

# LES PROBLÉMATIQUES JURIDIQUES SOULÉVÉES PAR L'ÉSSOR DE LA PRATIQUE DU VÉLO

À l'image de la pratique de la petite reine, le droit du vélo est en plein essor. Originellement cantonné à quelques articles du code de la route et du code de l'environnement, ce droit infuse désormais de nombreuses législations, du droit de la construction à celui de l'urbanisme en passant par les droits de l'éducation et de l'énergie. La loi d'orientation des mobilités (LOM) confirme ce nouveau statut<sup>1</sup>.

**A** lors que l'État vient à nouveau d'être condamné pour son inaction en matière de lutte contre le réchauffement climatique<sup>2</sup> et la pollution de l'air<sup>3</sup>, l'essor de la pratique du vélo est appelé à se poursuivre et à s'amplifier. Le cafouillage des règles applicables aux cyclistes lors du confinement – où le Conseil d'État avait dû enjoindre au gouvernement d'indiquer publiquement que le vélo était autorisé – rappelle qu'il subsiste cependant encore parfois un impensé juridique<sup>4</sup>.

De nouveaux enjeux intègrent peu à peu la législation : la pratique du vélo pour se rendre à son travail, la pratique du vélo hors des villes, ou encore la création en urgence d'itinéraires cyclables temporaires. Mais au fond les questions perdurent : comment assurer la sécurité des cyclistes et de leurs

vélos ? Comment obtenir des itinéraires cyclables de qualité ? Comment prévenir les conflits avec les autres usagers de la voirie ? Faut-il privilégier une « séparation protectrice » à une « cohabitation paisible »<sup>5</sup> ? Les réponses juridiques apportées aux enjeux de la pratique du vélo peuvent être abordées à travers trois moments : le choix du vélo, la circulation à vélo, le stationnement à vélo.

## L'ACCÈS FACILITÉ À LA BICYCLETTE

Si une bicyclette – même à assistance électrique – reste un objet plutôt bon marché, comparativement à une voiture ou à un abonnement de transport public, plusieurs mécanismes incitatifs existent pour faciliter son achat, sa location et son apprentissage.

## Acquérir une bicyclette

Des subventions peuvent être – et sont – mises en place par les personnes publiques compétentes en matière de mobilité (l'État, les régions ou les communes<sup>6</sup>) pour favoriser l'acquisition de vélos. La limite est que ces subventions ne concernent à ce jour que les vélos à assistance électrique neufs. Ajoutons que, pour sécuriser ces achats et prévenir le vol, le marquage des bicyclettes neuves est obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021<sup>7</sup>.

## Louer une bicyclette

La location de vélos peut être encouragée par la création de services publics de location de courte ou de longue durée « en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée »<sup>8</sup>. Ils peuvent faire l'objet d'une gestion directe ou être externalisés par la passation de contrats de la commande publique (marchés publics ou concessions, selon qui supporte le risque d'exploitation). Quand le système comporte des bornes installées sur la voirie publique, les montages sont couplés à des autorisations d'occupation du domaine public, délivrées en contrepartie du paiement d'une redevance par l'opérateur privé<sup>9</sup>.

Le développement des systèmes de location de vélos dits en « *free floating* », stationnés sans attache et en libre-service, a quant à lui nécessité des évolutions législatives. Après une période d'hésitation, de vide juridique puis de régulation par du droit mou, il est désormais prévu que les opérateurs de ces flottes doivent obtenir un titre d'occupation conformément aux articles L. 2121-1 et suivants du code général des collectivités territoriales relatifs à l'utilisation du domaine

1. L. n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, JO du 26.

2. CE 19 nov. 2020, req. n° 427301 et TA Paris, 3 févr. 2021, n°s 1904967, 1904968, 1904972 et 1904976 (avant dire droit).

3. CE, ass., 10 juill. 2020, *Association les Amis de la terre France et autres*, req. n° 428409.

4. CE, ord., 30 avr. 2020, *Fédération française*

*des usagers de la bicyclette*, req. n° 440179.

5. I. Lesens, « Vélo et partage de l'espace public, que faire ? », [www.isabelleetleveau.fr](http://www.isabelleetleveau.fr), 3 févr. 2021.

6. C. énergie, art. D. 251-2, pour la subvention de l'État.

7. Décr. n° 2020-1439 du 23 nov. 2020, JO du 25.

8. C. transp., art. L. 1231-16.

9. CGPPP, art. L. 2125-1.

public<sup>10</sup>. Ce titre d'occupation est délivré « de manière non discriminatoire », après « avis des autorités organisatrices de la mobilité » (AOM) ; il donne lieu au versement d'une redevance. Il peut être assorti de prescriptions limitativement énumérées destinées à assurer la qualité du service et éviter les nuisances dans l'espace public.

