

Application de la LAURE : retour sur les acquis

20 années de jurisprudence – Des flux et des reflux...



Paris, mercredi 16 mars 2016

Blanche MAGARINOS-REY

Avocat

www.avocat-magarinos-rey.com

contact@avocat-magarinos-rey.com

Texte applicable

Article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) (abrogée en 2000), qui a introduit un **article L.228-2 dans le code de l'environnement** :

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

5 difficultés d'interprétation:

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

5 difficultés d'interprétation:

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

5 difficultés d'interprétation:

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

5 difficultés d'interprétation:

« 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.* »

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

5 difficultés d'interprétation:

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit *tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains*, lorsqu'il existe. »

1er outil d'interprétation :
Les travaux parlementaires

Initialement article 18 bis, introduit par un amendement n°107 du gouvernement, défendu par Madame Corinne Lepage, alors Ministre de l'Environnement:

- Devant le Sénat :

« Aujourd'hui, un nombre de plus en plus grand de nos concitoyens souhaite pouvoir utiliser leur bicyclette comme mode de transport, tant pour leurs déplacements que pour leurs loisirs.

Il s'agit en effet d'un mode de déplacement non polluant, peu bruyant, peu coûteux et facile à utiliser.

Toutefois, ce souhait se heurte à un certain nombre d'appréhensions parfaitement légitimes quant au manque de sécurité lié à la circulation, notamment automobile.

Il convient donc de développer des aménagements permettant l'usage de la bicyclette avec une sécurité maximale.

Cette mesure permettra à la France, d'une part, de disposer progressivement d'un réseau de pistes cyclables et, d'autre part, de rattraper son retard par rapport aux pays européens ».

- Devant l'Assemblée Nationale :

*« (...) cet article 18 bis qui laisse une assez grande liberté aux collectivités locales sur les mesures à prendre **tout en respectant le désir exprimé par de nombreux concitoyens de disposer d'itinéraires cyclables.** De tels itinéraires seraient prévus lors de la réalisation ou de la rénovation des routes, à l'exception des autoroutes et voies rapides ».*



2^e outil d'interprétation : **La jurisprudence administrative**

1

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

- **Cour Administrative d'Appel de Paris, 5 novembre 2013,**
« association Villavélo c/ Commune de Champigny-sur-Marne », req. n°
10PA04758 :

*« Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que les travaux de réfection de la seconde partie de la rue Henri Barbusse, d'un montant estimé à **490 000 euros T.T.C**, 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** ; 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 »*



- **Tribunal administratif de Marseille, 18 mars 2013**,
« Collectif Vélos en ville c/ Marseille Provence Métropole », req. n° 1208520 :
- **Tribunal administratif de Marseille, 20 octobre 2014**,
« MM. Costé et Fornairon c/ Marseille Provence Métropole », req. n° 1208520 :

*« 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 (...)** »*

- **Cour Administrative d'Appel de Marseille, 7 avril 2015**, « *Collectif Vélo en ville c/ Marseille Provence Métropole* », req. 13MA02211:

« 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 ; »



- **Tribunal Administratif de Caen, 2 décembre 2015**, « *Association Vélocité c/ Commune du Mont Saint-Michel* », req. n° 1500168 et 1500247 :

« 10. Considérant que l'article L.228-2 du code de l'environnement (...); que les arrêtés contestés (qui réglementaient l'accès au Mont St Michel pendant l'été) n'ont pas méconnu cet article qui, au surplus, ne concerne que la création ou la rénovation de voies ».



2

*« 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.*

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

- **Tribunal administratif de Marseille, 23 janvier 2012,**
« Collectif Vélos en ville c/ Marseille Provence métropole », req. n°
0908811 et 1001244 :

« Considérant qu'il n'est pas contesté que les opérations de rénovation des trois voies susmentionnées, qui n'ont ni le caractère d'autoroute, ni de voie rapide, sont soumises aux prescriptions de l'article L.228-2 du code de l'environnement précité; »

Quid des voies rurales ?



3

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

● **Tribunal Administratif de Marseille, 30 décembre 2008, M. Marc Vergier, req. n° 0607703 : illégalité des pistes cyclables sur trottoirs:**

« Considérant qu'il résulte des prescriptions **les pistes et bandes cyclables la partie de la route normale** ressort des pièces du dossier que les larges surélevées par rapport à elle, sont situés entre véhicules automobiles n'y soit possible, constituent, non des aires piétonnes au piétons au sens des dispositions de l'article ces mêmes prescriptions, être utilisés par l'allure du pas et de ne pas occasionner de bandes cyclables en litige, par nature autre que celle des piétons, le maire de la ville de route; »



● **Cour Administrative d'Appel de Marseille, 15 décembre 2009, « M. Marc A. c/ Ville de Marseille », req. n° 09MA00773 :**

