

Lettre de jurisprudence Numéro 8

Sélection de jugements du tribunal administratif de Marseille
De juillet 2022 à décembre 2022

Présidente du Tribunal, Pascale Rousselle

Référente communication, Ghislaine Markarian, vice-présidente

Conception : Dominique Dan

En collaboration avec Séverine Brondel, directrice de la rédaction de FilDP

Crédits photos : Dominique Dan, Banque d'images Stocklib

SOMMAIRE => CLIQUER SUR LA RUBRIQUE POUR ACCÉDER A SON RESUME ET A LA DECISION

ACTES LÉGISLATIFS ET ADMINISTRATIFS



-> 1 – Acte administratif falsifié

Les conséquences qui s'attachent à son inexistence

Article FilDP du 21 octobre 2022

Jugement n°1910188-2105953 du 11 octobre 2022

DOMAINE



-> 2 – Contravention de grande voirie

La sous-location saisonnière d'un navire faisant l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire sur un port de plaisance constitue une contravention de grande-voirie

Article FilDP du 20 janvier 2023

Jugement n°2206797 du 19 janvier 2023

ENVIRONNEMENT



-> 3 - Exploitation d'une bioraffinerie

Si l'étude d'impact doit fixer la limitation quantitative annuelle concernant l'utilisation d'huile de palme, elle n'a pas à l'être sur son remplacement par d'autres huiles

*Article FilDP du 18 juillet 2022
Jugement n°1805238 du 13 juillet 2022*



-> 4 - Navires dans le port de Marseille

Absence d'urgence à prendre des mesures pour réduire leur pollution atmosphérique

*Article FilDP du 10 janvier 2023
Ordonnance n°2210066 du 16 décembre 2022*

FISCALITE



-> 5 – Impôt sur le revenu - Calcul de l'impôt. Crédits d'impôt de modernisation du recouvrement (CIMR) Qu'est-ce qu'un revenu exceptionnel ?

Application de l'article 60 de la loi du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 relative à l'entrée en vigueur du prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu et à l'institution du crédit d'impôt dit de modernisation du recouvrement (CIMR)

Jugement n°2009593 du 30 décembre 2022



-> 6 – Procédure de vérification et réponse aux observations du contribuable

Le seul visa d'articles du livre des procédures fiscales repris en première page de la réponse de l'administration et consultables sur le site Légifrance ne suffit pas

Jugement n°2006174 du 2 décembre 2022



-> 7 – Impôts sur les revenus et bénéfices - Amortissement - Avantage imprévisible

En application de l'article 39 du code général des impôts, un élément d'actif incorporel identifiable, y compris un fonds de commerce, ne peut donner lieu à une dotation à un compte d'amortissement que s'il est normalement prévisible, dès sa création ou son acquisition par l'entreprise, que ses effets bénéfiques sur l'exploitation prendront fin à une date déterminée

Jugement n°2009107 du 14 octobre 2022

FONCTION PUBLIQUE



-> 8 - Droit de grève

Des précisions sur la légalité d'un accord encadrant son exercice dans les écoles et les crèches de la commune de Marseille

Article FilDP du 24 octobre 2022
Jugement n°2103212-2104995 du 21 octobre 2022



-> 9 - Accident de trajet

L'absence au sein de la commission de réforme d'un représentant du personnel appartenant au même corps que le fonctionnaire intéressé n'est pas danthonysable

Article FilDP du 27 octobre 2022
Jugement n°2001062 du 6 octobre 2022

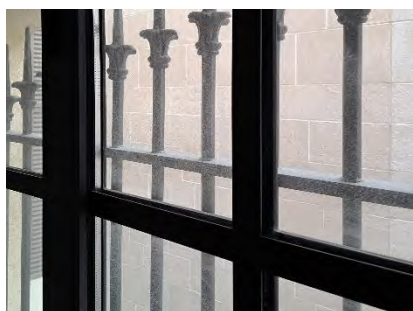


-> 10 - Congé pour repos compensateur

L'administration ne dispose pas du pouvoir d'y placer d'office l'un de ses agents

Article FilDP du 6 décembre 2022
Jugement n° 2007874 du 21 novembre 2022

LIBERTÉS PUBLIQUES



-> 11 - Centre pénitentiaire des Baumettes

Une expertise est utile pour déterminer si les fenêtres anti-bruit permettent une aération et une ventilation suffisante

Article FilDP du 18 novembre 2022
Ordonnance n° 2207599 du 15 novembre 2022

MONUMENTS ET SITES



-> 12 - Monument historique

La procédure d'inscription n'a pas à être contradictoire avec les propriétaires et ceux-ci n'ont pas à donner leur accord sur le périmètre de la protection

Article FilDP du 6 décembre 2022
Jugement n°2006812 du 1er décembre 2022



-> 13 – Rénovation des voies urbaines

Préserver des stationnements ou privilégier le cheminement piétons ne justifient pas la création des aménagements de pistes cyclables

Article FilDP du 19 septembre 2022

Jugement n°2005246 du 15 septembre 2022



-> 14 - Extension d'aéroport

Une augmentation du nombre de passagers n'a pas nécessairement un effet significatif sur l'environnement

Article FilDP du 16 novembre 2022

Jugement n°2007019 du 3 octobre 2022

ACTES LÉGISLATIFS ET ADMINISTRATIFS

-> 1 - Acte administratif falsifié - Les conséquences qui s'attachent à son inexistence

21/10/2022 par FilDP

Par un jugement du 11 octobre 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé qu'un acte inexistant ne peut pas être regardé comme ayant créé un droit acquis au profit ni de son bénéficiaire, même de bonne foi, ni de tiers et une commune ne peut pas opposer une atteinte excessive à ses intérêts pour refuser de retirer un acte falsifié par son maire.

En l'espèce, Le 22 janvier 2012, Mme H., titulaire d'une licence de taxi, avait demandé à la commune de Peyruis de lui accorder une deuxième autorisation de stationnement. Malgré l'avis défavorable émis par la commission départementale des taxis et des voitures de petite remise, le maire a créé un quatrième emplacement de taxi devant le cimetière de la commune et a attribué cette autorisation de stationnement à Mme H. par deux arrêtés du 25 septembre 2014. Par une ordonnance d'homologation du 18 juin 2019 du tribunal de grande instance de Digne-les-Bains, le maire a été condamné à une amende délictuelle de 700 euros, dont 400 euros avec sursis, pour avoir falsifié ces deux arrêtés avec la circonstance que les faits reprochés ont été commis par une personne dépositaire de l'autorité publique agissant dans l'exercice de ses fonctions. Le 6 août 2019, le syndicat des artisans et entrepreneurs de taxis des Alpes-de-Haute-Provence a demandé à la commune de retirer les deux arrêtés du 25 septembre 2014. Cette demande étant restée sans réponse, le Syndicat des artisans et entrepreneurs de taxis des Alpes-de-Haute-Provence a saisi le tribunal administratif, une fois avant la condamnation du maire, et une autre après cette condamnation afin qu'il déclare nuls et de nul effet les deux arrêtés du 25 septembre 2014 ainsi que le refus de les retirer.

