

Foire aux questions

« Je prépare mon recours »

Les aménagements cyclables
Comprendre les évolutions législatives





SOMMAIRE

Introduction	4
Glossaire des abréviations.....	4
Définitions	5
I. Qu'implique la réglementation sur les aménagements cyclables ?	6
A. L'article L.228-2 du Code de l'environnement	7
B. Les apports de la jurisprudence.....	8
1. Première question : est-ce qu'il existe une rénovation au sens de l'article L.228-2 du Code de l'environnement ?	8
a. La première école : la notion de consistance des travaux.....	8
b. La deuxième école : la rénovation s'entend de tout type de travaux.....	10
2. Deuxième question : le choix du type d'aménagement est-il justifié au regard des besoins et contraintes de la circulation ?	11
a. La notion de besoin et contrainte de la circulation	11
b. La création d'un itinéraire alternatif peut-elle justifier l'absence d'aménagement cyclable ?	14
c. La forte demande de stationnement voiture peut-elle justifier la non-réalisation d'aménagements cyclables ?.....	15
C. L'article L.228-3 du Code de l'environnement	17
D. L'article L.228-3-1 du Code de l'environnement.....	19
II. Qu'implique la réglementation sur le double sens cyclable (DSC)	20
A. Le principe de généralisation du DSC sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h	20
B. Les apports de la jurisprudence.....	20
III. De quelle juridiction relèvent les contentieux en matière d'aménagements cyclables ?	23
IV. Quelles sont les voies de recours possibles ?	24
A. Le recours administratif : gracieux /hiérarchique.....	24
B. Le recours contentieux.....	24
V. Ai-je besoin d'un avocat ?	25
VI. Les conseils préalables	25
VII. Quelles sont les conditions pour que ma requête soit recevable devant le juge ?	26
A. Tout savoir sur la nécessité de former un recours contre une décision.....	26
1. L'opération a fait l'objet d'une décision : le cas d'une décision explicite.....	26
2. L'opération a fait l'objet d'une décision : le cas d'une décision implicite.....	26
3. Je n'arrive pas à mettre la main sur la décision ou le délai de recours est expiré	27
B. Tout savoir sur les délais de recours.....	27
C. Comment rédiger les statuts de mon association pour lui donner intérêt à agir ?.....	28
1. L'objet de l'association.....	28

2. L'habilitation à ester en justice.....	28
D. Comment motiver ma requête ?	29
1. L'exposé des faits	29
2. La discussion	29
a. Les moyens de légalité externe.....	30
b. les moyens de légalité interne.....	30
3. Les conclusions.....	30

VIII. Les formalités à respecter sous peine d'irrecevabilité de mon recours	32
--	-----------

IX. À qui adresser ma requête ?	32
--	-----------

X. Recommandations pratiques pour rédiger et argumenter ma requête	32
---	-----------

XI. Les travaux de réaménagement sont imminents ou ont commencé, quelles sont les conditions d'un référé d'urgence ?	33
---	-----------

XII. Est-ce que je peux être dédommagé des frais de justice engagés ?	34
--	-----------

XIII. Concernant l'exécution des décisions de justice, qu'est-ce que je suis en droit d'attendre ?	34
---	-----------

XIV. Je veux faire appel, ce qu'il faut savoir	35
---	-----------

A. Les situations concernées.....	35
B. Les délais d'appel.....	35

Contacts	36
-----------------------	-----------

La cellule juridique.....	36
---------------------------	----

La liste d'échange avec les associations : Mattermost.....	36
--	----

Bibliographie	37
----------------------------	-----------



INTRODUCTION

Ce document naît de la mise à jour de la législation sur les aménagements cyclables suite de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. En particulier, les articles 61 et 63 de la LOM qui modifient les dispositions relatives à l'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations et des rénovations de voies.

Cette foire aux questions vise à guider les associations dans leurs recours gracieux, puis si nécessaire, contentieux. Elle a vocation à souligner l'importance de bien préparer sa requête à la fois dans la forme, primordiale au tribunal, et dans le fond avant de former un recours. Elle s'intéresse tout particulièrement aux deux contentieux les plus fréquents :

- Contentieux nés du non-respect des dispositions de l'**article L.228-2 du Code de l'environnement**.
- Contentieux nés du non-respect des dispositions du **Code de la route** et notamment des dispositions de l'**article R 110-2 sur le « double sens cyclable » (DSC)**.

Glossaire des abréviations

CAA : Cour d'Appel Administrative

CE : Conseil d'État

CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

CJA : Code de Justice Administrative

DSC : Double sens cyclable

Le document ambitionne principalement de :

- Faciliter la compréhension des textes juridiques relatifs à la mise en place d'aménagements cyclables sur la voirie.
- Prodiguer des conseils, aides et textes juridiques afin d'être le plus au fait possible de la législation.
- Guider les associations dans leurs recours gracieux, puis si nécessaire contentieux.
- Aider à la construction de futures actions de plaidoyer en faveur des aménagements cyclables grâce à des remarques et critiques sur la législation actuelle.

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

PDM : Plan de Mobilité

PDU : Plan de Déplacement Urbain

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

TA : Tribunal Administratif

Z30 : Zone 30

Définitions

Bandes cyclables : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies.

Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) : C'est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste.

Double Sens Cyclable (DSC) : C'est une voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés.

Pistes cyclables : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés

Transport collectif en site propre (TCSP) : Un transport en commun en site propre (TCSP) est un transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (train, métro, tramway, bus sur voies réservées).

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers

Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



1. QU'IMPLIQUE LA RÉGLEMENTATION SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ?

Publiée au journal officiel le 1^{er} janvier 1997, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) n°96-12-36 du 30 décembre 1996 a pour objectif de réduire les nuisances (pollution de l'air, bruit) et maîtriser la consommation énergétique. Elle s'applique aux agglomérations urbaines et fixe des objectifs que les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) doivent intégrer : réduire le trafic automobile ; favoriser les transports en communs et autres moyens de déplacements économes en énergie et moins polluants dont les bicyclettes ; aménager le réseau de voiries pour favoriser les déplacements cités ci-dessus ; organiser le stationnement notamment en dehors des centres des villes ; encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport moins polluant de leur personnel par utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Son article 20 codifié à l'article L.228-2 du Code de l'environnement, fonde l'obligation des collectivités à prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie. La LAURE n'oblige pas les élus à faire une politique cyclable, mais elle les oblige à prévoir des aménagements cyclables lorsqu'ils décident d'engager des travaux de voirie.

L'esprit initial du texte était de permettre progressivement de doter les zones urbaines d'un réseau d'aménagements cyclables, tenant compte des besoins et des contraintes de la circulation. Force est de constater que durant les plus de 20 années de son existence, cette première version du texte a suscité de nombreuses interprétations divergentes, de la part des collectivités en charge de l'appliquer, d'une part et des juges, d'autre part, à l'occasion de nombreux recours contentieux. Un nombre conséquent de recours ont été engagés par des associations membres de la FUB, pour faire valoir le droit des cyclistes à circuler en sécurité dans leur ville.

Un besoin de clarification et de précision dans la rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement s'imposait de longue date. La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été l'occasion de le revisiter, et même de le compléter en prenant aussi en compte les besoins des cyclistes de rouler en sécurité hors agglomération.

Les articles 61, 62 et 63 de la LOM n°2019-1428 du 24 décembre 2019 sont venus apporter des modifications à cette législation sur les itinéraires cyclables.

Tout d'abord, l'article L.228-2 du Code de l'environnement a été modifié par l'article 61 de la LOM. Ainsi, des typologies d'aménagements sont désormais explicitement cités comme étant des aménagements cyclables conformes. À l'inverse, le marquage au sol n'est aujourd'hui plus considéré. Il est également fait mention du cas des travaux sur une voie destinée aux transports collectifs. Ce sont là les principales nouveautés. Ainsi, le flou qui régnait autour des notions de « rénovation » et des « besoins et contraintes de la circulation » reste le même à la suite de cette réforme.

Finalement, la principale nouveauté concerne plutôt l'article L.228-3 du Code de l'environnement modifié par l'article 62 de la LOM. Cet article a vocation à appliquer l'obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables lors de travaux sur des voies hors agglomération. Pour le moment, il ne s'agit pas d'une obligation au sens stricte, puisqu'il faut qu'il y ait un besoin avéré et une capacité technique et financière du maître d'ouvrage.

Enfin, pour faire sens avec les nouveautés de l'article L.228-3 du Code de l'environnement, un article L.228-3-1 du a été créé par l'article 63 de la loi LOM. Il concerne la continuité cyclable en cas d'aménagement hors agglomération.

A. L'article L.228-2 du Code de l'environnement

Version en vigueur du 21 septembre 2000 au 27 décembre 2019	Version en vigueur à partir du 27 décembre 2019 (Modification par l'article 61 de la loi LOM)
<p>« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.</p> <p>L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains (PDU), lorsqu'il existe. »</p>	<p>« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, 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, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.</p> <p>Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »</p>

En vert : les nouveautés issues de la LOM.

La nouvelle rédaction issue de l'article 61 de la LOM ne vient pas drastiquement changer la législation antérieure. Néanmoins, elle semble confirmer le caractère obligatoire des aménagements cyclables concernant les voies urbaines. Quelques nouveautés peuvent cependant être soulignées :

• **La présence d'une liste exhaustive des types d'aménagements possibles.** Ainsi, les bandes cyclables, les voies vertes et les zones de rencontre sont désormais mentionnés par l'article L.228-2 du Code de l'environnement et sont donc a fortiori considérés comme des aménagements conformes, tandis que la zone 30 ne l'est pas. Auparavant, l'aménagement cyclable devait prendre la forme d'une piste, d'un marquage au sol ou d'un couloir indépendant. Le nouvel article L.228-2 mentionne les « pistes, bandes cyclables, voies vertes, et zone de rencontre ».