### Apprendre à rouler

Mesure moins médiatique mais qui se révélera peut-être cruciale sur le long terme, la LOM prévoit un programme d'apprentissage du vélo pour tous pour « permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public »<sup>11</sup>. Cette mesure permettra donc de former les touristes de demain à un usage plus sûr du vélo. À ce jour, il semble néanmoins que la majorité des acteurs de l'éducation ne se soient pas pleinement saisis de ces nouvelles obligations.

### DES PLACES DE STATIONNEMENT SÛRES ET EN NOMBRE SUFFISANT

La création de places de stationnement permet de prévenir les vols mais également de limiter les conflits d'usage avec les piétons en cas de stationnement gênant sur le trottoir.

### Le rôle des acteurs publics

Si l'interdiction du stationnement des vélos sur le trottoir a été supprimée<sup>12</sup>, le maire reste compétent pour « réglementer et, au besoin, interdire l'arrêt et le stationnement des cycles sur les trottoirs ». L'absence de

réalisation de places de stationnement pour vélos est susceptible d'engager la responsabilité du maire pour carence dans l'exercice de ses pouvoirs de police générale<sup>13</sup>.

En complément des règles du code de la construction et de l'habitation, les collectivités territoriales peuvent imposer dans le plan local d'urbanisme (PLU) la création d'un nombre de places minimales de stationnement de bicyclettes. Elles y sont même tenues si le règlement de leur PLU prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés<sup>14</sup>.

La création de places de stationnement est en outre obligatoire lors de la construction de bâtiments accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public<sup>15</sup>.

### Le rôle des acteurs privés

Des obligations similaires existent à l'égard des constructeurs privés s'agissant des ensembles d'habitation et des bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant un lieu de travail<sup>16</sup>. Le constructeur d'un ensemble commercial est également tenu de prévoir des places de stationnement de vélo. Si ces dernières n'ont pas nécessairement à être sécurisées, elles sont exigées même si l'ensemble est dénué de places de stationnement<sup>17</sup>.

En outre, pour les copropriétés, la LOM facilite le vote de « l'autorisation donnée à un ou plusieurs copropriétaires d'effectuer à leurs frais les travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les parties communes »<sup>18</sup> qui se fera désormais à la majorité simple.

## CIRCULER MIEUX ET PLUS LOIN À BICYCLETTE

### L'obligation renforcée de création d'itinéraires cyclables

L'obligation de création d'itinéraires cyclables pour les gestionnaires de voirie qui remonte à 1996<sup>19</sup> a été étendue par la LOM. L'obligation pèse à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines. Cette dernière peut prendre de multiples formes : pistes, bandes cyclables, voies vertes, 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. Ni l'absence de maîtrise du foncier<sup>20</sup> ni les contraintes de la circulation<sup>21</sup> ne permettent d'échapper à cette obligation. Seule une impossibilité matérielle le justifie<sup>22</sup>. Une exception a été ajoutée par la LOM pour permettre d'échapper à l'obligation en cas de réalisation ou de rénovation de voie en site propre, destinée aux transports collectifs, si l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements et que les cyclistes peuvent y circuler en sécurité. Il a également pu être jugé récemment qu'un itinéraire cyclable ne pouvait être dissocié d'une voie urbaine et devait être réalisé sur l'emprise de la voie ou le long de celle-ci, sauf lorsque la configuration des lieux l'impose<sup>23</sup>. Les voies hors agglomération, comme les voies rapides et les autoroutes, restent non soumises à cette obligation. La LOM prévoit cependant que le gestionnaire de la voirie, lors de la réalisation ou du réaménagement de ces voies, devra évaluer le besoin de réalisation d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. ●●●

10. C. transp., art. L. 1231-17.

11. C. éduc., art. L. 312-13-2.

12. Décr. n° 2015-808 du 2 juill. 2015, JO du 4.

13. CE 9 mai 2011, *Commune de Bordeaux*, req. n° 337055 ; CAA Douai, 23 oct. 2015, req. n° 13DA01586.

14. C. urb., art. L. 151-30. Ces obligations doivent, « [tenir] compte de la qualité de la desserte en transport collectif, de la densité urbaine et des besoins propres

au projet au regard des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité », C. urb., art. R. 151-44.

15. CCH, art. L. 111-5-2.

16. CCH, art. L.111-5-2.

17. CCH, art. R. 111-14-4 à R. 111-14-8 et R. 136-4.

18. L. n° 65-557 du 10 juill. 1965, JO du 11, modifié par la LOM de 2019, art. 24

19. L. n° 96-1236 du 30 déc. 1996, JO du 1<sup>er</sup> janv. 1997,

art. 20 codifié à l'art. L. 228-2 du C. envir.

