

N° 432095

Commune de Batz-sur-Mer

8^{ème} et 3^{ème} chambres réunies

Séance du 18 novembre 2020

Lecture du 30 novembre 2020

CONCLUSIONS

M. Romain VICTOR, rapporteur public

1.- Alors que depuis le mois de mars de cette année, du fait de l'épidémie de Covid-19, de multiples pistes cyclables, temporaires ou définitives, ont fleuri un peu partout en France, et que notre pays compte donc de plus en plus de cyclistes, la présente affaire vous conduira à vous prononcer sur la portée exacte des dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement qui prévoient la réalisation d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements spécifiques à l'occasion de la création et de la rénovation de certaines voies urbaines.

2.- La commune de Batz-sur-Mer, en Loire-Atlantique, fait partie de la presqu'île guérandaise, étroite langue de terre qui sépare les marais salants de Guérande, au nord, de l'océan, au sud. Elle est traversée, d'ouest en est, par la route départementale D245 dont le tracé, qui part du port du Croisic, tout à fait au bout de la presqu'île, dessert la plage Valentin, le bourg de Batz-sur-Mer, les villages de Kermoisan et Roffiat qui lui sont rattachés, avant de rejoindre Le Pouliguen et La Baule.

En 2011, la commune a souhaité réaliser un ensemble d'opérations portant sur le réaménagement de la rue des Goélands, la création d'une liaison douce entre les villages et le centre bourg et le retraitement de la RD 245 en traversée des villages de Roffiat et Kermoisan, sur une longueur d'un peu plus d'un kilomètre.

Indiquons, pour dissiper d'éventuelles interrogations, que si cette voie ouverte à la circulation terrestre appartient au département de Loire-Atlantique et constitue dès lors une route départementale, selon la définition tautologique que donne l'article L. 131-1 du code de la voirie routière, et si les dispositions de l'article L. 115-1 de ce code, qui se bornent à confier au maire un pouvoir de coordination des travaux affectant les voies publiques à l'intérieur des agglomérations, ne suffisent pas à donner compétence à la commune pour décider la réalisation de travaux affectant une voie départementale, il apparaît, à la lumière des pièces du dossier, que la maîtrise d'ouvrage publique avait été déléguée par le conseil général de Loire-Atlantique à la commune, comme le permettaient les dispositions alors en vigueur de la « loi MOP »¹.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Par délibération du 9 décembre 2011, le conseil municipal de Batz-sur-Mer a approuvé l'avant-projet réalisé par l'équipe de maîtrise d'œuvre composée d'un bureau d'études voirie et réseaux et d'un paysagiste. Puis, par une délibération du 6 juillet 2012, il a autorisé le maire à signer le marché de travaux, attribué selon la procédure adaptée après un appel d'offres infructueux, à l'entreprise Jouano TP, pour un montant de 573 000 €. Les travaux ont débuté à l'automne 2012 et, s'agissant de l'aménagement de la RD 245, à compter de février 2013.

Par deux courriers du 27 février 2013 adressés au maire de Batz-sur-Mer et au président du conseil départemental de Loire-Atlantique, l'Association de défense et de protection des riverains de Kermoisan et ses environs et sa présidente, Mme L..., ont demandé la modification du projet de réaménagement de la portion de route départementale en se plaignant de la modification du sens de circulation, de diverses malfaçons, du caractère accidentogène du rétrécissement de la chaussée et de l'absence d'aménagements cyclables conformes au code de l'environnement.

Deux décisions implicites de rejet étant nées du silence gardé sur ses demandes, l'association et sa présidente ont saisi le tribunal administratif de Nantes de conclusions tendant à l'annulation de la délibération du 9 décembre 2011 et des décisions implicites de rejet de ses demandes de modification du projet d'aménagement de la RD 245. Une requête en référé-suspension a également été présentée et rejetée par une ordonnance du 18 juillet 2013 du juge des référés du tribunal administratif de Nantes pour défaut d'urgence. Et par jugement du 30 septembre 2015, ce tribunal a rejeté les demandes d'annulation.

