

La Loi sur l'Air

& la jurisprudence « REVV Valence »



Ces articles sont tirés de Vélocité,
la revue du cycliste urbain

Art. 20. - A compter du 1^{er} janvier 1998, à 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.

La volonté de mener 80 % d'une classe d'âge au BAC, imaginant ce qu'elle aurait pu donner si des parents d'élèves en échec scolaire s'étaient portés devant les Tribunaux.

Vent mauvais

Pour l'instant, le jugement est en délibéré. Le Président du Tribunal Administratif de Lille devrait se prononcer d'ici quelques semaines. Si les conclusions du Commissaire du Gouvernement sont confirmées, ce sera un jour noir pour le vélo en ville et pour la protection de l'air et de la planète. Faudrait-il alors se pourvoir en appel? Ou laisser le législateur devant ses responsabilités afin qu'il revoie sa copie? Nous comptons sur vos analyses, sur celles de la Fubicy et sur les attendus du Jugement avant de prendre une décision. En effet, nous ne disposons plus de spécialistes du Droit depuis que Christian Desfontaines (qui avait brillamment monté le dossier) a déménagé et depuis le décès de Jacques Henrot (qui vous avait conseillé dans un récent numéro de vous faire agréer comme « Association Locale d'Usagers » et comme « Association de Protection de l'Environnement »).

Il est à noter que le Commissaire du Gouvernement a affirmé la recevabilité et le bien-fondé de nos requêtes, rejetant explicitement la faute sur le législateur. En guise de lot de consolation, il en a quand même annulé deux sur les sept pour des aménagements dont la compétence ne revenait pas à la Communauté Urbaine, mais au Conseil Général du Nord ou à l'Etat.

Qui sème le vent risque de récolter la tempête

L'affaire est intéressante à plus d'un titre. Elle fait d'abord tomber le masque de Lille Métropole. Cette institution avait élaboré un P.D.U en trompe-l'œil qui avait fait l'objet d'un amendement rendant son application facultative et qui n'est toujours pas doté d'un budget ni d'un calendrier précis de réalisation. Par le biais de son avocat, Lille Métropole n'a pas hésité à torpiller l'article 20 de la loi sur l'air pour gagner contre l'ADAV. Ceci est d'autant plus grave que ce le jugement devrait faire jurisprudence.

Cette affaire révèle également la pauvreté des mesures effectives prises pour le vélo par les gouvernements successifs: de vagues intentions, des promesses de lois inapplicables n'ont jamais constitué une politique. Dire qu'il aura fallu cinq ans pour en avoir le cœur net!

Petit vent d'espoir

Il est néanmoins encore permis d'espérer: on peut imaginer que le juge, à partir des mêmes constatations que celles du Commissaire-enquêteur en inverse les conséquences.

Agacé par le flou des mesures, touché par les risques qui pèsent sur l'homme, il pourrait obliger les institutions à créer des aménagements cyclables partout...risquant d'obliger à une relecture de la loi par le haut et sanctionnant dans l'immédiat, non pas les cyclistes, mais les collectivités territoriales!!

Pour l'ADAV, Jean-Pierre VERHILLE

(1) L'enquête réalisée par la Communauté Urbaine à l'occasion de l'élaboration du P.D.U avait révélé que 14 % des hommes et 8 % des femmes de la Métropole se déplaçaient déjà au moins deux fois par semaine à vélo; que 81 % des habitants souhaitaient un développement des pistes cyclables et que 48 % trouvaient cela plus important que le développement du stationnement automobile, l'élargissement des trottoirs et l'augmentation des voies de bus.

Vélocité

Bulletin d'abonnement

Abonnement individuel-1 an : 12,50 € (5 numéros) Abonnement individuel-2 ans : 25 € (10 numéros)

Abonnement collectivités, administrations, entreprises : 20 €

NOM..... Prénom.....

Organisme..... Mail (facultatif)..... Tél. (facultatif).....

Adresse

Et pour mieux vous connaître (facultatif): Profession Année de naissance.....

Ci-joint un chèque de€ à l'ordre de : FUBicy, à renvoyer à FUBicy 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

Loi et aménagements cyclables, mode d'emploi ou la victoire de REVV

Arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Lyon du 28 juillet 2003 (extrait):

« La délibération du conseil municipal de Valence du 27/4/98 qui a décidé la réfection de l'avenue Victor Hugo, sans prévoir d'aménagements cyclables est annulée, ainsi que le 1er jugement du Tribunal Administratif de Grenoble du 9/6/99 ».

