

Invitées surprises des Assises de la mobilité : les véloroutes et voies vertes plébiscitées par le public !

Communiqué de presse de l'Association française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)

Jusqu'au 13 décembre 2017 les collectivités publiques, les associations et les citoyens étaient conviés par le Gouvernement à participer aux Assises de la Mobilité pour faire émerger de nouvelles solutions.

A cette occasion l'AF3V a élaboré 5 propositions concrètes* pour la réalisation d'un réseau continu, sécurisé et inclusif de Véloroutes et Voies Vertes (VVV) en France. **Quelques jours après leurs mises en ligne sur la plateforme collaborative des Assises de la Mobilité, ces contributions ont recueilli le plus grand nombre de suffrages du public. Nos propositions sont devenues les plus populaires des Assises de la Mobilité !**

L'AF3V se félicite du succès rencontré par ses propositions auprès des citoyens. **Isabelle Bréant**, Présidente de l'AF3V, déclare : « **Au-delà des enjeux touristique et écologique, le réseau des VVV contribue aussi à l'inclusion sociale : il permet aux habitants précaires de la périphérie de se libérer de la dépendance à l'automobile en leur offrant un accès direct, rapide et sécurisé aux centres des agglomérations, où se concentrent emplois et services.** »

En Europe les exemples se multiplient de « voies express vélo » susceptibles de drainer un trafic important. En France les principales études de fréquentation montrent qu'aux abords des villes les VVV sont majoritairement utilisées pour des déplacements quotidiens domicile-travail. La mise en œuvre d'un réseau performant de VVV est une des nouvelles solutions répondant aux enjeux de la mobilité quotidienne.

A l'occasion des élections présidentielles Emmanuel Macron s'est engagé à lancer un Plan national vélo pour une France cyclable en 2022. Depuis Nicolas Hulot, Ministre de la Transition écologique et solidaire et Elisabeth Borne, Ministre des Transports ont exprimé à plusieurs reprises leur intérêt pour les déplacements à vélo.

L'AF3V espère, après le plébiscite de ses 5 propositions dans le cadre des Assises nationales de la Mobilité, que le développement du réseau des véloroutes et voies vertes sera pleinement intégré à la future Loi d'Orientation des Mobilités présentée au premier trimestre 2018.

Contact presse

Sophie Pouilly – Tél. : 03 44 60 11 63 – secretariat-national@af3v.org

Julien Dubois – Tél. : 06 52 73 86 57

*L'AF3V a élaboré 5 propositions concrètes pour l'émergence d'un réseau continu, sécurisé et inclusif de véloroutes et voies vertes en France :

Proposition n°1 : Terminer la réalisation des véloroutes et voies vertes du schéma national et de ses volets régionaux

Alors que 62% du schéma national des véloroutes voies verte (SN3V) est réalisé, il reste encore 8 360 km à aménager par les collectivités locales qui sont les garantes de la mise en œuvre des itinéraires cyclables dans les territoires. L'Etat doit assurer son indispensable mission de promotion et de coordination nationale pour la réalisation du SN3V et de ses volets régionaux.

L'AF3V propose que la Mission Nationale des Véloroutes Voies Vertes (MN3V) associant Etat, collectivités locales, les experts et associations d'usagers soit relancée et que l'Etat soutienne financièrement les collectivités locales pour la réalisation du SN3V et de ses volets régionaux.

Proposition n°2 : Faire du réseau des véloroutes et voies vertes le support de la mobilité inclusive dans les territoires

L'Etat doit garantir que le réseau des véloroutes et voies vertes soit adapté au besoin de mobilité des habitants précaires des secteurs périurbains et ruraux. Quand les infrastructures sont fonctionnelles et attractives, on constate une fréquentation plus importante en semaine par les usagers du quotidien que pour les pratiques de loisirs et touristiques. La mobilité inclusive doit être prise en compte dès la conception des véloroutes et voies vertes.