Le Tribunal constate que « pour faire bénéficier Mme H. des dispositions des articles L. 3121-1, L. 3121-1-2 et L. 3121-2 du code des transports par, notamment, l'octroi d'une deuxième autorisation de stationnement et la possibilité de céder cette dernière à titre onéreux, le maire de la commune de Peyruis a frauduleusement antidaté au 25 septembre 2014 les deux arrêtés contestés. La commune ne saurait sérieusement remettre en cause les faits de falsification imputés à son maire en se bornant à prétendre que

l'anti-datage au 25 septembre 2014 des deux arrêtés a pour origine un « procédé malencontreux de datage », alors que par une ordonnance d'homologation rendue le 18 juin 2019 par le président du tribunal de grande instance de Digne-les-Bains et devenue définitive, le maire a été condamné à une amende délictuelle de 700 euros dont 400 euros avec sursis pour ces faits [...]. Par ailleurs, si la commune de Peyruis soutient que la création d'un quatrième emplacement de taxi et l'attribution de l'autorisation de stationnement à Mme H. n'a eu pour effet de léser les droits ni du syndicat requérant ni d'aucun artisan taxi, cette circonstance, à la supposer même avérée, est sans incidence sur la qualification juridique des faits en cause. Ainsi, le maire ayant volontairement octroyé à Mme H. un avantage indu en détournant l'application des dispositions précitées du code des transports de leur objet, les deux arrêtés datés du 25 septembre 2014 sont entachés d'un vice d'une gravité telle qu'il affecte non seulement leur légalité mais leur existence même. Dans ces conditions, ces arrêtés constituent des actes nuls et de nul effet pouvant être contestés devant le juge de l'excès de pouvoir sans condition de délai, et sans, par ailleurs et en tout état de cause, que la décision du 15 octobre 2008 du Conseil de la concurrence dont se prévaut la commune puisse s'opposer à cette déclaration ».

Dès lors, « il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de constater la nullité des deux arrêtés datés du 25 septembre 2014, qui ne sauraient, dès lors, être regardés comme ayant créé un droit acquis au profit ni de leur bénéficiaire, quand bien même elle aurait été de bonne foi, ni des tiers. En outre, la commune de Peyruis ne saurait utilement prétendre que le retrait des deux arrêtés datés du 25 septembre 2014 porterait une atteinte excessive aux intérêts de la commune. Par suite, le maire de la commune de Peyruis était tenu de procéder au retrait des deux arrêtés, et le refus de retrait qu'il a opposé au syndicat requérant doit ainsi être annulé ».

➔ **Jugement n°1910188-2105953 du 11 octobre 2022**

[Retour sommaire](#)

DOMAINE

-> 2 – Contravention de grande voirie – La sous-location saisonnière d'un navire faisant l'objet d'une autorisation d'occupation temporaire sur un port de plaisance constitue une contravention de grande voirie

20/01/2023 par FilDP

Par un jugement du 19 janvier 2023, le tribunal administratif de Marseille a jugé que la location d'un navire qui bénéficie d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT) d'un poste à flot dans un port de plaisance constitue une contravention de grande voirie.

En l'espèce, la métropole d'Aix-Marseille-Provence a dressé le 28 avril 2022 un procès-verbal de contravention de grande voirie à l'encontre de M. X., propriétaire du navire dénommé X., amarré dans le port du Frioul, au motif d'une utilisation de son poste à flot pour l'exercice non autorisé d'une activité commerciale prenant la forme d'une sous-location. Ce procès-verbal a été notifié à M. X. par courrier du 19 juillet 2022. La Métropole a alors demandé au tribunal administratif de Marseille de condamner M. X. pour entrave prolongée à l'exploitation portuaire et atteinte à l'utilisation du domaine public portuaire.

Le Tribunal affirme qu'il « résulte de l'instruction, notamment du procès-verbal dressé le 28 avril 2022 par le surveillant de port agréé par le procureur de la République et assermenté devant le tribunal de grande instance de Marseille, que M. X. bénéficie, en dernier lieu, depuis le 1er janvier 2022, d'une autorisation d'occupation temporaire pour un poste à flot dans le port du Frioul, à Marseille, afin d'y amarrer son navire dénommé X, immatriculé XX. Le 25 juin 2021, le surveillant de port a relevé, sur le site internet « Airbnb », une annonce de location de navire à quai, sur le port du Frioul, correspondant au bateau de M. X.. Cette activité commerciale de sous-location contrevenant aux dispositions susvisées de l'article 4.2 du règlement de police des ports de la Métropole, un procès-verbal de constat d'infraction a alors été dressé le jour même. Le 28 avril 2022, le surveillant de port a de nouveau relevé sur le site « Airbnb » une annonce de location de navire à quai correspondant au même bateau. Au demeurant, par

un courrier du 29 janvier 2018, produit dans l'instance, la Métropole, autorité portuaire, a adressé à l'ensemble des plaisanciers titulaires d'une AOT sur le port de plaisance du Frioul un rappel sur l'interdiction d'exercer une activité commerciale depuis un poste à flot objet d'une AOT. Les faits ainsi constatés tenant à l'atteinte à l'affectation du domaine public portuaire en méconnaissance des dispositions précitées, constituent une contravention de grande voirie au sens des dispositions précitées. A la date à laquelle il est statué sur la présente requête, il ne résulte pas de l'instruction que M. X aurait mis fin aux pratiques commerciales ci-dessus exposées. Dans ces conditions, au titre de l'action domaniale, il y a lieu de condamner M. X., s'il ne l'a pas déjà fait, à mettre fin sans délai à la proposition de sous-location de son poste à flot, sous astreinte de 100 euros par jour de retard passé le délai d'un mois à compter de la notification du présent jugement ».

→ **Jugement n°2206797 du 19 janvier 2023**

[Retour sommaire](#)

ENVIRONNEMENT

-> 3 - Exploitation d'une bioraffinerie - Si l'étude d'impact doit fixer la limitation quantitative annuelle concernant l'utilisation d'huile de palme, elle n'a pas à l'être sur son remplacement par d'autres huiles

18/07/2022 par FilDP

Par un jugement du 13 juillet 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé que les mesures de régularisation de l'autorisation environnementale accordée à la société Total Energies Raffinage France (TERF) pour l'exploitation de la bioraffinerie de La Mède étaient suffisantes dès lors qu'elles portaient sur les effets de cette exploitation sur le climat, et ce même si elle ne distinguait pas son impact en fonction de l'utilisation d'huile de palme et d'huiles de remplacement.