REVV a gagné en appel son procès contre la ville de Valence pour non-application de la Loi sur l'Air et de son article 20 (rebaptisé aujourd'hui art. L 228-2 du code de l'environnement).

Ce jugement tranche nettement pour une application de la Loi favorable aux cyclistes et lève toute ambiguïté quant à son interprétation. Cet arrêt est appelé à faire jurisprudence et les REVVeurs sont fiers de ce résultat.



Cet arrêt a été obtenu après 5 ans de procédure qui ont nécessité du «souffle» pour déminer patiemment l'argumentation adverse (15 pièces et mémoires échangés), mais aussi de la confiance dans l'institution judiciaire. **Nota: D. Allain, adhérent de REVV et conseiller municipal de l'opposition, a également attaqué la décision de la municipalité pour renforcer notre action au tribunal.**

Pourquoi un procès avenue Victor Hugo?

L'aménagement cyclable de cette artère principale de Valence, est l'un des sujets de discussion récurrents entre REVV et la Ville de Valence depuis la création de l'association. Aussi lorsque les REVVeurs ont appris que la réfection d'un tronçon de cette avenue ne prévoyait rien pour le vélo ils se sont sentis floués et ont décidé de réagir.

Quelques mois avant nous avons pris connaissance dans Vélocité d'un article de Gérard Wolf sur l'article 20 de la Loi sur l'Air et la maîtrise de l'énergie de Mme Corinne Lepage. Avertis des nouvelles possibilités offertes par cette Loi nous avons formulé un recours et

une demande de sursis à exécution, au Tribunal Administratif de Grenoble.

En fait il existait et il existe toujours (!) de nombreux autres points critiques dans l'agglomération - 7 communes de 1500 à 65000 hab. - mais nous ne voulions pas attaquer une commune de moindre importance et une voie secondaire, d'où le choix de Valence et d'une artère principale exemple la N7.

La Cour Administrative de Grenoble rejette notre requête

Le Tribunal a rejeté en 1999 notre recours sans toutefois s'opposer à la nécessité de réaliser des aménagements cyclables dans les conditions de l'article 20 :

La commune doit bien à l'occasion de la rénovation d'une voie urbaine prévoir « la mise au point concomitante des itinéraires cyclables aménagés... » conformément à la Loi sur l'Air, cependant la circonstance que la décision attaquée relative à l'avenue Victor Hugo ne mentionne pas la mise au point de l'itinéraire cyclable correspondant n'est pas par elle-même de nature à affecter la légalité de cette décision !

L'appel

Nous avons interjeté appel en développant notamment l'argumentaire suivant :

"Il serait donc possible pour les communes de délibérer sur les aménagements de voirie sans prendre de décision concernant les aménagements cyclables, c'est à dire sans changer les procédures antérieures à la Loi sur l'Air et donc en contradiction avec celle-ci !"

Après avoir pris connaissance de notre appel, un professeur de droit (G.G.) nous a livré son analyse :

En exigeant la mise au point d'itinéraires cyclables « à l'occasion » de la rénovation de voies urbaines, l'article 20 pose une condition de légalité des décisions relatives à ces rénovations de voies. Qui dit condition dit préalable. La décision de rénover une voie ne peut être prise que si des itinéraires cyclables ont été mis au point. En aucun cas cette mise au point ne peut être postérieure à la décision, car alors elle ne serait plus une condition mais une faculté.

Or, l'article 20 ne dit pas « peuvent être mis au point » mais « doivent être mis au point ».

La Cour d'Appel de Lyon a effectivement tranché dans ce sens.

Comment gérer ce succès, communiquer et obtenir réparation?

L'arrêt de la Cour d'Appel a annulé les décisions qu'il a jugées non conformes à la Loi sans toutefois définir et préciser telle ou telle action correctrice avenue Victor Hugo ! La Loi prévoit cependant des possibilités (art. L. 911-4 du code de justice administrative), que nous allons essayer d'exploiter dans les délais prévus. Mais l'essentiel est probablement la jurisprudence acquise qui devrait à l'avenir nous aider ainsi que toutes les associations cyclistes, dans nos futures négociations avec les municipalités.

