16 septembre 2003
L'Article 20 de la loi sur l'air

UN OUTIL DE PROMOTION DU VÉLO POUR TOUTES LES PERSONNES ET INSTANCES CONCERNÉES

par: Hubert Peigné

A) Qu'est ce que l'article 20 de la loi sur l'air ?

L'article 20 de la loi sur l'air (la LAURE) intègre dans le code de l'Environnement (article 1 228-2) exige que, en agglomération sur toute portion de voie entre panneaux EB 10 et EB 20 tout aménagement de voirie donne lieu à l'aménagement d'itinéraires pour les cyclistes : je ne reprends pas la " lettre " de l'article 20, mais je donne une lecture technique, résumée, ouverte à la discussion. La loi est du 30 décembre 1996, et l'article 20 est applicable depuis le 1er janvier 1998, sans passage par quelque texte complémentaire que ce soit (décret ...).

B) Lecture positive ou négative ?

En amont d'une lecture technique, on peut aussi faire une lecture, liée à l'une des deux attitudes politiques suivantes :

* une attitude négative : l'art.20 est une contrainte supplémentaire, une obligation avec laquelle on va composer " a minima " ;

* une attitude positive : c'est l'esprit de l'art.20 qui est important, qui n'exige pas tout tout de suite, mais dit que l'important est de faire de chaque aménagement l'occasion d'un pas volontariste - petit ou grand, selon les conditions du lieu et du moment - pour doter progressivement l'agglomération d'un ensemble d'aménagements cyclables de haut niveau... c'est à dire normal !

C) Echec d'une première proposition de lecture positive : l'art.20 n'est tout simplement pas appliqué

Dès le début de 1997, le " comité vélo " a travaillé sur l'interprétation et sur des pistes d'application de cet article. Sur leur principe même, il n'a jamais obtenu que ses réflexions soient débattues avec les ministères, amendées si nécessaire, et surtout que soient adressées des instructions aux services territoriaux de l'État -qui les demandaient avec force- pour les aider à entrer dans la mise en œuvre de cet art.20. Lesdites réflexions - certes à actualiser - sont toujours disponibles.

Pendant 5 ans et plus, la faiblesse des revendications des cyclistes d'une part, l'absence de message politique relayant l'art.20, d'autre part, la

maigre jurisprudence due à de rares contentieux et toujours restrictive enfin, a semblé donner raison, de fait, aux tenants de l'interprétation négative.

D) La jurisprudence bascule : " on " ne peut plus " ne pas appliquer " l'art.20

Ce n'est plus le cas. Le renversement opéré par le jugement intervenu dans l'affaire opposant la ville de Valence et l'association REVV souligne bien quelle doit être l'interprétation exigeante de l'art.20, et elle annonce d'autres jugements négatifs, aux conséquences plus lourdes, si les autorités et services publics concernés n'adoptent pas ce renversement d'attitude.

En pratique, chaque maître d'ouvrage public de voirie – État, départements, communes – doit se mettre en mesure de traduire cette attitude positive dans ses diverses politiques et dans ses actions concrètes.

E) L'État – les DDE – est le 1er concerné

Pour l'État, cela signifie par exemple que les DDE doivent appliquer résolument l'art.20, dès la programmation et l'étude des interventions sur voirie, donc très à l'amont, pour les communes qui leur confient des missions sur les voies communales, pour les départements à la disposition desquels la loi met beaucoup de DDE, pour l'État dont ils ont la charge des RN (agglomérations incluses, bien entendu !).

F) Mais tous les acteurs vont, sauf exception, devoir partir de loin.

Que faire ? Comment faire ?

Deux illustrations :

* pour réaliser le programme d'intervention d'une commune ;

* pour constituer les références à partir desquelles concevoir le volet " cyclabilité " de ce programme.