En l'espèce, le préfet des Bouches-du-Rhône avait autorisé la SAS Total raffinage France, aux droits de laquelle est venue la SAS Total Energies Raffinage France, à poursuivre l'exploitation de la raffinerie de Provence située sur le territoire des communes de Martigues et de Châteauneuf-les-Martigues. Mais, plusieurs associations ont demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler cette autorisation. Le Tribunal a annulé cet arrêté en tant seulement qu'il ne fixait pas de limitation quantitative annuelle plus stricte que celle indiquée à l'article 1.8.1 à l'utilisation d'huile de palme et de ses dérivés dans le fonctionnement de la bioraffinerie de La Mède. Il a enjoint au préfet de prendre un arrêté modificatif pour procéder à la fixation de cette limite à l'issue des mesures de régularisation. Il lui a également demandé de compléter l'étude d'impact sur les incidences de l'utilisation d'huile de palme sur le climat.

Saisi de cette régularisation, le Tribunal note que « les mesures de régularisation des vices de procédure relevés dans son jugement avant dire droit et ordonnées par le Tribunal sur le fondement des dispositions du 2° du I de l'article L. 181-18 du code de l'environnement, ont ainsi été prises par le préfet des Bouches-du-Rhône. Les associations requérantes critiquent toutefois la régularité de cette procédure de régularisation, en invoquant l'insuffisance de l'étude d'impact complémentaire et l'insuffisance des prescriptions imposées par le préfet par son arrêté modificatif du 2 mai 2022 ».

Or, le Tribunal indique que « les associations ne peuvent utilement critiquer, à ce stade de la procédure, l'insuffisance de l'étude d'impact complémentaire s'agissant de l'impact de l'utilisation d'huiles de remplacement de l'huile de palme dans le fonctionnement de la bioraffinerie, notamment après la cessation de l'utilisation de cette huile et de ses dérivés à partir du 1er janvier 2023, pour critiquer la procédure de régularisation par la réalisation d'une étude d'impact complémentaire portant sur l'incidence du fonctionnement de l'installation avec de l'huile de palme et de ses dérivés, alors que le jugement avant dire droit du 1er avril 2021 a limité, compte tenu de l'argumentation développée devant le Tribunal par les requérantes, à ce seul point l'exigence de régularisation. La critique de l'étude d'impact s'agissant de l'utilisation d'huiles de remplacement ne peut être regardée comme relevant d'un moyen nouveau qui

serait fondé sur les éléments révélés seulement par la procédure de régularisation alors que l'arrêté d'autorisation du 16 mai 2018 prévoyait déjà le recours, dans des proportions potentiellement substantielles, à des huiles végétales autres que l'huile de palme et ses dérivés dans le fonctionnement de la bioraffinerie, qu'il s'agisse des huiles de colza, de tournesol et de soja dont les requérantes soulignent désormais qu'elles présentent également des conséquences néfastes pour l'environnement ».

« En tout état de cause, si les associations soutiennent que l'utilisation d'autres huiles végétales pour produire des biocarburants sur le site en remplacement de l'huile de palme constituerait une dégradation de l'impact de l'installation sur le climat et que les cultures d'autres huiles comme le soja sont susceptibles de générer un effet indirect sur l'affectation des sols, elles procèdent essentiellement par allégations et suppositions, sans apporter d'éléments suffisamment sérieux devant le Tribunal de nature à établir la minimisation de l'impact sur le climat du fonctionnement de l'installation avec d'autres huiles végétales, en se bornant à souligner que les données de l'étude d'impact complémentaire de l'exploitant laisseraient penser que l'utilisation de colza ou de tournesol dans le fonctionnement de la bioraffinerie entraînerait une moindre réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'huile de palme, en comparaison avec le fonctionnement de la raffinerie à partir de matières d'origine fossile. Si la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE), dans ses recommandations portant notamment sur les émissions de gaz à effet de serre du projet, a souligné l'intérêt de préciser la nature, la provenance géographique et la quantité des huiles retenues en remplacement de l'huile de palme à compter du 1er janvier 2023, l'étude d'impact ne devait pas nécessairement préciser la provenance des huiles de remplacement, ainsi qu'il résultait notamment du point 39 du jugement avant dire droit. Cet avis motivé du 23 septembre 2021 a en tout état de cause été soumis à l'enquête publique et porté ainsi à la connaissance du public et du préfet ».

➔ **Jugement n°1805238 du 13 juillet 2022**

[Retour sommaire](#)

-> 4 - Navires dans le port de Marseille - Absence d'urgence à prendre des mesures pour réduire leur pollution atmosphérique

10/01/2023 par FilDP

Par une ordonnance du 16 décembre 2022, le juge des référés du tribunal administratif de Marseille a estimé qu'il n'y avait pas d'urgence à suspendre le refus de prendre des mesures pour limiter la pollution atmosphérique des navires dans le port de Marseille.

En l'espèce, constatant que le programme d'électrification des bateaux à quai mis en place au Grand Port maritime de Marseille (GPMM) était « en dessous des besoins existant et à venir » et des actions prévues par le plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA 13) approuvé le 2 mai 2022, trois associations et deux personnes ont demandé au préfet des Bouches-du-Rhône, au président du conseil de surveillance du GPMM et au maire de Marseille de prendre plusieurs mesures pour limiter la pollution maritime. Ces mesures consistent notamment à créer des postes supplémentaires de connexion électrique des navires à quais (CENAQ), à accélérer la mise en place des postes prévus et à réguler les escales des navires dépourvus de raccordement électrique. Elles visent les ferries effectuant les trajets Marseille/Corse et Marseille/Maghreb, les navires de croisière, les cargos et les porte-conteneurs, ainsi que les activités de réparation navales pour lesquelles il est, en outre, demandé de recourir au bâchage des parois des navires en cours de travaux. Face au silence gardé sur leur demande, ces personnes ont alors demandé au juge des référés du tribunal administratif de Marseille de suspendre l'exécution du refus et d'enjoindre au préfet des Bouches-du-Rhône, au GPMM et au maire de Marseille de prendre de nouvelles décisions dans un délai d'un mois.

Toutefois, ce juge estime que « pour justifier l'urgence qu'il y aurait à suspendre l'exécution des décisions contestées, les requérantes soutiennent que celles-ci portent une atteinte grave et immédiate à l'atmosphère, à la santé des habitants de Marseille notamment ceux des quartiers proches du port, à l'état de la végétation et à leurs intérêts, en ce que les mesures sollicitées participent à la lutte contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique qui sont des objectifs d'intérêt général relevant de "l'urgence climatique". Selon les requérantes, les émissions de polluants des navires à quai ou au sein

