

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 21209	De <b>M. Christophe Euzet</b> ( La République en Marche - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > cycles et motocycles	<b>Tête d'analyse</b> > Développement du réseau national de pistes cyclables	<b>Analyse</b> > Développement du réseau national de pistes cyclables.
Question publiée au JO le : <b>09/07/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/10/2020</b> page : <b>7572</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

M. Christophe Euzet attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la mise en œuvre des dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités adopté à l'Assemblée nationale en première lecture le 18 juin 2019. Le projet de loi mobilités s'oriente sur les transports du quotidien et possède plusieurs axes, sur le vélo notamment. La loi encourage l'utilisation de ce moyen de transport par le forfait mobilité durable et le plan vélo destiné à tripler la part de ce mode de transport dans les déplacements. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer que le vélo ne soit utilisé que de manière marginale dans les trajets quotidiens des Français. En dépit d'un coût relativement faible comparativement à celui d'un véhicule à moteur, la peur des vols ainsi que le manque de sécurité au cours de ces déplacements peuvent expliquer cette désaffection. D'après l'enquête globale transport sur la mobilité en Île-de-France publiée en mai 2017, deux tiers des déplacements en région Île-de-France font moins de 3 km mais seuls 2 % de la population francilienne utilise le vélo. Ces statistiques peuvent en partie s'expliquer par le manque de pistes cyclables continues et sécurisées, en Île-de-France comme dans de nombreux endroits sur le territoire. Pourtant, l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite loi LAURE), codifié à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, prévoit « qu'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 ». Force est de constater que pour l'heure, cette disposition n'a pas produit ses pleins effets. Si les collectivités ont investi largement dans la création de pistes périphériques destinées principalement à une activité de loisir, elles ont délaissé dans leurs aménagements les pistes cyclables de centre-ville, répondant à un besoin de mobilité quotidien. Dans le prolongement des dispositions de la loi mobilités, il attire son attention sur l'articulation indispensable du présent projet de loi avec les dispositions de la loi LAURE existante en matière de pistes cyclables. Ce dispositif ainsi coordonné, constituerait à n'en pas douter un outil de promotion du vélo, moyen de transport neutre en émissions carbone, peu onéreux, *low tech* et faible en nuisances sonores, visuelles et spatiales. Il lui demande quelles sont les solutions envisagées pour développer la couverture du territoire en pistes cyclables.

### Texte de la réponse

Le diagnostic formulé est partagé par le Gouvernement, à la fois sur la pertinence du vélo en termes de solution de

mobilité efficace et durable et sur les freins à son développement. Il est similaire en Ile-de-France et sur la France entière. Le Premier Ministre a ainsi lancé un plan mobilités actives le 14 septembre 2018 sans précédent en France. Celui-ci a pour objectif de multiplier par trois l'usage du vélo pour le porter à 9 % des déplacements en 2024. Il prend acte que les modes actifs sont avantageux pour la Nation et les collectivités locales en matière de santé, de transition écologique et énergétique, d'attractivité des villes, d'accès à la mobilité pour tous et de création d'emploi. Ainsi, quatre axes ont été définis pour limiter les freins au développement du vélo et en réponse aux attentes des Français : développer des aménagements cyclables de qualité, améliorer la sûreté notamment par la lutte contre le vol, mettre en place un cadre incitatif adapté à la reconnaissance du vélo comme mode de transport pertinent et vertueux et développer une culture vélo. La loi d'orientation des mobilités constitue une étape essentielle de la mise en œuvre du plan vélo. Les échanges nourris ont déjà permis un enrichissement important du texte concernant les modes actifs en vue d'inciter les maîtres d'ouvrage à développer les pistes cyclables hors agglomération. Par ailleurs, si les aménagements de pistes cyclables relèvent naturellement des gestionnaires de voirie et donc pour leur très grande majorité des collectivités locales, le Gouvernement a mis en place une série de mesures d'aide aux collectivités, là encore sans équivalent. Ainsi 350 M€ sur 7 ans sont dédiés, dans le budget de l'AFITF, aux mobilités actives pour venir en appui des investissements des collectivités locales. En 2019, environ 170 territoires de toutes tailles, en métropole et outre-mer, se sont portés candidats à l'appel à projet « mobilités actives – continuités cyclables » lancé en décembre 2018. Les résultats ont été annoncés le 14 septembre 2019 : 152 projets présentés par 111 territoires seront soutenus à hauteur de 43,7 M€ par l'Etat. De plus, la DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) inclut un budget de 100 M€/an dédié aux mobilités dont le vélo ; on estime ainsi qu'environ 25 M€ sur cette enveloppe ont été engagés en faveur des mobilités actives en 2018. Enfin, certains CPER prévoient une enveloppe en faveur des aménagements cyclables.