées sont proportionnées au but poursuivi, dans la mesure où, sur la portion en cause, ce ne sont pas toutes les voies de circulation qui ont été aménagées en pistes cyclables mais seulement l'une de ces voies.

La requête a été communiquée au préfet des Alpes-Maritimes, qui n'a pas produit d'observations.

Par ordonnance du 3 novembre 2023, la clôture d'instruction a été fixée au 24 novembre 2023 à 12h00.

Par une lettre du 25 janvier 2024, les parties ont été informées, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, de ce que le jugement était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de l'irrecevabilité des conclusions tendant à l'annulation de la prétendue "décision conjointe du maire de Nice et du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, de supprimer une des deux voies de roulement" de la chaussée de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia, dès lors que cette prétendue décision révélée a été formalisée par les arrêtés des 11 et 25 mai, 3 et 23 juin 2020 par lesquels, le maire de Nice a instauré, à titre temporaire, un sens unique de circulation et une piste cyclable bidirectionnelle.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code pénal ;
- le code de la route ;
- le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 ;
- le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Sandjo, conseiller-rapporteur,

- les conclusions de M. Beyls, rapporteur public,  
- et les observations de Me Le Gars, représentant le comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et M. Bidart, et de Me De Faÿ, représentant la commune de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur.

Considérant ce qui suit :

1. Par arrêté du 11 mai 2020, le maire de Nice a décidé d'aménager la voie prolongeant la Promenade des Anglais en direction du port, afin de créer des sens uniques de circulation automobile et des pistes cyclables bidirectionnelles temporaires. Saisi par le comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et M. Bidart, le juge des référés du tribunal de céans a, par ordonnance n° 2002245 du 15 juin 2020, statuant sur le fondement des dispositions de l'article L.521-2 du code de justice administrative, rejeté leur requête, au motif qu'il n'était pas établi qu'il ait été porté une atteinte grave et manifestement illégale à une liberté fondamentale. Par ordonnance n°2002261 du 10 juillet 2020, statuant sur le fondement des dispositions de l'article L.521-1 du code de justice administrative, il a également rejeté leur requête, au motif qu'en l'état du dossier, aucun moyen soulevé par les requérants n'était de nature à créer un doute sérieux sur la légalité des décisions attaquées. Le comité de défenses des quartiers du port et de l'environnement et M. Bidart demandent au tribunal, notamment d'annuler l'arrêté initial du 11 mai 2020 du maire de Nice, ensemble les arrêtés subséquents des 25 mai, 3 juin et 23 juin 2020, la décision du 11 mai 2020 du maire de Nice et du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, de supprimer une des deux voies de circulation de la chaussée de la route à grande circulation des quais des Etats-Unis, Rauba Capeu, de Lunel, de la Douane et quai Papacino à Nice, pour y substituer une piste cyclable, et la décision du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur de procéder à des travaux sur la chaussée de la route à grande circulation des quai des Etats-Unis, quai Rauba Capeu, quai de Lunel, quai de la Douane et quai Papacino, décision révélée par l'arrêté du maire de Nice du 6 mai 2020, portant réglementation de la circulation et du stationnement sur le quai des Etats-Unis, afin de permettre la réalisation par la métropole des travaux de mises à sens unique de la voie et la création de la piste cyclable bidirectionnelle.

Sur les fins de non-recevoir opposées par la Ville de Nice et par la Métropole Nice-Côte d'Azur :

*En ce qui concerne la fin de non-recevoir tirée de l'abrogation de l'arrêté n° 2020-01363 du 11 mai 2020 du maire de Nice par arrêté n°2020-01624 du 25 mai 2020*

2. Un recours pour excès de pouvoir dirigé contre un acte administratif a pour objet d'en faire prononcer l'annulation avec effet rétroactif. Si, avant que le juge n'ait statué, l'acte attaqué est rapporté par l'autorité compétente et si le retrait ainsi opéré acquiert un caractère définitif faute d'être critiqué dans le délai du recours contentieux, il emporte alors disparition rétroactive de l'ordonnancement juridique de l'acte contesté, ce qui conduit à ce qu'il n'y ait lieu pour le juge de la légalité de statuer sur le mérite du recours dont il était saisi. Dans le cas où l'administration se borne à procéder à l'abrogation de l'acte attaqué, cette circonstance prive d'objet le recours formé à son encontre, à la double condition que cet acte n'ait reçu aucune exécution pendant la période où il était en vigueur, et que la décision procédant à son abrogation soit devenue définitive.