Pour REVV la partie n'est pas terminée. La rénovation de l'avenue Victor Hugo se poursuit par la réfection d'un nouveau tronçon, qui comporte bien cette fois des pistes cyclables - sur le trottoir - mais qui génèrent déjà de nouveaux problèmes !

Si comme nous l'espérons l'arrêt de la Cour d'Appel de Lyon va rendre incontournable la réalisation d'aménagements cyclables dans les conditions prévues par la Loi, nous voyons cependant se dessiner la prochaine étape : obtenir des aménagements cyclables de qualité !

Mais à chaque jour suffit sa peine, aujourd'hui pour les REVVeurs c'est la fête!!!

Lucien Alessio
Président de REVV

Loi sur l'Air : mode d'emploi

Condamnation en appel de la ville de Valence pour non respect de la Loi sur l'Air : une décision à utiliser

Nous avons annoncé dans le numéro précédent (n° 73, septembre/octobre 2003) la victoire de REVV (Roulons En Ville à Vélo) en appel contre la ville de Valence pour non respect de la Loi sur l'Air. Cinq ans de procédure, mais au bout une décision qui fera jurisprudence, et que déjà plusieurs associations mettent en avant vis à vis des collectivités. Rappel de la Loi, le point sur le déroulement de la procédure gagnée par REVV, et sur les procédures et actions à Bordeaux, Paris, Lille, et en Île de France.



L'art. 20 de la Loi sur l'air, rappel

L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'utilisation de l'énergie du 30 déc.96 est devenu l'article L.228 du Code de l'environnement depuis l'entrée en vigueur de la Loi SRU. Ce fameux art.20 s'inscrit très directement dans la philosophie et les objectifs de cette Loi sur l'Air (art.1): prévenir, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques ; préserver la qualité de l'air; économiser et utiliser rationnellement l'énergie; et donc

(art.14): assurer une affectation appropriée de la voirie, diminuer le trafic motorisé, promouvoir les modes les moins polluants et les plus économes et développer les moyens de déplacement de ces modes, notamment la bicyclette et la marche à pied.

Le texte de cet article – repris tel quel dans la loi SRU – est le suivant :

« (...), à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et V.R.U., doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvu 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 en existe. »

Bien que constituant une véritable révolution dans la prise en compte officielle de l'usage urbain de la bicyclette, ce texte a posé d'emblée de nombreuses ambiguïtés quant à ses interprétations et ses applications possibles : quel sens donner à la notion d'obligation ? à la « rénovation » d'une voirie ? au concept d'itinéraire cyclable ? à sa cohérence avec le PDU, s'il existe ou est approuvé ? Comment résoudre la problématique – inévitable – de la localisation des itinéraires cyclables ? Et quelle importance donner enfin aux aménagements cyclables par rapport aux voies urbaines à construire ou à rénover ?

Beaucoup de grain à moudre, dès le départ !...



Gérard Wolf

REVV : un dossier bien engagé

27 avril 98

Délibération du Conseil Municipal de Valence : aménagement et rénovation d'une portion de l'avenue Victor Hugo (ex. nationale 7). Le cahier des charges ne prévoit pas de voies cyclables contrairement à la Loi sur l'air, applicable depuis le 1^{er} janvier 1998.

1^{er} mai 98

Lettre de protestation de REVV au Maire de Valence.

22 mai 98

Lettre de REVV au Préfet (garant de la légalité des décisions prises par les Collectivités Territoriales) pour contester la délibération ci-dessus.

18 juin 98

En l'absence de réponse aux lettres ci-dessus, dépôt d'une requête « de sursis à exécution » et d'un « recours en annulation » auprès du Tribunal Administratif de Grenoble pour non-respect de la Loi sur l'air et de son article 20, dans la Délibération ci-dessus.

Nota : Un Conseiller Municipal de l'opposition, Dominique Allain adhère de REVV, a effectué également un Recours administratif pour les mêmes motifs.

29 juin 98

Réponse négative du Préfet à la lettre du 22 mai 99.

9 juillet 98

REVV rencontre les Techniciens de la Ville à leur demande (la Mairie vient de prendre connaissance de notre action en justice), et alors que les travaux avenue Victor Hugo viennent de démarrer, pour rajouter au projet initial une bande cyclable dans chaque sens.