L'association a interjeté appel et, par un arrêt du 30 avril 2019, la cour administrative d'appel de Nantes a annulé le jugement en tant seulement qu'il a rejeté sa demande d'annulation de la décision implicite de rejet du maire de Batz-sur-Mer, ensemble cette décision implicite, a enjoint à la commune de réexaminer la demande de l'association dans un délai de deux mois et rejeté le surplus des conclusions. C'est contre les dispositions de cet arrêt lui faisant grief que la commune se pourvoit régulièrement en cassation, étant observé que l'association ne s'est, elle, pas pourvue contre le rejet de ses conclusions d'appel se rapportant à la délibération du 9 décembre 2011 et au rejet implicite du président du conseil général de Loire-Atlantique.

Signalons enfin que, par un second arrêt, la cour a prononcé une astreinte de 100 € par jour de retard à l'encontre de la commune si celle-ci ne justifiait pas avoir exécuté l'arrêt du 30 avril 2019 dans un délai de trois mois suivant la notification de l'arrêt lu le 3 juillet 2020 (CAA Nantes, 2^{ème} ch., 3 juil. 2020, *Association de défense et de protection des riverains de Kermoisan et de ses environs*, n° 20NT00128).

3.- Le premier moyen du pourvoi justifie la cassation.

¹ Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dont les dispositions sont reprises au code de la commande publique.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

La commune soutient que la cour a méconnu son office en s'abstenant de statuer sur une fin de non-recevoir qu'elle avait opposée en première instance. Elle rappelle votre jurisprudence *Commune de Saillagouse* (3^{ème} et 8^{ème} ssr, 25 juin 2003, n° 233119, T. p. 950), régulièrement mise en œuvre par vos formations de jugements (8^{ème} et 3^{ème} ssr, 24 juin 2009, *Commune de Saessolsheim*, n° 305975 ; 10^{ème} ch., 8 nov. 2019, *Ménard*, n° 425062 ; 1^{ère} ss, 16 mars 2016, *Sté Capcity*, n° 389160) et qui, reprenant une solution plus ancienne (Assemblée, 12 janv. 1968, *Entente mutualiste de la Porte Océane*, n° 64062, rec. p. 40), interdit au juge d'appel, auquel est déféré un jugement ayant rejeté au fond des conclusions sans que le juge de première instance ait eu besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées devant lui, de faire droit à ces conclusions sans avoir écarté expressément ces fins de non-recevoir, alors même que le défendeur, sans pour autant les abandonner, ne les aurait pas reprises en appel.

En l'espèce, la commune rappelle qu'elle avait soutenu en défense devant le tribunal, dont le jugement a visé cette fin de non-recevoir mais a prononcé un rejet au fond, que la requête était irrecevable, en vertu des dispositions alors en vigueur de l'article R. 411-2 du code de justice administrative, faute pour les demandeurs de s'être acquittés de la contribution pour l'aide juridique prévue à l'article 1635 Q *bis* du code général des impôts (et qui, par parenthèses, aux termes mêmes de cet article, était due « *par instance* » et non par requérant²).

Cette fin de non-recevoir n'était certes pas fondée, car il ressort des pièces du dossier, que l'association de riverains, première requérante dénommée, a obtenu le bénéfice de l'aide juridictionnelle totale³ et que si Mme L..., seconde requérante, ne pouvait se prévaloir de cette exception propre à l'association qu'elle présidait, l'intéressée a dûment acquitté la contribution par voie électronique le 9 janvier 2014 – il est vrai postérieurement à l'introduction de l'instance mais sans que cette circonstance soit gênante, s'agissant d'une irrecevabilité susceptible d'être couverte après l'expiration du délai de recours⁴.

