



« Les missions impossibles sont celles qui réussissent »
Commandant Cousteau – 28.06.92

Comité de Sauvegarde
Du LITTORAL et de l'ENVIRONNEMENT
De SANARY

(Association Loi de 1901)

Sanary le 5 mars 2024

Monsieur le Commissaire
Enquête publique PLU
Hôtel de ville
83110 Sanary

Monsieur le Commissaire,

Le Comité de Sauvegarde du Littoral et de l'Environnement de Sanary (C.S.L.E.), vous transmet ci-dessous sa contribution, ses observations.

Remarque générale sur la note de présentation

Page 9 Une zone boisée passe de la zone UE à UD. Un poumon vert qui peut disparaître.

Page 20 Aucune explication.

Page 24 ER 68 lieu difficile à repérer.

Page 29 3^{ème} paragraphe. « la modification n°2 ne réduit pas une zone naturelle »
En contradiction avec la fin de la page 28 ; « Ainsi la zone N diminue de 0.58 ha

Concernant le règlement (en jaune notre proposition de rajout ou de suppression)

Pour toutes les zones

Articles 3.2 « La sécurité des piétons **et des cyclistes** doit être assurée par des aménagements adéquats »

En pièce jointe documents concernant les lois LAURE et LOM

Articles 4.2.2 Eaux pluviales

Favoriser la pénétration dans les terrains perméables.

Articles 11.3.4 et 5 les climatiseurs **et les pompes à chaleur** doivent ..., **toutes nuisances sonore doivent être limitées.**

Articles 7.2 ou 7.3 Pour les piscines qui peuvent être implantées jusqu'à **2m 4 m** des limites séparatives, afin de réduire les nuisances pour le voisinage.

Et en particulier

Article UC.9 page 49

~~« Dans le cas d'opérations exclusives de logements sociaux l'emprise au sol n'est pas réglementée »~~

A supprimer car une telle construction serait totalement inappropriée (emprise 100% dans une zone à 30%)

Article UD.8 page 60 bas de page et page 61 haut de page

Supprimer « ~~et les hôtels~~ »

Car risque de modification de destination.

Article UD 9.1 et 2 Emprise au sol

Supprimer « ~~excepté pour les hôtels~~ »

Car risque de modification de destination.

Article UD 11.2.2 Terrasse page 63

Supprimé « ~~Excepté pour les hôtels pour lesquels la toiture pourra être traitée dans son intégralité en terrasse.~~ »

Article UD 9.6 page 61 pour les secteurs UD a 1,2,3 et UD c emprise au sol non réglementée

Ne faudrait-il pas réglementer les emprises au sol.

Page 64 doublons de numérotation article 11.5

Article UE 9 page 71 emprise au sol non réglementé

Ne faudrait-il pas réglementer les emprises au sol.

Article UE 1 page 70 implantation « 15m par rapport à l'axe de l'autoroute »

« 25 m par rapport à l'axe des RD »

Y-a-t-il une inversion 15/25m ?

Implantation plus près de l'autoroute.

Dans toutes les autres zones l'implantation est plus éloignée de l'autoroute.

Article UP 3.2 page 77

« La sécurité des piétons ~~et des cyclistes~~ doit être assurée par des aménagements adéquats »

C'est possible, l'espace existe. Des travaux sont en cours ou en projet.

Je vous remercie par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à nos observations et nous vous présentons nos respectueuses salutations.

Pour le C.S.L.E.

Le président

B.Teyssot



Code de l'environnement

- Article L228-2

Version en vigueur depuis le 27 décembre 2019

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 61

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 prenant la forme 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, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. 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 type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

Versions

- Article L228-3

Modifié par LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 120

A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. Pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité, au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres du périmètre de celle-ci et sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont le président a mis en place la zone à faibles émissions mobilité, le besoin est également réputé avéré.

Versions Liens relatifs

- Article L228-3-1

Création LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 63 (V)

En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou au schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré.

Aménager l'espace public pour les cyclistes la loi le rend obligatoire

Dernière mise à jour : mars 2022

Transformer en profondeur la voirie pour la rendre plus accueillante pour les cyclistes, présents et à venir, est un défi majeur pour permettre le développement de la #SolutionVélo.

Ces aménagements, synonyme d'attractivité et de sécurité pour les cyclistes ne sont pas toujours corrélés à la bonne volonté de la collectivité et ce depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE).

Son article 20 codifié à l'article L.228-2 du Code de l'environnement, fonde l'obligation des collectivités à prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie. La LAURE n'oblige pas les élus à faire une politique cyclable, mais elle les oblige à prévoir des aménagements cyclables lorsqu'ils décident d'engager des travaux de voirie.

La LAURE



Bien connue des associations, la LAURE a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo (et des modes doux en général). Son objectif : « respirer un air qui ne nuise pas à la santé ».

Son article le plus connu a été codifié dans le Code de l'environnement :

Version en vigueur du 21 septembre 2000 au 27 décembre 2019 de l'article L228-2 : « *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 de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.* »

L'obscurité de certaines notions de ce texte ont conduit la jurisprudence à devoir se prononcer afin d'explicitier cet article sur certains points :

- Les notions de "**réalisation et de rénovation**" : à travers la plupart des jurisprudences, il semble qu'une certaine **consistance** dans les travaux soit exigée afin de faire appliquer l'article L.228-2 du Code de l'environnement. Cette interprétation du texte se base notamment sur les travaux parlementaires de la LAURE et la LOM qui semblent aller dans ce sens. Voir notamment arrêt CAA Douai, 30 décembre 2003 - n°02DA00204 et arrêt CAA Marseille, 7 avril 2015 - n°13MA02211.
- La notion "**de besoin et contrainte de la circulation**" : le choix de la collectivité se porte sur le **type d'aménagement** et non sur la question de savoir s'il y a obligation de mettre en place un aménagement ou exemption de cette obligation. Voir notamment arrêt CAA Paris, 5 novembre 2013 - n°10PA04758.
- Enfin, "**les orientations du plan de déplacements urbains**" : le choix de la collectivité ne peut porter que sur la nature des aménagements et le **plan de déplacement urbain ne saurait faire obstacle à l'obligation légale de mise en place d'itinéraire cyclable**. Voir notamment arrêt CAA Nantes, 26 juin 2009 - n°08NT03365.