Nota : Ayant à priori obtenu satisfaction, REVV envisage d'interrompre le Recours administratif lorsque les bandes seront effectivement réalisées.

6 août 98

Lettre de Patrick Labaune Maire de Valence à REVV, qui entérine la modification des travaux avec l'ajout des bandes cyclables, et demande le retrait de la plainte auprès du T.A.

10 septembre 98

Lettre de REVV au Maire de Valence pour lui demander de respecter les formes et de rendre officielle sa position vis à vis du Tribunal. En l'absence de réponse nous décidons de ne pas interrompre la procédure.

octobre 98

Fin des travaux de rénovation avenue Victor Hugo et réalisation des bandes cyclables.

Il apparaît à l'usage que leur largeur - 1,10 m marquage compris - est insuffisante, compte tenu des stationnements à leur droite, et des voitures mal garées qui débordent fréquemment sur les bandes.

Il est probable que si les bandes avaient été prévues dès l'origine du projet, les Techniciens auraient pu prévoir une largeur suffisante. Aussi nous décidons de maintenir l'action en justice.

2 décembre 98

Jugement concernant le sursis : compte tenu de la réalisation des bandes cyclables (au moment du jugement), « il n'y a dès lors plus lieu de statuer sur la demande de sursis » !

Commentaire : Le Tribunal ayant instruit trop tard notre demande de sursis (qui avait été formulée dans les limites de temps prévues par la loi et avant le début des travaux), et le jugement ayant eu lieu après la fin des travaux : « il n'y a dès lors plus lieu de statuer sur la demande de sursis ». Pourquoi se presser !

9 juin 99

Notre requête est rejetée.

30 juillet 99

Appel.

30 juillet 2001

Nous portons à la connaissance du Tribunal un accident relativement grave dont a été victime un cycliste qui circulait sur la bande cyclable.

Pour éviter « l'ouverture d'une portière » d'une voiture stationnant à sa droite il a heurté violemment une voiture arrêtée à sa gauche aux feux rouges. Il devra subir des opérations de chirurgie réparatrice.

Cet incident illustre la dangerosité de ces bandes réalisées « à la hâte » sans respecter les règles de l'art, faute d'avoir été prévues par les Techniciens, et insérées dès l'origine dans le projet de rénovation Victor Hugo.

28 juillet 2003

Arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Lyon (extraits) :

.... « Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la Loi n° 96-1236 du 30/12/96, ultérieurement codifiée sous l'article L.228-2 du code de l'environnement :

A compter du 1/1/98 à 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'aménagement sous forme de pistes, marquage au sols 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 ;

.... Considérant... que les conditions susmentionnées n'étaient pas remplies... ;

.... Décide :

Article 1er : Le jugement du tribunal administratif de Grenoble en date du 9 juin 1999 et la délibération du 27 avril 1998 du conseil municipal de la Commune de Valence sont annulés.

Article 2 : Les conclusions de la Commune de Valence... sont rejetées. »....



Lucien Alessio,
Président de REVV

La FCDE et la Loi sur l'Air dans l'Essonne

La FCDE vient de rejoindre la FUBicy. Elle nous dissèque les détournements de la Loi sur l'Air.

Créée en septembre 2002, la FCDE, Fédération pour les circulations douces en Essonne, est un interlocuteur reconnu par les collectivités locales pour tout ce qui touche aux déplacements piétons et cyclistes. 60 réunions de concertation en un an, avec le conseil général, la DDE, les communautés d'agglomération, sans compter les réunions des 12 associations locales membres de la FCDE avec leurs interlocuteurs municipaux ! Il s'agit principalement de réunions au sujet du « Schéma directeur départemental des circulations douces » qui doit être voté bientôt par le conseil général, des « comités d'axe » ou « comités de pôle » du PDU, et d'une kyrielle de réunions locales à l'occasion de rénovations de voirie...

L'enfer de la voiture

Il faut dire que l'Essonne est un département sinistré par l'automobile : le nombre de déplacements motorisés a triplé entre 1975 et 2000 ! Et cela continue, malgré les objectifs du PDU qui vise une réduction du trafic de 2 % d'ici 2005... Tous les habitants se plaignent de la place étouffante de la voiture, mais continuent d'utiliser frénétiquement leur voiture, parce que se déplacer à pied ou à vélo est devenu trop dangereux. Beaucoup ne savent tout simplement plus se déplacer à vélo dans la rue.