3. D'une part, si le maire de Nice fait valoir que l'arrêté du 11 mai 2020 contesté est devenu caduc et ne pouvait plus être contesté en raison de son abrogation par arrêté n° 2020-01624 du 25 mai 2020, dès avant l'enregistrement le 12 juin 2020 de la requête, il n'est toutefois pas

contesté, que cet arrêté du 11 mai 2020 a reçu une exécution pendant la période où il était en vigueur, soit entre le 11 mai et son abrogation. D'autre part, l'arrêté précité du 25 mai 2020 n'est pas devenu définitif, dès lors que le comité requérant et M. Bidart en ont demandé l'annulation dans le cadre de la présente instance par mémoire complémentaire enregistré le 30 juin 2020. Dès lors, les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté du 11 mai 2020 sont recevables et par suite, la fin de non-recevoir opposée par la Ville de Nice et la Métropole Nice-Côte d'Azur doit être écartée.

*En ce qui concerne la fin de non-recevoir tirée du défaut de qualité et d'intérêt à agir de M. Bidart et du Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement :*

4. D'une part, une demande collective tendant à l'annulation pour excès de pouvoir d'une décision administrative est recevable, bien que le premier dénommé n'ait pas qualité pour agir, dès lors qu'un autre signataire de cette demande a intérêt à l'annulation de cette décision. D'autre part, l'usager d'un service public dispose d'un intérêt pour contester les actes concernant l'organisation et le fonctionnement de ce service, à la condition d'être affecté de manière suffisamment directe et certaine.

5. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier que l'association de défense des quartiers du port de Nice et de l'environnement a été créée le 22 avril 2004, avec pour objet, notamment, de « *sauvegarder ou défendre le cadre de vie des habitants ; (...) ; agir pour la protection du patrimoine, de l'architecture, de la culture dans tous ses éléments, de l'urbanisme, ainsi que de l'environnement du quartier, pour faire prendre en compte les principes de précaution et de développement durable dans les études et les projets envisagés dans le cadre de l'aménagement du territoire ; (...)* ». Eu égard, d'une part, à l'objet social de l'association requérante, qui a pour buts notamment la défense de l'environnement dans le quartier du port de Nice, et d'autre part, à la portée des mesures litigieuses, qui sont susceptibles de porter atteinte au cadre de vie des habitants du quartier dont l'association requérante avait pour objet d'assurer la sauvegarde, cette association justifie d'un intérêt à agir contre les arrêtés contestés.

6. En deuxième lieu, il ressort également des pièces du dossier, que M. Bidart qui préside ladite association depuis sa création le 22 avril 2004, justifie de son intérêt à agir à plusieurs égards, en particulier en qualité de contribuable communal et métropolitain, en qualité d'usager de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia et en qualité d'habitant du quartier du port Lympia.

7. En troisième lieu, si le maire de Nice et la Métropole Nice-Côte d'Azur soutiennent que le président du Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement n'a pas qualité pour agir au nom de ladite association, faute d'y avoir été expressément autorisé par une délibération de l'assemblée générale, il ressort cependant des pièces du dossier, que la requête émane à la fois du comité de défense des quartiers du Port de Nice et de M. Bidart qui, agissant, au surplus, en son nom personnel, dispose, comme il a été dit au point 6, d'un intérêt à agir indiscutable en sa qualité d'usager de la route. En outre, l'article 11, alinéa 3 des statuts de l'association, prévoit expressément que le président représente l'association en justice, aucune stipulation desdits statuts ne réservant à un autre organe le pouvoir de décider d'engager une action en justice au nom de l'association. Il ressort également des pièces du dossier que M. Bidart a été expressément autorisé par une délibération de l'assemblée générale de l'association tenue le 8 novembre 2019, à la représenter dans toutes instances de justice. Par suite, la fin de non-recevoir opposée par le maire de Nice et la Métropole Nice-Côte d'Azur, tirée du défaut de qualité et d'intérêt à agir des requérants ne peut être qu'écartée.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

