

## L'article 20 de la " LAURE "

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008 marque les 10 ans d'application de l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, obligeant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998 la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements lors des réalisations ou des rénovations de voies urbaines.

### *Qu'impose l'article 20 de la loi ?*

Codifié actuellement sous la forme de l'article **L. 228-2 du code de l'environnement**, l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite " LAURE ") du 30 décembre 1996 énonce de la façon suivante les obligations des gestionnaires de voiries urbaines au regard de l'aménagement d'itinéraires cyclables :

*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des 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. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*

C'est au 1<sup>er</sup> janvier 1998 que l'application de cet article de loi est entrée en vigueur.

### *Que tirer de 10 années d'application de la loi ?*

Les dispositions de la " LAURE " sont entrées en vigueur voilà maintenant 10 ans, le 1<sup>er</sup> janvier 1998. Plusieurs de ces dispositions sont particulièrement favorables au développement de l'usage du vélo, en particulier, celles prévues par l'article 20 de la loi, précédemment cité.

La réalisation d'aménagements cyclables est aujourd'hui de plus en plus banalisée, en particulier en milieu urbain. Si l'obligation de prévoir ces aménagements pour les réalisations ou rénovations de voies urbaines a par le passé pu paraître contraignante à de nombreux élus locaux, elle recueille maintenant l'assentiment de la plupart d'entre eux, convaincus que le développement des circulations douces participe à l'amélioration des conditions de déplacements sur leurs territoire.

Cette obligation a également eu pour effet d'introduire dès l'amont des projets la prévision d'un partage de la voirie urbaine entre les modes de déplacements et a contribué à intégrer les aménagements cyclables dans les coûts de réalisation généraux des projets (en fait des surcoûts souvent mineurs). En effet, la réalisation d'études et d'aménagements spécifiques sur des voiries, voire des ouvrages d'arts existants se heurte souvent à des questions budgétaires très sensiblement plus importantes en aval qu'en amont du projet principal.

Enfin, et surtout, cette mesure de la " LAURE " a permis aux collectivités territoriales et aux associations d'usagers du vélo de mener ensemble les réflexions relatives à ces aménagements, mettant ainsi en place un partenariat de qualité et souvent constructif là où trop souvent les relations étaient par le passé conflictuelles et fortement critiques.

Il importe de rappeler aux uns et aux autres tout l'intérêt de mettre en place, **chaque fois que cela est possible** (attention : la loi est impérative, le mot " possible " s'écarte de la règle fixée), des aménagements pour favoriser le déplacement des vélos en milieu urbain et favoriser l'émergence de réseaux cyclables urbains continus, sécurisés et attractifs.

## Qui est concerné et pourquoi ?

Élus, techniciens des collectivités locales et associations d'usagers sont très directement concernés par les dispositions de l'article L. 228-3 du code de l'environnement. Outil d'intégration des déplacements à vélo pour les uns et argument de partenariat pour les autres, cet article de loi est un moyen d'unir localement les compétences.

Pourquoi est-il important pour eux d'intégrer systématiquement les aménagements cyclables dans leurs réflexions ? Parce qu'au-delà du simple respect de leurs obligations légales, les collectivités aménageuses de la voirie ont tout intérêt à mettre en place les dispositions de cet article de loi afin de favoriser la sécurité des circulations, la mise en place progressive de réseaux cyclables urbains, le développement de l'usage des modes doux... Penser dès l'amont des projets aux aménagements cyclables, c'est une nouvelle manière de penser la ville et le partage de la voirie.

## Pourquoi cette fiche aujourd'hui ?

Si les collectivités territoriales gestionnaires de voirie de taille importante **connaissent de plus en plus et appliquent les dispositions** de la " LAURE ", de nombreuses l'ignorent encore et certaines villes de taille plus modeste, au sein desquelles peu de relais y compris associatifs sont en mesure de rappeler l'obligation, ont encore malheureusement tendance à ne pas prévoir dès l'amont de leurs projets de voirie les aménagements cyclables adaptés. Or, les surcoûts d'une prise en compte ultérieure et le risque juridique que ces collectivités prennent dans le cadre de la réalisation de leurs projets, souvent sur la base de budgets particulièrement serrés, peuvent les conduire à ne pas réaliser les investissements escomptés.

## Quelles sont les conséquences de ne pas aménager ?

Ce sont bien sûr toutes celles liées à **l'instabilité juridique du projet**.

Comme toutes les obligations qui incombent aux collectivités territoriales, le non respect des dispositions prévues par l'article L. 228-2 du code de l'environnement peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déféré préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes qui en ferait la demande.

Ces annulations peuvent d'ailleurs parfois remettre en cause très directement la faisabilité budgétaire de l'opération si des études complémentaires voire des aménagements non prévus au moment de la réalisation devaient être rendus nécessaires.

Il est également à noter que le non respect de cette obligation légale, même après la réalisation du projet, pourrait potentiellement déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste, après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de responsabilité pénale personnel du maire prévue à l'article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales.