Il n'en demeure pas moins que la fin de non-recevoir était opérante, s'agissant d'une requête introduite le 28 juin 2013, soit après le 1^{er} octobre 2011, date à compter de laquelle les requérants devaient s'acquitter du droit de timbre de 35 € pour toute instance introduite devant, notamment, une juridiction administrative, et avant l'abrogation, à compter du 1^{er} janvier 2014, de la contribution pour l'aide juridique, et qu'il n'y a pas été répondu dans l'arrêt, alors que cette fin de non-recevoir n'avait pas été expressément abandonnée par la commune en appel.

Il faut donc annuler les articles 1^{er} à 4 de l'arrêt et nous vous proposons de régler l'affaire au fond dans cette mesure.

² Cf. également la circulaire du Garde des Sceaux, ministre de la justice et des libertés, du 30 septembre 2011, point 2.1.1.1.

³ Par une décision du 3 juillet 2013.

⁴ En application de l'article R. 411-2 du CJA.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

4.- Après cassation, vous vous retrouvez saisi de l'appel de l'association de défense et de protection des riverains de Kermoisan et ses environs contre le jugement du tribunal administratif de Nantes ayant rejeté sa demande de première instance, en tant seulement qu'il a statué sur la décision implicite de rejet de la demande de modification du projet d'aménagement de la RD 245 prise par le maire de Batz-sur-Mer, car le rejet par les premiers juges des autres demandes d'annulation est devenu définitif, en l'absence de pourvoi de l'association contre l'arrêt en tant qu'il a partiellement confirmé le jugement.

Vous écarterez, pour les raisons que nous avons indiquées, la fin de non-recevoir soulevée par la commune en première instance, tirée de l'irrecevabilité de la demande au tribunal administratif en l'absence de versement de la contribution pour l'aide juridique.

Vous pourrez ensuite écarter les deux fins de non-recevoir opposées en défense par la commune en appel, tirées, la première, de ce que l'association requérante ne justifierait pas d'un intérêt à agir contre la décision attaquée eu égard aux intérêts qu'elle s'est donnée pour but de défendre, la seconde, de ce que l'appel formé par l'association n'aurait pas été formé par une personne ayant qualité pour agir en son nom. D'une part, le droit de former appel d'un jugement appartient à toutes les personnes qui étaient parties en première instance (Section, 16 déc. 1977, *Lehodey*, n° 04895, rec. p. 508), ce qui était bien évidemment le cas de l'association, à laquelle le jugement fait grief (Section, 11 févr. 2005, *Marcel*, n° 247673, rec. p. 56). D'autre part, la qualité pour agir de l'association n'est pas contestable, sa présidente ayant été autorisée par le bureau, par une décision prise le 17 novembre 2015, conformément à l'article 9 des statuts, à agir devant la juridiction administrative au nom et pour le compte de cette personne morale.

Si l'association requérante avait soulevé un moyen relatif à la régularité du jugement, vous n'aurez pas à y répondre car ce moyen se rapporte à la partie du dispositif du jugement qui est devenue définitive en l'absence de pourvoi de l'association. En tout état de cause, si vous nous suivez pour annuler le jugement pour un motif de fond, vous êtes dispensé, en tant que juge d'appel, de passer par cette étape (2^{ème} et 1^{ère} ssr, 25 avr. 2003, *SNC Diamant et Compagnie*, n° 208398, rec. p. 184 ; 9 juin 1967, *Delle Camys*, n° 63107, T. p. 906).

Reste donc en litige la décision implicite de rejet de la demande de modification du projet d'aménagement prise par le maire de Batz-sur-Mer et qui, contrairement à ce que soutient la commune par une fin de non-recevoir développée en appel, n'est pas confirmative d'une précédente décision implicite de rejet née le 5 septembre 2012 du silence gardé sur une précédente demande du 5 juillet 2012, compte tenu du changement des circonstances de fait entre ces deux décisions, tenant à l'engagement des travaux.

C'est à ce stade du règlement au fond que nous vous proposons de vous saisir de la belle question que pose le litige.