Notre principal problème aujourd'hui est d'arriver à enrayer une erreur de conception d'aménagements de voirie de plus en plus fréquente dans l'Essonne : « l'étroitisation » des voiries avec aménagement de terre-pleins centraux ou de bandes blanches continues et « les trottoirs cyclables obligatoires ». Voici le raisonnement implicite de la plupart des maires et des agents des services techniques (représentatifs des 99 % d'Essonnais qui n'utilisent jamais leur vélo pour se déplacer au quotidien) :



Il fallait oser : superposer le panneau « piste réservée aux cyclistes obligatoire » au panneau « voie réservée aux piétons obligatoire » sur le même support pour un seul et même passage sur trottoir...

- la violence routière est due à l'excès de voitures et au non-respect des limites de vitesse ;
- il est illusoire d'espérer que les automobilistes français se conduisent de façon civilisée ;
- il faut donc les ralentir par des contraintes physiques ;
- la technique la plus efficace pour ralentir les voitures est de rétrécir la largeur de la chaussée en créant des effets de murs sur les côtés et au milieu.

Résultat : sur les routes les plus passantes en zone urbaine, des voies étroites tout juste suffisantes pour la largeur d'un bus. Effectivement les voitures ralentissent, mais les vélos ne passent plus.

Peinture et panneaux pour détourner la Loi sur l'Air

Problème pour les partisans de cette technique : la loi sur l'air oblige à prévoir des aménagements cyclables à l'occasion de rénovation de voiries. Qu'à cela ne tienne, il n'y a qu'à peindre des pistes cyclables sur les trottoirs, s'ils sont assez larges, voire à la place s'il ne le sont pas. Puis on pose des panneaux B22a (piste

cyclable obligatoire), éventuellement surmontés d'un panneau « passage piéton obligatoire » (voir photo) et le tour est joué...

Contre cette erreur, le schéma standard que nous essayons de faire passer en zone urbaine est :

- des bandes cyclables latérales sur la chaussée pour les cyclistes roulant à allure normale
- et, si le trottoir est assez large, des voies mixtes piétons-cyclistes (avec une délimitation éventuelle des espaces de chacun par des bandes de peinture) pour les cyclistes roulant lentement, pour des déplacements de courte distance, de loisir, ou de passage à contre-sens de la chaussée.

Si la voirie n'est pas assez large, dans les centres-villes, nous poussons bien sûr à la zone 30 avec arasement des trottoirs. En zone péri-urbaine ou rurale, nous réclamons avant tout l'arrêt de l'abus de bandes blanches continues au profit des bandes de dissuasion (T3) et, pour les routes à fort trafic, à défaut de pistes cyclables de qualité en site propre, des bandes multifonctionnelles revêtues.

Seul problème des bandes cyclables latérales, tant qu'il aura peu de cyclistes, les bandes vides réduisent le fameux « effet de mur » qui fait ralentir les voitures. Pour cela, les radars automatiques pourraient être un très bon allié pour faire basculer la majorité du « bon » côté des limites de vitesse. Lorsque quelques voitures se mettent à ralentir, par civisme ou par peur du radar, les autres sont bien obligées de suivre. Et finalement, quand il commence à y avoir un peu plus de vélos sur la chaussée, elles peuvent même devenir tout à fait raisonnables. Et les piétons peuvent marcher un peu plus tranquilles.

Loi sur l'Air : mode d'emploi

Les numéros 73 et 74 de **Vélocité** ont commenté la victoire de REVV (Roulons en Ville à Vélo) contre la ville de Valence, condamnée en appel pour non respect de la Loi sur l'Air (article 20).

Utiliser l'arrêt de Valence dans le cadre d'un référé

Une action en référé peut éviter une réalisation non conforme qu'il est toujours difficile, long et bien plus coûteux de faire corriger après coup.

Un autre intérêt à cet arrêt, c'est l'argument qu'il constituera dans le cadre d'un référé. La justice administrative, comme les autres, est lente. Une victoire comme celle-ci ne peut qu'exceptionnellement se concrétiser par la destruction de l'aménagement réalisé et la réalisation d'un nouvel aménagement conforme à la loi.