du port constituent la quasi-totalité des émissions du secteur maritime lesquelles constituent, pour chacun des polluants, bien plus que chacun des autres secteurs de transports en raison de l'utilisation du gazole marin consommé à quai. Elles ajoutent que, si elles étaient prises, les mesures sollicitées auraient un impact significatif. A cet égard, les requérantes invoquent notamment la réduction de 1 500 tonnes d'oxydes d'azote par an et l'économie de 32 473 tonnes de fuel par an. Toutefois, il est constant que les niveaux des émissions de polluants au niveau du port de Marseille ne peuvent être estimés de façon parfaitement précise et certaine et qu'il est difficile de les isoler compte tenu de l'impact du vent sur la destination des polluants. La commission d'enquête publique a ainsi considéré en 2021, lors de la révision du PPA 13, que les mesures effectuées tendent à démontrer que les valeurs des émissions (du transport maritime) répondent aux normes en vigueur actuellement. Par ailleurs, il ressort des pièces du dossier que quatre CENAQ ont d'ores et déjà été installés pour les ferries pour la Corse et deux sont prévus pour les ferries pour le Maghreb selon la délibération du GPMM du 27 novembre 2020. De même, un premier CENAQ est prévu pour les navires de croisières pour 2023 ou 2024 et un second est à l'étude selon les délibérations du GPMM. En outre, il est constant que des mesures sont prévues pour développer l'avitaillement des navires à quai en gaz naturel liquéfié et il ne ressort pas des pièces du dossier que cette solution soit d'une nature à créer ou à aggraver les émissions de polluants ni que les émissions des autres polluants invoquées par les requérantes soient suffisamment graves pour caractériser une situation d'urgence. Ainsi, les requérantes n'apportent pas à l'appui de leur argumentation des justifications suffisantes de nature à établir l'existence à la date la présente ordonnance d'une atteinte suffisamment grave et immédiate aux intérêts qu'elles entendent défendre pour caractériser une situation d'urgence justifiant que, sans attendre le jugement de la requête au fond, la mesure de suspension des décisions sollicitée soit ordonnée laquelle ne résulte pas davantage de la nature et de la portée des décisions contestées ».

→ **Ordonnance n°2210066 du 16 décembre 2022**

[Retour sommaire](#)

FISCALITÉ

-> 5 – Impôt sur le revenu - Calcul de l'impôt - Crédits d'impôt de modernisation du recouvrement (CIMR) – Qu'est-ce-qu'un revenu exceptionnel ?

Application de l'article 60 de la loi du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 relative à l'entrée en vigueur du prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu et à l'institution du crédit d'impôt dit de modernisation du recouvrement (CIMR).

En l'espèce, le revenu de l'année 2018 de la requérante constitue un revenu exceptionnel et l'administration fiscale était fondée à remettre en cause le CIMR de l'année 2018.

→ **Jugement n°2009593 du 30 décembre 2022**

[Retour sommaire](#)

-> 6 - Procédure de vérification et réponse aux observations du contribuable – Le seul visa d'articles du livre des procédures fiscales (LPF) repris en première page de la réponse de l'administration et consultables sur le site Légifrance ne suffit pas

Concernant les revenus d'origine indéterminée relatifs aux années 2014 et 2015, l'administration fiscale a adressé au contribuable une demande d'éclaircissements en application de l'article L.16 du livre des procédures fiscales et, faute d'explication suffisantes, les a taxés d'office en application de l'article L.69 du même code.

Dès lors que le requérant a fait parvenir ses observations, l'administration, en réponse, est tenue de lui faire connaître que le désaccord persiste afin de le mettre en mesure de solliciter la saisine de la commission des impôts directs et des taxes sur le chiffre d'affaires.

Le seul visa d'articles du LPF repris en première page de la réponse de l'administration et consultables sur le site Légifrance ne peut suppléer l'information requise.

Cf. CE 8 juin 2011 – SSR n° 310524 M. G. au tables du Lebon

→ **Jugement n° 2006174 du 2 décembre 2022**

[Retour sommaire](#)

-> 7 - Impôts sur les revenus et bénéfiques -Amortissement - Avantage imprévisible

En application de l'article 39 du code général des impôts, un élément d'actif incorporel identifiable, y compris un fonds de commerce, ne peut donner lieu à une dotation à un compte d'amortissement que s'il est normalement prévisible, dès sa création ou son acquisition par l'entreprise, que ses effets bénéfiques sur l'exploitation prendront fin à une date déterminée.

En l'espèce, la société requérante soutenait que la reconduction tacite de son contrat de franchise au terme de sa première durée de sept ans n'était pas assurée compte tenu de la dénonciation systématique des contrats de franchise par la société avec laquelle elle a conclu son contrat. Le Tribunal a jugé que les correspondances produites ne suffisaient pas à établir que la franchise ne pouvait se poursuivre au-delà de sept ans, ni que les avantages en résultant prendraient fin à une date prévisible.

→ **Jugement n° 2009107 du 14 octobre 2022**

[Retour sommaire](#)

FONCTION PUBLIQUE

-> 8 - Droit de grève - Des précisions sur la légalité d'un accord encadrant son exercice dans les écoles et les crèches de la commune de Marseille

24/10/2022 par FilDP

Par un jugement du 21 octobre 2022, Le tribunal administratif de Marseille a jugé qu'un accord sur la continuité des services publics en cas de grève ne peut pas être approuvé sans la consultation préalable du comité technique et cette omission n'est pas danthonysable. Il a également précisé l'encadrement du droit de grève qu'un tel accord ne peut pas prévoir.

En l'espèce, la commune de Marseille avait adopté une délibération approuvant l'accord conclu avec plusieurs organisations syndicales sur la continuité des services publics d'accueil des enfants de moins de trois ans et de restauration collective et scolaire en cas de grève. Mais, des organisations syndicales non signataires de l'accord ont demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler cette délibération.

Le Tribunal considère tout d'abord, que « la délibération attaquée a pour objet d'organiser de manière pérenne, pour une année scolaire au moins, les services publics d'accueil des enfants de moins de trois ans et de restauration collective et scolaire de la commune de Marseille en cas de cessation collective et concertée du travail, et doit donc être regardée comme portant sur l'organisation et le fonctionnement des services de la commune au sens des dispositions de l'article 33 de la loi du 26 janvier 1984, nécessitant de ce fait la consultation préalable du comité technique. Les dispositions précitées de

l'article 7-2 de la même loi qui prévoient la négociation d'accords relatifs à l'exercice du droit de grève avec les organisations syndicales représentées au sein des instances dans lesquelles s'exerce la participation des fonctionnaires n'ont ni pour objet ni pour effet de déroger à cette obligation de consultation. Il est constant que la délibération en litige n'a pas été précédée de la consultation du comité technique ».

Or, « la consultation obligatoire du comité technique préalablement à l'adoption d'une délibération modifiant l'organisation des services de la commune, qui a notamment pour objet d'éclairer celle-ci sur la position des représentants du personnel, constitue pour ces derniers une garantie qui découle du principe de participation des travailleurs à la détermination collective des conditions de travail consacré par le huitième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946. Si, ainsi qu'il a été rappelé précédemment, le I de l'article 7-2 de la loi du 26 janvier 1984 prévoit la participation d'organisations syndicales représentant le personnel de la collectivité à la négociation d'un accord relatif à la continuité du service en cas de grève, cette circonstance ne retire à la consultation du comité technique préalablement à l'adoption de la délibération approuvant un tel accord ni son caractère impératif ni son utilité eu égard à la composition du comité et à l'avis technique qu'il émet. Par suite, une telle omission de la consultation préalable du comité technique a constitué, en l'espèce, une irrégularité de nature à entacher la délibération attaquée d'illégalité ».