*En ce qui concerne la décision conjointe du maire de Nice et du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur de supprimer une des deux voies de roulement de la chaussée de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia :*

8. Il ressort des pièces du dossier, que cette prétendue décision, révélée par l'arrêté municipal du 6 mai 2022, a été formalisée par les arrêtés des 11 et 25 mai, 3 et 23 juin 2020 par lesquels, le maire de Nice a instauré un sens unique de circulation et une piste cyclable bidirectionnelle, ces quatre arrêtés faisant l'objet d'un recours pour excès de pouvoir dans le cadre de la présente instance. Dès lors, les conclusions dirigées contre la décision révélée alléguée sont irrecevables faute d'existence de ladite décision et doivent, par suite, être rejetées.

*En ce qui concerne les arrêtés des 11 et 25 mai, 3 et 23 juin 2020 et la décision du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur révélée par l'arrêté n°2020-01398 du maire de Nice du 6 mai 2020 :*

9. Aux termes de l'article L. 110-3 du code de la route : « *Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. / Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination. / (...)* ». Aux termes de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales : « *Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation (...)* ». Aux termes de l'article R. 2213-1 du même code : « *Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents* ». Aux termes de l'article R. 411-8 du code de la route : « *Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets (...), aux présidents de conseil départemental et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public. Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil départemental ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet* ».

10. Il résulte de ces dispositions, que concernant les routes à grande circulation, le préfet est garant du principe de continuité du service public routier sur la voirie ayant ce statut, quelle que soit sa domanialité de la voie concernée, qu'elle soit située en agglomération ou hors agglomération. Si, à l'intérieur de l'agglomération communale, le maire a compétence pour y exercer la police de la circulation sur les portions de routes nationales et départementales, y compris celles classées par décret comme routes à grande circulation, s'agissant des routes à grande circulation, l'exercice par le maire de ses pouvoirs de police est soumis à la consultation préalable obligatoire des services de l'Etat, en particulier lorsque le maire entend modifier par

arrêté, les règles de circulation opposables aux tiers. Ces dispositions font obstacle à toute opération technique ou mesure réglementaire rendant les routes à grande circulation incompatibles avec leurs fonctions et, plus largement, avec le principe de continuité du service public routier.

11. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier que l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia et qui inclut le quai des Etats-Unis, le quai Rauba Capeu, le quai de la douane et le quai Papacino, fait l'objet d'un classement en qualité de route à grande circulation par un décret du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, et modifié par un décret du 31 mai 2010. Il ressort également des pièces du dossier, que l'instauration d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée située côté mer, a réduit la portion de la chaussée dédiée aux véhicules motorisés par neutralisation de la voie dédiée à la circulation générale située côté mer, dans le sens ouest-est. Dès lors, que cette mesure de police concerne une voie à grande circulation, elle était soumise à un avis préalable obligatoire du préfet des Alpes-Maritimes.

12. Si le maire de Nice fait valoir que le préfet des Alpes-Maritimes a été consulté et a émis un avis favorable sur les mesures envisagées, et que les arrêtés contestés constituent de simples mesures de police de la circulation prises sur le fondement de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, il ressort cependant des pièces du dossier, que l'avis du préfet des Alpes-Maritimes n'a été recueilli que pour ce qui concerne les arrêtés des 25 mai, 3 et 23 juin 2020, lesquels arrêtés visent respectivement un avis en date des 20 mai, 15 mai et 11 juin 2020. Au demeurant, seul le dernier avis, qui est d'ailleurs le seul produit par les défenderesses, est favorable au projet mis en place par le maire de Nice. Par suite, les requérants sont fondés à soutenir que l'arrêté du 11 mai 2020 a été pris à la suite d'une procédure irrégulière.