« contrairement à l'interprétation des premiers juges, **il ne résulte ni des dispositions du code de la route, ni d'aucune autre disposition légale ou réglementaire, qu'une piste cyclable ne puisse être créée que sur des chaussées réservées aux véhicules à moteur, et non sur des terre-pleins constituant des parties intégrantes de la voirie publique, mêmes surélevés par rapport à ces dernières, alors même qu'ils auraient été réservés antérieurement à l'usage exclusif des piétons et usagers assimilés ; »**

4

« 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. »

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Cour Administrative d'Appel de Lyon, 28 juillet 2003,
Assoc. « Roulons en Ville à Vélo », req. n° 99LY2169 :

*« (...) lorsqu'une commune décide (...) de réaliser ou de rénover une voie urbaine ne constituant ni une autoroute ni une voie rapide, des itinéraires cyclables **doivent être mis au point sur l'emprise de cette voie si les besoins et contraintes de la circulation n'y font pas obstacle et si, le cas échéant, la création de tels itinéraires n'est pas incompatible avec les orientations du plan de déplacements urbains ; qu'ainsi, lorsque ces conditions sont remplies, l'opération de réalisation ou de rénovation d'une voie urbaine **doit être mise en œuvre** sur le fondement d'une décision prévoyant, outre les travaux relatifs aux parties de la voie affectées principalement à la circulation des automobiles ou des piétons, l'aménagement de tels itinéraires »***

● **Cour Administrative d'Appel de Douai, 30 décembre 2003**, donnant partiellement tort à son Commissaire du Gouvernement YEZNIKIAN, *Association « Droit au Vélo »*, req. n° 02DA00204 :

« (...) il ressort des dispositions [de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996] et de leur rapprochement avec les débats parlementaires ayant précédé leur adoption que **le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à compter du 1er janvier 1998, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines** »

Seul bémol : l'application de l'article L.288-2 peut être écartée en cas d'obstacle majeur.

● Jugement du **Tribunal Administratif de Grenoble, 21 avril 2006**, VIRZI, req. n° 0301649 :

Reprend le **Considérant de principe** posé par la CAA de Douai.

● **Tribunal Administratif de Marseille, 26 juin 2008**, Salvan et autres, req. n° 0406523.

Reprend le **Considérant de principe** posé par la CAA de Douai.

● **Tribunal Administratif de Rennes, 18 octobre 2008**, *Association Brest à Pied et à Vélo*, req. n° 0601136 :

Considérant de principe de CAA de Douai

+

« (...) dès lors que les termes « en fonction des besoins et contraintes de la circulation » dudit article **se rapportent à la nature des aménagements à mettre au point par la collectivité et non à la décision même de leur mise au point**, la communauté urbaine Brest Métropole Océane n'est pas fondée à soutenir que les besoins de la circulation sur les ronds-points faisaient obstacle à la matérialisation d'un itinéraire cycliste ».

● **Cour Administrative d'Appel de Nantes, 26 juin 2009**, *Association Brest à Pied et à Vélo*, req. n° 08NT03365:

« qu'il résulte de ces dispositions que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus **d'aménagements adaptés** (Considérant de principe de CAA de Douai) **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** »

+

« 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** »

- **Cour Administrative d'Appel de Marseille, 21 mars 2011**, « *M. F. et autres c/ Commune de Digne les bains* », req. n° 08MA03960 :

Considérant de principe de CCA de Nantes du 26 juin 2009

+

*« que cette obligation pèse sur la collectivité alors même que l'aménagement ainsi réalisé sur la voie nouvelle ne serait éventuellement pas prolongé par des aménagements de même nature sur la voirie préexistante ; qu'ainsi, et dès lors qu'il est constant qu'aucun aménagement dédié aux cyclistes n'était prévu lors de la réalisation de la voie publique nouvelle, dénommée rue des Lilas, **la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS n'est pas fondée à soutenir que le tribunal devait, dans le jugement attaqué, subordonner l'obligation de mettre au point un quelconque itinéraire cyclable pour la réalisation de la voie publique précitée aux besoins et nécessités de la circulation dans cette voie** ou, plus généralement, aux conditions dans lesquelles les cyclistes peuvent, par ailleurs, accéder aisément au centre ville depuis la périphérie de la commune et réciproquement ; »*

- **Cour Administrative d'Appel de Paris, 5 novembre 2013**, « association Villavélo c/ Commune de Champigny-sur-Marne », req. n° 10PA04758 :

Considérant de principe de CCA de Nantes du 26 juin 2009

Puis, évolution de la jurisprudence marseillaise

- Dès 2012, le TA de Marseille soumet l'obligation de procéder à l'aménagement d'itinéraires cyclables à la condition que les besoins et contraintes de la circulation n'y fassent pas obstacle.

Toutefois, il procède à une évaluation *in concreto* stricte de ces besoins et contraintes, qui conduit à des annulations.

- En 2015, la CAA de Marseille confirme l'interprétation du TA de Marseille.