Par ailleurs, le Tribunal estime qu'« il résulte également des dispositions [...] du II de l'article 7-2 de la loi du 26 janvier 1984 que les agents ayant l'intention de participer à une grève en informent l'autorité territoriale au plus tard quarante-huit heures avant cette participation. Cette autorité est ainsi mise en mesure d'apprécier si le nombre des agents grévistes et la nature des fonctions qu'ils exercent permettent ou non le maintien d'un effectif suffisant pour garantir la continuité du service public, ou si, au contraire, il existe un risque de désordre manifeste dans l'exécution du service, tel que, notamment, le risque de ne pas servir de repas aux enfants accueillis dans les écoles. Dans l'hypothèse où un tel risque existe, l'autorité territoriale a la possibilité d'imposer aux agents ayant déclaré leur intention de participer à la grève d'exercer leur droit de grève dès leur prise de service et jusqu'à son terme. En revanche, ces dispositions n'ont ni pour objet ni pour effet de permettre à l'autorité territoriale, alors que ses agents n'ont pas encore déclaré leur intention de participer à une grève et qu'elle n'a nécessairement pas pu se livrer à une telle appréciation, d'imposer de manière générale et préalable à tous les agents d'un service d'exercer le droit de grève dès la prise de service et jusqu'au terme celui-ci.

Or, « l'accord signé le 1er février 2021 annexé à la délibération contestée, qui a pour objet de définir les modalités d'application, au sein de la commune de Marseille, de la loi du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique dans ses dispositions relatives au droit de grève, indique au premier alinéa de son article 4 que « les agents ayant déclaré leur intention de participer à la grève exerceront leur droit dès leur première prise de service quotidienne, afin de permettre la bonne organisation et la continuité du service aux usagers. » Il ressort des termes de cet alinéa, qu'indépendamment de toute appréciation de la possibilité d'un risque de désordre manifeste lié à l'exercice du droit de grève, la commune de Marseille entend imposer à tous les agents des services d'accueil d'enfants de moins de trois ans et de restauration collective et scolaire susceptibles de participer à une grève d'exercer leur droit dès leur prise de service. En indiquant ainsi aux agents concernés, avant même qu'un préavis de grève ait été déposé et sans connaître les intentions des agents, que ceux-ci doivent se déclarer grévistes dès leur prise de fonctions, cette stipulation de l'accord approuvé par la délibération attaquée, alors même qu'elle n'interdit pas aux agents qui entendent exercer leur droit de grève, de le faire, méconnaît les modalités d'exercice du droit de grève telles qu'elles ont été définies par le législateur ».

Jugement n°2103212-2104995 du 21 octobre 2022

[Retour sommaire](#)

-> 9 - Accident de trajet - L'absence au sein de la commission de réforme d'un représentant du personnel appartenant au même corps que le fonctionnaire intéressé n'est pas danthonysable

27/10/2022 par FilDP

Par un jugement du 6 octobre 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé que n'est pas danthonysable l'absence au sein de la commission de réforme d'un représentant du personnel appartenant au même corps que celui du fonctionnaire intéressé.

En l'espèce, le 4 novembre 2019, Mme A., conseillère technique de service social exerçant ses fonctions au lycée X à Marseille, a subi une entorse de la cheville accident qu'elle a déclaré le même jour à l'administration comme accident de service. Mais, par une décision du 29 janvier 2020, prise après avis défavorable de la commission de réforme réunie le 21 janvier 2020, le recteur de l'académie d'Aix-Marseille a refusé de reconnaître l'imputabilité au service de cet accident. Mme A. a alors demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler cette décision.

Le Tribunal estime que « pour rejeter la demande de Mme A, le recteur a relevé qu'elle ne produisait aucun élément étayant ses affirmations selon lesquelles l'accident dont elle a été victime se serait produit à l'heure et au lieu mentionnés dans sa déclaration d'accident de service en date du 4 novembre 2019. Certes, l'intéressée affirme que l'infirmière scolaire lui aurait donné de la glace pour la soulager, et verse au dossier le courriel horodaté du 4 novembre 2019 à 11h31 informant sa hiérarchie de sa chute et de son intention de quitter le lycée dans la journée si la douleur ne s'estompait pas. Cependant, en l'absence au dossier, par exemple, de toute attestation de collègue de travail relative à l'arrivée de l'intéressée sur son lieu de travail ce matin-là, ces éléments ne suffisent pas à avérer les indications données par l'intéressée, et à constituer les preuves qu'il appartient à Mme A d'apporter conformément aux dispositions du III de l'article 21 bis de la loi susvisée du 13 juillet 1983 ».

En revanche, « Mme A fait valoir, sans être contredite, que la représentante du personnel qui a siégé au sein de la commission de réforme réunie pour émettre un avis consultatif sur l'imputabilité au service, était assistante sociale et non conseillère technique de service social. Il ressort des décrets n°s 2017-1051 et 2017-1052 du 10 mai 2017, portant statut particulier respectivement du corps interministériel des assistants de service social des administrations de l'Etat et du corps interministériel des conseillers techniques de service social des administrations de l'Etat, que les grades de Mme A et de la représentante du personnel à la commission de réforme ne font pas partie du même corps. Alors que la présence au sein de la commission de réforme de représentants du personnel appartenant au moins au même corps que celui du fonctionnaire intéressé constitue une garantie pour ce dernier, la composition irrégulière de la commission qui a émis un avis défavorable pour absence de preuve de l'événement doit être regardée comme ayant privé Mme A de cette garantie. La requérante est dès lors fondée à soutenir qu'en raison de la composition irrégulière de la commission de réforme, la décision attaquée, intervenue au terme d'une procédure irrégulière, doit être annulée pour ce motif ».

→ Jugement n°2001062 du 6 octobre 2022

[Retour sommaire](#)

-> 10 - Congé pour repos compensateur - L'administration ne dispose pas du pouvoir d'y placer d'office l'un de ses agents

06/12/2022 par FilDP

Par un jugement du 21 novembre 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé qu'un employeur public ne peut pas imposer à l'un de ses agents les dates auxquelles il doit prendre ses jours de congé pour repos compensateur.

En l'espèce, M. D., agent technicien hospitalier titulaire affecté à l'emploi d'agent de service mortuaire du centre hospitalier d'Allauch, a fait l'objet d'une décision du 11 septembre 2020 du directeur de cet établissement le plaçant en congé pour repos compensateur, notamment des heures

supplémentaires effectuées pour la période du 21 septembre au 31 décembre 2020. M. D. a alors demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler cette décision et le rejet de son recours gracieux.

