

Séminaire de Rentrée 2020



R.110-2 Code de la Route (DSC, etc.)
L.228-2 Code de l'Environnement
(Lois dites « LAURE » & « LOM »)
Recours amiable et contentieux

Marien Lebreton, La Ville à Vélo
Sources en fin de présentation

But de la présentation et limitations:

1. Poser quelques bases réglementaires (liens fournis) et « l'état de l'art »
2. Pas une liste de jurisprudences, cela est (très bien) fait ailleurs
3. Etablir la position de LVV et comment démarrer un recours;
4. ...Ne remplace pas la cellule juridique de la FUB ni ses formations!

R.110-2 du Code de la Route



Base réglementaire

Article R110-2 du Code de la Route (extraits)

- Agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde;
- Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies;
- Chaussée : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules;
- Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés;
- Voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules;
- Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des



Base réglementaire

Article R110-2 du Code de la Route (extraits)

- 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.

Ambiguïté demeurant: “sauf dispositions différentes.”



La Vélorue – bientôt dans la Métropole?

- Rendue possible par l'article R412-9 du Code de la Route:

“[...] Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée d'une distance nécessaire à sa sécurité. [...]”



Alors, soumis au Maire?
Heureusement, l'ambiguïté ne l'est pas tant que
ça

L'arrêté d'interdiction de double sens cyclable (Site LVV)

L'interdiction du double sens cyclable, prévue par arrêté, **doit être motivée**. Une décision du Tribunal Administratif de Rouen a précisé qu'un arrêté interdisant le DSC **ne peut être pris que lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige** (TA de Rouen, 10 janvier 2013, Association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly).

Une autre décision (CAA Marseille, 24 octobre 2014, Association Vélo en Têt de Perpignan contre la commune de Perpignan, n°[12MA04902](#)) précise que les arrêtés d'interdiction de DSC **ne peuvent pas être pris pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus.**

Néanmoins, les motifs d'un tel arrêté fondés sur l'étroitesse de la chaussée (de 2,5m à 3,1m) et conjuguée à la présence d'une ligne de bus, d'un virage dangereux, d'une forte déclivité ou d'un manque de visibilité sont acceptés.

Non: le Maire ne fait pas ce qu'il veut



L.228-2 du Code de l'Environnement

Lois dites LAURE et LOM

Base réglementaire L.228-2 du Code de l'Environnement

La Genèse Législative, puis Réglementaire

1) Article 20 de la
loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et
l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « L
AURE »)

2) Codifié dans le
L.228-2 du Code de l'Environnement le 21 Se
ptembre 2000
(effectif 01/01/1998)

*A immédiatement entraîné
l'abrogation de la loi LAURE, n'en parlons
plus... chiche?*

3) L.228-2 ensuite modifié le 27 décembre
2019 par



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.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

Ambiguïtés soulevées (sans objet ici) par le cabinet Margarinos-Rey dans l'ancien L.228-2, Présentation CVTC, Cerema et Mairie de Paris le 16 mars 2016
« Application de la loi LAURE: retour sur les acquis – 20 années de jurisprudence »
Blanche MAGARINOS-REY, Avocat

- **Tous les types de travaux**, y compris réfection de l'enrobé, sont considérés comme « réalisations ou [...] rénovations »
 - « [...] s'entend de tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur [...] » (CAA Marseille)
 - Obligatoires **même quand les travaux concernent des transports en commun** (couloirs, sites propres, etc.)
 - L'aménagement doit être **sur l'emprise des travaux** de rénovation et non pas dans les rues adjacentes
- Le « en fonction des besoins et contraintes de la circulation » est longtemps resté ambigu:
 1. Soit pour déterminer le meilleur type d'aménagement **cyclable** en fonction de la circulation au sens large (8MA03960)...
 2. ...Soit utilisé pour **s'exonérer** du besoin d'aménagement (donc en fonction de la circulation automobile)
- La reformulation de l'article (LOM) et **plusieurs jugements** vont **dans le sens du premier cas!**



- Type d'aménagements
 - Les aménagements sur trottoir sont **régulièrement rejetés** (CAA de Marseille et autres), croisons les doigts.
- Tenir compte des orientations du plan de mobilité
 - Se référer au PDU (le troisième du genre: 2017-2030) publié par le Sytral, ses orientations sont claires

Article L. 1214-2
du Code des
transports

L'article L. 1214-2 du Code des transports dispose que le PDU vise à assurer:

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste;
4. La diminution du trafic automobile;
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied;

Les bases législatives et réglementaires sont donc claires,
et régulièrement citées par la justice administrative; y
compris les débats parlementaires démontrant **la volonté
du législateur!**

*[...] qu'il ressort de ces dispositions **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 ; [...]* (CAA Douai, 2003)

MAIS (patatras): Le système français n'est pas jurisprudentiel!