13. En deuxième lieu, il ressort des pièces du dossier, que la mise à sens unique de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia, en raison de l'instauration d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée située côté mer, en lieu et place de l'une des deux voies de circulation affectées à la circulation générale, met cet axe dans l'impossibilité d'assurer au moins deux des trois fonctions assignées par l'article L. 110-3 du code de la route aux routes à grande circulation, notamment celle d'assurer la continuité des itinéraires principaux, le cas échéant, par le délestage d'un surplus du trafic routier, la circulation des transports exceptionnels et des convois militaires, dès lors qu'une grande partie de ce trafic ne peut emprunter les autoroutes, et la fonction d'assurer la desserte économique du site. Dès lors, la mise en sens unique de cet axe de circulation, dans le sens est-ouest, le met dans l'impossibilité d'assurer la continuité des itinéraires dans le sens inverse, c'est-à-dire dans la direction de Menton et de l'Italie, rendant difficile, voire impossible d'assurer un délestage du trafic routier, par utilisation de cet axe de route à grande circulation, en cas de difficulté sur l'autoroute A8. Cette mise en sens unique de circulation rend cet axe de circulation inadapté à celle des convois exceptionnels dans le sens ouest-est. S'il n'est pas contesté que l'arrêté du 23 juin 2020 prévoit, en son article 3, la possibilité d'une circulation ponctuelle desdits convois dans les deux sens de circulation, sous réserve que le convoi soit accompagné d'une escorte policière afin d'assurer la sécurité des usagers, cette possibilité reste cependant théorique, dans la mesure où il faudrait interrompre la circulation générale dans le sens est-ouest pour permettre à un convoi exceptionnel de circuler dans le sens inverse sur l'unique voie ouverte à la circulation des véhicules motorisés. Par suite, les décisions en litige qui ont pour effet de rendre une route à grande circulation impropre à sa destination dans l'un des deux sens de circulation, et plus particulièrement de la rendre inadaptée au délestage routier et à la circulation des convois exceptionnels, alors que le principe de continuité du service public routier implique qu'une route à grande circulation soit praticable dans chaque sens de circulation pour pouvoir assurer les fonctions qui lui sont assignées, méconnaissent les dispositions de l'article L. 110-3 du code de la route.

14. En troisième lieu, il ressort des pièces du dossier, et n'est pas contesté, qu'à la date des décisions litigieuses, l'état d'urgence sanitaire avait été prorogé jusqu'au 10 juillet 2020 par la loi du 11 mai 2020. Dans le cadre de cet état d'urgence, les autorités de l'Etat avaient compétence pour édicter des mesures générales ou individuelles pour mettre fin à l'épidémie de covid-19. C'est ainsi que par un décret du 11 mai 2020, le premier ministre avait déjà pris les mesures sanitaires nécessaires. Toutefois, les décisions en litige ont été prises avant la pleine saison estivale et au cours de la levée progressive du confinement général. Par ailleurs, l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia qui est situé face à la mer et exposé aux vents marins, se caractérise par un espace piéton large de plusieurs mètres et par une concentration de commerces faible, à la différence du trottoir situé côté ville. Dès lors que pour garantir au cours des mois de mai et de juin 2020, le respect des gestes barrières, le trottoir situé côté mer était suffisamment large, les mesures décidées par le maire de Nice ont entraîné une restriction disproportionnée de la liberté de circulation et de stationnement sur l'axe concerné.

15. En quatrième lieu, si le maire de Nice fait valoir la nécessité d'aménagements spécifiques en lien avec la situation d'urgence liée à la crise sanitaire, au sens de l'article R. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, l'engouement pour le vélo en milieu urbain au moment de la levée progressivement du confinement, du succès des pistes cyclables temporaires et de la nécessité d'encourager ce mode de transport garantissant la distanciation sociale, la circonstance que seule l'une des deux voies de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia a été neutralisée pour y créer une piste cyclable et que l'autre voie est restée ouverte à la circulation générale dans le sens est-ouest, ces considérations générales ne peuvent cependant être regardées comme caractérisant des raisons impérieuses liées à des circonstances locales propres à la commune de Nice.