Le Tribunal relève qu'il « ressort des pièces du dossier que la décision du 11 septembre 2020 contestée a été prise au motif que M. D. bénéficiait d'un nombre important de jours non pris de congés annuels et de congés au titre de la réduction du temps de travail, ainsi que d'heures supplémentaires au titre de l'année 2020. Or, il est constant que M. D. n'avait pas demandé qu'il lui soit accordé un tel congé de 15 semaines à la période déterminée par son employeur, de sorte que le directeur du centre hospitalier d'Allauch doit être regardé comme l'ayant placé d'office en congés pour repos compensateur. Toutefois, aucun texte, en particulier applicable au temps de travail et à la compensation des heures supplémentaires au sein de la fonction publique hospitalière, ne prévoit la faculté pour l'employeur d'imposer à l'agent un tel repos compensateur. Dans ces conditions, le requérant est fondé à soutenir que les décisions attaquées sont dépourvues de base légale ».

→ **Jugement n°2007874 du 21 novembre 2022**

[Retour sommaire](#)

LIBERTES PUBLIQUES

-► **11 - Centre pénitentiaire des Baumettes - Une expertise est utile pour déterminer si les fenêtres anti-bruit permettent une aération et une ventilation suffisante**

18/11/2022 par FilDP

Par une ordonnance du 15 novembre 2022, le juge des référés du tribunal administratif de Marseille a ordonné une expertise sur l'aération et la ventilation des cellules équipées de dispositif anti-bruit.

En l'espèce, six détenues du centre pénitentiaire des Baumettes se plaignaient de l'aération et de la ventilation de leur cellule du fait de la présence à leur fenêtre de dispositif anti-bruit interdisant leur ouverture complète. Or, et afin de déterminer si les normes sanitaires des fenêtres de leurs cellules sont conformes aux normes sanitaires en matière d'hygiène et de salubrité, ces détenues ont demandé au juge des référés du tribunal administratif de Marseille de désigner un expert.

La décision relève que « le ministre de la justice fait valoir, ainsi qu'il l'a indiqué, dans son courrier du 17 juin 2019, adressé à la contrôleure générale des lieux de privation de liberté, que l'apport d'air naturel issu des châssis acoustiques est conforme à la réglementation, que les cellules disposent, par ailleurs, d'une ventilation double flux qui permet d'assurer un renouvellement d'air permanent dans les cellules d'environ 49 mètres cubes/heures, fenêtres fermées, et qu'il est prévu de compléter l'installation de ventilation par des groupes froids, lequel est intervenu courant de l'automne 2019, et qu'un pare soleil a été ajouté devant la partie fixe du châssis ».

« Toutefois, il ne résulte pas de l'instruction, et notamment pas du rapport visite du centre pénitentiaire des Baumettes du 2 et 13 mars 2020 de la contrôleure générale des lieux de privation de liberté qui a recommandé que : « un aménagement complémentaire doit impérativement et rapidement être mis en place pour compenser l'effet d'enfermement et de manque d'air provoqué par les dispositifs antibruit dans l'attente de l'installation d'un autre système permettant l'ouverture des fenêtres », que les aménagements et installations dont fait état le ministre seraient suffisants ».

« Dès lors, cette demande d'expertise, susceptible de se rattacher à une action ultérieure devant le juge au fond et qui ne préjuge en rien des responsabilités encourues, présente un caractère utile et entre dans le champ d'application des dispositions précitées de l'article R. 532-1 du code de justice administrative ».

L'expert est notamment chargé d'examiner les cellules et les fenêtres et de dire si elles permettent une aération efficace, d'indiquer le volume d'air par cellule et les dispositifs d'aération et de déterminer les conséquences du dispositif de fenêtres anti-acoustiques sur le niveau de la température ambiante.

→ **Ordonnance n°2207599 du 15 novembre 2022**

[Retour sommaire](#)

MONUMENTS ET SITES

-► **12 - Monument historique** - La procédure d'inscription n'a pas à être contradictoire avec les propriétaires et ceux-ci n'ont pas à donner leur accord sur le périmètre de la protection

06/12/2022 par FilDP

Par un jugement du 1er décembre 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé que la décision d'inscription d'un bien au titre des monuments historiques n'est pas une décision individuelle ce qui signifie que les propriétaires du bien ne peuvent pas demander le respect d'une procédure contradictoire ni le respect de leur accord sur le périmètre de la mesure.

En l'espèce, par un arrêté du 8 juillet 2020, le préfet de la région Provence-Alpes- Côte d'Azur a inscrit le domaine du Grand Mas à Saint-Etienne du Grès au titre des monuments historiques, en particulier l'ancien chemin d'accès devenue avenue Frédéric Mistral, la parcelle d'assiette du Grand Mas comprenant l'entrée, la cour intérieure, le chemin au Nord et le jardin à l'Est, le jardin d'agrément, le bois d'agrément, les parcelles agricoles du domaine historique du Grand Mas comprenant l'oliveraie, les façades et les toitures de la maison du gardien ainsi que son jardin, ainsi que les façades et les toitures de l'ancien chai dénommé « cellier ». Mais, les propriétaires de ces biens, M. X. et ses deux enfants, ont alors demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler cette inscription.

Le Tribunal affirme que « pour contester la décision en litige, les consorts X. soutiennent qu'elle a été prise en méconnaissance du principe du contradictoire, faute pour eux d'avoir été informés du périmètre envisagé de protection et d'avoir été entendus par la commission régionale du patrimoine et de l'architecture. Toutefois, les requérants ne se prévalent d'aucune disposition législative ou réglementaire qui imposerait de suivre une procédure contradictoire avec les propriétaires concernés préalablement à l'inscription d'un immeuble au titre des monuments historiques. En outre et en tout état de cause, M. Antoine X. (père) a été informé de la procédure, ainsi qu'il résulte d'un courriel le 12 juin 2018, et les requérants ont pu faire valoir leurs observations par courrier du 21 octobre 2018. Par suite, et alors qu'une décision d'inscription d'un immeuble au titre des monuments historiques ne présente pas non plus le caractère d'une décision individuelle, le moyen tiré de la méconnaissance du principe du contradictoire doit être écarté ».

En outre, « les consorts X. font également valoir que le procès-verbal de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture présente des mentions erronées dès lors qu'ils n'ont pas donné leur accord pour l'inscription au titre des monuments historiques ni du cellier ni de l'oliveraie, sur les parcelles dont ils sont propriétaires, et que ce vice de procédure les a privés d'une garantie. Toutefois, il ressort des termes mêmes du procès-verbal de la réunion de la commission régionale du patrimoine et de l'architecture du 28 novembre 2018 que les membres de cette commission ont été informés de l'opposition des consorts X. quant à la protection des parcelles dont ils sont propriétaires. Dans ces conditions, et alors au demeurant qu'ainsi qu'il a été dit au point précédent, une décision d'inscription d'un immeuble au titre des monuments historiques ne présente pas le caractère d'une décision individuelle, et que l'accord des propriétaires n'est pas requis préalablement à une telle inscription, le moyen tiré du vice de procédure doit être écarté ».