• **Le marquage au sol est désormais envisagé à titre limitatif.** Auparavant, l'article L.228-2 faisait expressément mention du marquage au sol en tant que forme possible et acceptable d'aménagement cyclables. Désormais, l'article fait mention de cette hypothèse uniquement dans le cadre de la réalisation ou de la rénovation d'une chaussée à sens unique à une seule file : « prenant la forme de pistes, 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, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

• **L'exception due à la réalisation ou à la rénovation d'une voie destinées aux transports collectifs.** Un nouveau paragraphe est désormais consacré à cette exception. Ainsi, la collectivité peut se soustraire à son obligation de mise en place d'un aménagement cyclable dans l'éventualité où l'emprise



disponible ne permet pas de concilier la circulation des transports collectifs avec les cycles. Dans ce cas, l'obligation est considérée comme remplie dès lors que les cyclistes sont autorisés à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans des conditions normales de sécurité. Pour rappel, les « conditions normales de sécurité » prévues au code de la route : tout dépassement doit se faire à plus d'un mètre du cycliste en agglomération et à plus d'un mètre et demi hors agglomération.

• **On parle désormais de Plan de mobilité (PDM) et non plus de Plan de déplacement urbain (PDU).** L'article 16 de la LOM a fait évoluer les PDU en PDM à partir du 1er janvier 2021.

Le texte n'ayant pas subi de modification éloquente, un certain flou demeure concernant certains termes ; notamment, la notion de « rénovation » ou de « besoins et contraintes de la circulation ». Étant donné que les textes ne répondent pas à l'ensemble des interrogations qui se posent en pratique, c'est à la jurisprudence d'intervenir afin de définir ce qu'englobe ces deux notions.

B. Les apports de la jurisprudence

Plusieurs jurisprudences (antérieures à la LOM) ont permis de lever des doutes quant à la compréhension des termes de l'article L.228-2 du Code de l'environnement, qui donnait lieu à diverses interprétations, à la fois par les collectivités et par les associations.

Remarque : Il s'agit de décisions juridiques et non de textes juridiques, ce qui veut dire qu'il ne suffit pas d'arguer une décision lors d'un recours pour que votre recours soit automatiquement gagné. Ces décisions ne sont « que » l'interprétation d'un texte par un juge à un moment T dans une ville précise souvent dépendantes d'un degré de sensibilisation pro-vélo inégal.

À noter aussi la hiérarchie de la valeur des jugements. Une décision de Cour administrative d'appel aura une valeur supérieure à celle d'un jugement de tri-

bunal administratif. Quant à un arrêt de Conseil d'État, juge suprême en matière de droit administratif, il aura pratiquement force de loi. De ce fait, lors de vos recours, choisissez de fonder, de préférence, vos moyens/argumentaires sur des décisions de CAA ou de Conseil d'État.

La première interprétation de la loi est rendue par la [CAA de Lyon, 28 juillet 2003, association Roullons En Ville à Vélo \(REVV\) contre Commune de Valence req n°99LY02169](#). Dans cet arrêt la CAA considère que la collectivité ne peut d'office se soustraire à l'obligation de prévoir des aménagements cyclables lorsqu'elle réalise une opération de rénovation de voirie au sens des dispositions de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement.

1. Première question : est-ce qu'il existe une rénovation au sens de l'article L.228-2 du Code de l'environnement ?

En pratique, le débat se fige notamment sur ce qu'englobe la notion de « rénovation » de l'article L.228-2 du Code de l'environnement. En effet, la loi

ne précise pas quelle est l'ampleur des travaux requise pour qu'il y ait « rénovation ».

a. La première école : la notion de consistance des travaux

La première école estime que le terme de « rénovation » ne doit pas être assimilé à une simple « réfection ». Il doit s'entendre comme la réalisation de gros travaux de voirie pouvant s'assimiler à des reconstruc-

tions. Ainsi, une certaine consistance dans les travaux serait exigée afin de faire appliquer l'article L.228-2 du Code de l'environnement. Cette interprétation du texte se base notamment sur les travaux parlementaires

des lois LAURE et LOM qui semblent en effet aller dans ce sens. Ainsi, « l'esprit de la loi » se rangerait plutôt derrière cette interprétation « stricte ».

On retrouve cette notion de **consistance des travaux** dès 2003 avec un arrêt de la CAA de Douai, du 30 décembre 2003 porté par l'Association Droit au Vélo (ADAV) contre la Communauté urbaine de Lille Métropole, req n°02DA00204. En l'espèce, la Cour a considéré que constituait « une rénovation », au sens de la loi LAURE : un re-calibrage, une recons-

truction, une réduction de la chaussée ; une réduction de la largeur, une reconstruction, un élargissement, la création d'un trottoir ; la création d'une banquette de stationnement longitudinal ; le réaménagement d'une place, d'un carrefour, des abords d'une station de métro (élargissement quai d'attente, déplacement arrêt de bus...).

Il s'agit d'une liste circonstanciée, correspondant à l'affaire de Lille Métropole, elle n'est pas exhaustive, mais il s'agit de toute façon de gros travaux.

Objet : Projet d'aménagement et de rénovation de différentes voies sans prévoir d'aménagements cyclables.

Considérant de principe : « que, compte tenu **de leur consistance et de leur nature**, les travaux ainsi projetés par la communauté urbaine de Lille doivent être regardés comme des rénovations des voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 ».

La Cour ajoute que l'argument de Lille Métropole considérant que « l'aménagement de pistes cyclables, n'est pas réalisable sur l'assiette disponible en domaine public » n'est pas de nature « à justifier l'absence de mise au point imposée par ce même article 20 ».

Par la suite cette notion de consistance a persisté en jurisprudence, mais les CAA n'utilisent pas toujours le même terme, puisque certaines parlent désormais de « l'ampleur des travaux ». C'est ce qu'on retrouve dans l'arrêt de la [CAA de Nantes du 26 juin 2009, association Brest A Pied et A Vélo \(BAPAV\), req. n°08NT03365](#).

Dans cette affaire, la CAA de Nantes énumère elle aussi l'intégralité des travaux prévues par la Communauté urbaine de Brest afin de prouver une certaine « ampleur » des travaux pour faire appliquer l'article L.228-2 du Code de l'environnement.

Objet : Création de giratoires dans le centre-ville (afin de fluidifier le trafic automobile) dépourvus d'aménagements cyclables, en cohérence avec le Plan de déplacement urbain.

Considérant de principe : « qu'eu égard à **leur nature, leur ampleur et leur localisation**, ces travaux doivent être regardés, contrairement à ce que soutient la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE, comme constituant des rénovations de voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement »

Autre exemple dans la même lignée avec [l'arrêt de la CAA de Paris du 5 novembre 2013, n°10PA04758](#). Ici, la Cour a considéré que constituait une rénovation l'aménagement de la viabilité de la chaussée,

des trottoirs, des bateaux d'accès riverains, des signalisations verticales et horizontales et le remplacement des arbres d'alignement.

Objet : réfection complète de la viabilité de la seconde partie de la Rue Henri Barbusse sur la commune de Champigny-sur-Marne. Le jugement du Tribunal administratif de Melun a donné raison à l'association. La commune de Champigny-sur-Marne forme un recours devant la CAA de Paris.

Considérant de principe : « qu'eu égard à **leur nature, leur consistance et leur localisation**, ces travaux doivent être regardés comme constituant des rénovations de voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement »



Enfin, récemment un arrêt de la CAA de Douai est venu consolider cette vision de la première école en considérant que les travaux réalisés eu égard à leur nature et à leur consistance n'étaient pas constitutifs d'une rénovation au sens de l'article L.228-2 du Code

de l'environnement. Il s'agit de [l'arrêt de la CAA de Douai rendu le 16 mars 2021, Rue de la République – n°19DA02069](#) et qui concerne la Rue de la République à Amiens.

Objet : mise en place dans la Rue de la République d'un sens unique de circulation nord-sud, sur deux voies pour les voitures. Ainsi qu'une remontée de file et un sas vélo au niveau du feu pour les cyclistes. Il n'y a pas eu de conservation des aménagements cyclables existants.

Considérant de principe : « 5. Il ressort des pièces du dossier que les travaux réalisés dans la rue de la République qui ont abouti à la suppression de deux bandes cyclables, ont consisté en la seule modification de la signalisation au sol, laquelle a été mise en place sans même qu'une réfection du revêtement au sol n'ait été effectuée.

6. Dans ces conditions, les travaux litigieux, eu égard à leur nature et à leur consistance, n'étaient pas constitutifs d'une rénovation au sens de l'article L.228-2 du code de l'environnement et le moyen tiré de la méconnaissance de cette disposition est donc inopérant et doit être écarté. »

b. La deuxième école : la rénovation s'entend de tout type de travaux

La **deuxième école** considère que le terme de « rénovation » s'entend de tous types de travaux sur voirie. Cette interprétation a été consacrée en jurisprudence par le Tribunal administratif de Marseille en 2013 et en 2017 : « tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge, dès lors

que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies » : [Jugement Tribunal de Marseille, 25 avril 2017 – n°1403742](#).

Objet : Les travaux en l'espèce consistant en la suppression de la circulation automobile à double sens en vue de permettre notamment l'élargissement des trottoirs aux abords des établissements scolaires.

Considérant de principe : « 4. Considérant que la qualification de rénovation de voies urbaines, au sens des dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement précité, s'entend de tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge, dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies ; qu'il en résulte une obligation de procéder, sur lesdites voies, sous les seules réserves des besoins et contraintes de la circulation, à l'aménagement d'itinéraires cyclables prévus par ces dispositions ».

Cependant, cette interprétation reste exceptionnelle en jurisprudence car bien souvent le juge contrôle qu'il existe une certaine consistance dans les travaux avant d'estimer qu'il y a bien une rénovation.

À ce titre, l'arrêt de [la CAA de Marseille du 7 avril 2015 n°13MA02211](#) est intéressant. Dans cet arrêt, la Cour va confirmer le jugement du Tribunal Administratif de

Marseille du 18 mars 2013 et donc a fortiori donner raison au Collectif Vélo en Ville (CVV). Cependant, contrairement à ce que le Tribunal affirmait, la Cour va tout de même procéder à un contrôle de la consistance des travaux. C'est ce contrôle qui va d'ailleurs l'amener à dire qu'il y a bien lieu de faire appliquer l'article L.228-2 du Code de l'environnement.

