



Fédération des Usagers de Bicyclette  
Dossier suivi par Zoé DUPONT-VALLEE  
Chargée de mission juridique

Paris, le 26/01/2026

## NOTE A L'ATTENTION DU CONSEIL D'ETAT

**Objet : Avis de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) sur les évolutions envisagées des articles L.228-2 et L.228-3 du code de l'environnement dans le cadre du projet de « loi-cadre pour le développement des transports »**

Le projet de « loi-cadre pour le développement des transports » prévoit notamment des modifications des articles L.228-2 et L.228-3 du code de l'environnement, relatifs à la prise en compte des déplacements à vélo lors des opérations de voirie. Ces dispositions, issues de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE - 1996) et précisées par la loi d'orientation des mobilités (LOM - 2019), constituent depuis près de trente ans le socle juridique essentiel du droit des aménagements cyclables.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) partage l'objectif annoncé de renforcement de la sécurité des déplacements à vélo, dans un contexte de hausse de la pratique, en particulier pour les déplacements du quotidien, et de persistance d'un risque d'accident élevé par collision avec les véhicules motorisés. Aussi, un droit clair et effectif permet de garantir aux usagers des infrastructures continues, lisibles et réellement sécurisées.

L'exposé des motifs du projet de loi fait apparaître que les évolutions proposées sont principalement guidées par des considérations d'optimisation budgétaire, visant à réduire les coûts supportés par les collectivités lors de la réalisation d'aménagements cyclables.

Or, faute d'évaluation préalable de la loi, entrée en vigueur il y a moins de six ans, le processus de révision engagé, l'est sans base objective et éclairée, tant d'un point de vue budgétaire que sur les méthodes, les modalités ou les résultats de sa mise en œuvre.

Aussi, il ressort des modifications envisagées dans le projet de loi un risque d'affaiblissement du cadre normatif existant. En l'absence de garanties suffisantes, certaines évolutions pourraient conduire à une diminution de l'effectivité des obligations légales, au détriment, *in fine*, de la protection des usagers.

**La Fédération des Usagers de la Bicyclette souhaite ainsi porter à l'attention du Conseil d'État plusieurs observations et propositions d'amélioration juridiques, afin de contribuer à la sécurisation et/ou à la clarification des évolutions envisagées.**

*Pourquoi ?*

- Les modifications proposées sont susceptibles d'entraîner une fragilisation des deux seules dispositions législatives structurantes du droit des aménagements cyclables ;
- Les modifications envisagées sont de nature à accroître l'insécurité juridique et à réduire les garanties relatives à la qualité des aménagements cyclables, notamment par l'introduction de notions imprécises telles que celle d'aménagements « *adaptés* ». En tout état de cause, la proposition de loi ne saisit pas l'occasion de clarifier d'autres notions demeurées insuffisamment définies et, partant, privées d'effectivité.

## 1. L'AFFAIBLISSEMENT DE LA PORTEE NORMATIVE DE L'ARTICLE L.228-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

### Contexte

L'article L228-2 constitue aujourd'hui l'un des piliers du cadre juridique applicable aux aménagements cyclables. Inscrit au niveau législatif, il fait peser une obligation directe sur le maître d'ouvrage lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines.

La force de cette disposition tient à la précision de son contenu, matérialisée par l'inscription dans la loi d'une liste d'aménagements cyclables, ainsi qu'à l'existence d'une jurisprudence stabilisée, qui en garantit l'effectivité.

### Observations

L'objectif de la réforme tel qu'exposé dans les motifs est d'étendre la liste des aménagements cyclables pouvant être mis en œuvre. Cette extension vise notamment des dispositifs qui ne constituent pas des aménagements sécurisés pour les cyclistes, tels que les zones 30 ou les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) dites « chaucidou », dont l'insuffisance en matière de protection des cyclistes a été relevée tant par les associations d'usagers que par la jurisprudence administrative<sup>1</sup>. Il existe également un risque que la voie réglementaire permette de réintroduire la possibilité de se limiter à un simple marquage au sol, lequel ne peut être regardé comme constituant, à proprement parler, un aménagement cyclable.

Par ailleurs, la rédaction proposée prévoit que les aménagements cyclables devront être « adaptés », sans autre précision. Une telle formulation introduit un risque important d'interprétation et de dévoiement de la règle, en laissant aux collectivités une marge d'appréciation excessive. Cette indétermination est de nature à favoriser des aménagements hétérogènes sur le territoire et à affaiblir l'objectif d'un maillage cyclable cohérent et sécurisé.