Sur le fond de l'inscription, le Tribunal rappelle qu'il résulte de l'article de l'article L. 621-25 du code du patrimoine « que l'autorité administrative peut procéder, sous l'entier contrôle du juge, à l'inscription au titre des monuments historiques d'immeubles qui présentent un intérêt d'art ou d'histoire suffisant pour en justifier la préservation ».

Or, au terme de leur contrôle, les juges marseillais considèrent « que la parcelle n° 741, terrain en friche, non exploité, et qui ne conserve aucune trace du passé lié au Grand Mas, bastide du XVIe siècle, ne présente ainsi pas d'intérêt historique ou artistique suffisant pour procéder à son inscription au titre des monuments historiques. Par suite, les requérants sont fondés à soutenir qu'en procédant à

l'inscription de cette parcelle, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a méconnu les dispositions précitées de l'article L. 621-25 du code du patrimoine ».

En outre, « pour adopter la décision d'inscription au titre des monuments historiques en litige, le préfet s'est fondé sur la circonstance que l'oliveraie et le cellier formeraient un « ensemble historiquement cohérent » avec la bastide du Grand Mas, édifice dont les façades et la toiture, ainsi que le four à pain de la cuisine, ont été inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté ministériel du 5 août 1980, ainsi que son jardin d'agrément, et a considéré que l'oliveraie appartient aux « parcelles agricoles du domaine historique du Grand Mas ». La protection du Grand Mas ainsi que de ses jardin et bois d'agrément, sa maison de gardien et sa roseraie, au demeurant non contestée, nécessitent une protection liée à l'intérêt historique et artistique de cette propriété, dont les photographies anciennes témoignent d'un mode de vie particulier. A cet égard, l'histoire de la bastide, particulièrement bien conservée, et de sa cour, ont été notamment immortalisées par la commande, par Frédéric Mistral, d'une maquette destinée à enrichir les collections du « Museon Arlaten », musée témoignant du mode de vie provençal ».

« Toutefois, le passé agricole du Grand Mas s'étendait, non pas seulement aux parcelles situées à l'est de la bastide, derrière l'ancien chai dénommé « cellier », mais également aux parcelles situées à l'ouest de cette bastide, ainsi que des parcelles plus éloignées, formant un tout de trente-quatre hectares, ainsi que le souligne le dossier de protection établi par les services déconcentrés du ministère de la culture. Par ailleurs, si la parcelle n° 2347 dénommée « l'oliveraie » appartenait initialement à une propriété unique comprenant également le potager à l'ouest ainsi que d'autres parcelles désormais construites, elle était auparavant exploitée comme vignoble et ne porte ainsi plus les traces du passé. La seule exploitation d'oliviers ne peut suffire à établir un intérêt historique ou artistique, alors que le lien fonctionnel entre le Grand Mas et cette parcelle n'est plus matériellement établi. Si la limite sud de cette parcelle comprend un canal d'irrigation, il ne ressort pas des pièces du dossier que ce dispositif ait fait l'objet d'une protection particulière dans l'arrêté en litige, alors au demeurant que le réseau d'irrigation est davantage présent dans le jardin d'agrément. Par suite, les requérants sont fondés à soutenir que le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'a pu, sans faire une inexacte application de l'article L. 625-1 du code du patrimoine précité, inscrire la parcelle n° 2347 au titre des monuments historiques ».

→ **Jugement n°2006812 du 1er décembre 2022**

[Retour sommaire](#)

URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

-► 13 - Rénovation des voies urbaines - Préserver des stationnements ou privilégier le cheminement piétons ne justifient pas des aménagements des pistes cyclables à créer

19/09/2022 par FilDP

Par un jugement du 15 septembre 2022, le tribunal administratif de Marseille a précisé que l'aménagement de l'obligation de création d'un itinéraire cyclable prévu par l'article L. 228-2 du code de l'environnement lors de la rénovation d'une voie urbaine n'est pas permise pour préserver des places de stationnement ou privilégier le cheminement piétons.

En l'espèce, l'association « collectif vélo en ville » avait demandé à la présidente du conseil de la métropole Aix-Marseille-Provence de prévoir un aménagement cyclable en continu lors de la requalification du boulevard de la Blancarde à Marseille et de se conformer aux dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement. Mais, sa demande a été implicitement rejetée car la Métropole s'est bornée à informer l'association des choix opérés lors de la requalification de ce boulevard, ainsi que les aménagements projetés sans se prononcer sur la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle ou d'un marquage au sol sur l'intégralité du tracé de la route. Cette association a alors demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler ce refus.

Le Tribunal affirme qu'il résulte de l'article L. 228-2 du code de l'environnement « que l'itinéraire cyclable dont elles imposent la mise au point à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation d'une voie urbaine doit être réalisé sur l'emprise de la voie ou le long de celle-ci, en suivant son tracé, par la création d'une piste cyclable ou d'un couloir indépendant ou, à défaut, d'un marquage au sol permettant la coexistence de la circulation des cyclistes et des véhicules automobiles. 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 ».

Or, « il est constant que le boulevard de la Blancarde à Marseille est une voie urbaine. Si les tronçons compris entre la rue Cadolive et la rue Jeanne de Chantal ont fait l'objet d'une rénovation destinée notamment à instaurer des cheminements piétons, une réduction de la vitesse de circulation par la mise en place d'une zone limitée à 30 kilomètres par heure et un aménagement cyclable, et entrent ainsi dans le champ d'application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, le tronçon du boulevard de la Blancarde compris entre le boulevard Françoise Duparc et la rue Jeanne de Chantal, à la date de la décision en litige, n'avait pas fait l'objet d'une rénovation ». Le Tribunal examine donc uniquement les portions rénovées.

En ce qui concerne le tronçon du boulevard de la Blancarde situé entre le boulevard Louis Botinelly et la rue Cadolive, le Tribunal considère « que la métropole Aix-Marseille-Provence a choisi d'aménager ce tronçon en deux voies de circulation, des trottoirs ainsi qu'une piste cyclable unidirectionnelle en montée. Pour justifier ce choix et l'absence d'aménagement cyclable en descente, la métropole fait valoir l'étroitesse de l'emprise de la voie et de ses accotements, mesurée à une largeur totale de 11,90 mètres, et se prévaut de l'étude du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, qui privilégie les pistes cyclables en montée afin de réduire les effets négatifs du différentiel de vitesse entre les véhicules à moteurs et les bicyclettes, ainsi que de la recommandation selon laquelle la largeur des trottoirs devrait être supérieure à 1,80 mètres. Toutefois, alors que la métropole a fait le choix, sur le tronçon suivant, de réduire ponctuellement le cheminement piéton en deçà de ce seuil, à 1,40 mètres, afin d'aménager des places de stationnement, et qu'elle n'établit pas que la largeur de la voie empêchait un aménagement conforme aux exigences de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, l'association requérante est fondée à soutenir que cet article a été méconnu ».

