

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT**N ° CD3002**

présenté par

M. Pancher, M. Colombani, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément, M. Charles de Courson, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Favennec Becot, M. Molac, Mme Pinel, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE 22 TER

A l'alinéa 2, après le mot :

« compétentes, »

rédiger ainsi la fin de l'alinéa :

« un itinéraire cyclable ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement, remanié à l'issue de l'examen en première lecture au Sénat, vient étendre les dispositions prévues à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, relatives aux voies urbaines, aux voies interurbaines, ce qui conduira notamment à concrétiser les objectifs de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte¹¹.

Ces dispositions permettront de créer progressivement, sur le territoire français, un maillage sécurisant d'itinéraires cyclables sur les voies interurbaines, ce qui est très positif.

Par ailleurs, ces dispositions sont peu contraignantes car elles ne sont applicables qu'à l'occasion de travaux de réalisation ou de réaménagement des voies. Toutefois, dans cette hypothèse, il convient qu'elles soient effectivement appliquées, et non pas laissées à l'appréciation discrétionnaire des maîtres d'ouvrage.

Aussi, la rédaction issue du Sénat n'est pas satisfaite car elle ne crée aucune obligation nouvelle, la réalisation d'aménagements cyclables étant déjà possible sur les voies interurbaines en cas de volonté du maître d'ouvrage.

En l'occurrence, il s'agit de créer une obligation nouvelle, dont le respect pourra être demandé avec succès par les administrés dans le cas où la loi serait ignorée – ce qui est fréquent en pratique.

Pour ces raisons, l'amendement proposé vient donner un caractère plus prescriptif aux dispositions votées par les sénateurs.

Il prévoit également que les dispositions des plans de mobilité et de mobilité rurale, ainsi que les SRADDET, ne sauraient faire échec à l'obligation créée par la loi. Cet ajout est important car le contentieux engendré par les dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement (voirie urbaine) a montré que les plans de mobilité (PDU) étaient systématiquement invoqués par les maîtres d'ouvrages récalcitrants pour échapper à l'application de la loi.