Un besoin de clarification et de précision dans la rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement s'imposait de longue date. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été l'occasion de le revisiter, et même de le compléter en prenant aussi en compte les besoins des cyclistes de rouler en sécurité hors agglomération.

La LOM

La nouvelle rédaction de l'article L.228-2 du Code de l'environnement :

"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 prenant la forme 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, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. 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 type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe."

Voici les principales nouveautés qui peuvent être soulignées :

- La présence d'une liste exhaustive des types d'aménagements possibles.
- Le marquage au sol est désormais envisagé à titre limitatif.
- L'exception due à la réalisation ou à la rénovation d'une voie destinées aux transports collectifs.
- On parle désormais de Plan de mobilité (PDM) et non plus de Plan de déplacement urbain (PDU).

Le nouvel article L.228-3 du Code de l'environnement : l'aménagement cyclable hors agglomération.

Ainsi, pour qu'il y ait un aménagement cyclable **hors agglomération** il faut qu'il y ait :

- **Une réalisation ou un réaménagement d'une voie hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides.**
- **Un besoin avéré** : c'est au gestionnaire de la voirie d'évaluer le besoin avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité.
- **Une faisabilité technique et financière** : dans l'éventualité où le besoin serait réputé « avéré » ; il existe une exception à la réalisation d'un aménagement cyclable : l'impossibilité technique ou financière.

Il existe **trois situations** dans lesquelles **le besoin est réputé avéré** :

- Situation 1 : Les aménagements ou itinéraires cyclables inscrits dans un Plan de mobilité (PDM), un Plan de mobilité simplifié (PDMs), un schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDT) et du schéma national des véloroutes.
- Situation 2 : La réalisation ou le réaménagement des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité (ZFE).
- Situation 3 : La réalisation ou le réaménagement des voies situées à moins de 5km du périmètre d'une ZFE et sur le territoire de l'EPCI dont le président a mis en place la ZFE.

Télécharger la [FAQ FUB "Je prépare mon recours" - Les aménagements cyclables - Comprendre les évolutions législatives.](#)

Le double sens cyclable



La généralisation du double sens cyclable (DSC) sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h est la règle de principe.

Dans ces zones 30 et dans les zones de rencontre, le DSC pour les cyclistes est la règle de principe, instaurée par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008. Depuis ce décret, l'article R.110-2 du Code de la Route dispose :

*« Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »*

*« Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »*

L'utilisation de la formulation "sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police" semble laisser aux collectivités le droit de s'échapper à cette obligation. Cependant, les décisions prises pour exclure le double sens cyclable doivent nécessairement être motivées. Par ailleurs, la mise à double sens s'imposant sur les aménagements existants, l'absence d'action d'une commune pour mettre les rues en double sens est également contraire au droit.

Les associations peuvent donc contester une disposition qui ne prévoit pas le double sens cyclable.

A savoir si vous envisagez un recours



Vous pouvez engager un recours au Tribunal Administratif sans avocat, mais un avocat est obligatoire pour aller en appel. Une association ne peut engager un recours que si ses statuts prévoient explicitement cette possibilité, et si le motif du recours entre dans les objectifs définis par les statuts de l'association.

Les vices de forme conduisent systématiquement au rejet du recours, même si le fond est valable. Si l'affaire est vraiment importante, consulter un avocat pourra vous éviter des fautes de procédure.

Attention au délai légal de deux mois !

Une décision ne peut être attaquée que pendant les deux mois suivant la publication de l'acte administratif (arrêté, délibération, DUP...). Au-delà de ce délai, un recours sera systématiquement débouté pour non-respect du délai légal.

Mais il faudra probablement plus d'un an ou deux pour que la procédure arrive à son terme, ce qui rend malheureusement possible la réalisation des aménagements non conformes dans l'intervalle.

Si un chantier démarre pendant la procédure normale, les jurisprudences de Valence et Lille peuvent servir pour justifier une procédure de type référé. Cette procédure est réservée aux cas d'urgence (par exemple, les travaux de réalisation d'un aménagement non conforme vont bientôt commencer), et elle est suspensive, c'est-à-dire qu'elle interdit d'engager les travaux avant prononcé du jugement.

Pour en savoir plus :

- [Lire le dossier spécial paru dans Vélocité sur la "Loi sur l'air" \(articles de 2002, 2003 et 2004\).](#)
- [Lire l'article "Doubles sens cyclables : des recours contre les maires récalcitrants" paru dans Vélocité n°108 \(novembre-décembre 2010\).](#)
- [Lire l'article "Retour sur l'application de la loi LAURE : des difficultés d'interprétation éclairées par la jurisprudence" paru dans Vélocité n°110 \(mars-avril 2011\).](#)
- [Lire l'article "La cellule juridique de la FUB : premiers enseignements" paru dans Vélocité n°122 \(septembre-octobre 2013\).](#)
- [20 ans après la LAURE, la LOM revisite les obligations d'aménagement d'itinéraires cyclables" - Cabinet Artemisia, septembre 2020.](#)