Considérant de principe : « 6. Considérant qu'il résulte des documents qui viennent d'être mentionnés que les travaux de « mise à 2 x 2 voies » des boulevards de ceinture consistent en la réalisation de travaux de voirie et d'assainissement pluvial, de signalisation lumineuse tricolore, d'éclairage et de vidéosurveillance, comprenant en particulier « la pose de tous types de bordure et caniveaux, des travaux de revêtement hydrocarbonés ou asphaltés, des travaux de revêtement en béton, pavage et dallage, la pose de mobilier urbain (...), la réalisation de plantations », les deux lots étant chacun évalué à une somme comprise entre 3 000 000 et 6 000 000 euros HT ; qu'eu égard à leur nature, leur consistance et leur localisation, ces travaux doivent être regardés, contrairement à ce que soutient la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, comme constituant des réalisations et rénovations de voies urbaines au sens des dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement (...) ».

Ainsi, lorsque vous souhaitez préparer votre recours, le mieux est d'énoncer l'intégralité des travaux prévus afin de prouver qu'il recouvre une certaine ampleur. Dans l'éventualité où ce ne serait pas le cas, vous pouvez utiliser les jugements des Tribunaux administratifs de Marseille pour appuyer votre recours, mais il est moins garanti que vous obteniez raison.

Toutefois il est à noter que l'ampleur, la consistance reste des notions floues soumises à l'interprétation du juge. D'où l'importance d'énoncer au maximum tout ce que recouvre les travaux prévus par votre commune.

2. Deuxième question : le choix du type d'aménagement est-il justifié au regard des besoins et contraintes de la circulation ?

a. La notion de besoin et contrainte de la circulation

L'article L.228-2 du code de l'environnement énonce que les aménagements cyclables prendront « la forme de pistes, 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, **en fonction des besoins et contraintes de la circulation** ».

A priori, ce qu'il ressort de cette disposition c'est que la collectivité dispose d'un choix d'aménagements cyclables qu'elle module en fonction des besoins et

contraintes de la circulation. Pourtant, certaines collectivités tentent de se soustraire à cette obligation en prétextant des contraintes de la circulation.

La jurisprudence est venue statuer sur ce point à de nombreuses reprises. À ce titre, on peut citer l'arrêt de la CAA de Paris du 5 novembre 2013, n°10PA04758 qui précise que le choix de la collectivité se porte sur **le type d'aménagement** et non sur la question de savoir s'il y a obligation de mettre en place un aménagement ou exemption de cette obligation.

Objet : en l'espèce les travaux prévoyaient notamment l'aménagement de la viabilité de la chaussée, des trottoirs, des bateaux d'accès riverains, des signalisations verticales et horizontales et le remplacement des arbres d'alignement.

Considérant de principe : « qu'il résulte des dispositions de l'article L.228-2 du code de l'environnement que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de réalisation d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit enfin de couloirs indépendants ».



[L'arrêt de la CAA de Nantes du 26 juin 2009, n°08NT03365](#) va plus loin dans la définition de cette notion de besoin et contrainte. Ainsi, le choix de la

collectivité ne peut porter **que sur la nature des aménagements et le plan de déplacement urbain ne saurait faire obstacle à l'obligation légale.**

Objet : Création de giratoires dans le centre-ville (afin de fluidifier le trafic automobile) dépourvus d'aménagements cyclables, en cohérence avec le Plan de déplacement urbain.

Considérant de principe : « que si la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE fait valoir que les besoins de la circulation l'ont conduite à privilégier un aménagement permettant de développer une capacité suffisante d'absorption des flux de circulation tout en sécurisant les traversées piétonnes, ils ne la dispensaient pas pour autant, de mettre au point, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes ; que la requérante ne peut davantage soutenir que la création d'itinéraires cyclables serait incompatible avec les orientations du plan de déplacements urbains approuvé, le 22 mars 2002, par la communauté urbaine de Brest, lequel vise, notamment, dans son projet n° 14 intitulé *En vélo, des déplacements aisés, simples et sûrs, à assurer la sécurité de l'ensemble des déplacements dans les espaces de circulation pour établir une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacements ; qu'enfin, le moyen tiré de ce que la charte d'aménagement incluse dans le schéma directeur de proximité préconise d'éviter les aménagements cyclables spécifiques sur les voiries ou dans les zones induisant une vitesse automobile pratiquée de 30 km/heure, est sans influence sur l'obligation relative à la mise au point d'itinéraires cyclables posée par les dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement ».*

Récemment, un arrêt de la CAA de Douai du 16 mars 2021, Chaussée Jules Ferry – n°20DA00786 a apporté de nouvelles précisions quant à la question du choix du type d'aménagements.

En l'espèce, les travaux consistaient en la création de quatre lignes de bus à haut niveau de service et de parking relais. La communauté d'agglomération d'Amiens Métropole avait prévu de créer des itinéraires cyclables consistant par marquage au sol, en

des remontes-files, des sas vélos à proximité des feux tricolores. La collectivité estimait ainsi respecter l'article L.228-2 du Code de l'environnement.

La CAA de Douai a estimé que les aménagements prévus étaient insuffisants pour assurer la **sécurité des cyclistes** bien qu'ils respectaient l'article L.228-2. Le choix du type d'aménagements doit donc être **proportionné** aux besoins et contraintes de la circulation.

Considérant de principe : « 15. Dans ces conditions, et alors qu'aucun itinéraire alternatif n'avait été prévu pour les cyclistes, les besoins et contraintes de la circulation n'imposaient pas qu'un simple marquage au sol soit décidé au détriment d'autres aménagements offrant plus de sécurité aux cyclistes. »

Un autre point mérite d'être souligné dans cet arrêt. La CAA de Douai va estimer qu'une collectivité ne peut justifier le choix de son aménagement cyclable en prétextant la mise en place d'un aménagement non énuméré à l'article L.228-2 du Code de l'environnement.

Autrement dit, **la mise en place d'une Zone 30 n'exonère pas la collectivité de mettre en place un aménagement cyclable.**

Considérant de principe : « 12. D'une part, les itinéraires cyclistes prévus ont seulement consisté, par marquages au sol, en des remonte-files et des sas vélos à proximité des feux tricolores, aménagements prévus à l'article L. 228-2 du code de l'environnement. Si la communauté d'agglomération soutient que s'est ajoutée à ces aménagements la réduction de la vitesse de circulation sur cette section par la mise en place d'une zone limitée à 30 kilomètres/heure, cette mesure n'était pas au nombre des aménagements alors énumérés par cet article L. 228-2. »

Toutefois, récemment, [la CAA de Douai dans son arrêt concernant la Rue Saint Fuscien n°19DA00524 du 16 mars 2021](#), a estimé s'agissant du tronçon sud de la Rue Saint Fuscien que l'aménagement d'une voie verte n'était pas contraire à l'article L.228-2 du Code de l'environnement puisqu'il offrait les conditions de sécurité suffisantes aux cyclistes.

Depuis la loi LOM, les voies vertes sont considérées comme des aménagements cyclables au titre de

l'article L.228-2, mais à l'époque de cette affaire, le texte n'avait pas encore été modifié. La CAA a donc considéré un aménagement cyclable comme conforme parce qu'il offrait manifestement une certaine **sécurité** pour les cyclistes et les piétons.

La CAA a procédé à un contrôle de l'erreur manifeste d'appréciation s'agissant de cet aménagement et a jugé qu'il était proportionné au regard de la sécurité qu'il offrait aux cyclistes et au piéton.

Considérant de principe : « 21. Enfin, si l'association requérante soutient que l'aménagement ainsi prévu n'offrait pas un itinéraire cyclable indépendant et sécurisé dans les deux sens, il ne ressort pas des pièces du dossier que cet aménagement, nonobstant ses imperfections, ne présentait pas des conditions de sécurité suffisantes.

22. Il résulte de ce qui précède que l'aménagement du tronçon sud de la rue Saint-Fuscien n'a pas méconnu l'article L. 228-2 du code de l'environnement et n'était pas entaché d'erreur manifeste d'appréciation au regard de la sécurité des cyclistes et des piétons. »

L'étroitesse de la rue ne justifie pas non plus l'absence d'aménagements cyclable. Le juge procède à un contrôle de proportionnalité entre

l'aménagement choisi et les besoins et contraintes de la circulation : [arrêt CAA de Paris, 26 juin 2013, association Ville à Vélo n°10PA04758](#).

Considérant de principe : « que, si la commune de Champigny-sur-Marne fait valoir essentiellement que l'étroitesse de la rue Henri Barbusse dans sa portion formant tunnel sous la voie ferrée rendrait impossible tout aménagement autorisant la circulation concomitante des autobus de la ligne 116 et des cyclistes, il ressort, toutefois, des pièces du dossier et notamment des écritures des intimés en première instance et il n'est pas sérieusement contesté que, d'une part, la mise en place d'une circulation alternée au moyen d'un marquage au sol et d'une signalisation adaptée était possible et de nature à sécuriser la circulation à cet endroit ; que, d'autre part, la réalisation d'un itinéraire cyclable avait été envisagée dès 2002 lors de la réfection de la première partie de la rue Henri Barbusse ; que, dans ces conditions, compte tenu de l'ensemble des circonstances de l'espèce, en ne prévoyant pas la réalisation d'un itinéraire cyclable pourvu d'aménagements adaptés à l'occasion de la réalisation du projet de réfection de la seconde partie de la rue Henri Barbusse, la commune de Champigny-sur-Marne a méconnu les dispositions précitées ; »



b. La création d'un itinéraire alternatif peut-elle justifier l'absence d'aménagements cyclable ?

Certaines collectivités justifient l'absence de mise en place d'aménagements cyclables par la présence d'un itinéraire de substitution à proximité. En cas de recours, il est vrai que cette hypothèse sera examinée par les juges. Néanmoins, la jurisprudence est venue limiter le recours à cette possibilité pour les collectivités.