Pour annuler la décision implicite du maire de Batz-sur-Mer, les juges d'appel se sont fondés sur la méconnaissance des dispositions de l'article L. 228-2 du code de

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

l'environnement, qui prévoient qu'« *A l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation* » et que « *L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe* ». Tout l'enjeu est de déterminer si ces aménagements sont obligatoires et, en cas de réponse affirmative à cette première question, s'ils doivent être réalisés sur la voie urbaine réalisée ou rénovée, ou s'ils peuvent être réalisés ailleurs.

En l'espèce, pour caractériser une méconnaissance des dispositions du code de l'environnement, les juges d'appel ont constaté :

- premièrement, que l'opération de réaménagement de la RD 245 en traversée des villages de Kermoisan et de Roffiat constituait bien une opération de rénovation d'une voie urbaine ;
- et deuxièmement qu'il ne ressortait pas des pièces du dossier, ni n'était allégué par la commune, que ce projet prévoirait des itinéraires cyclables sur la voie qu'il a pour objet de rénover, avant de juger que « *La commune de Batz-sur-Mer ne saurait, pour s'exonérer des obligations auxquelles elle est légalement tenue, se prévaloir de la création d'une liaison douce reliant le centre bourg et les villages, laquelle est indépendante de la voie réaménagée et dessert des points différents* » et d'observer que qu'il n'était pas non plus « *démontré que les besoins et contraintes de la circulation auraient fait obstacle à la mise en place d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sur la portion de la RD 245 considérée, sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants* ».

En statuant ainsi, les juges d'appel se sont nettement séparés de l'analyse des premiers juges qui avaient quant à eux retenu « *que le projet, qui consiste en des aménagements de sécurité présentant les caractéristiques d'une rénovation de voie urbaine, comporte la création d'itinéraires cyclables au niveau des liaisons douces entre le bourg et les villages* », pour en déduire l'absence de méconnaissance de l'article L. 228-2.

Nous noterons pour commencer :

- d'une part, que la RD 245, dans sa portion affectée par les travaux, a bien le caractère d'une voie urbaine,
- d'autre part, que le réaménagement de la traversée d'agglomération de Kermoisan et Roffiat, décidé par la commune de Batz-sur-Mer, a celui d'une opération de rénovation d'une telle voie, dès lors qu'il ressort des pièces du dossier, notamment du programme technique détaillé des travaux, qu'elle nécessitait des travaux de « voirie type urbain », de terrassement, assainissement pluvial et aménagement paysager, impliquant de traiter les chaussées, stationnements, trottoirs, dispositifs de ralentissement et équipements de la route.

L'opération en cause entre donc dans le champ de l'article L. 228-2 du code de l'environnement.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Ces dispositions, applicables à compter du 1^{er} janvier 1998, sont issues de l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite « LAURE ». Elles y ont été introduites sur un amendement n° 107 présenté pour le Gouvernement lors de la discussion du texte au Sénat, en deuxième lecture, par Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement, qui l'a elle-même présenté, au cours de la séance publique du 24 octobre 1996, comme « *un amendement vélo* ».

Ce texte a ensuite été codifié à droit constant, sous réserve de l'abandon de la disposition d'applicabilité à compter du 1^{er} janvier 1998, devenue inutile, et transféré à l'article L. 228-2 du code de l'environnement par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 relative à la partie législative du code de l'environnement. Il n'a été modifié que tout récemment, et postérieurement aux décisions en litige, par l'article 61 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

Sa lettre est en ce sens que les aménagements cyclables sont obligatoires (ils « *doivent être mis au point* »), dès lors qu'une voie urbaine est réalisée ou rénovée. Et si le texte prescrit de tenir compte des « *besoins et contraintes de la circulation* », ces besoins et contraintes n'ont lieu d'être pris en considération que pour déterminer *quels* aménagements doivent être créés (« *pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants* »), dont on sait qu'ils sont plus ou moins sûrs pour les cyclistes et plus ou moins coûteux pour la personne publique qui les réalise, et non pour déterminer *si* des aménagements doivent être créés.

Les travaux préparatoires à l'adoption de la loi LAURE, à supposer qu'il soit nécessaire de les compiler, sont en ce sens.