20. CAA Douai, 30 déc. 2003, req. n° 02DA00204.

21. CAA Douai, 30 déc. 2003, préc. ; CAA Marseille, 10 oct. 2016, req. n° 15MA00331.

22. CAA Paris, 22 févr. 2018, req. n° 16PA02825.

23. CE 30 nov. 2020, req. n° 432095.

●●● En cas de besoin avéré, cet aménagement ou itinéraire cyclable devra alors être réalisé, sauf impossibilité technique ou financière<sup>24</sup>. Si l'itinéraire est prévu dans le schéma national des véloroutes, le besoin est présumé.

La question de la qualité de ces itinéraires doit également être posée alors que certains commencent à vieillir ou à ne plus répondre aux exigences actuelles en termes de sécurité et de confort. Les pistes cyclables étant qualifiées d'ouvrages publics, le responsable de la voirie peut, rappelons-le, engager sa responsabilité pour défaut d'entretien, que celui-ci relève d'un problème de conception ou d'entretien proprement dit<sup>25</sup>.

## L'interconnexion des itinéraires

Si l'éclatement des territoires diminue avec le développement de l'intercommunalité, la division de la maîtrise d'ouvrage – comme la rénovation de la voirie qui se fait par tronçon – contribue à rendre difficile la continuité des itinéraires cyclables, pourtant essentielle à leur utilité. La planification est un des leviers pour résoudre le problème. Elle peut agir à l'échelon communal ou intercommunal via le PLU dont le règlement peut « préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables »<sup>26</sup>. Ce n'est qu'une faculté.

La LOM a également transformé les plans de déplacements urbains (PDU) en plans de mobilité. Ces derniers intègrent désormais un « volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons ». Le tribunal administratif a, à cet égard,

récemment annulé une révision d'un PDU à l'initiative d'associations de cyclistes<sup>27</sup>.

Au niveau supérieur, relevons également l'essor des véloroutes justement prévues pour faciliter l'élaboration d'itinéraires cyclables au long cours. Elles sont définies comme « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. »<sup>28</sup> Elles sont planifiées par un schéma national qui « définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu »<sup>29</sup>.

## L'intermodalité

L'approche plus globale passe enfin par l'intermodalité. Elle peut être favorisée par la création de places de stationnement près des gares. Le code des transports prévoit à cet égard la « localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares [...] et des entrées de ville »<sup>30</sup>.

Il est aussi désormais prévu que la plupart des trains de voyageurs devront comporter huit emplacements pour vélo<sup>31</sup>. Des exceptions sont prévues pour les trains internationaux (mais pas les transfrontaliers) ainsi que pour les trains urbains pour lesquels le nombre est fixé selon les cas à 1 ou 2 % du nombre total de places assises fixes. Cette obligation ne s'applique qu'aux trains neufs ou rénovés pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 15 mars 2021.

## La question des itinéraires provisoires

Concluons sur l'avenir avec la question de la création en urgence des « coronapistes »<sup>32</sup> destinées à faciliter le report modal du transport public – contraire à la distanciation sociale – vers le vélo. Cette dernière approche, qui s'inscrit dans ce qui a pu être théorisé comme relevant de « l'urbanisme tactique »<sup>33</sup>, met au défi nos outils juridiques en prenant à rebours les réflexes de centralisme et de planification (qui comme vu précédemment restent d'actualité par ailleurs). Il questionne la durée et la complexité des procédures de décision en matière d'aménagement urbain nécessitant habituellement des procédures de participation du public, des évaluations environnementales, et des appels d'offres et de passage de contrats publics. Assurément le droit du vélo n'a pas fini de faire bouger notre ordre juridique. ■



**AUTEUR** Louis le Foyer de Costil  
**TITRE** Avocat au barreau de Paris

24. C. env., art. L. 228-3.

25. CAA Nancy, 4 déc. 2003, req. n° 99NC00358 ; CAA Nancy, 12 nov. 2009, req. n° 08NC01322 ; CAA Marseille, 19 nov. 2007, req. n° 06MA00030 ; CAA Douai, 30 mai 2006, req. n° 05DA00959.

26. C. urb., art. L. 123-1-5.

27. TA Toulouse, 22 janv. 2021, n° 1803593.

28. C. voirie rout., art. L. 154-1.

29. C. transp., art. L. 1212-3-4 ; Arr. du 22 déc. 2020, JO du 22 janv. 2021.

30. C. transp., art. L. 1214-2-1.

31. Décr. n° 2021-41 du 19 janv. 2021, JO du 20 ;

C. transp., art. D. 1272-3 à D. 1272-9.

32. A. Aderno, « Comment faire une place aux "coronapistes" sur la voie publique », *Le Courrier des maires*, n° 350, nov. 2020.

33. A. Gossement, « Urbanisme tactique : les questions posées aux juristes », *RDI* 2020. 345.