[L'arrêt du Conseil d'État du 30 novembre 2020 – n°432095](#) vient apporter des précisions quant à la possibilité pour une collectivité de recourir à un itinéraire cyclable.

En l'espèce, la commune de Batz-sur-Mer a approuvé un projet d'aménagement comprenant trois opérations

dont le réaménagement sur une portion de 1200 mètres de la route départementale RD 245. L'association de défense et de protection des riverains de Kermoisan estime que l'article L.228-2 du Code de l'environnement n'est pas respecté en ce sens que la commune ne prévoit pas d'itinéraire cyclable sur l'emprise ou le long de la RD 245.

La commune de Batz-sur-Mer estime que la réalisation d'une « liaison douce » à quelques centaines de mètres de la RD 245 doit être regardé comme tenant lieu d'itinéraire cyclable au sens de l'article L.228-2 du Code de l'environnement.

Objet : Un itinéraire cyclable ne peut pas en principe être dissocié d'une voie urbaine.

Considérant de principe : « 10. Il ressort également des pièces du dossier que le projet de réaménagement de la RD 245 sur la portion en litige ne prévoit la réalisation d'aucun itinéraire cyclable sur l'emprise de la voie ou le long de celle-ci, la création sur une emprise située à quelques centaines de mètres de celle de la RD 245, d'une « liaison douce » reliant le centre-bourg de Batz-sur-Mer et les villages ne pouvant, en tout état de cause, être regardée comme en tenant lieu. Dès lors, le projet contesté a été arrêté en méconnaissance des dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement. »

L'itinéraire alternatif qui allonge la distance à parcourir de façon trop importante ne peut être considéré comme un itinéraire de substitution aux aménagements prévus à l'article L.228-2 du Code de l'environnement : [Arrêt Cour administrative d'appel de Douai - 1re chambre - 16 mars 2021 – Rue St Fuscien - n° 19DA00524](#).

Pour le Conseil d'État, la création d'une liaison douce à quelques centaines de mètres de la RD 245 ne peut être regardée comme tant lieu d'itinéraire cyclable pouvant permettre à la collectivité de se dispenser de ses obligations au titre de l'article L.228-2.

Objet : Réfection complète de la chaussée de la Rue Saint Fuscien

Considérant de principe : « 15. D'autre part, il ressort des pièces du dossier que l'itinéraire alternatif (...) 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 ».

Remarque : Attention ! Amiens métropole s'est vu pourvu en cassation pour les deux affaires que la collectivité a perdu. Il faut maintenant que le Conseil d'État juge si ces recours sont recevables.

c. La forte demande de stationnement voitures peut-elle justifier la non-réalisation d'aménagements cyclables ?

Il arrive régulièrement que les collectivités ne mettent pas en place d'aménagement cyclable en prétextant qu'il existe un besoin de stationnement voiture. Dans un arrêt de [la CAA de Marseille en date du 10 octobre 2016 - n°15MA00331](#), la Cour a estimé que l'absence

de bandes cyclables au motif que celles-ci seraient occupées par des véhicules n'était pas un motif suffisant pour exonérer la communauté urbaine de Marseille de ses obligations.

Objet : La réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS).

Considérant de principe : « Considérant, en revanche, qu'il ressort des pièces du dossier et n'est pas contesté par la communauté urbaine Marseille Provence Métropole que le projet en litige ne prévoit pas de créer des bandes cyclables dans les sections interurbaines au motif qu'elles seraient occupées par les véhicules en raison de la demande en stationnement ; qu'en outre, la requérante fait état d'un linéaire d'aménagements cyclables de 1,4 kilomètre sur un total de 8 kilomètres ; que pour justifier l'impossibilité de réaliser ces aménagements sur le reste de la voie urbaine rénovée, la communauté se prévaut de contraintes de sécurité et de configuration des lieux tenant à l'étroitesse des rues, de la suppression du séparateur TCSP dans les secteurs à grande circulation qui remettrait en cause la création d'un site propre, de la forte demande de stationnement dans le secteur des avenues Saint-Louis et La Viste, et d'un risque de stationnement sauvage ; que, toutefois, ces motifs au demeurant non établis ne sauraient exonérer la communauté urbaine Marseille Provence Métropole de son obligation de prévoir un aménagement d'itinéraires cyclables le long de la ligne BHSN au sens de l'article L. 228-2 précité du code de l'environnement ; que, dès lors, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole n'est pas fondée à soutenir que ces besoins et contraintes ne lui permettraient pas d'aller au-delà de ce qu'elle a prévu ; qu'il suit de là que les premiers juges ont estimé à juste titre que la collectivité a méconnu les dispositions susvisées ».

Remarque : Il n'y a pas encore eu de jurisprudence s'agissant de la nouvelle rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement. Ainsi, pour le moment rien ne confirme que :

Les plans de mobilité, les besoins et contraintes de circulation peuvent être pris en compte uniquement pour choisir le type d'aménagements.

En effet, bien que la nouvelle rédaction semble être claire sur ce point. Il va falloir attendre une interprétation jurisprudentielle afin de s'en assurer. De plus, on aurait très bien pu imaginer que la loi aille plus loin en précisant le type d'aménagements à réaliser en fonction des conditions de circulation. Cela aurait probablement laissé moins de marge de manœuvre aux collectivités.

En pratique, en cas de recours, utiliser les jurisprudences antérieures à la LOM semblent être une bonne solution s'agissant de la notion de « besoins et contraintes de la circulation », puisque la LOM est venue inscrire dans le marbre ce qui ressortait de ces jurisprudences.

Enfin, dans vos échanges avec une collectivité s'agis-

sant notamment de la pertinence d'un type d'aménagement cyclable, vous pouvez vous appuyer sur **les recommandations du CEREMA**. En effet, bien que les documents du CEREMA n'emportent pas valeur juridique, ils ont tout de même vocation à conseiller les décideurs et professionnels de l'aménagement dans leur politique d'aménagement cyclable.

Dans son document *Rendre la voirie cyclable* de mai 2021⁽¹⁾, le CEREMA évoque trois critères à considérer conjointement avant de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :

- Le volume de trafic motorisé,
- La vitesse réelle pratiquée par les usagers,
- Le trafic cycliste souhaité.

À l'aide de ces critères, le CEREMA établit un **tableau d'aide à la décision** du type d'aménagement cyclable à envisager. Ce tableau peut être utilisé lors de vos échanges avec une collectivité ou en cas de recours afin de justifier la pertinence de l'aménagement choisi.

⁽¹⁾ CEREMA. *Rendre sa voirie cyclable*. Les clés de la réussite. Bron : Cerema, 2021. Collection : Les cahiers du Cerema. [Disponible en ligne au format PDF](#).



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORSÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2 000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Figure 1 : Tableau d'aide à la décision. CEREMA, Rendre sa voirie cyclable. Mai 2021

C. L'article L.228-3 du Code de l'environnement

Le nouvel article L.228-3 du Code de l'environnement issu de l'article 62 de la LOM concerne les aménagements cyclables hors agglomération.

Article L.228-3 du Code de l'environnement issu de l'article 62 de la LOM Version en vigueur du 27 décembre 2019 au 25 août 2021	Article L.228-3 du Code de l'environnement modifié par la Loi contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. En vigueur à partir du 25 août 2021
<p>« à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.</p> <p>Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.</p> <p>Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »</p>	<p>« À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.</p> <p>Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.</p> <p>Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. Pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité, au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres du périmètre de celle-ci et sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont le président a mis en place la zone à faibles émissions mobilité, le besoin est également réputé avéré. »</p>

En vert : les nouveautés.



Ainsi, pour qu'il y ait un aménagement cyclable **hors agglomération** il faut qu'il y ait :

- **Une réalisation ou un réaménagement d'une voie hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides.**

Remarque : Ici, comme pour l'article L.228-2 et la notion de « rénovation », la question de savoir ce qu'englobe le terme « réaménagement » va se poser et ce sera probablement à la jurisprudence d'y répondre.

- **Un besoin avéré :** c'est au gestionnaire de la voirie d'évaluer le besoin avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité. Le gestionnaire de voirie est l'autorité publique en charge de la gestion des routes sur son territoire de compétence. L'évaluation du besoin est rendue publique « dès sa finalisation ». Cette disposition interroge puisqu'en droit commun, les documents administratifs portant sur l'environnement doivent être accessibles pour le public alors même qu'ils sont en cours de rédaction.

Remarque : Cette précision aurait-elle pour effet de créer une dérogation à la législation sur l'accès public aux informations environnementales issues de la Convention internationale signée à Aarhus le 25 juin 1998 ?⁽¹⁾ En attendant qu'une juridiction se prononce sur cette disposition, il sera probablement difficile pour le public d'avoir accès à ces documents en cours d'élaboration et a fortiori d'être associé à la prise de décision.

- **Une faisabilité technique et financière :** dans l'éventualité où le besoin serait réputé « avéré » ; il existe une exception à la réalisation d'un aménagement cyclable : l'impossibilité technique ou financière.

⁽¹⁾ La Convention internationale d'Aarhus du 25 juin 1998 institue un droit d'accès public aux informations environnementales. Cette convention a été retranscrite en droit européen par la directive 2003/4/CE concernant l'accès du public en matière d'environnement.

Remarque : On peut y voir ici une sorte d'affaiblissement de l'obligation d'aménagement d'itinéraire cyclable en zone non urbaine. En effet, précédemment à la LOM, l'article L.228-2 du code de l'environnement parlait de réalisation ou de rénovation de « voie urbaine ». Il était alors possible de considérer que toutes les voies étaient urbaines à l'exception des autoroutes et voies rapides, même si le texte ne le disait pas explicitement. Désormais, en faisant une distinction entre « voie urbaine » et « voie hors agglomération » et en ajoutant une évaluation des difficultés techniques et financières pour ces voies hors agglomération ; la législation vient créer une marge de manœuvre pour les maîtres d'ouvrages publics qui n'existaient pas auparavant.