En présentant son « amendement vélo » au Sénat, Mme Lepage a revendiqué le volontarisme de la démarche des pouvoirs publics. Elle indiquait : « *Aujourd'hui, un nombre de plus en plus grand de nos concitoyens souhaitent pouvoir utiliser leur bicyclette comme mode de transport, tant pour leurs déplacements que pour leurs loisirs. Il s'agit en effet d'un mode de déplacement non polluant, peu bruyant, peu coûteux et facile à utiliser. Toutefois, ce souhait se heurte à un certain nombre d'appréhensions parfaitement légitimes quant au manque de sécurité lié à la circulation, notamment automobile. Il convient donc de développer des aménagements permettant l'usage de la bicyclette avec une sécurité maximale. Cette mesure permettra à la France, d'une part, de disposer progressivement d'un réseau de pistes cyclables, d'autre part, de rattraper son retard par rapport aux pays européens* ». Lors de l'examen du texte en seconde lecture à l'Assemblée nationale, Mme Lepage s'était encore opposée à un amendement de suppression en faisant valoir que le dispositif adopté au Sénat « *laisse une assez grande liberté aux collectivités locales sur les mesures à prendre, tout en respectant le désir exprimé par de nombreux concitoyens de disposer d'itinéraires cyclables* ».

Liberté des moyens, mais obligation de résultat, tel était l'équilibre trouvé au Parlement. Et ce caractère obligatoire des aménagements n'avait pas échappé aux députés lors de l'examen du texte en deuxième lecture, qu'ils soient d'ailleurs opposés ou favorables à cette mesure. Le député Eric Doligé, pour le groupe RPR, résumait ainsi son

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

hostilité : « *Inciter oui ; imposer non !* » avant de confesser une divergence d'approche avec la ministre sur ce point (Assemblée nationale, débats, séance du 22 nov. 1996, p. 49). Quant au député Christian Bataille, pour le groupe socialiste, il jugeait positive la mesure adoptée au Sénat qu'il décrivait comme portant « *Obligation de prévoir des pistes cyclables lors des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides* » (même séance, p. 50).

Nous ajoutons que les travaux préparatoires à l'adoption de l'article 61 de la loi d'orientation des mobilités, en 2019, ont été l'occasion pour le législateur de confirmer à distance son intention initiale en écartant une lecture de l'article L. 228-2 autorisant à s'affranchir de la réalisation d'aménagements cyclables en cas de contraintes liées à la circulation automobile. L'article 61 est issu d'un amendement déposé par Mme Barbara Pompili⁵, alors présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, qu'elle a défendu en séance publique le 7 juin 2019. Après avoir relevé que l'article L. 228-2 « *oblige à créer des itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines* », mais que certains élus se retranchent parfois derrière la rédaction ambiguë du texte, Mme Pompili a précisé que « *comme l'a affirmé à de nombreuses reprises la jurisprudence administrative, les 'besoins et contraintes de la circulation' se rapportent à la nature de l'aménagement cyclable, non à la décision de le réaliser* » et que « *l'aménagement cyclable (...) est obligatoire en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines* », en soulignant que son amendement n'introduisait pas le caractère obligatoire dans la loi car « *elle s'y trouve depuis vingt ans* ».

Les modifications apportées à l'article L. 228-2 par la loi d'orientation des mobilités confirment cette logique en levant toute ambiguïté.

D'une part, ces modifications ont consisté à adapter la terminologie et à étendre la gamme des aménagements cyclables qu'une personne publique réalisant ou rénovant une voie urbaine est susceptible de choisir, au-delà des seuls « *pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants* » qui étaient mentionnés initialement par le texte. Il a ainsi été prévu que ces aménagements peuvent prendre la forme de « *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* », chacune de ces notions trouvant sa définition à l'article R. 110-2 du code de la route⁶. Par ailleurs, les marquages au sol, parce qu'ils ne constituent qu'une protection minimale

⁵ Amendement n° 2835, après l'art. 22 bis, déposé le 29 mai 2019, sous-amendé par les sous-amendements 3549 et 3550 présentés le 5 juin 2019 par M. Jean-Luc Fugit.

