**No 7371**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

**Projet de loi modifiant :**

**1° la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux ;**

**2° la loi du 21 décembre 2009 relative au régime des permissions de voirie**

**\*\*\***

**RESUME**

La première loi dédiée aux pistes cyclables était la loi du 6 juillet 1999 *portant sur la création d’un réseau national de pistes cyclables*. Elle avait pour objectif de créer une base légale pour l’aménagement d’un réseau national et ciblait encore essentiellement un usage du vélo à des fins sportives et touristiques. Sur les 950 kilomètres prévus en 1999 - dont 280 existaient déjà à l’époque - 320 km supplémentaires furent construits jusqu’en 2015.

La loi du 28 avril 2015 *relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux*, actuellement en vigueur, a opéré un changement de paradigme très important. Elle s’inscrivait dans une stratégie d’augmentation continuelle de la part de la mobilité active dans les trajets quotidiens, dans une approche de complémentarité avec les transports en commun et ciblait donc un usage prioritairement utilitaire du vélo, c’est-à-dire en tant que moyen de transport disposant de multiples atouts : non polluant et silencieux, flexible, souvent plus rapide que la voiture pour les courts trajets en milieu urbain et ayant des effets bénéfiques pour la santé.

La loi de 2015 a introduit un certain nombre d’itinéraires ayant vocation à accueillir des déplacements quotidiens, mais la stratégie Modu 2.0 de 2018 a renforcé ultérieurement l’importance de promouvoir ce type de déplacements cyclables. En conséquence, d’autres besoins d’itinéraires cyclables ont été identifiés qui correspondent soit à des liaisons importantes pour les déplacements pendulaires non prévus initialement, soit à des projets routiers étatiques d’envergure où l’intégration de liaisons cyclables est pertinente dans l’optique de promouvoir les déplacements quotidiens ou pour remplacer certains tronçons du réseau actuel ne répondant pas aux critères de qualité visés pour le réseau national (sécurité, confort, trajet direct).