Il existe **trois situations** dans lesquelles **le besoin est réputé avéré** :

- Situation 1 : Les aménagements ou itinéraires cyclables inscrits dans un Plan de mobilité (PDM), un Plan de mobilité simplifié (PDMs), un schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDT) et du schéma national des véloroutes.
- Situation 2 : La réalisation ou le réaménagement des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE).
- Situation 3 : La réalisation ou le réaménagement des voies situées à moins de 5km du périmètre d'une ZFE et sur le territoire de l'EPCI dont le président a mis en place la ZFE.

Remarque : Pour l'instant il n'y a pas encore eu de jurisprudence s'agissant de l'article L.228-3 du code de l'environnement. Ainsi, certains points demeurent relativement flous : comment va être évalué le besoin ? quelles sont les impossibilités financières et techniques que vont pouvoir invoquer les collectivités ?.

D. L'article L.228-3-1 du Code de l'environnement

L'article L.228-3-1 a été créé par l'article 63 de la Loi LOM. Il est rédigé comme suit :

« En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou au schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré. »

Cet article introduit une obligation de continuité des aménagements existants à l'occasion de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Cette continuité des aménagements n'est obligatoire qu'en « cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière ».



2. QU'IMPLIQUE LA RÉGLEMENTATION SUR LE DOUBLE SENS CYCLABLE (DSC) ?

A. Le principe de généralisation du DSC sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h

La généralisation du double sens cyclable (DSC) sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h est la règle de principe.

Dans ces zones 30 (Z30) et dans les zones de rencontre (ZR), le DSC pour les cyclistes est la règle de principe, instaurée par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. Depuis ce décret, l'article R.110-2 du Code de la Route dispose :

« **Zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

« **Zone 30** : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à **30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

L'article 5 du décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement généralise le double sens cyclable (DSC) sur les aires piétonnes et sur les voies où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h.

L'article R. 412-28-1 du Code de la Route énonce que :

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».

B. Les apports de la jurisprudence

Tribunal administratif de Strasbourg, 3 octobre 2012 - Association SaintAvélo contre Commune de Saint-Avoid - req n° 1006146-4.

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 imposait au maire d'instituer des doubles sens cyclables dans les zones 30 à compter du 1er juillet 2010, et à mettre en place une signalisation prévenant les usagers de l'existence d'une telle zone. Le recours contentieux n'était pas possible car il n'existait pas de décision à contester : dépôt d'une demande de mise en conformité en 2010, puis après quelques mois contentieux.

Le juge administratif a donné raison à l'association

SaintAvélo sur une des rues visées et a annulé le refus de faire du maire. La requête était fondée sur le moyen de l'erreur de droit, considérant les articles R. 110-2 du Code de la route, l'article 13 du décret 2008-754 et l'article L. 2545-2 du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Objet : Non mise en conformité des zones 30 au regard de la réglementation sur les doubles sens cyclables.

A la demande de SaintAvélo, et sur le fondement de l'article L. 911-1 du Code de justice administrative, le juge a enjoint au maire de mettre en conformité les zones 30 dans les 2 mois courant.

Apport : Le maire doit prendre les dispositions adéquates pour mettre en conformité les zones 30 de sa commune avec le décret de 2008.

Considérant de principe : « Considérant qu'aux termes de l'article R. 110-2 du code de la route (...), qu'aux termes de l'article 13 du décret n°2008-754 (...) qu'aux termes de l'article L. 2545-2 du CGCT, il en résulte qu'à compter du 1er juillet 2010, les chaussées situées dans les zones 30 sont à double sens pour les cyclistes et qu'il appartient au maire de prendre toutes dispositions d'aménagement en ce sens. (...) Le maire de Saint AVOID n'a pris, postérieurement au 1er juillet 2010 aucune disposition pour aménager la circulation à double sens et mettre en place une signalisation adéquate de la rue de Liévin alors même qu'il y était tenu par les dispositions suscitées ; que sa décision implicite de refus ne peut par suite qu'être annulée. »

Tribunal administratif de Rouen, 10 janvier 2013 - Association Sabine contre Commune du Petit-Quevilly - n°1003271 :

Objet : Interdiction (par arrêté municipal) du double sens cyclable dans toutes les rues à sens unique en zone 30.

L'article R. 110-2 du Code de la route fait de la mise en double sens cyclable dans les zones 30 la règle et non l'exception. En premier lieu, dépôt d'un recours gracieux resté sans réponse. S'en suit un recours contentieux au tribunal administratif en novembre

2010 contre l'arrêté interdisant la circulation en double sens cyclable dans les rues à sens unique en zone 30.

La requête est fondée sur le moyen de l'erreur de droit, considérant l'article R. 110-2 du Code de la route.

Le jugement est rendu en janvier 2013, il donne raison à l'Association Sabine en annulant l'arrêté du maire, enjoint le maire de réexaminer la situation et octroyant 500 € de dédommagement des frais du procès.

Apport : Le double-sens cyclable est la règle en zone 30, le sens unique vélo l'exception.

Considérant de principe : « l'arrêté prononçant, en son article 1er, une interdiction générale de la circulation des cycles à contresens dans les voies classées en zone 30 (...) qu'au surplus, il ressort des pièces du dossier que le motif tiré de l'étroitesse des voies ne saurait concerner la totalité des voies visées par l'arrêté ; qu'ainsi, par la généralité de ses termes, la décision attaquée présente, dans les circonstances de l'affaire, le caractère d'une interdiction générale et absolue qui porte atteinte disproportionnée à la liberté de circulation, dès lors l'association Sabine aggro de Rouen est fondée à demander l'annulation de l'arrêté du 9 juin 2010 ».

L'apport de ce jugement du TA de Rouen est confirmé et complété par un nouvel arrêt d'une instance de niveau supérieur : **Cour d'Appel Administrative de Marseille, 24 octobre 2014, association Vélo en Têt de Perpignan, contre Commune de Perpignan, n°12MA04902.**

Objet : L'arrêté de mise en place de DSC du Maire de Perpignan, du 10 juin 2010, exclut 13 rues du centre-ville de ce dispositif.

A la suite de cet arrêté, une demande de retrait a été formée par l'association le 20 juillet 2010. La demande laissée sans réponse, formant une décision implicite de rejet, a contraint l'association à un recours contentieux pour excès de pouvoir, auprès du TA de

Montpellier. Sur les moyens d'erreur de droit et d'erreur manifeste d'appréciation fondés notamment sur les l'article R. 110-2 et R.411-4 du Code de la route, l'association demandait l'annulation de l'arrêté et une injonction au maire de prendre un nouvel arrêté de mise en application du DSC dans un délais de 3 mois.

Le **jugement n°1005058 du 24 octobre 2012 du TA de Montpellier** rejetait ses demandes. L'association a fait appel et l'arrêt de la CAA de Marseille lui a donné en partie raison.



Apport : Le principe de DSC dans les zones 30 doit s'accompagner d'un aménagement nécessaire à ces applications :

Considérant de principe : « 6. ... Le tribunal... a répondu de manière suffisamment motivée au moyen tiré de ce que le décret n°2008-754 imposerait au maire, dans les zones 30, d'une part de rendre applicable le double sens cyclable, et, d'autre part, de réaliser les aménagements nécessaires à cette application ».

L'exception à ce principe de DSC en zone 30 n'est recevable que « lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige » et le maire doit alors invoquer un « motif lié à la sécurité de la circulation dûment circonstancié ».

A ce titre, sont expressément rejetés par les juges les motifs portant sur « ... l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface, de lignes de bus... », en considérant également la largeur de

la chaussée (ici, supérieure à 4,5 m) (cf. le considérant n°10). Mais sont acceptés les motifs fondés sur l'étroitesse de la chaussée (ici, de 2,5 m à 3,10 m) conjugée à la circulation d'un minibus, un virage dangereux, une forte déclivité (pente significative), un manque de visibilité, etc. (cf. le considérant n°11).

Remarque : une large marge d'appréciation est laissée au maire quant aux motifs lui permettant de faire exception à la règle.

3. DE QUELLE JURIDICTION RELÈVENT LES CONTENTIEUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ?

La juridiction administrative est compétente pour juger les litiges entre les particuliers et l'Administration (État, collectivité territoriale, établissement public ou organisme privé chargé d'une mission de service public).

- **Le Tribunal administratif (TA)** juge les litiges entre les particuliers et les administrations, ainsi que les conflits du travail dans la fonction publique. Il juge en premier ressort, c'est-à-dire qu'il est le premier tribunal saisi d'une affaire.

- **La Cour Administrative d'Appel (CAA)** juge les recours contre les jugements rendus par les tribunaux administratifs.

- **Le Conseil d'État (CE)** est la plus haute juridiction administrative. Il juge en premier et dernier ressort (c'est la seule juridiction saisie de l'affaire), en appel ou en cassation. Il juge les litiges traités par les cours administratives d'appel.



4. QUELLES SONT LES VOIES DE RECOURS POSSIBLES ?

Il est fortement recommandé de former un recours gracieux avant tout recours contentieux. Cela laisse une chance à l'administration de tenir compte de votre demande tout en montrant au tribunal administratif votre bonne volonté. A contrario, cela attesterait de la mauvaise volonté de l'administration si elle ne répond pas.

Vous disposerez également de plus de temps pour argumenter votre recours contentieux s'il y a lieu.

A. Le recours administratif : gracieux/hierarchique

Le recours administratif consiste à adresser une requête à l'administration pour reconsidérer une décision. Il n'implique pas la consultation d'un juge. Le recours est gracieux s'il s'adresse directement à la personne (le maire le plus souvent) qui a pris la décision ou hiérarchique s'il est destiné à son supérieur hiérarchique.

Ce type de recours peut être adressé sur papier libre, mais il est préférable que ce soit par courrier LRAR afin de conserver une preuve de l'envoi. Mise à part l'envoi du courrier, ce recours est totalement gratuit. Pour être efficace, le recours doit :

- Être motivé : expliquer les raisons de droit et les faits qui vous conduisent à contester la décision. De préférence, il devrait comporter un moyen de légalité externe (forme de la décision) et un moyen de légalité interne (fond de la décision).

