



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Vélo - Territoires ruraux

Question écrite n° 5706

Texte de la question

Mme Marie Pochon appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la politique française du développement du vélo en milieu rural. D'ici 2030, il est prévu de passer la part modale du vélo de 3 % à 12 %. L'utilisation du vélo réduit fortement les émissions de gaz à effet de serre, les particules fines, mais aussi le bruit, grand oublié parmi les facteurs aggravants du stress ou des maladies psychiques. Enfin, la pratique des mobilités actives, que ce soit la marche ou la pratique du vélo, permet de réduire les risques de maladie cardio-vasculaire. En moyenne, dans la Drôme, plus de 80 % des trajets sont réalisés en voiture et sur l'ensemble du territoire national 93 % des automobilistes sont seuls ou seules dans leur véhicule alors qu'un trajet sur deux fait moins de 5 km. Le vélo doit devenir une véritable alternative à la voiture, surtout à l'heure où les engagements pris par les États mettent au mieux le monde sur une trajectoire de +2,4 °C et où le prix de l'essence ne cesse de frôler la barre des 2 euros. Dans la Drôme, les infrastructures sécurisées font défaut ou, quand elles existent sont des bandes multifonctionnelles, peu à peu transformées en bandes cyclables, qui poussent les cycliste à circuler à coté de véhicules roulant entre 80 km/h et 120 km/h sur les tronçons les plus larges et rectilignes ou des aménagements de type « voie verte » (comme la *via Rhona*, la VéloDrôme) qui attirent surtout les cyclotouristes pour le loisir et empruntent des itinéraires bucoliques souvent indirects. Les territoires ruraux sont les laissés-pour-compte en ce qui concerne les investissements pour encourager les déplacements à vélo alors que dans les grandes villes les collectivités favorisent la mobilité douce par le biais de grands projets. De plus, dans le département de la Drôme, les choix réalisés récemment dans plusieurs villages ont été de considérer, lors des rénovations de traversées de villages, que l'installation d'une zone 30 suffit à remplir les obligations de l'article L. 228-2 du code de l'environnement. Or l'arrêt de la cour administrative d'appel de Douai a déclaré le 16 mars 2021 (n° 20DA00786), que la zone 30 ne fait pas partie des aménagements cyclables à proprement parler. Aussi, afin de favoriser le déploiement d'infrastructures cyclables en territoire rural, Mme la députée interroge le Gouvernement sur l'interprétation de cet article et des suites données à cette jurisprudence. Enfin, Mme la députée souhaiterait connaître l'avis du Gouvernement sur la qualité des aménagements cyclables hors agglomération, sur des routes où la vitesse n'est pas limitée à 50 km/h voire 30 km/h comme en ville. En effet, il apparaît important de cadrer réglementairement les choix des gestionnaires de voirie afin qu'ils priorisent la réalisation de pistes cyclables indépendantes du trafic routier à tout autre aménagement non sécurisé.

Texte de la réponse

Le Gouvernement partage le besoin de limiter l'usage de la voiture par des personnes seules à travers le développement du vélo en particulier, dans tous les territoires. L'adaptation des réseaux routiers pour un meilleur accueil des cyclistes est d'abord de la responsabilité des collectivités locales. Elle est soutenue dans le cadre du plan vélo et mobilités actives et des appels à projet auxquels il a donné lieu. Depuis 2019, près de 1 000 projets sont accompagnés à hauteur de 365 M€. Environ deux tiers des projets et des subventions ont été alloués à des territoires peu denses. En 2023, c'est 200 M€ qui seront consacrés au développement des infrastructures cyclables sécurisées. Un nouvel appel à projets a été d'ores et déjà lancé en janvier 2023, à

hauteur de 100 M€ avec un taux de subvention augmenté pour les territoires les moins denses. L'article L228-2 du code de l'environnement prévoit les aménagements qui doivent être réalisés en faveur des cyclistes à l'occasion de travaux de création ou de rénovation de voies urbaines. Les zones 30 n'en font effectivement pas partie car il existe des zones 30 dans lesquelles le niveau du trafic automobile est incompatible avec la sécurité des cyclistes. Cependant, la cohabitation peut se passer de manière apaisée et dans de bonnes conditions de sécurité si le trafic automobile est modéré, ce qui n'était pas le cas de la zone concernée par la cour administrative d'appel de Douai. Dans le cadre de guides publiés pour les voiries en agglomération, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) considère qu'une rue limitée à 30 km/h peut accueillir jusqu'à 750 cyclistes par jour lorsque le trafic automobile est inférieur à 4 000 véhicules par jour ou jusqu'à 3 000 cyclistes par jour avec un trafic automobile allant jusqu'à 2 000 véhicules par jour. Hors agglomération, la circulation des cyclistes peut se faire en sécurité sur la chaussée, sur des accotements aménagés, ou sur des pistes cyclables plus éloignées, selon la configuration de la route, le volume de trafic motorisé qu'elle supporte et les vitesses réellement pratiquées. Il est à noter qu'une forte proportion de routes supporte des trafics motorisés très faibles. Un travail est engagé avec les collectivités et les associations d'usagers sur les recommandations complémentaires concernant les routes situées en dehors des agglomérations et sera publié prochainement.

Données clés

Auteur : [Mme Marie Pochon](#)

Circonscription : Drôme (3^e circonscription) - Écologiste - NUPES

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5706

Rubrique : Cycles et motocycles

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 février 2023](#), page 1679

Réponse publiée au JO le : [25 avril 2023](#), page 3898