

Réglementation

Mobilités Poussé par le législateur, le vélo s'invite en ville

Que ce soit dans le cadre de la planification ou pour répondre aux règles environnementales, la création des pistes cyclables se renforce.

Par **Céline Lherminier**, avocate associée
et **Marion Dunk**, avocate à la Cour, cabinet Seban

Le déploiement d'aménagements cyclables, pour utiliser le vélo à usage quotidien ou ponctuel, à des fins professionnelles, de loisir ou de tourisme, participe aux objectifs poursuivis par les politiques publiques des transports visant à favoriser la mobilité douce et le développement durable.

Ces aménagements concernent tous les territoires, urbains ou ruraux, qui comptent sur le report modal vers le vélo pour améliorer la qualité de l'air. Tous les acteurs locaux sont donc impliqués directement ou indirectement dans leur réalisation, tout d'abord parce que le développement des pistes cyclables doit être traduit dans les documents de planification, comme le plan de mobilité. En outre, le législateur impose de créer, lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines, des itinéraires cyclables.

Une multiplicité d'outils de planification

La planification des aménagements cyclables n'échappe pas à la complexité de la hiérarchie des normes d'urbanisme. Cette planification peut - ou doit, dans le cas du plan de mobilité - être mise en œuvre à plusieurs niveaux :

- européen avec le réseau EuroVelo ;
- national avec le Schéma national des véloroutes ;
- régional, à travers les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) ;
- local, à travers les schémas de cohérence territoriale (Scot), les plans de mobilité ou les plans locaux d'urbanisme (PLU) et PLU intercommunaux (PLUi).

En pratique, diverses dénominations existent (« plan vélo », « schéma directeur des aménagements cyclables », etc.) mais c'est le document d'urbanisme, dans lequel la planification des aménagements cyclables est prévue, qui détermine sa force contraignante. Seul le plan de mobilité, lorsqu'il est obligatoire, doit comprendre des orientations relatives à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables.

Les plans de mobilité

Régi par les articles L. 1214-1 à L. 1214-38 du Code des transports (C. transp.), le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (art. L. 1231-1 C. transp.). Il est élaboré par cette dernière en concertation avec les collectivités locales, l'Etat et les représentants du monde professionnel et associatif.

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le plan de mobilité doit viser le développement de l'usage du vélo et, de fait, contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, « selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière

Le plan de mobilité doit contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports.

de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » (art. L. 1214-1 C. transp.).

Il comprend obligatoirement un volet sur la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables, ainsi que les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional

ou départemental ou relevant du Schéma national des véloroutes. Ce volet doit définir les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville.

Compatibilité. Les plans de mobilité doivent être compatibles - ce qui est plus souple qu'un rapport de conformité - avec de nombreux autres plans, dont les orientations des Scot, des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur, les plans climat-air-énergie territorial (PCAET)...

En outre, ils doivent prendre en compte - ce qui est également plus souple que la compatibilité - les objectifs du Sraddet et être compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

Opposabilité. Ils s'imposent aux PLU/PLUi et aux actes de police du stationnement, de la circulation et de la gestion du domaine public routier, selon un rapport de compatibilité. En outre, en cas de réalisation ou de rénovation des voies urbaines, le plan de mobilité s'impose au type d'aménagement cyclable (piste, voie verte...) prévu, selon un rapport de prise en compte.

Cette opposabilité suppose une réflexion en amont, au stade de son élaboration, afin que les collectivités puissent effectivement mettre en œuvre de telles orientations.

À côté de ces outils de planification, les acteurs locaux doivent veiller à se conformer aux obligations de la législation environnementale s'appliquant en zone urbaine.





Les règles issues de la législation environnementale

Réalisation ou rénovation de voies urbaines. Aux termes des dispositions de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement, la réalisation ou la rénovation de voies urbaines entraîne l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables, ces derniers devant être choisis par les collectivités en fonction des contraintes de circulation.

A noter que cette obligation existe depuis 1996 et a été modifiée par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Les itinéraires cyclables doivent, aux termes de ce même article L. 228-2 du Code de l'environnement, prendre 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 », comme définis à l'article R. 110-2 du Code de la route.

En cas d'impossibilité d'aménagements cyclables sur la voie, il revient à la collectivité de pouvoir justifier de cette impossibilité et de proposer des itinéraires cyclables alternatifs à proximité de la voie faisant l'objet de travaux (CE, 30 novembre 2020, n° 432095, mentionné aux tables du Recueil).

Objectifs d'intérêt général. En pratique, la réalisation de pistes cyclables en milieu urbain se heurte à la confrontation de différents objectifs - tous d'intérêt général - tels que la sécurité publique, la végétalisation des centre-villes et la qualité de l'air, qui ne sont pas toujours compatibles.

Récemment, saisi d'un recours visant à annuler la décision d'une métropole refusant d'aménager un itinéraire cyclable le long d'une avenue, le juge a déclaré irrecevable la requête en raison de sa tardiveté, au motif que les requérants avaient déjà une connaissance acquise du projet depuis longtemps. Cette position sécurise juridiquement les projets d'aménagement afin d'éviter qu'ils ne soient remis en cause à un stade trop avancé ou alors même que les travaux auraient été complètement réalisés (TA Lyon, 12 juillet 2024, n° 2206739).

Services express régionaux métropolitains. Un autre dispositif mérite d'être cité car il montre que les questions de mobilité ne peuvent plus s'appréhender sans le développement et l'aménagement de pistes cyclables. Il s'agit des services express

régionaux métropolitains (Serm) prévus par la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023. Celle-ci tend notamment à renforcer l'offre de transport collectif existante et à inclure le vélo en prévoyant que les gares et les pôles d'échanges comprennent des aménagements assurant un accès et un stationnement sécurisés. Les mobilités douces jouent donc un rôle déterminant dans la transformation urbaine des territoires, notamment au travers de l'aménagement des pistes cyclables, lequel doit s'inscrire dans l'urbanisation autour des pôles d'échanges.

Le déploiement et l'aménagement des pistes cyclables ne se limitent pas à la seule dimension fonctionnelle des mobilités, mais s'inscrivent dans le cadre plus global des politiques publiques d'aménagement du territoire. Ils doivent donc être articulés avec la création d'espaces publics urbains et paysagers, la valorisation et végétalisation des quartiers, le maintien des commerces ou services de proximité, mais aussi avec la sécurité publique. ●

Ce qu'il faut retenir

- ▶ La réalisation des pistes cyclables s'inscrit dans le cadre global des politiques d'aménagement du territoire.
- ▶ Les acteurs territoriaux ont à leur disposition une palette d'outils de planification pouvant être mis en œuvre à l'échelle nationale et locale.
- ▶ Le plan de mobilité, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, est un outil de planification contraignant, comprenant des orientations relatives à la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables. Il est opposable au plan local d'urbanisme et doit être compatible avec de nombreux autres documents de planification (Scot, Sradet...).
- ▶ Par ailleurs, lors de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines, les collectivités ont l'obligation de mettre au point des itinéraires cyclables.