- Être formulé par les mêmes personnes que celles susceptibles de saisir le TA par la suite.
- Avoir le même objet que la requête devant le TA et répondre aux exigences de recevabilité : intérêt à agir + délai de recours (voir ci-dessous).
- Comporter une copie de la décision contestée jointe à la lettre, ainsi que les documents que vous jugez utiles pour faire réviser la décision. Exemples : lettre, photographie, plan etc.

Dans cette situation le silence gardé par l'administration pendant 2 mois vaut refus. Le délai de 2 mois court à partir de la date de réception de la demande par l'administration initialement saisie.

B. Le recours contentieux

Le recours contentieux consiste à adresser une requête au juge administratif pour demander l'annulation, sur des motifs de légalité, d'une décision administrative. Il se décline en plusieurs formes de recours, mais c'est particulièrement le **recours pour excès de pouvoir** qui nous intéresse ici.

Le **recours pour excès de pouvoir** concerne toute décision, estimée illégale, prise par une personne morale, de droit public ou privé, dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique. Dans un recours pour excès de pouvoir, seuls certains moyens,

portant sur la forme ou sur le fond d'une décision administrative pourront être développés (voir infra « comment motiver ma requête »).

Attention ! Le fait de former un recours ne suspend en rien l'exécution de la décision contestée (travaux par exemple). Si le souhait est de suspendre l'exécution d'une décision, consulter « les conditions du référé d'urgence ». Ce recours doit être déposé parallèlement à un recours au fond s'il y a un doute sérieux sur la légalité de l'acte contesté.

5. AI-JE BESOIN D'UN AVOCAT ?

En première instance, que ce soit lors d'un recours gracieux ou contentieux, la présence d'un avocat est facultative.

En appel, le recours à un avocat est obligatoire.

6. LES CONSEILS PRÉALABLES

Dans de nombreux cas, l'envoi d'un recours gracieux à l'administration a suffi à faire évoluer la situation.

Envoyer tous vos courriers adressés à l'administration ou au tribunal en recommandé avec accusé de réception afin de garder une preuve concernant la date à partir de laquelle les délais de réponse de l'administration sont enclenchés.

Ne s'appuyer que sur des arguments d'ordre juridique. Les autres arguments peuvent avoir une force de persuasion réelle (par exemple un accident survenu à un cycliste sur ce tronçon), mais c'est tout.

Les parties attaquées se défendent en premier lieu sur la recevabilité de la procédure. L'irrecevabilité conduit systématiquement au rejet du recours, même si le fond est valable. Il faut donc soigner son recours et ne pas hésiter à demander des conseils et avis sur celui-ci.

Il ne faut pas être pressé, il peut s'écouler plus de trois ans entre le moment du recours et celui du jugement. Si l'on veut obtenir une réponse rapide de la justice, il faut assortir le recours au fond d'une requête en référé.

Remarque : Soigner les recours inédits, ils peuvent faire jurisprudence !



7. QUELLES SONT LES CONDITIONS POUR QUE MA REQUÊTE SOIT RECEVABLE DEVANT LE JUGE ?

Ces conditions de recevabilité de la requête sont fixées par le code de justice administrative (CJA) et aussi par la jurisprudence :

- Ma requête doit être formée contre une décision.
- Ma requête respecte le délai légal de recours.

- Les statuts de mon association lui donnent intérêt à agir.
- Ma requête est motivée.

A. Tout savoir sur la nécessité de former un recours contre une décision

L'article R.421-1 du CJA pose le principe de la nécessité d'une décision administrative pour pouvoir saisir la juridiction. Il stipule que :

« La juridiction ne peut être saisie que par voie de recours formé contre une décision, et ce, dans les deux mois à partir de la notification ou de la publication de la décision attaquée ».

1. L'opération a fait l'objet d'une décision : le cas d'une décision explicite

Dans le cas le plus simple la décision contestée est explicite, c'est à dire écrite, et figure au recueil des actes administratifs disponible en version papier, voire

électronique, dans les mairies, mairies de quartiers et d'arrondissement dans les communes de plus de 3500 habitants.

2. L'opération n'a pas fait l'objet d'une décision : le cas d'une décision implicite

Dans plusieurs cas de figures, la disposition prise ne donne pas lieu à une décision écrite (vous en prenez connaissance au moment des travaux par exemple). Dans ce cas on ne peut pas former un recours contentieux, la meilleure solution est d'adresser immédiatement un recours gracieux explicitant votre demande.

Si ce dernier reste sans réponse de l'administration durant les deux mois légaux dont elle dispose pour répondre, il est alors possible d'attaquer cette décision implicite de refus de faire les aménagements stipulés dans votre demande.

Concernant les grandes opérations d'aménagement on a aujourd'hui beaucoup de peine à trouver la délibération de la collectivité décidant les aménagements de voirie car ces derniers, au moins dans les grandes villes, font plutôt l'objet de programmes dont le financement est prévu au budget et qui ne donnent pas forcément lieu à des délibérations spécifiques : **CAA de Douai, 30 décembre 2003 - Association Droit Au Vélo (ADAV) – n°02DA00204.**

3. Je n'arrive pas à mettre la main sur la décision ou le délai de recours est expiré

Dans le cas d'un arrêté du maire, on peut s'agissant d'une décision réglementaire qui doit être abrogée si elle est illégale, demander son abrogation au maire. En effet, il y a obligation pour l'autorité compétente d'abroger un règlement illégal (qu'il l'était dès son intervention, ou qu'il le soit devenu en raison de changements dans les circonstances de fait ou de

droit), on peut attaquer ensuite, dans les délais de recours contentieux, la décision expresse de refus opposée à cette demande, ou la décision implicite de refus qui naîtra du silence gardé pendant une durée de deux mois à compter de la réception de la demande : **TA de Strasbourg, 3 octobre 2012, association SaintAvélo – n°1006146-4.**

B. Tout savoir sur les délais de recours

L'article R. 421-1 du Codes de Justice Administrative (CJA) indique que « la juridiction ne peut être saisie que par voie de recours (...) dans les deux mois à partir de la publication de la décision attaquée ».

Qu'il s'agisse d'un recours administratif ou contentieux, une décision explicite est attaquable dans les deux mois suivant sa publication officielle (porte de la mairie, recueil des actes administratifs). Dans le cas d'une décision implicite de rejet (résultant du silence gardé suite à un recours administratif), le délai court à partir de l'expiration du délai de deux mois à compter de la date du dépôt de la demande qui doit être établie par tous moyens. D'où l'intérêt d'un envoi en recommandé avec accusé de réception

(LRAR). A noter que si une décision explicite de rejet intervient dans ce délai de deux mois, elle fait à nouveau courir ce délai de recours.

Le dépôt d'un recours gracieux ou hiérarchique donne un délai supplémentaire de 2 mois pour former un recours contentieux, devant le juge administratif. Pour que ce délai soit effectif, qu'il ait un effet « suspensif », il faut qu'il respecte le délai de 2 mois dans lequel une décision est opposable. En revanche, le rejet implicite ou explicite d'un recours administratif par l'administration enclenche un nouveau délai de 2 mois pour démarrer une procédure contentieuse devant le juge.

Le cas particulier de la LAURE/LOM : actuellement, il n'est pas rare que les communes ne prennent plus de délibérations pour engager des travaux. Donc, en cas de contentieux dans ce cadre, l'existence d'une décision ne devrait pas être exigée par le juge. Or, en théorie selon la jurisprudence, pour pouvoir lancer un contentieux administratif, il faut une décision dans tous les cas. C'est pourquoi, dans cette situation, **il faut « provoquer » une décision, en commençant par engager un recours gracieux** auprès de la collectivité. Il faut le faire, **avant que les travaux ne soient terminés.**

Point de vigilance !

Attention au piège que tendent souvent les communes aux associations :

Laisser contester une décision implicite de rejet puis, lorsque la requête a été déposée, adresser une décision expresse de rejet que les associations ne contestent pas devant le TA, pensant que leur requête est suffisante. Mais erreur fatale !

Donc il faut anticiper le silence gardé par la collectivité - valant décision implicite de rejet - et déposer sa requête au greffe du TA juste avant l'expiration des 2 mois.

Et en cas de notification d'une décision expresse de rejet, postérieure au dépôt, il faut absolument introduire dans les deux mois de cette notification, une nouvelle requête dirigée contre cette nouvelle décision qui aura retiré la décision implicite de rejet. Car la première requête sera alors devenue sans objet et rejetée « automatiquement » par le tribunal administratif ».

Cette occurrence n'est pas certaine mais soyez vigilants !



C. Comment rédiger les statuts de mon association pour lui donner intérêt à agir ?

1. L'objet de l'association

Afin d'avoir intérêt à agir, les statuts de l'association doivent être rédigés d'une certaine manière. L'objectif étant de limiter le nombre de recours. Ainsi, il faut que **l'objet de l'association soit en lien avec la décision contestée** et donc a fortiori qu'il soit suffisamment précis.

L'aire géographique doit également être définie dans les statuts de l'association. Dans les statuts de la Ville à Vélo Lyon, par exemple, il est bien précisé « la Ville de Lyon et l'ensemble des communes de la métropole ».

Cas concret : rédaction des statuts de la Ville à Vélo à Lyon en 2020.

ARTICLE 2 : OBJET

« L'association a pour objet la promotion du vélo comme moyen de transport dans la métropole de Lyon (la Ville de Lyon et l'ensemble des communes de la métropole), et en tant que de besoin, dans les communes limitrophes de la Métropole.

Elle milite pour un respect permanent des dispositions légales et réglementaires (Lois, Décrets, Arrêtés, Plan Local d'Urbanisme, etc..) relatives à l'usage du vélo (aménagement d'itinéraires cyclables, de stationnements des vélos dans les bâtiments publics ou privés, l'emport des vélos dans les transports collectifs...)

