



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

### politique des transports

Question écrite n° 27868

#### Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les enjeux stratégiques et financiers liés à l'intégration du schéma national des véloroutes et des voies vertes (SN3V) dans le schéma national de mobilité durable avec une ligne budgétaire spécifique destinées à accompagner sa réalisation. Les infrastructures cyclables offrent un potentiel de transfert modal non négligeable. Les itinéraires du schéma national concernent et connectent tous les territoires, ruraux, littoraux, urbains ou montagneux, et ce à des fins utilitaires, quotidiennes et touristiques. Jusqu'à ce jour, les collectivités ont supporté, seules, la réalisation de ce schéma et ont désormais besoin d'un coup de pouce pour maintenir leurs efforts. Réserver 10 % du budget consacré aux routes nationales pour le développement des aménagements cyclables constituerait un message fort qui viendrait conforter le récent engagement que M. le ministre vient de prendre pour financer les parkings vélos dans l'appel à projets « transports urbains et mobilités durable » afin de parvenir à construire un réseau cyclable structurant et maillé. En outre, le schéma des véloroutes européennes, EuroVelo, et les aménagements cyclables qui lui sont associés ont été inclus dans le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) au titre de réseau stratégique de transport. À ce sujet, il semblerait que l'inscription du SN3V dans le schéma national de mobilité durable avec un calendrier et une enveloppe financière dédiée conditionneront l'octroi des aides européennes. Il aimerait connaître son avis sur ses propositions et quelles seront les dispositions prises afin d'atteindre le report modal souhaité par le Gouvernement.

#### Texte de la réponse

Dès le milieu des années 1990, l'État a encouragé le développement des modes de déplacements écologiques notamment le vélo et plus généralement des modes actifs. L'État s'est ainsi engagé à mettre en place un réseau de véloroutes et voies vertes : le 1er schéma national des véloroutes et voies vertes a été adopté en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998. La circulaire interministérielle du 31 mai 2001 relative à la mise en oeuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) et à l'élaboration des volets régionaux demande aux régions conjointement avec l'État d'élaborer le volet régional du SN3V dans le cadre d'un Comité régional de développement des véloroutes et voies vertes. Ce Comité constitue une instance de gouvernance comprenant en plus des représentants de l'État et des collectivités territoriales, des associations d'élus et d'usagers ainsi que les chambres consulaires. La circulaire a prévu que le financement des itinéraires s'inscrive dans les contrats de plan État-Région. Il est donc important que pour la nouvelle génération des CPER 2014-2020, les contrats de projets assurent le financement des itinéraires du SN3V. En outre des comités d'itinéraire ont été créés pour favoriser l'itinérance qui est un facteur essentiel du développement du tourisme à vélo. Le schéma national des véloroutes et voies vertes a été actualisé et adopté en CIADT le 11 mai 2010. Il représente 20 000 km, dont 5 000 km d'itinéraires européens. Actuellement, 8 500 km ont été réalisés sous maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales. La valorisation touristique a été engagée avec la création de France Vélo Tourisme, structure partenariale dont l'objectif est de faire du tourisme à vélo une branche structurante de l'économie touristique et positionner la France comme une

destination majeure sur ce créneau. La démarche a été initiée grâce à l'aide financière de l'État à partir de 2009. Le 3 juin 2013, le ministre, délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche a installé un groupe de travail regroupant les acteurs des modes actifs dont la mission est de proposer un plan d'actions d'ici la fin de l'année 2013. Des sous-groupes de travail ont été mis en place autour de six axes de réflexion et de proposition pilotés par les différents ministères concernés : l'intermodalité transports collectifs /modes actifs ; le partage de l'espace public et la sécurisation des modes actifs ; la création d'un cadre fiscal et financier favorable aux modes actifs dans les déplacements domicile-travail ; la prise en compte des politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social ; le développement des itinéraires de loisir et le tourisme à vélo ; la communication autour des bienfaits du vélo. En ce qui concerne la mobilisation des crédits publics (les crédits provenant du budget de l'État et de l'Union européenne représentent en moyenne 5 millions d'euros chaque année), outre la préparation des contrats de projets État-région (CPER) susvisés, la préparation budgétaire 2014-2020, pour mobiliser les fonds structurels européens est en cours. Sur la base des rapports élaborés par les régions, la délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) est actuellement chargée de préparer un accord de partenariat avec la Commission européenne. Il s'agit d'accroître l'effet de levier recherché par le cofinancement européen notamment en coordonnant mieux ces fonds entre eux. Une approche stratégique commune aux fonds de la politique de cohésion, le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen (FEDER/FSE), et le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) sera recherchée. Par ailleurs, la gestion d'une grande partie de ces fonds sera confiée aux régions notamment en matière de développement économique, de formation, d'innovation, d'aménagement du territoire et de développement rural, conformément aux engagements du Président de la République, repris par le Premier ministre dans un courrier du 19 avril 2013 adressé aux préfets de région. C'est donc dans le cadre précité que l'État, en accord avec les demandes exprimées par de nombreuses collectivités territoriales et les associations qui militent en faveur du développement du vélo, inscrit ce mode de déplacement comme un outil du développement durable, pour l'aménagement du territoire tant dans les zones urbanisées que dans les campagnes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Philippe Plisson](#)

**Circonscription :** Gironde (11<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 27868

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [28 mai 2013](#), page 5464

**Réponse publiée au JO le :** [26 novembre 2013](#), page 12429