Même un arrêt de la Cour de Cassation ne contraint **pas** les CA et tribunaux à statuer à l'identique!

La jurisprudence, sur le long terme, donne cependant une tendance **généralement** suivie...

Jurisprudences **généralement** positives

Volonté du législateur **claire** tant sur DSC qu'aménagements, et renforcée par l'article L.228-2 revisité par la LOM... MAIS!

Associations trop timides ou pas organisées... la justice juge le DROIT et non la MORALE, un recours mal ficelé et/ou hors délai, c'est poubelle!

→ De nombreuses communes s'en exonèrent encore – temps, argent et contraintes administratives sont de leur côté



Et hors agglomération??

Nouvel article L.228-3 du Code de l'Environnement

« Art. L. 228-3.-A 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. »

« 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. »

« Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »



Alors, quels recours?



Recours Amiable

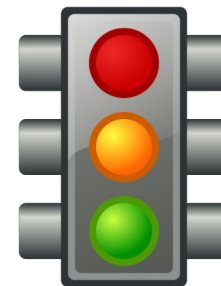
Comment éviter les aménagements non conformes?

Agir en amont! (« Eviter »)

Tisser son réseau (RLVV, CA, élu.es, technicien.nes)...

Evoquer gentiment « ce serait dommage d'en arriver à un recours »...

Eplucher BMO, suivre les dossiers (RLVV, Commission Signalements)



Agir pendant/avant les travaux! Recours amiable

Garder un œil sur les projets: RLVV, adhérent.es, Remue Méninges, tous les moyens sont bons!

Agir après les travaux? Recours contentieux si nécessaire

Très difficile... et très court! 2 mois suivant la publication de l'acte administratif...



Des procédures internes sont nécessaires (et en développement) pour systématiser ces étapes

A relever:

C'est long!

Sauf à avoir du temps, et à être sûr.e de son coup, cela demande un avocat (donc des frais)

Les collectivités **iront en appel** (ce qui rend l'avocat obligatoire de toute façon) et il faut en moyenne la durée d'un demi-mandat municipal pour que la CAA (Cour Administrative d'Appel) tranche...

Le jeu en vaut-il donc la chandelle?