Elle soutient ou initie les actions, démarches ou expériences en vue de défendre les droits, les intérêts et les besoins des cyclistes, dans le respect d'un partage équilibré des espaces de circulation, sur l'ensemble des territoires définis ci-dessus. »

Exemple : Jugement TA Marseille, avril 2017 – Collectif Vélo en Ville de Marseille – n°1403742.

En l'espèce, le tribunal a estimé que l'objet de l'association consiste en « la promotion de la bicyclette et des transports alternatifs à la voiture particulière

en milieu urbain ; n'est pas large au point de ne pas justifier un intérêt lui donnant qualité pour agir contre une décision relative à la création d'un itinéraire cyclable »

2. L'habilitation à ester en justice

Les statuts de l'association doivent stipuler que l'association peut exercer toute action en justice, notamment par la personne de **son président**. Sauf mention contraire, il n'a **pas besoin de l'autorisation du conseil d'administration** ou du bureau. C'est la solution la plus sûre permettant de ne pas compromettre l'issue d'un recours par une erreur de procédure.

Si l'association n'a pas de président mais **une co-présidence**, alors il faut que les statuts mentionnent précisément qui est habilité à signer une requête et à la suite de quelle décision de quelle instance : assemblée générale, conseil d'administration ou bureau.

Cas concret : rédaction des statuts de la Ville à Vélo à Lyon en 2020.

ARTICLE 6 : ACTION EN JUSTICE

« L'association peut, conformément à l'article 6 de la loi du 1er juillet 1901, ester en justice en son nom, ou de manière solidaire, pour faire valoir le droit des causes qu'elle défend dans son objet.

L'association peut, par conséquent, engager des actions en justice pour appuyer et défendre sa position et ses actions en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'article 2 des présents statuts.

L'action en justice est conduite par les deux co-présidents mandatés et autorisés par le Conseil d'administration « à ester en justice » au nom de l'association, tant en demande qu'en défense.

En cas d'absence ou d'empêchement des deux co-présidents, ils seront remplacés par tout autre administrateur spécialement délégué par le Conseil d'administration.

En cas d'urgence, l'un des co-présidents peut décider d'engager seul toute action en justice au nom de l'association ou de la représenter devant les Tribunaux. Il soumet a posteriori cette décision à la validation du Conseil d'administration. »

Dans l'éventualité où les statuts ne sont pas très précis concernant, par exemple le territoire d'intervention, le juge peut rechercher les éléments justifiant d'un intérêt à agir tel que le siège social, le lieu de résidence des administrateurs et des membres etc. À titre d'exemple, c'est ce qu'a fait **la CAA de Marseille, en avril 2015 dans son arrêt n°-13MA02211 :**

Considérant de principe : « 3. Considérant qu'il résulte des statuts de l'association « Collectif vélos en ville » que celle-ci « a pour but la promotion du vélo et des transports alternatifs à la voiture particulière en milieu urbain » et que son siège social est situé à Marseille ; qu'il n'est pas contesté que la totalité de ses administrateurs et la plupart de ses

membres résident à Marseille ; qu'elle perçoit des subventions pour des actions sur le territoire de la commune de Marseille tant de la part de cette dernière que du département des Bouches-du-Rhône et de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; que, dans ces conditions, l'association « Collectif vélos en ville » ne peut être regardée comme ayant un champ d'action national et justifie d'un intérêt pour agir à l'encontre de la décision en litige ».

Remarque : A noter que dès l'introduction de la requête, le greffe du tribunal administratif demande à l'association requérante de produire un exemplaire de ses statuts pour éventuellement opposer d'office son **irrecevabilité pour défaut d'intérêt à agir**.

D. Comment motiver ma requête ?

Le terme « motiver » signifie que la requête doit être argumentée et justifiée par rapport au droit en vigueur.

1. L'exposé des faits

Description simple, précise et circonstanciée de tous les événements ayant conduit à la décision que l'on veut contester. Contrairement à une idée assez ré-

pondue, le juge ne sait du litige qui lui est soumis que ce que lui en disent les parties.

2. La discussion

Développement de l'argumentaire en fait et en droit justifiant l'annulation de l'acte contesté. Elle doit faire

apparaître des moyens (arguments) qui appartiennent à deux catégories distinctes (causes juridiques) :



a. Les moyens de légalité externe

- L'incompétence de l'auteur de l'acte (également moyen d'ordre public) ;
- Vice de procédure ou de forme ;
- Insuffisance de motivation.

b. Les moyens de légalité interne

- Violation d'une règle de droit supérieure, (arrêté, règlement, décret, loi, Constitution, Traité, etc.)
Erreur de fait ou de droit : décision fondée sur un fait /une règle de droit inexact(e).
- **Erreur manifeste d'appréciation** : si on s'en tient à des bandes cyclables alors que des pistes auraient pu être aménagées compte tenu de la dangerosité de la voie par exemple.

- Erreur d'appréciation ou erreur manifeste d'appréciation : décision fondée sur une erreur évidente qui ne fait aucun doute pour un esprit éclairé.

- Détournement de pouvoir. Cet argument est rarement retenu par le juge, car trop difficile à prouver.

Lorsque l'argumentation se base sur des faits, elle doit montrer que les faits sur lesquels s'appuie la décision sont inexacts, inexistantes voire dénaturés.

Lorsqu'elle s'appuie sur le droit, elle doit fournir les éléments juridiques qui prouvent que la décision est illégale en citant par exemple de la jurisprudence.

Attention ! Le juge ne peut soulever d'office que les moyens d'ordre public, qu'il peut soulever à tout moment. Il ne suffit pas d'énumérer des moyens, il faut aussi les accompagner d'éléments précis permettant de les étayer.

Exemples de moyens pour les contentieux issus du non-respect de l'article L.228-2 :

- **Erreur de droit** : si aucun aménagement cyclable n'est envisagé alors que l'on est en zone urbaine et que les travaux ne concernent pas une autoroute ou une voie rapide.

Exemples de moyens pour les contentieux issus du non-respect de l'article R.110-2 du Code de la route (DSC) :

- **Erreur de droit ou erreur manifeste d'appréciation** : s'il y a une absence ou une insuffisance de motivation concernant le refus de mettre en place des DSC. Le maire ne peut déroger aux dispositions de l'article R 110-2 du code de la route qu'en motivant son refus alors même qu'il s'agit d'une décision réglementaire.

- **Erreur de droit** : si la dérogation à l'obligation de mettre en place des DSC est générale et absolue dans toute la commune.

- **Erreur manifeste d'appréciation** : si une mesure ne vous paraît pas fondée au vu de la situation (dangerosité, étroitesse...) il faut bien analyser chaque zone de double sens, communiquer des informations précises sur les trafics, illustrer au besoin par des photos les situations.

de travaux visant à mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés ... ;

- Condamner ... à payer à l'association ... la somme de ... euros sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Remarque : Si on a attaqué une décision implicite, il faut faire attention aux « gesticulations dilatoires » des élus qui peuvent en cours d'instance répondre de manière expresse à une demande. Dans cette circonstance, il vaut mieux introduire une deuxième requête dirigée contre cette nouvelle décision dont la notification rouvre les délais de recours.

3. Les conclusions

Les conclusions correspondent à ce que vous demandez au juge. Par exemple : l'annulation d'une délibération au conseil municipal, d'un arrêté du maire, l'octroi de dommages et intérêts etc. En cas de demande d'indemnisation, le montant doit être précisé et détaillé.

Il est souhaitable de demander en plus une mesure d'exécution du jugement, sur le fondement des dispositions des articles L.911-1 et L.911-2 du CJA assortie d'une astreinte assez conséquente sur le

fondement de l'article L.911-3 du CJA ainsi qu'une somme au titre des dispositions de l'article L.761-1 du CJA pour être défrayé par le défendeur des frais exposés.

Exemple de rédaction des conclusions :

- Annuler, en toutes ses dispositions, (la délibération, l'arrêté,) de ... en date du ...
- Faire injonction à ... de prendre, dans un délai de six mois, une délibération autorisant la réalisation



8. LES FORMALITÉS À RESPECTER SOUS PEINE D'IRRECEVABILITÉ DE MON RECOURS

La requête doit, sous peine d'irrecevabilité, être accompagnée, de la décision attaquée lorsqu'elle existe matériellement, ou de la demande (lettre, recours administratif) lorsqu'il s'agit d'une décision implicite.

Il faut fournir autant de copies de la requête qu'il y a de parties, plus deux, donc au minimum, quatre exemplaires des mémoires et des pièces jointes.

Si on ne le fait pas, le tribunal mettra en demeure de le faire dans un certain délai (15 jours normalement) avant de rejeter la requête sans instruction pour irrecevabilité.

9. À QUI ADRESSER MA REQUÊTE ?

La requête peut être déposée en ligne via le téléservice *Télérecours citoyens* (article R.414-6 du CJA).

Elle peut aussi être déposée sur place ou envoyée par courrier au greffe de la juridiction, de préférence par lettre recommandée avec accusé de réception (article R.413-1 du CJA).

10. RECOMMANDATIONS PRATIQUES POUR RÉDIGER ET ARGUMENTER MA REQUÊTE

- Adopter un style simple et des phrases courtes est recommandé.
- Appuyer la discussion à l'aide de photos, plans, croquis parlants. Dans tous les cas privilégier une bonne qualité graphique : photo originale, croquis proprement scanné... Les documents illisibles agacent le juge qui n'a plus guère le temps et les moyens de faire un transfert sur les lieux.
- De la jurisprudence peut être citée si des situations semblables ont été jugées.
- Un mémoire en réplique n'est vraiment utile que s'il apporte quelque chose de nouveau à la suite de la communication du mémoire en défense.

11. LES TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT SONT IMMINENTS OU ONT COMMENCÉ, QUELLES SONT LES CONDITIONS D'UN RÉFÉRÉ D'URGENCE ?

Le référé d'urgence est une procédure simple qui vise à obtenir rapidement la suspension d'une décision administrative qui paraît illégale. C'est la procédure du référé suspension de l'article L.521-1 du CJA qui concerne les contentieux en question car elle permet de suspendre des travaux de voirie par exemple.