Nous savons cependant tous que, dans de très nombreux cas, les acteurs – même de très bonne volonté – vont devoir partir de très bas, de zéro bien souvent. Je propose deux illustrations d'une démarche positivant l'obligation introduite par l'art.20.

– F.1– Une commune vote, annuellement, un programme d'intervention sur sa voirie. Elle peut inviter la ou les associations (de cyclistes, de quartier, de parents d'élèves...) à travailler avec ses services et l'élu responsable (adjoint, ...) sur ce que peut conduire à faire l'art.20 dans chaque cas, selon qu'il y a ou non un schéma cyclable, un itinéraire identifiable à privilégier

(desserte d'une école, d'une zone artisanale, d'un quartier d'affaires...), une intervention légère ou lourde (marquage au sol, transformation d'un carrefour ...), une phase d'une opération longue ou une intervention isolée etc... Ensemble les partenaires pourront travailler sur des règles de prudence et d'interprétation, mais aussi sur des objectifs, des démarches de moyen et long terme, des priorités, des études ponctuelles ou générales à mener, la prise en compte d'autres thèmes (le stationnement VL - et lequel ? - mais aussi la place de la vie locale sur l'espace public, la hiérarchisation de la voirie, l'attention aux personnes vulnérables et faibles... comme la nécessaire desserte des activités et commerces, la circulation de transit ou de désenclavement... !).

Bref, dans cet esprit, l'art.20 est l'occasion d'un travail de fond, de confiance, de durée aussi... dans l'apprentissage et le partage, chacun avec ses responsabilités bien entendu, et non pas l'occasion d'un affrontement négatif où tout le monde perd (preuve mille fois faite).

Et cette méthode, bien sommairement esquissée, que je ne prétends pas être la seule possible, est évidemment transposable pour d'autres dossiers et d'autres maître d'ouvrage que les communes.

- F.2- Bien souvent, la bonne volonté des acteurs - sans elle, pas la peine de continuer l'exercice - se heurtera à l'absence d'études, de documents, de plans de référence applicables au territoire concerné en matière de vélo.

Par d'autre solution, dans ce cas, que :

* dans l'immédiat, faire " avec " ce vide (complet ou relatif) pour ce qui ne peut pas attendre ;

* et entreprendre de le combler peu à peu : ici, ce sera par un schéma cyclable ; là, ce sera par un plan d'accessibilité circonscrit à une gare ou un collège ; ailleurs, ce sera par l'étude d'un axe, d'un itinéraire (de sortie d'une agglo, de desserte d'un équipement ou d'une zone commerciale, de franchissement d'une coupure ou d'un quartier peu perméable aux vélos...).

G) L'article 20, une " ardente obligation " positive pour tous

Naturellement, ces deux propositions formulées en termes généraux n'épuisent pas le sujet. Je veux simplement dire ma conviction que tous - communes, associations, DDE etc. - peuvent faire de l'application de l'article 20 une " ardente obligation " qui, loin des querelles de l'interprétation juridique " a priori " sur ce qui relève ou non cet article, sur ce qu'il impose ou non, offre un cadre de travail en commun potentiellement très porteur. Utilisons-le ; échangeons sur nos pratiques en partageant les objectifs , en partageant les méthodes : nous aurons fait d'un texte de droit un outil décisif et vite naturel - ce qui ne veut pas dire

sans débat ou sans conflit, occasion de nouvelle avancée - pour notre vie quotidienne ensemble.

Auteur(s):
Hubert Peigné

-

Conseil Général des Ponts et Chaussées - 3ème section

Président du comité national de la politique du vélo

Copyleft. Cette lettre Echosvelo du Spip à Vélo est le fruit d'un travail de veille et d'observation en partage avec les internautes. Si vous utilisez ces informations de façon gratuite ou marchande, merci de demander son accord à l'auteur (cf législation) et d'exprimer votre respect pour ce travail en mentionnant strictement l'origine de la publication

Source : http://www.echosvelo.net/article.php3?id_article=573
Date : 27 mars 2008