Oui



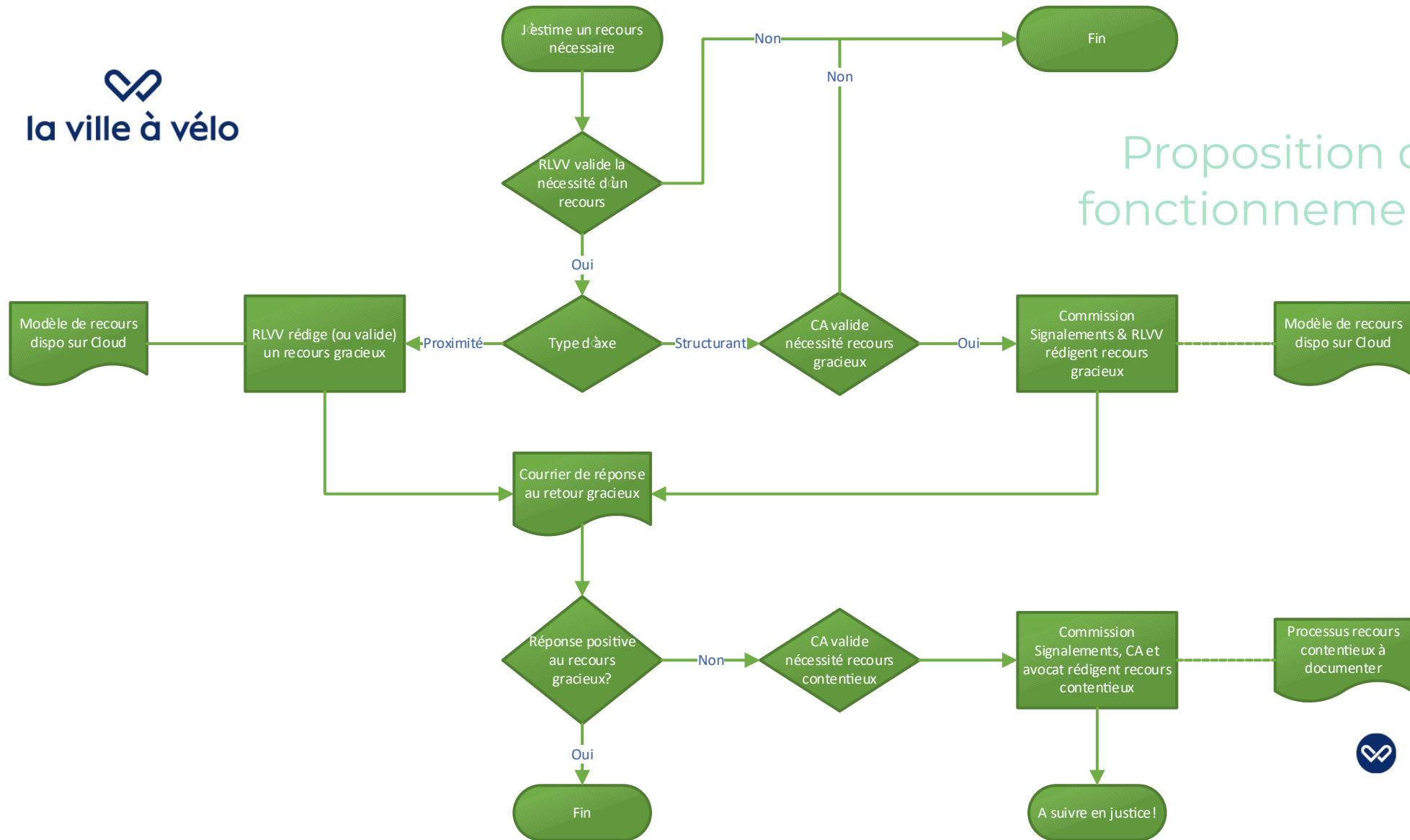
FAQ

Je prépare mon recours

Cliquez
→



Proposition de fonctionnement



Il est très **probable que nous devions faire des recours contentieux** (y compris en référé si les travaux sont ou vont démarrer) envers des communes récalcitrantes de la Métropole (ou arrondissements de Lyon), pour:

1. Faire respecter la réglementation
2. Asseoir le rôle ~~du quateron de cyclistes extrémistes~~ de l'association
3. Augmenter le bouche à oreille entre édiles (on en revient à « éviter »)
4. Protéger les aménagements voire mandat(s) suivant(s)



mais nous ne pouvons être partout aussi faudra t il choisir des

Merci



Rejoignez-nous !

Compléments



Le PDU de la Métropole

Wiklou, Loi LAURE

FUB, Cellule Juridique (voir liens ressources en bas de page & Dropbox, dont présentations de Blanche Margarinos-Rey, cabinet Margarinos-Rey)

Article L.228-2 du Code de l'Environnement et L.228-3 (Interurbain)

Article R.110-2 du Code de la Route

Loi d'Orientation des Mobilités (voir articles 61, 62, 63, et d'autres)

Ainsi que tous les liens au fil de la présentation



Un axe supplémentaire à utiliser dans nos recours?

Article L2123-34 du CGCT

« [...] le maire ou un élu municipal le suppléant ou ayant reçu une délégation ne peut être condamné sur le fondement du troisième alinéa de ce même article pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de ses fonctions que s'il est établi qu'il n'a pas accompli les diligences normales compte tenu de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi lui confie [...] »

Les maires et présidents de Conseils généraux, ainsi que leurs agents, ne sont pas à l'abri de mises en cause de leur responsabilité pénale sur le fondement de ce texte, dans la mesure où les aménagements cyclables nécessitent des aménagements spéciaux, et particulièrement des signalisations, mais également une réglementation de la circulation permettant aux cyclistes, et dans certains cas aux piétons, de pouvoir circuler avec le maximum de sécurité, sachant que le « *risque zéro* » n'existe pas.

Mais l'engagement de leur responsabilité devrait être rendu plus difficile par les dernières évolutions législatives en la matière, à savoir la loi du 10 juillet 2000 :



C. cass., Crim., 12 décembre 2000 (affaire du Drac)

« Le délit d'homicide ou coups et blessures involontaires suppose dorénavant la réunion d'éléments constitutifs nouveaux et non plus la seule constatation de l'existence d'un dommage en relation certaine avec une faute de négligence. »

→ Ne pas respecter l'article L228-2 du Code de l'Environnement pourrait revenir à exposer la **responsabilité** personnelle du Maire en cas d'accident sur un axe rénové non muni d'aménagements

- **Ma requête doit être formée contre une décision**

(NB: absence de réponse = refus présumé)

- **Ma requête respecte le délai légal de recours**
- **Les statuts de mon association lui donnent intérêt à agir** *(NB: c'est OK pour La Ville à Vélo)*
- **Ma requête est motivée**



Le recours gracieux est indispensable C'est le fonctionnement de La Ville à Vélo (Extrait Document FUB)

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 attestera 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.