

# Vers un droit aux aménagements cyclables ?

L'article L 228-2 du Code de l'environnement - de la LAURE à la LOM

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a modifié l'article L 228-2 du Code de l'environnement, article fondateur relatif aux aménagements cyclables introduit en 1996 par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « loi LAURE »)<sup>1</sup>. Qu'est-ce que ça change pour le vélo ?

Dans sa rédaction initiale, cet article caractérisé par sa grande imprécision a donné lieu à une jurisprudence abondante, et parfois fluctuante, quant à l'interprétation de ses dispositions. La LOM a permis de résoudre en partie ces ambiguïtés dans l'objectif de généraliser les itinéraires cyclables, sans pour autant proposer une rédaction irréprochable. Les perspectives qui s'ouvrent alors en termes de contentieux sont réelles : le droit aux aménagements cyclables pourrait être défendu devant les tribunaux.

## 1. L'ambiguïté initiale de l'article levée en partie par le juge

En imposant la mise en place d'itinéraires cyclables à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines [mettre article 20 de la LAURE]<sup>2</sup>, la LAURE a fondé un des premiers principes de politique publique en faveur des mobilités actives. L'article a dû être interprétée afin de préciser la portée de cette obligation.

En effet, l'article ne précise pas sous quelles conditions une voie peut être considérée comme réalisée ou rénovée. La jurisprudence en a proposé une interprétation extensive, considérant que le simple réaménagement des voies urbaines devait être appréhendé comme tel et imposait donc la création de pistes cyclables<sup>3</sup>, de même concernant le réaménagement des carrefours et trottoirs d'une route départementale<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « loi LAURE »)

<sup>2</sup> Codifié à l'article L 228-2 du Code de l'environnement.

<sup>3</sup> Cour administrative d'appel de Nantes, 26 juin 2009, Association Brest à Pied et à Vélo c/ Communauté urbaine Brest Métropole Océane, req. n° 08NT03365.

<sup>4</sup> Cour administrative d'appel de Nantes, 30 avril 2019, req. n° 17NT00346.

En outre, le critère de proportionnalité concernant les « *besoins et contraintes de la circulation* » a fait couler beaucoup d'encre par l'incertitude qui demeurait. L'interprétation majoritaire considérait toutefois que la prise en compte des besoins et contraintes de la circulation ne conférait aux collectivités une marge de manœuvre uniquement quant au type d'aménagement cyclable à privilégier<sup>5</sup> sans remettre en cause l'obligation générale de prévoir de tels aménagements. Selon un raisonnement similaire, le fait de « *tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains* », était semble-t-il sans incidence sur l'obligation légale de prévoir des aménagements cyclables mais pouvait influencer le type d'aménagement réalisé.

Une clarification du texte par la nouvelle loi relative aux mobilités s'imposait car ces dispositions pouvaient quand bien même être utilisées par les collectivités pour déroger à l'obligation légale d'aménagement cyclable.

## 2. Une clarification imparfaite de l'article ouvrant des perspectives jurisprudentielles

La nouvelle rédaction issue de la loi LOM semble confirmer le caractère obligatoire des aménagements cyclables concernant les voies urbaines, les dispositions du plan de mobilité tout comme les besoins et contraintes de la circulation ne pourraient justifier d'y déroger. Néanmoins, le législateur n'a pas profité de cette évolution législative pour expliciter ce que la jurisprudence avait interprété : le plan de mobilité et les conditions de circulation peuvent être pris en compte seulement pour choisir le type d'aménagement. La loi aurait très bien pu aller plus loin en précisant le type d'aménagement à réaliser en fonction des conditions de circulation. La rédaction actuelle laisse donc une certaine marge de manœuvre aux collectivités.

La LOM introduit des précisions en remplaçant les « *aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants* » par la réalisation « *de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol* »<sup>6</sup>. Définies dans le Code de la Route<sup>7</sup>, ces notions constituent le socle de l'aménagement cyclable. Le nouvel article entend également limiter le recours abusif au marquage au sol, ne le permettant que pour une situation bien spécifique : la chaussée à sens unique à une seule file. Cette précision sécurise donc d'une certaine manière les aménagements cyclables.

---

<sup>5</sup> C'est-à-dire les pistes, les marquages au sol ou les couloirs indépendants.

<sup>6</sup> C. envir., art. L 228-2.

<sup>7</sup> C. route, art. R 110-2.

Outre la modification de cet article fondateur, la LOM a aussi introduit l'article L 228-3 concernant les aménagements hors voies urbaines et l'L 228-3-1 du même Code concernant la construction ou la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial. Ces deux textes présentent des lacunes. D'une part, ils conditionnent l'obligation d'aménagement à un « *besoin avéré* » et à sa faisabilité technique et financière, des caractéristiques qui seront évaluées de manière discrétionnaire par le « *gestionnaire de la voirie* ». La loi n'offre d'ailleurs aucun critère précis pour évaluer ces conditions. D'autre part, ces articles constituent une dérogation surprenante au principe fondamental du droit d'information en matière environnementale, un droit issu de la Convention Aarhus du 25 juin 1998 transposée en droit interne. En effet, la publication des évaluations permettant d'apprécier l'application de cette obligation n'interviendra qu'après leur finalisation. Le rôle des citoyens et en particulier des associations en tant que garde-fous du respect de cet article, est ainsi considérablement réduit.

Face à des communes parfois réticentes, l'information et l'existence de réels moyens de recours pour les citoyens sont indispensables<sup>8</sup> afin de garantir l'effectivité du droit aux aménagements cyclables. La loi LOM étant relativement récente, reste à suivre l'interprétation de ces nouvelles dispositions qui sera privilégiée par le juge.

Cet article est le résumé d'une analyse approfondie de Blanche Magarinos-Rey, Avocate et Myele Rouxel, Juriste - Cabinet ARTEMISIA - à retrouver sur le site de la FUB [https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia\\_-\\_article\\_loi\\_laure\\_-\\_lom\\_-09-2020.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Juridique/artemisia_-_article_loi_laure_-_lom_-09-2020.pdf).

[Auteur :

Roxane CHAPLAIN]

[Pour la version Actuvélo, AJOUT]

juriste en droit de l'environnement

Mémoire réalisé sur « *La mobilité active saisie par le droit* »

dans le cadre du M2 droit de l'environnement à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

[Encadré : même pas un an, déjà critiquée !

Les associations FUB soulèvent déjà certaines difficultés quant à l'application de la loi. Pour le CVV de Marseille, point positif : « la nouvelle version de l'article L228-2 améliore les choses,

---

<sup>8</sup> FUB, « Vers une stratégie nationale vélo et modes actifs », Les propositions de la FUB pour les Assises de la mobilité, 2017, p. 14.

notamment ici à Marseille, où la norme était devenue de mettre un panneau zone 30 pour n'avoir rien à aménager ». Par contre, d'autres soulèvent la difficulté en cas de rue à une seule file et à sens unique. Si c'est à 30 km/h, il y a double-sens cyclable : la possibilité de « simples marquages » est exclue, ne reste donc que la possibilité d'en faire une zone de rencontre, au risque de dénaturer le concept. Rédigée telle qu'elle, la loi peut s'avérer inapplicable voire contre-productive dans certains cas. Ce qui donne un grand pouvoir aux associations : en se mettant d'accord sur les projets de rénovation, on évitera les contentieux.