

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 366

présenté par

M. Brun, M. Abad, M. Aubert, Mme Bassire, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Boucard,
Mme Kuster, Mme Louwagie, M. Masson, M. Ramadier, M. Saddier, M. Vatin, M. Vialay et
M. Perrut

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 22 BIS, insérer l'article suivant:**

Le second alinéa de l'article L. 228-2 du code de l'environnement est complété par les mots : « , sans que cela puisse remettre en cause l'obligation posée à l'alinéa précédent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'existence de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, depuis 1996, a permis la création d'un grand nombre d'itinéraires cyclables, ce dont il convient de se réjouir.

Toutefois, la rédaction actuelle de l'article L. 228-2 du code de l'environnement a donné lieu à beaucoup de contentieux devant les juridictions administratives, dont il convient, plus de 20 ans après son adoption, de tirer les enseignements, afin d'améliorer le dispositif existant.

Les orientations du plan de déplacements urbains n'ont pas d'effet sur l'obligation posée à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, comme l'ont jugé les juridictions administratives à de multiples reprises.

En ce sens, la Cour administrative d'appel de Nantes a jugé qu'une autorité organisatrice des transports ne saurait justifier un refus de procéder aux aménagements prévus par l'article L. 228-2 du code de l'environnement en se fondant sur une disposition du plan de déplacement urbain (CAA Nantes, 26 juin 2009, n° 08NT03365).

Malgré cela, les maîtres d'ouvrages récalcitrants s'abritent systématiquement derrière les « orientations du plan de déplacement urbain » (futur plan des mobilités) pour échapper à l'application de la loi.