16. En dernier lieu, pour les mêmes raisons que celle exposées aux points 14 et 15, les décisions litigieuses apparaissent disproportionnées au regard des buts poursuivis d'amélioration de la distanciation sociale entre les piétons et des conditions de circulation des cyclistes. D'une part, la configuration des lieux et les circonstances de temps n'étaient pas de nature à justifier une interdiction totale de la circulation générale sur l'une des deux voies de roulement de l'axe de circulation reliant la promenade des Anglais au port Lympia. D'autre part, des mesures moins contraignantes auraient pu permettre d'améliorer la distanciation sociale entre les piétons et les conditions de circulation des cyclistes sur cet axe de circulation.

17. Il résulte de tout ce qui précède, que les requérants sont fondés à demander l'annulation des arrêtés du maire de Nice en date des 11 mai, 25 mai, 3 juin et 23 juin 2020, ensemble, par voie de conséquence, la décision du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur de procéder à des travaux sur la chaussée de la route à grande circulation des quais des Etats-Unis, Rauba Capeu, de Lunel, de la Douane et quai Papacino révélée par l'arrêté n°2020-01398 du maire de Nice du 6 mai 2020.

#### Sur les conclusions à fin d'injonction :

18. Aux termes de l'article L. 911-1 du code de justice administrative : « *Lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne une mesure d'exécution dans un sens déterminé, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision, cette mesure assortie, le cas échéant, d'un délai d'exécution. / La juridiction peut également prescrire d'office cette mesure.* ».

19. Le présent jugement qui prononce l'annulation des arrêtés des 11 mai, 25 mai, 3 juin et 23 juin 2020 implique qu'il soit enjoint à la commune de Nice et à la Métropole Nice-Côte d'Azur de procéder, dans le délai de trois mois à compter de sa notification, à une remise en état des lieux et des conditions de circulation dans leur état antérieur à l'édition desdits arrêtés, en particulier, dans l'état antérieur à l'arrêté du 11 mai 2020.

Sur les frais liés au litige :

20. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge du Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et de M. Bidart, qui ne sont pas la partie perdante dans la présente instance, la somme que la Ville de Nice et la Métropole Nice-Côte d'Azur demandent au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de faire application de ces dispositions et de mettre à la charge solidaire de la Ville de Nice et de la Métropole Nice-Côte d'Azur une somme de 1 500 euros au titre des frais exposés par l'association Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et de M. Bidart pris solidairement et non compris dans les dépens.

D É C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : Les arrêtés du maire de Nice des 11 mai 2020, 25 mai 2020, 3 juin et 23 juin 2020, ensemble la décision du président de la Métropole Nice-Côte d'Azur de procéder à des travaux sur la chaussée de la route à grande circulation des quai des Etats-Unis, quai Rauba Capeu, quai de Lunel, quai de la Douane et quai Papacino révélée par l'arrêté n°2020-01398 du maire de Nice du 6 mai 2020, sont annulés.

Article 2 : Il est enjoint à la commune de Nice et à la Métropole Nice-Côte d'Azur, de procéder à la remise en état des voies de circulation dans leur état antérieur aux arrêtés et à la décision visés à l'article 1<sup>er</sup> du présent jugement, dans le délai de trois mois à compter de la notification du présent jugement.

Article 3 : Il est mis à la charge solidaire de la commune de Nice et de la Métropole Nice-côte d'Azur, au profit du Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement et de M. Bidart pris solidairement, une somme de 1 500 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

Article 5 : Les conclusions présentées par la commune de Nice et la Métropole Nice-côte d'Azur sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 6 : Le présent jugement sera notifié au Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement, à M. Jean-Michel Bidart, à la commune de Nice, à la Métropole Nice-Côte d'Azur et au préfet des Alpes-Maritimes.

Copie en sera adressée au ministre de l'intérieur et des outre-mer et au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Délibéré après l'audience du 31 janvier 2024, à laquelle siégeaient :

M. Taormina, président,  
Mme Soler, conseillère,  
Mme Sandjo, conseillère,

Rendu public par mise à disposition au greffe le 21 février 2024.

La rapporteure,

Le président,

Signé

Signé

G. SANDJO

G. TAORMINA

La greffière,

Signé

O. MOULOU

La République mande et ordonne au préfet des Alpes-Maritimes en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,  
Pour le greffier en chef,  
Ou par délégation la greffière,