⁶ Une piste cyclable y est définie comme une « *chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés* », une bande cyclable comme une « *voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies* », une voie verte comme une « *route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers* » et une « *zone de rencontre* » comme une « *section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers* », dans laquelle les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée qui est accessible en double sens pour les cyclistes.

pour les cyclistes, ne pourront désormais constituer un aménagement éligible que pour les chaussées à sens unique et à une seule file.

D'autre part, il a été prévu, par une sorte de dérogation que, « *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 caractère obligatoire des aménagements ne faisant pas de doute à nos yeux, il est permis de passer à la seconde question qui est de savoir si ces aménagements obligatoires doivent toujours être réalisés sur la voie.

Les partisans d'un développement ambitieux de l'usage de la bicyclette comme mode de déplacement habituel en zone urbaine – sans parler des militants d'une « vélorution » – approuvent évidemment l'interprétation qu'a retenue la cour de Nantes. Selon eux, faire de la place au vélo à l'intérieur des agglomérations passe par la création systématique, sur chaque voie, d'un aménagement destiné aux cyclistes. L'association « Roulons en ville à vélo » avait ainsi obtenu qu'à l'unisson de la cour de Nantes, la cour de Lyon juge, dès 2003, qu'il résulte de l'article L. 228-2 du code de l'environnement l'obligation de mettre au point ces aménagements « *sur l'emprise de la voie* » (CAA Lyon, 1^{ère} ch., 28 juil. 2003, *Allain*, n° 99LY02169 et *Association « Roulons en ville à vélo »*, n° 99LY02171).

D'autres cours, toutefois, ont tempéré cette exigence et considéré que les dispositions de l'article L. 228-2 n'interdisent pas à l'administration, sous le contrôle du juge et dans une mesure limitée, d'opérer une dissociation partielle de l'itinéraire cyclable et de la voie urbaine réaménagée, lorsque la configuration des lieux l'impose au regard des besoins et contraintes de la circulation (CAA Paris, 1^{ère} ch., 16 nov. 2017, *Association TVM Cyclable*, *Association Mieux se déplacer à bicyclette*, n° 16PA01034 ; CAA Paris, 1^{ère} ch., 22 févr. 2018, *Association N305 Cyclable*, n° 16PA02825).

A la lumière de l'intention du législateur éclairée par les travaux préparatoires à l'adoption de la loi LAURE, nous n'avons pas d'hésitation à considérer que les aménagements cyclables obligatoires en cas de réalisation ou de rénovation d'une voie urbaine doivent, en principe, être réalisés sur l'emprise de cette voie, c'est-à-dire sur le domaine public routier, la personne publique maître d'ouvrage ayant en revanche toute latitude pour choisir, en fonction des besoins et des contraintes de la circulation, le type d'aménagement qui lui paraît le mieux convenir. L'idée est bien que, dans le cadre d'une évolution vers un partage des usages de la route, en ville, chaque voie comporte, à terme, un aménagement cyclable, son aménagement cyclable, même minimal, et qu'ainsi l'ensemble du maillage routier comporte des itinéraires cyclables.

Le but de la démarche, clairement exprimé en 1996 et réitéré en 2019, et qui introduit une rupture par rapport à l'époque révolue de la voiture reine, est bien que le vélo ait sa place

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

partout et que tout un chacun qui vit au sein d'une agglomération puisse, quittant son domicile et enfourchant son vélo pour aller à son travail, à l'école, faire ses courses, ou se rendre chez ses proches, emprunter un tel itinéraire, quand bien même il ne s'agirait que de simples marquages au sol, et avec le minimum de ruptures.

Comme le relevait Mme Pompili en présentant son amendement, « *c'est la taille du réseau cyclable qui renforce l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, et qui stimule la création d'une culture du vélo* ». Et l'on peut observer qu'une expertise est aujourd'hui disponible sur les moyens techniques de faire cohabiter les différents usagers de la route. Notamment, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a développé une série de fiches pratiques, à partir d'expériences et expérimentations locales, qui donnent des solutions pour remédier aux contraintes techniques qui peuvent surgir.