En outre, le renvoi vers un décret ou un arrêté ministériel pour la définition des aménagements cyclables obligatoires emporte un risque significatif d'affaiblissement de la norme, une disposition de nature réglementaire étant par définition plus aisément modifiable qu'une disposition législative.

Au surplus, en l'absence de dispositions transitoires encadrant le passage de l'ancien au nouveau régime, l'article L.228-2 du code de l'environnement serait susceptible de devenir temporairement inopérant. Une telle situation créerait un effet d'aubaine pour les collectivités, leur permettant de retarder, voire d'éluder, l'obligation de réaliser des aménagements cyclables applicables applicable jusqu'alors. Cette carence compromettrait la cohérence et la continuité des réseaux cyclables, laissant subsister des territoires durablement dépourvus

---

<sup>1</sup> CAA de Lyon, 4<sup>ème</sup> chambre, 03/10/2024, 23LY02417, Inédit au recueil Lebon. Considérant n°7 : « Il ressort de la décision du maire d'Ecotay-l'Olme du 2 avril 2021 que, sur ce tronçon, est prévue "une chaussée à voie centrale banalisée". Ce dispositif comprend une unique voie centrale sur laquelle les véhicules motorisés circulent à double sens, et dont les accotements, matérialisés par un marquage au sol, sont destinés à la circulation tant des cyclistes, que des véhicules motorisés lorsque deux d'entre eux sont amenés à se croiser. Contrairement à ce que soutient la commune d'Ecotay-l'Olme, un tel dispositif, qui ne permet pas la circulation de l'ensemble des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, dans une même zone et **qui n'offre pas de garanties de sécurité équivalentes pour les piétons et cyclistes**, ne constitue pas une zone de rencontre au sens des dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement (...). »

d'infrastructures adaptées (la voirie n'est pas rénovée tous les jours). Elle soulève également des difficultés particulières pour les contentieux en cours, privés de base légale claire dans l'intervalle entre une éventuelle nouvelle rédaction de l'article L228-2 et la parution des dispositions réglementaires.

## Propositions

**A titre principal**, la Fédération des Usagers de la Bicyclette demande à conserver la liste des aménagements cyclables obligatoires au sein l'article L.228-2 du code de l'environnement. Ce mode énumératif est retenu par le législateur dans de nombreuses dispositions du code de l'environnement, sans difficulté particulière, et constitue précisément une garantie de clarté (cf. articles L.411-1, L.362-1). Les aménagements actuellement listés correspondent, en outre, d'ores et déjà à un compromis entre faisabilité technique, économique et sécurité des cyclistes. Dans cette hypothèse, le pouvoir réglementaire pourrait avoir vocation à préciser les conditions dans lesquelles tel ou tel aménagement doit être utilisé.

**A titre subsidiaire**, la Fédération des Usagers de la Bicyclette demande à conserver la liste des aménagements cyclables obligatoires au sein de l'article L.228-2 du code de l'environnement, tout en permettant au pouvoir réglementaire d'y ajouter de nouveaux dispositifs, sous réserve qu'ils répondent à des garanties de sécurité pour les cyclistes et qu'il précise les conditions dans lesquelles tel ou tel aménagement doit être utilisé.

**A titre infiniment subsidiaire**, et à supposer que la liste des aménagements cyclables n'avait pas nécessairement à être dans la loi, la simple référence à des aménagements "adaptés" apparaît trop imprécise et il revient au législateur de fixer des principes et des garanties. Aussi, la Fédération des Usagers de la Bicyclette demande à encadrer strictement le renvoi au pouvoir réglementaire afin de garantir l'effectivité de la norme législative. Cela implique notamment de remplacer le terme « *adaptés* » par « *sécurisés pour les cyclistes* ». Il faudra également prévoir une disposition transitoire assurant la continuité de l'obligation dans l'attente de la publication des textes réglementaires. A cet égard, il pourrait être envisagé de subordonner l'entrée en vigueur du nouvel article L.228-2 du code de l'environnement à la publication des dispositions réglementaires.

## 2. L'AFFAIBLISSEMENT DE LA PORTEE OPERATIONNELLE DE L'ARTICLE L.228-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT DÉJÀ PEU MIS EN OEUVRE

### Contexte

L'article L228-3 du code de l'environnement, relatif aux aménagements cyclables hors agglomération, présente d'ores et déjà une effectivité limitée. Sa mise en œuvre demeure rare, son contrôle quasi-inexistant et aucune jurisprudence n'est encore venue en préciser sa portée ou ses conditions d'application.