Par contre, si nous avons connaissance que des travaux vont commencer qui ne respectent pas l'article 20, il est dorénavant moins mal aisé d'engager un référé.

Celui-ci exige deux conditions :

- l'urgence à agir.
- la probabilité importante d'une victoire du demandeur dans l'instance engagée sur le fond.

Le juge du référé sera favorablement impressionné par un tel arrêt pour la deuxième condition. En cas de rejet de la demande en référé devant le tribunal administratif, le recours s'effectue directement auprès du Conseil d'Etat.

François Fatoux

Une campagne « respectez les cyclistes, c'est respecter la loi sur l'air » ?

Pour 2004, je propose une action sur le thème "respectez les cyclistes, c'est respecter la loi sur l'air". Ce serait l'occasion de rappeler les contenus de cette loi relatifs aux cyclistes et surtout de pointer dans chaque ville ou région les aménagements récents qui n'ont pas tenu compte de cette loi. Faut-il alors engager un procès ? Parmi les aménagements récents, on peut noter très souvent la mise en place de terre-pleins centraux ayant pour but de ralentir les automobiles en réduisant leur espace de circulation.

En conséquence les voitures "serrent" plus à droite et ne peuvent dépasser correctement les cyclistes. On revient alors au problème de l'an passé : distance insuffisante pour dépasser les cyclistes. Ces aménagements pour ralentir le flux automobile se font trop souvent au détriment du cycliste (qui bénéficie cependant de ce ralentissement) qui ne voit pas s'améliorer ses propres aménagements. Dans l'agglomération de Mulhouse, les exemples sont nombreux. Ainsi on ne respecte pas la loi sur l'air qui oblige de prendre en compte le cycliste, on gaspille la surface de voirie, on gaspille les finances publiques.

Marc Arnold

Président du CADR-Mulhouse

Loi sur l'Air et zones d'activité

J'ai une question relative aux zones d'activités, urbaines, industrielles, etc. qui fleurissent un peu de partout. En général, la maîtrise d'ouvrage est tenue par un aménageur (public ou privé). Dans le cas où ces zones possèdent des voiries publiques (ce qui est bien souvent le cas), est-ce que ces aménageurs sont tenus de respecter l'article L228-2 du code de l'environnement qui dit bien "à l'occasion des réalisations ... de voies urbaines" ?

Jean-Marc Bouché, Grenoble

L'obligation de prévoir un aménagement cyclable incombe au propriétaire de la voie : l'Etat en cas de route nationale, le Département pour ses routes départementales, la commune pour ses voies communales. L'aménageur ou le gestionnaire n'est qu'un exécutant. Dans le cas de voies privées, on peut se poser la question, mais pourquoi pas ? L'article 12 des POS (local pour les véhicules dans les immeubles) est bien progressivement, appliqué aux vélos !

Pierre Solviche
Réseau vélo 78

Loi sur l'Air

Nord-Pas-De-Calais Lille

De l'affrontement au partenariat

À la mi-janvier, la nouvelle est tombée : l'ADAV (association droit au vélo, 566 adhérents) a gagné 3 de ses 4 recours contre la CUDL (Communauté Urbaine De Lille) pour non application de la loi sur l'air. Cette victoire permet de rappeler non seulement à la CUDL, mais aussi au Conseil Général et à la DDE du Nord, ainsi qu'à toutes les institutions de ce type en France, que la loi sur l'air existe et doit être appliquée. Elle profite aussi à toutes les associations cyclables qui peuvent maintenant se prévaloir de ces jugements pour faire pression auprès de leurs interlocuteurs.

Il faut donc ici saluer l'excellent travail réalisé par Jean-Pierre Verhille, Christian Desfontaines (tous deux anciens présidents de l'ADAV) et Betty Paul (juriste un temps à la FUBicy).

Et pourtant, malgré ce succès, nous pensons que ce type d'action ne suffit pas pour qu'une ville s'engage dans une politique cyclable de qualité.

C'est pourquoi, avec la CUDL - qui n'a sans doute plus envie d'être traînée devant les tribunaux... -, l'association s'est engagée depuis deux ans dans la voie du partenariat.