Toutefois, si l'aménagement cyclable sur la voie rénovée est à notre avis le principe, c'est-à-dire la solution qui doit être étudiée prioritairement par les services techniques de la personne publique qui assure la maîtrise d'ouvrage des travaux, il faut se garder de tout dogmatisme dans une matière où les questions à résoudre sont éminemment concrètes et où il est difficile pour le juge d'anticiper certaines contraintes topographiques.

Sans que cette concession ne dénature nullement la volonté du législateur, bien au contraire, l'exigence d'un aménagement sur la voie refaite (dont chacun sait qu'il peut n'être que d'un intérêt assez médiocre s'il ne s'agit que de peinture au sol) peut parfaitement céder, dans l'hypothèse où la personne publique, au fond, a mieux à proposer aux cyclistes, par exemple lorsqu'elle crée une « vraie » piste cyclable le long de la voie ou, si ce n'est pas exactement le long de la voie, suivant un tracé qui ne s'écarte de la voie refaite que « *dans une mesure limitée* », pour reprendre les termes des arrêts de la cour administrative d'appel de Paris que nous avons cités, c'est-à-dire dans une mesure acceptable pour les cyclistes, l'itinéraire *bis* créé devant donc se situer dans un environnement raisonnablement proche, sans les contraindre à des détours qu'au demeurant, ils n'emprunteraient pas. C'est à cette condition seulement qu'il nous semble pouvoir être admis, à titre exceptionnel, une dérogation à l'obligation de créer un itinéraire cyclable sur la voie.

En l'espèce, et pour en revenir au cas de Batz-sur-Mer, vous pourrez constater, d'une part, qu'il est constant, à la lumière des photographies au dossier, qu'aucun aménagement cyclable n'a été créé sur la portion de route refaite, laquelle reste donc, si vous nous permettez cette expression, une « liaison dangereuse » pour les cyclistes et, d'autre part, que la liaison « douce » pour piétons et vélos reliant les villages de Roffiat et Kermoisan au centre bourg, quelque louable que soit cette initiative par ailleurs, ne constitue certainement pas une solution de repli admissible, car il ressort des pièces du dossier et n'est pas contesté par la commune qu'elle s'inscrit dans le prolongement de la voie refaite, pour contourner le giratoire Olivier Guichard. Elle ne constitue donc pas un itinéraire cyclable de substitution.

Ceci nous conduit donc à vous proposer d'annuler pour ce motif, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête, le refus implicite de la commune de Batz-

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

sur-Maire de revoir son projet de réaménagement de la RD 245 en traversée des villages de Roffiat et Kermoisan et, dans les circonstances de l'espèce, de prescrire à la commune, sur le fondement de l'article L. 911-1 du code de justice administrative, de prendre les mesures d'exécution de votre arrêt qui s'imposent dans un délai de six mois à compter de sa notification.

EPCMNC :

- à l'annulation des articles 1^{er} à 4 de l'arrêt attaqué ;
- à l'annulation du jugement du tribunal administratif de Nantes en tant qu'il a rejeté les conclusions de la demande de l'Association de défense et de protection des riverains de Kermoisan et ses environs dirigées contre la décision implicite de rejet née du silence conservé par le maire de Batz-sur-Mer sur sa demande du 27 février 2013 et mis à sa charge une somme au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;
- à l'annulation de la décision par laquelle le maire de Batz-sur-Mer a implicitement rejeté la demande de modification du projet de réaménagement de la RD 245 présentée par l'association ;
- à ce qu'il soit enjoint à la commune de prendre, dans le délai de six mois à compter de la notification de votre arrêt, les mesures d'exécution qu'implique votre arrêt ;
- à ce que la commune verse à l'association la somme de 3 000 € au titre des dispositions de l'article L. 761-1 ;
- au rejet du surplus des conclusions des parties.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.