L'AF3V propose que le soutien de l'Etat aux maîtres d'ouvrage soit conditionné à un cahier des charges national plus exigeant et associant les usagers à son élaboration.

Proposition n°3 : Créer un fonds national pour les véloroutes et voies vertes

Les véloroutes et voies vertes en France ne disposent pas d'un budget stable et identifié. La finalisation du seul schéma national des véloroutes et voies vertes est estimée à 800M€ et nécessitera des cofinancements de l'Europe, de l'Etat et des Régions. L'absence de visibilité financière compromet la planification et la réalisation de ce réseau à l'échelle nationale. Un fonds national spécifique pourrait être créé et alimenté soit par un prélèvement sur les budgets des projets d'infrastructures routières, soit par une taxe sur les budgets de publicité pour l'automobile ou encore par la redistribution d'une partie des bénéfices du Loto qui a déjà l'obligation de financer certains événements sportifs.

L'AF3V propose qu'un fonds national pour la réalisation et la promotion des véloroutes et voies vertes soit créé par l'Etat et qu'une source de financement pérenne lui soit attribuée.

Proposition n°4 : Mobiliser l'AFITF pour le financement des véloroutes et voies vertes

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est un établissement public rattaché à l'Etat dont les missions sont de planifier et de financer la mise en œuvre du Schéma National d'Infrastructures de Transports (SNIT). Ainsi en 2016 l'AFITF a investi 779M€ pour le réseau routier, 769M€ pour le réseau ferroviaire, 274M€ pour les transports collectifs urbains, 106M€ pour le réseau fluvial. Les investissements pour le schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) n'apparaissent pas dans les bilans de l'AFITF. Pourtant le SN3V, au même titre que les réseaux ferroviaires, fluviaux, routiers et autoroutiers, fait partie intégrante du SNIT depuis 2011 et relève donc bien des prérogatives de l'AFITF. De plus en 2017 la Cour des Comptes conseillait à l'AFITF d'orienter ses investissements vers les projets « les plus créateurs de valeurs pour la société ». Or sans même parler des plus-values sociale et environnementale des véloroutes et voies vertes, les retombées économiques du vélotourisme sont largement bénéficiaires et estimées à 23 000 €/km/an (source Atout France Baromètre 2017) pour le SN3V.

L'AF3V propose que les investissements pour le SN3V apparaissent au même titre que les autres réseaux de transport dans les comptes de l'AFITF et que, le cas échéant, la participation financière pour le SN3V soit portée au minimum à 220M€/an, soit 10% du budget annuel de l'AFITF.

Proposition n°5 : Autoriser les chemins de halage pour les cyclistes

Les conditions de circulation sur les chemins de halage sont encore fixées en France par l'article 62 du décret du 6 février 1932, retranscrit en 2013 dans le Code des Transports, qui interdit toute circulation si ce n'est à pied ou en véhicule de service sur les berges des canaux. Cette interdiction se concevait à l'époque où se pratiquaient la traction et le halage des péniches. Elle est aujourd'hui dépassée au regard de l'évolution des techniques de navigation et des dernières évolutions apportées par la démarche « Code de la rue » qui encouragent la cohabitation des piétons, des cyclistes et des modes motorisés. Les assouplissements apportés à cette interdiction sont actuellement traités au cas par cas avec l'établissement de convention de superposition de gestion entre Voies Navigables de France et les collectivités locales. Les chemins de halage sont déjà des itinéraires sécurisés et directs répondant au besoin de mobilité quotidienne des habitants. La réglementation actuelle va à l'encontre de la volonté exprimée à plusieurs reprises par le nouveau gouvernement d'optimiser les infrastructures existantes.

L'AF3V propose que l'article 62 du décret du 6 février 1932 retranscrit dans le Code des Transports soit modifié pour autoriser les cyclistes à circuler sur l'ensemble des chemins de halage.