Cette faible effectivité tient en grande partie au recours à des notions floues et insuffisamment encadrées. L'évaluation du « *besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable* », puis du caractère « *avéré* » de ce besoin, repose sur l'appréciation du gestionnaire

de voirie, sans qu'aucun cadrage réglementaire n'en précise les critères ou la méthodologie. De même, la possibilité de s'exonérer de l'obligation en invoquant « *une impossibilité technique ou financière* », laisse une marge d'interprétation importante, faute de cadrage.

Bien que le législateur ait prévu que les évaluations du besoin d'aménagement soient rendues publiques, aucune précision n'a été apportée quant à la méthodologie à adopter ou leur délai de publication<sup>2</sup>.

Enfin, l'article L.228-3 ne définit pas la qualité de l'aménagement cyclable à réaliser hors agglomération, alors même que ces infrastructures s'inscrivent dans des contextes de circulation particulièrement contraignants, marqués par des vitesses généralement comprises entre 80 et 90 km/h pour les véhicules motorisés.

### Observations :

L'introduction, au premier alinéa de l'article L.228-3, du critère tenant à la « *l'existence d'itinéraires cyclables alternatifs à proximité* » constitue une nouvelle cause d'exonération de l'obligation de réaliser un aménagement cyclable le long des voies hors agglomération. De plus, ce critère est introduit, sans aucun renvoi à un cadrage réglementaire, permettant d'en définir les conditions d'appréciation, notamment en termes de distance maximale, de déclivité, de continuité de l'itinéraire, de lisibilité ou de niveau de sécurité offert aux cyclistes.

L'ajout de ce critère complémentaire intervient en outre sans même que les faiblesses actuelles de l'article L.228-3 aient été préalablement corrigées.

Loin de clarifier la norme, cette évolution contribue à en affaiblir encore la portée contraignante, en contradiction avec l'objectif de simplification pourtant affiché dans l'exposé des motifs du projet de loi.

### Propositions :

La Fédération des Usagers de la Bicyclette demande de prévoir l'adoption d'un décret d'application de l'article L.228-3 du code de l'environnement, pour définir de manière précise :

- les critères permettant de considérer comme « *acceptable* » un itinéraire cyclable « à *proximité* », le cas échéant à en se fondant sur la jurisprudence existante du Conseil d'Etat<sup>3</sup> ;
- la méthodologie d'évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ;

---

<sup>2</sup> Question orale n°0582S de M. Bernard Buis (Drôme – RDPI) publiée le 06/04/2023. Disponible en ligne : <https://www.senat.fr/basile/visio.do?id=qSEQ23040582S>

<sup>3</sup> CAA Douai, 1<sup>ère</sup> chambre, 16/03/21, n°19DA00524 confirmé par le pourvoi du Conseil d'Etat, 20/05/2021, n°452626. Considérant de principe : « 15. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que l'itinéraire alternatif plus sécurisé pour les cyclistes situés à l'ouest de la rue Saint-Fuscien dont fait état la communauté d'agglomération, qui n'a d'ailleurs été achevé qu'en 2020 soit quatre ans après la rénovation de la rue Saint-Fuscien, a allongé de deux tiers la distance à parcourir entre le carrefour de la Croix Rompue et le boulevard de Bapaume.

16. Or une telle dissociation de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine ne présente pas la mesure limitée requise, ainsi qu'il a été dit, pour l'application de l'article L.228-2 du code de l'environnement. ».



- les critères caractérisant une impossibilité technique et financière à réaliser de tels aménagements.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette demande :

- de prévoir que les aménagements et itinéraires cyclables réalisés hors agglomération doivent présenter un caractère « *sécurisé* » ;
- de définir les types d'aménagements répondant à cette exigence.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette demande encore de prévoir une harmonisation et une définition des notions employées aux articles L.228-2 et L.228-3 du code de l'environnement en particulier pour les termes « *renovation* » et « *réaménagement* ».

<b>La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)</b>
---

*Céline SCORNAVACCA*  
*Co-présidente de la FUB*

*Adrien CHAUD*  
*Administrateur de la FUB*

*Lucile STAHL*  
*Administratrice de la FUB*