Cette démarche se révèle pour l'instant assez efficace, comme en témoignent les premiers résultats conquis dans les instances de concertation mis en place. Nous avons obtenu d'être consultés le plus en amont possible sur toutes les décisions concernant le vélo et de pouvoir soumettre régulièrement aux services techniques - sous forme de cyclofiches - la multitude de petits problèmes à régler.

Nous les aidons aussi à promouvoir le vélo de toutes les manières et à toute occasion.

Ce partenariat ne nous empêche pas de garder notre esprit critique, mais il nous oblige, certes, à mieux argumenter et graduer nos actions de protestation en cas de désaccord.

Il sera subventionné 100 000 euros (décision votée le 21 novembre 2003 par le Conseil de Communauté de Lille Métropole) dans le cadre d'une convention pluriannuelle de 3 ans (2003-2005) fixant les droits et obligations de chacune des deux parties.

Le CA de l'ADAV

Aquitaine Bordeaux

Mieux vaut prévenir que guérir !

Bonjour,
Vous avez publié dans le dernier numéro des articles concernant l'application de l'arrêt du TA de Lyon (affaire de Valence), et en particulier notre lettre. Je suis en mesure de vous apporter quatre résultats concrets :

- **Villes du Bouscat et Bruges** (Gironde) : le réaménagement d'une voie importante ne prévoyait rien pour les vélos. Lettre recommandée avec AR aux maires et au président de la Communauté urbaine (compétente en matière de voirie pour toutes les communes).

Conséquence : reprise complète des plans avec nous et inauguration récente de deux magnifiques pistes au niveau du trottoir, avec seuils zéro, peinture verte aux carrefours, entrées et sorties parfaites, etc. Des rectifications (améliorations) ont même été apportées en cours de réalisation, à notre demande !

- **Ville de Mérignac** (Gironde) : l'extension du tramway se faisait dans deux rues sans aucun aménagement cyclable. Lettre recommandée avec AR au maire et au président de la CUB comme ci-dessus.

Conséquence : reprise complète des plans, modification du plan de circulation ; une des rues devient à sens

unique pour permettre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle et création d'une piste au niveau du trottoir sur l'autre. En fait, selon nos conclusions, personne n'était contre l'idée de faire de la place aux cyclistes sauf l'architecte car cela dérangeait ses belles perspectives. Nous avons l'impression que notre intervention a permis aux techniciens de passer outre ses ukases. Un seul bémol à tout cela : ce sont des plans, nous attendons la réalisation (2005/2007) mais apparemment ce serait du sûr.

- **Ville de Bordeaux** : aucun aménagement cyclable digne de ce nom sur l'avenue Thiers (4 km en ligne droite) suite construction de la ligne de tramway. Même démarche. Et prochainement (printemps 2004) aménagement de deux pistes au niveau du trottoir conçues en étroite collaboration avec nous (là encore il semble bien que notre démarche a permis aux techniciens de passer outre l'architecte concepteur de la première réalisation inapte et dangereuse).

- **Autre succès** : le tram occupera la plus grande partie d'une rue importante du centre. Le choix avait été fait de conserver le stationnement et de ne pas faire d'aménagement cyclable.

Nous avons fait les observations nécessaires, le stationnement sera supprimé et des pistes ou bandes cyclables seront créées (le choix entre les deux n'est pas fait, la décision est trop récente). Nous pensons que notre lettre, ferme et argumentée, est la clé de bien des problèmes. Importance aussi d'avoir des liens réguliers avec les services techniques pour être au courant des projets avant le premier coup de pioche et de garder des principes élémentaires de courtoisie dans les discussions. Il faut savoir convaincre. Pour nous aider nous avons un « M. Vélo » à la Communauté urbaine, désigné par le président Alain Juppé, qui fait du vélo tous les jours, connaît bien tous les rouages de l'administration communautaire et assure d'une façon excellente la liaison dans les deux sens entre les services techniques et nous. Le même président de la CUB a aussi décidé il y a deux ans que tous les plans touchant de près ou de loin les aménagements cyclables devaient nous être soumis par l'intermédiaire de M. Vélo. C'est beaucoup de travail, il y a encore des ratés, mais c'est indispensable.

Bon courage à tous ceux qui nous copieront !

Michel Baillard
Président de Vélo-Cité Bordeaux