En ce qui concerne le tronçon du boulevard de la Blancarde situé entre la rue Jeanne de Chantal et le boulevard Louis Botinelly, le tribunal considère également « que la métropole Aix-Marseille-Provence a choisi d'aménager cette partie de chaussée en deux voies de circulation partagée pour les automobiles, bus et vélos, des places de stationnement longitudinal et enfin des trottoirs. Sur ce tronçon, aucun itinéraire cycliste n'est prévu, ni par une piste cyclable, ni par un marquage au sol. Pour justifier le choix de la priorisation de la conservation de places de stationnement et de larges trottoirs, la métropole défenderesse fait valoir que les contraintes de circulation, d'étroitesse de la voie et de ses accotements, de dynamisme commerçant et de caractère résidentiel du quartier l'ont rendue nécessaire, et qu'une zone limitée à 30 kilomètres par heure a été mise en place. Toutefois, alors que la « zone 30 » n'est pas au nombre des aménagements énumérés par l'article L. 228-2 [...] du code de l'environnement, 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 empêchaient irrémédiablement un aménagement cycliste. Dans ces conditions, et alors qu'aucun itinéraire alternatif n'a été prévu pour les cyclistes, malgré le caractère structurant de cet axe au sein du « plan vélo » adopté par la métropole Aix-Marseille-Provence en 2019, l'association « collectif vélo en ville » est fondée à soutenir que le refus opposé à sa demande d'aménagement d'itinéraires cyclables sur cette portion méconnaît l'article L. 228-2 du code de l'environnement ».

→ ***Jugement n°2005246 du 15 septembre 2022***

[Retour sommaire](#)

-► 14 - Extension d'aéroport - Une augmentation du nombre de passagers n'a pas nécessairement un effet significatif sur l'environnement

16/11/2022 par FilDP

Par un jugement du 3 octobre 2022, le tribunal administratif de Marseille a jugé que n'a pas nécessairement d'effets significatifs sur l'environnement le permis de construire délivré pour construire une extension d'aéroport dès lors que, si cette construction entraînera une augmentation du nombre de passagers, il n'est pas certain qu'elle entraînera une augmentation du nombre de vols et un trafic automobile plus important.

En l'espèce, après enquête publique, le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) un permis de construire une extension du terminal 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur dans la continuité des niveaux existants et comprenant la construction d'un hall d'enregistrement côté ville, d'un tri bagage et d'une jetée constituée de halls d'embarquement et de débarquement côté piste sur un terrain situé rue Costes et Bellonte à Nice, cadastré section OA n°20. Mais, plusieurs associations de l'environnement ont demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler ce permis.

Sur l'étude d'impact du projet autorisé, le Tribunal estime, tout d'abord, « les prévisions en termes de fréquentation de l'aéroport, sans projet d'extension sont de 14,7 millions de passagers en 2021, qui correspond d'après le cabinet Ingerop à la capacité d'accueil actuelle des installations et de 17 millions en 2030 contre, avec la réalisation du projet, respectivement 15,5 millions en 2021 et 21,6 millions en 2030. D'abord, il ressort tant de l'étude d'impact, que des pièces du dossier que l'augmentation de 4,6 millions de passagers à l'horizon 2030, par rapport aux évolutions du nombre de passagers sans la réalisation du projet, sera permise essentiellement par la poursuite de l'optimisation du taux de remplissage des avions et par l'augmentation des capacités des aéronefs. L'étude, non sérieusement contredite sur ce point, relève d'ailleurs que « Les données de l'INSEE sur les années précédentes démontrent par ailleurs la capacité d'amélioration des remplissages d'avions ces dernières années. Malgré une hausse constante du nombre de passagers, le nombre de mouvements est stable depuis 2012. ». La corrélation entre l'augmentation de la capacité d'accueil des passagers des aéroports et celle du nombre des vols n'est ainsi pas établie. Ensuite, il résulte également des pièces du dossier qu'une augmentation substantielle du nombre de vols ne pourrait résulter que de la création de nouvelles pistes et de décisions tant des autorités compétentes sur l'autorisation des vols que des compagnies aériennes sur leurs choix de destination, ou encore des choix sociétaux sur l'utilisation de ce mode de transport, circonstances qui sont étrangères au projet de construction en cause. Enfin, si la pétitionnaire a malgré tout estimé, lors de l'enquête publique, que l'accroissement du nombre de passagers pourrait générer une hausse de mouvements d'aéronefs de l'ordre de 3%, il est exact que cette hypothèse ne figure pas dans l'étude d'impact. Toutefois une telle hausse, à la supposer avérée, demeure marginale et n'est pas susceptible d'avoir un effet à long terme significatif, dans un contexte d'incertitude quant aux évolutions possibles du trafic aérien de passagers. Dans ces conditions, il ne saurait être reproché à l'étude d'impact de ne pas avoir procédé à une évaluation plus précise des conséquences environnementales liées à une évolution du trafic aérien et à une augmentation hypothétique du nombre de rotations des aéronefs ».

En outre, le Tribunal estime que « l'étude d'impact a été complétée par une étude mobilité destinée spécifiquement à évaluer l'impact du projet sur les transports terrestres réalisée en juillet 2019. Elle expose la fréquentation annuelle de l'aéroport, évaluée à 13,8 millions de passagers en 2018 et estimée en 2026 à 18 millions de passagers, en prenant en compte la capacité maximale d'accueil du terminal T 2.3 objet du permis litigieux de 4 millions de passagers. Elle expose les moyens d'accès au terminal en transport en commun comme avec des véhicules individuels, ainsi que les parkings existants, en faisant état de la circulation actuelle et de celle prévisible à l'horizon 2030, notamment sur certains axes très empruntés aux heures de pointe. Elle inclut dans ses projections des hypothèses de report modal, essentiellement du fait de l'extension du tramway de Nice, et évalue le flux moyen de véhicules à 16 100 en 2017 et à 20 500 en 2030. L'étude fait également apparaître que l'évolution du nombre de passagers n'aurait ainsi quasiment aucune incidence sur le trafic routier journalier, et une incidence de l'ordre de seulement 10% aux heures de pointe sur certains axes situés en dehors de l'aéroport. Elle

identifie, à l'horizon 2030, trois carrefours à feux dont le fonctionnement serait très dégradé, et précise que les prévisions de trafic sont identiques entre la situation de référence, sans réalisation du terminal 2.3 et le projet, les flux supplémentaires étant générés par la croissance générale du trafic automobile. Les requérantes n'établissent pas les insuffisances de l'étude sur ces éléments. Il ressort ainsi des pièces du dossier que le public et l'autorité ayant délivré le permis de construire ont été mises en mesure d'être pleinement informés des effets du projet s'agissant du trafic automobile ».

→ **Jugement n°2007019 du 3 octobre 2022**

[Retour sommaire](#)



31 rue Jean-François Leca - 13235 Marseille cedex 02 – Tél. 04 91 13 48 13



Cette lettre est disponible sur le site internet du Tribunal :
<http://marseille.tribunal-administratif.fr>

