

## #2 Les préoccupations sanitaires dans l'air depuis plus de 20 ans

LE CLUB  
FÊTE SES  
  
30 ans!

Après le premier volet sur la genèse de la politique vélo dans les collectivités, éclairée par Roland Ries (*Ville & Vélo* n° 83), Corinne Lepage est revenue avec nous sur les questions de la santé et de la qualité de l'air, largement portées par la loi Laure de 1996 qu'elle créa. Le sujet n'a pas pris une ride.

« J'ai coutume de dire que la loi sur l'air a été quasi inappliquée », répète Corinne Lepage depuis son cabinet d'avocat. L'ancienne ministre de l'Environnement note sévèrement sa loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), qui porte encore son nom ! Si l'application de cette loi cadre est restée bien en deçà du potentiel exprimé, la Laure a tout de même inscrit le vélo à l'agenda politique. « La réflexion sur la loi sur l'air a démarré en septembre 1995, une année de très forte pollution à l'ozone à Paris. La dernière loi sur l'air datait tout de même de 1961 », précise l'avocate, devenue ministre de l'Environnement en mai 1995. Votée le 30 décembre 1996, alors que la finitude du monde comptait peu et que le vélo prêtait à sourire, la Laure comportait deux dispositions très importantes pour le vélo. L'une, d'application générale sur la restriction programmée du trafic automobile, concerne les grandes villes avec les plans de déplacement urbains (PDU) devenant obligatoires. L'autre, applicable à toutes les communes quelle que soit leur taille, porte sur l'obligation de création d'itinéraires cyclables lors de toute réalisation ou rénovation de voirie. Puisqu'il n'était pas soumis à décret d'application, le fameux article 20,

couramment nommé « amendement vélo », fut opérationnel dès la mise en place de la loi. Il passa quasi incognito.

### Les associations cyclistes pèsent

« Sur le vélo stricto sensus, je n'ai pas rencontré trop de problèmes. Je crois que les députés et les sénateurs s'en fichaient complètement, c'était anecdotique », concède Corinne Lepage avec un soupçon d'espièglerie. « Toutefois, les associations s'en sont emparées. Je savais qu'elles le feraient, mais je n'avais volontairement pas fait de forcing médiatique à l'époque (...). J'avais le choix de communiquer sur la boîte à idées que j'avais mise en place pour expliquer toutes ses potentialités avec le risque que le vote ne passe pas. Ou bien je la jouais

à bas bruit, en sourdine. Ce fut mon choix alors que j'étais complètement isolée au gouvernement. » La jurisprudence de Valence constitue le deuxième étage d'une fusée juridique qui donna une réelle visibilité à l'amendement vélo. L'histoire mérite d'être brièvement rappelée. En s'appuyant sur l'article 20

de la loi Laure, l'association Roulons en ville à vélo (REVV) assigne en justice le conseil municipal de la ville de Valence, qui refusait de réaliser un

« On devrait interdire toute loi, tout texte dont la conséquence est l'augmentation des gaz à effet de serre »

« Aujourd'hui, de plus en plus 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, et d'autre part de rattraper son retard par rapport aux pays européens. »

Intervention de Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, au Sénat, le 24 octobre 1996.

aménagement cyclable (avril 1998). Après avoir été débouté et suite à cinq années de procédures, le procès, gagné en appel, leva toute ambiguïté sur l'interprétation de la loi et ouvrit la voie à davantage d'aménagements cyclables.

## La santé s'invite au débat

Dans les années 1990, le vélo rase les trottoirs et ne noircit pas les textes officiels. « En novembre 1995, une circulaire du ministère de l'Équipement incite les villes à s'occuper sérieusement des cyclistes », rappelle Frédéric Héran dans *Le retour de la bicyclette* (éd. La Découverte). Dans les services techniques des collectivités territoriales, la culture vélo peine à se faire entendre. Pourtant, le retour en grâce dans les centres-villes montre quelques signes avant-coureurs, prémices à l'instauration des vélos en libre-service (Vélo'v en 2005...). Le Club des villes cyclables fédère et compte désormais 400 adhérents en 2001, au début du mandat municipal, et 900 quand il se termine en 2008. Aujourd'hui plus de 2 500... Selon les modèles des premières « masses critiques » née à San Francisco (1992), le mouvement Vélorution défile dans l'Hexagone. De leur côté, les associations regroupées par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) affichent davantage leur volonté de concertation. La santé dans cette tendance qui pointe du doigt l'impérialisme automobile ? Elle s'invite plus fréquemment dans le débat. L'ancienne ministre se plaît à rappeler que la loi Laure fut davantage soutenue par les médecins que par le monde associatif, accaparé par Natura 2000.



© Alain Dalouche

Les urbains seraient désormais prêts à se passer de leur voiture pour 32 % des 1 500 personnes interrogées par l'Ifop dans le cadre d'une enquête publiée en avril dernier ; 52 % d'entre elles considèrent la réduction de la place de la voiture comme une bonne chose. Que de chemin parcouru depuis la loi sur l'air dont *Ville & Vélo* a dressé le bilan dix ans après !



## La santé dans les études d'impact

« Cette loi était aussi très intéressante sur un autre sujet fondamental dont on a peu parlé, mais qui était fondamental : c'est introduire la santé dans les études d'impact (NDLR, étude technique visant à évaluer les conséquences d'un projet, notamment environnementales). Jusqu'à la loi du 30 décembre 1996, la santé ne faisait pas partie des études d'impact. Quand je suis arrivée, nous vivions les problèmes sanitaires de l'amiante, de la vache folle... J'avais dit à l'Assemblée : "Comment vous pouvez accepter qu'une étude d'impact s'occupe des singes primates, des bonobos mais pas de nous ? Donc la loi a introduit la santé dans les études d'impact, et ce volet sanitaire a été une révolution. » À constater la mortalité prématurée imputable à la pollution, dont le transport porte une large responsabilité, le développement de l'obésité, du diabète et des maladies cardiovasculaires, quelles solutions se présentent à nous pour rattraper le retard ? « Je n'ai pas de baguette magique, mais je pense qu'on a un problème de priorité. On devrait interdire – et cela devrait être quasi constitutionnel – toute loi, tout texte dont la conséquence est l'augmentation des gaz à effet de serre, réduction de la biodiversité, conséquence sur la santé humaine. Vous mettez ces trois volets sur tout texte, nos politiques vont changer », selon la juriste. ■

## L'association santé et vélo prend racine



Nos voisins européens avancent sur le sujet de la santé et des bénéfices du vélo à la fin des années 1990. En Angleterre, en 1999, la British Medical Association invite les pouvoirs politiques à promouvoir l'usage du vélo dans une perspective de santé publique. En Suisse, l'Office fédéral de santé publique avait expérimenté la promotion d'activités physiques dans la vie quotidienne. Une étude danoise publiée en 2000 avance une réduction de mortalité de 40 % pour les personnes qui se rendent au travail à vélo par rapport aux sédentaires.

Dès le début des années 2000, les bénéfices sanitaires de la mobilité active au quotidien ne sont plus à prouver. Le rapport « Transport, environnement et santé publié » de l'Organisation mondiale de la santé suggérait de laisser la voiture plus souvent au garage et de se déplacer à pied ou à vélo. En France en 2005, le 16<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables donne la parole au député de Paris Jean-Marie Le Guen, médecin spécialiste de santé publique qui vient de publier *Obésité, le nouveau mal français*. La voix sanitaire commence à percer.