Le référé peut être **introduit en même temps que la requête** en annulation de la décision contestée. 2 conditions doivent être simultanément remplies :

- Qu'il soit fait état d'un moyen (argument) propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée.
- Que l'urgence le justifie. L'urgence doit être démontrée et non simplement affirmée. La circonstance que les **travaux doivent prochainement débiter** suffit à caractériser l'urgence : **TA de Lyon, 20 août 2008, M. Lecomte.**

Attention ! Pour que le juge demande l'arrêt des travaux il est nécessaire que le requérant demande une mesure d'exécution sur le fondement des articles L.911-1 et L.911-2 du CJA.

Le juge peut juger très vite un référé suspension même dans la journée si les travaux sont en cours. Dans le cas où la suspension de l'exécution d'une

décision administrative est décidée, la requête au fond est jugée rapidement (normalement trois à quatre mois après son enregistrement).

Art. L.911-1 du CJA :

« 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 ».

Art. L.911-2 du CJA :

« 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 à nouveau une décision après une nouvelle instruction, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision juridictionnelle, que cette nouvelle décision doit intervenir dans un délai déterminé. La juridiction peut également prescrire d'office l'intervention de cette nouvelle décision. »



12. EST-CE QUE JE PEUX ÊTRE DÉDOMMAGÉ DES FRAIS DE JUSTICE ENGAGÉS ?

La justice administrative est gratuite mais on peut être défrayé des frais exposés et du temps passé pour défendre ses droits en demandant une somme au titre des dispositions de l'article L.761-1 du CJA : il n'y a pas de justificatifs à produire et ils peuvent être demandés même dans un mémoire en réplique mais il vaut mieux les demander dans la requête introductive d'instance pour ne pas prolonger le débat contradictoire.

Art. L 761-1 du CJA :

« Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation ».

Remarque : pour vous aider dans vos démarches juridiques, il existe une procédure d'**aide juridic-**

tionnelle pour les personnes morales à but non lucratif.

Une personne morale à but non lucratif peut exceptionnellement se voir accorder l'aide juridictionnelle si plusieurs conditions sont réunies :

- Son siège se trouve en France
- Ne pas avoir une assurance protection juridique qui couvre la totalité des frais de justice.
- Avoir des ressources de référence inférieure à un certain plafond. Les ressources à prendre en compte ici sont celles de l'année civile précédente, après déduction des frais généraux (frais de personnel, de locaux, de secrétariat) et autres dépenses nécessaires au fonctionnement.

Vous trouverez en suivant ce lien le formulaire à remplir pour recevoir cette aide : <https://www.service-public.fr/associations/vosdroits/R47004>

13. CONCERNANT L'EXÉCUTION DES DÉCISIONS DE JUSTICE, QU'EST-CE QUE JE SUIS EN DROIT D'ATTENDRE ?

C'est la juridiction administrative qui assure le service après-vente de ses décisions. La procédure est prévue par l'article L.911-4 du CJA et organisée par les articles R.921-1 et suivants.

Art. L.911- 4 du CJA :

« En cas d'inexécution d'un jugement ou d'un arrêt, la partie intéressée peut demander à la juridiction, une fois la décision rendue, d'en assurer l'exécution. Si le jugement ou l'arrêt dont l'exécution est demandée n'a pas défini les mesures d'exécution, la juridiction saisie procède à cette définition. Elle peut fixer un délai d'exécution et prononcer une astreinte. »

Pour un jugement au fond qui donne en général à l'administration un délai de deux mois pour l'exécuter si une mesure d'exécution a été demandée, l'exécution ne peut normalement être demandée au juge qu'après l'expiration d'un délai de trois mois à compter de sa notification.

Pour une ordonnance de référé, l'exécution peut être demandée au juge des référés dès l'expiration du délai qu'il a imparti et qui peut être très bref.

Dans l'hypothèse où il y a appel du jugement, l'exécution doit être demandée auprès de la Cour administrative d'appel.

14. JE VEUX FAIRE APPEL, CE QU'IL FAUT SAVOIR

La procédure d'appel se fait devant la Cour Administrative d'Appel (CAA). Elle est similaire à celle suivie lors de la première saisine de la juridiction

administrative. L'assistance d'un avocat est cependant plus souvent requise.

A. Les situations concernées

Le jugement de tribunal administratif est attaquant si une des parties concernées estime qu'il contient :

- Une erreur sur l'appréciation des faits, ou une erreur dans l'application du droit.
- La contestation de la loi elle-même est encore possible.

Il n'y a pas d'appel possible d'une ordonnance de référé suspension, seulement un pourvoi en cassation devant le Conseil d'État, introduit dans le délai de 15 jours à compter de la notification de l'ordonnance.

B. Les délais d'appel

La requête d'appel contre un jugement au fond doit être introduite dans le délai de deux mois, à compter de la notification du jugement du Tribunal Administratif. Ce délai est indiqué dans la notification du jugement à attaquer.

Une requête d'appel ne peut être la copie conforme de la requête au Tribunal Administratif. Si l'on reprend les mêmes moyens qu'en première instance, il faut critiquer les motifs retenus par le tribunal, pour les écarter.

On peut soulever en appel des moyens nouveaux, à condition qu'ils relèvent d'une cause juridique (légalité externe, légalité interne) déjà ouverte en première instance. Attention ! Les arguments et les demandes exposés seulement oralement (lors de l'audience) ne sont pas retenus par les juges.

Remarque : L'appel n'est pas suspensif. Il n'empêche pas par lui-même l'exécution des décisions des premiers juges. Le jugement contesté s'applique jusqu'à la décision de la CAA, sauf si la Cour a accepté une demande de référé suspension présentée en même temps que l'appel.

L'annulation de l'arrêt de la CAA peut se faire par la formation d'un recours en cassation devant le Conseil d'Etat (CE), ou, dans de rare cas, par une procédure d'opposition.



CONTACTS

La cellule juridique

Afin de conseiller et d'assister les associations membres de son réseau, dans leurs projets de recours, gracieux ou contentieux, la FUB leur propose de contacter sa cellule juridique.

Pour solliciter la cellule juridique FUB : [télécharger la fiche juridique à renseigner](#) et fournir un dossier explicatif comportant des photos et un résumé clair de la situation, accompagné de son projet formalisé de recours (contentieux ou gracieux).

Le dossier doit être transmis par mail à : juridique@fub.fr

La cellule juridique pourra ainsi en retour donner son avis et orienter ce projet de recours sur la forme ou le fond. C'est cependant l'association concernée qui doit assumer le procès proprement dit devant le tribunal administratif. C'est à elle d'en rédiger les « écritures » (recours, mémoires en réponse, etc.) et le cas échéant se faire assister d'un avocat de son choix.

La liste d'échange avec les associations : Mattermost

Si vous n'êtes pas encore présent.e.s sur Mattermost le nouvel outil de **communication interne** de la FUB, vous pouvez vous créer un compte à cette adresse : https://mattermost.fub.fr/signup_user_complete/?id=dtgzhp393ybd8k15q11khr4nc.

Nous vous invitons à migrer les **échanges inter-associations** vers ce nouvel outil où plus de 300 personnes membres et salariés FUB parlent déjà vélo via des canaux de discussion thématiques.

Vous pouvez **rejoindre les canaux qui vous intéressent** en cliquant sur « Plus » sous « Canaux publics », puis en cliquant sur « Join » ou « Rejoindre » en face des thématiques de votre choix. Vous y trouverez notamment un canal **Aménagement cyclables**, et a un autre **Droit & litiges**.

Avant de vous lancer, nous vous invitons à lire :

- [La charte d'utilisation](#),
- [Le guide d'utilisation](#),
- [La Foire aux questions](#).

A votre arrivée, n'oubliez pas de **vous présenter** dans le canal « Accueil » et de vérifier que votre nom d'utilisateur permet bien de vous identifier (à minima avec votre prénom + le nom de votre association).

Vous devez ensuite remplir le champ « Rôle » (nom, nom de l'asso, rôle dans l'association, région, département). Pour cela, rendez-vous dans les « Paramètres du compte », dans le menu (trois petites barres horizontales à côté de votre nom).

BIBLIOGRAPHIE

Documents

- CEREMA. *Rendre sa voirie cyclable*. Les clés de la réussite. Bron : Cerema, 2021. Collection : Les cahiers du Cerema. [Disponible en ligne au format PDF](#).
- CEREMA. Fiche 41 - *Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg*. Bron : Cerema, 2020. Collection : expériences et pratiques. [Disponible en ligne au format PDF](#).
- CEREMA. Fiche n°14 - *Les aménagements pour les cyclistes en Zone 30*. Cerema, 2019. Collection : Références. [Disponible au format PDF](#).
- CHAPLAIN Roxane. *Vers un droit aux aménagements cyclables ?* [Disponible sur le site de la FUB au format PDF](#).
- MARGARINOS-REY Blanche. ROUXEL Myele – Cabinet Artemisia. *20 ans après la LAURE, la LOM revisite les obligations d'aménagement d'itinéraires cyclables*. 2020. [Disponible sur le site de la FUB au format PDF](#).

Jurisprudence

- L'intégralité des jurisprudences citées dans ce document sont à retrouver [en suivant ce lien](#).

Webographie

- Site Web de la FUB. La cellule juridique. [Disponible en ligne](#).
- Site Web Service public. Les recours devant le juge administratif. Vérifié en janvier 2021. [Disponible en ligne](#).
- Site Web Service public. Faire appel devant la cour administrative d'appel. Vérifié en janvier 2021. [Disponible en ligne](#).
- Site Web Service public. Formulaire d'aide juridictionnelle - Personne morale à but non lucratif. [Disponible en ligne](#).
- Site Web Legifrance : les textes législatifs et réglementaires, la jurisprudence les publications du journal officiel. [Disponible en ligne](#).
- Site Web Wiklou. La LAURE. [Disponible en ligne](#).



Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Siège : 12 rue Finkmatt • 67000 Strasbourg

Antenne : 47 rue de la Grange aux Belles • 75010 Paris

Tél. : 03 88 75 71 90

contact@fub.fr

www.fub.fr