● **Tribunal administratif de Marseille, 23 janvier 2012**, « *Collectif Vélos en ville c/ Marseille Provence métropole* », req. n° 0908811 et 1001244 :

« *Considérant qu'il n'est pas contesté que les opérations de rénovation des trois voies susmentionnées, qui n'ont ni le caractère d'autoroute, ni de voie rapide, sont soumises aux prescriptions de l'article L.228-2 du code de l'environnement précité; **que les seules réserves à ces prescriptions sont les besoins et contraintes de la circulation** »*

● **Tribunal administratif de Marseille, 18 mars 2013**, « *Collectif Vélos en ville c/ Marseille Provence Métropole* », req. n° 1208520 :

Considérant de principe de CAA de Douai

+

« 3. (...) qu'il suit de là une obligation de procéder, sur lesdites voies, et **sous les seules réserves des besoins et contraintes de la circulation**, à l'aménagement d'itinéraires cyclables tels que prévus par ces dispositions.

● **Tribunal administratif de Marseille, 20 octobre 2014**, « *MM. Costé et Fornairon c/ Marseille Provence Métropole* », req. n° 1208520 :

Considérant de principe de CAA de Douai

+

« 3. (...) qu'il suit de là une obligation de procéder, sur lesdites voies, et **sous les seules réserves des besoins et contraintes de la circulation**, à l'aménagement d'itinéraires cyclables tels que prévus par ces dispositions.

(...)

6. (...) que la circonstance (...) selon laquelle l'aménagement d'itinéraires cyclables aurait pour conséquence la suppression de places de stationnement (...) est sans incidence sur le litige, **de même que celle selon laquelle des « zones 30 »** ont été créées dans les noyaux villageois afin de favoriser et sécuriser la circulation des cyclistes et la continuité des itinéraires cyclables »

● **Cour Administrative d'Appel de Marseille, 7 avril 2015, « Collectif Vélo en ville c/ Marseille Provence Métropole »**, req. 13MA02211:

« **qu'il n'est pas allégué que les besoins et contraintes de la circulation auraient fait obstacle à la mise en place d'itinéraires cyclables** pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants ; que, dès lors que de tels itinéraires n'ont pas été expressément prévus, et alors même que des aménagements en ce sens auraient finalement été réalisés postérieurement à l'occasion des travaux exécutés sur le boulevard d'Athènes, la place des Capucines et la place du 4 septembre, le refus implicite opposé à l'association "Collectif vélos en ville" est entaché d'illégalité ; »

« Considérant que, par arrêté du 26 novembre 2013, le maire de Marseille a décidé, à titre d'essai, d'implanter une "zone 30" par application de l'article R. 110-2 du code de la route, ce qui ne font pas obstacle par principe à la mise en place d'itinéraires cyclables, mais qu'elles tendent néanmoins à favoriser les conditions de circulation des véhicules et à améliorer les conditions de sécurité des véhicules et des usagers, ce qui ne implique pas, en l'absence de besoins et contraintes particulières, nécessairement, au regard de la situation de la ville de Marseille Provence Métropole, l'absence d'itinéraire cyclable sur cette place »



Ici : annulation mais pas d'injonction.

5

« 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.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

- **Tribunal Administratif de Rennes, 18 octobre 2008**, *Association Brest à Pied et à Vélo*, req. n° 0601136 :

« la circonstance alléguée par la communauté urbaine que le plan de déplacements urbains prévoirait d'éviter les aménagements cyclables dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h n'est pas de nature, en tout état de cause, à soustraire la communauté urbaine Brest Métropole Océane à l'obligation légale de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dès lors que les dispositions du deuxième alinéa de l'article L.228-2 du code de l'environnement ont seulement pour objet d'imposer une prise en compte des orientations d'un plan de déplacements urbains existant dans le choix du type d'aménagements et ne sauraient donc être interprétées comme permettant à un tel plan de faire obstacle à l'obligation légale résultant du premier alinéa du même article ».

- **Cour Administrative d'Appel de Nantes, 26 juin 2009**, *Association Brest à Pied et à Vélo*, req. n° 08NT03365:

« 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 ; »

Conclusions

5 difficultés d'interprétation:

- « réalisations » ou « rénovations » de voies : tous travaux sur voirie qui modifient les conditions de circulation, un tant soit peu
- des voies « urbaines » : tout sauf autoroutes et voies rapides (mais peu de jurisprudence)
- « en fonction des besoins et contraintes de la circulation » : se rapporte aux types d'aménagements, sauf à Marseille
- « pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » : possibilité d'aménager des itinéraires cyclables sur trottoirs
- « tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains » : peut déterminer le type d'aménagements mais ne peut faire obstacle à l'obligation légale



Merci pour votre attention !



Blanche MAGARINOS-REY

Avocat

www.avocat-magarinos-rey.com

contact@avocat-magarinos-rey.com