

Coordination centrale pour le développement du Schéma national des véloroutes (SNV) Actualisation 2023-2025

Compte rendu du 1^{er} Comité de pilotage
7 octobre 2024 en visioconférence



COORDINATEUR DU RÉSEAU
NATIONAL CYCLABLE



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Présents

Mélanie ECK	ADEME
Fabien COMMEAUX	Vélo & Territoires
Basile LE CLERC DE BUSSY	ADEME
Marc LINSIG	AF3V
Pauline SALVARY	Mission vélo et marche
Camille THOMÉ	Vélo & Territoires
Sophie RAPINEL	Vélo & Territoires
Yannis VIAL	VNF

Excusés

Pierre HEMON	AF3V
Thomas JOUANNOT	CEREMA
Catherine PILON	CVTCM

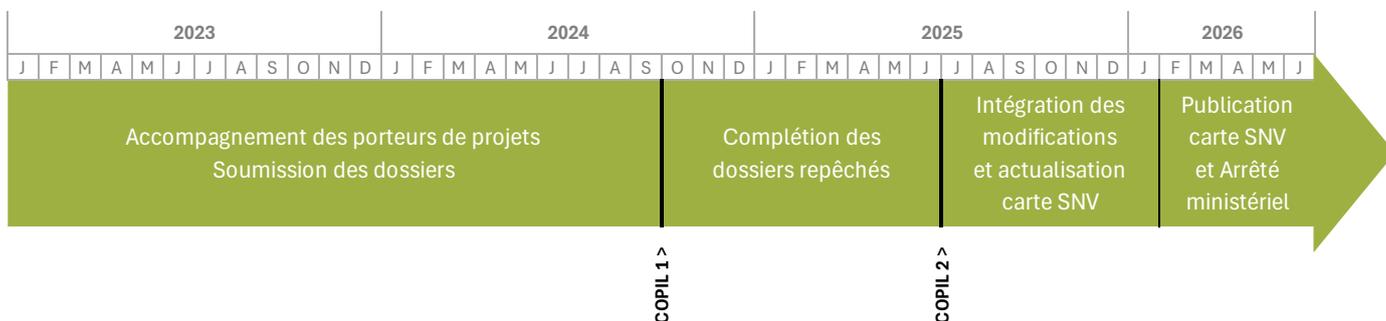
Rappels

Le Schéma national des véloroutes (SNV) s'inscrit dans le Plan national Vélo et mobilités actives qui mobilise les collectivités fédérées au sein de Vélo & Territoires.

Support de la mobilité active et décarbonée du quotidien, du loisir et du tourisme, le Schéma national des véloroutes constitue l'outil de planification territoriale et spatiale essentiel pour les autorités organisatrices de la mobilité, les maîtres d'ouvrages et les acteurs publics dans le développement de leurs politiques cyclables, puisque les schémas régionaux et locaux s'y connectent.

Pour s'assurer de la pertinence de ce Schéma national des véloroutes et en mener à bien la réalisation, une procédure prévoit son actualisation tous les 3 ans depuis 2019, dont les modalités sont décrites dans le document « [Règles de fonctionnement de la coordination centrale pour le développement du Schéma national des véloroutes](#) ».

Ce compte-rendu présente les demandes de modification du SNV reçues dans le cadre du cycle d'actualisation 2023-2025, et les arbitrages rendus par le Comité de pilotage du 7 octobre 2024. Un second Comité de pilotage interviendra mi-2025.



Ordre du jour

1. Revue des demandes d'évolution
2. Point sur les itinéraires peu-performants
3. Sujets divers et échanges

1. Revue des demandes d'évolution

V0702 - Via Ardèche

Typologie de demande

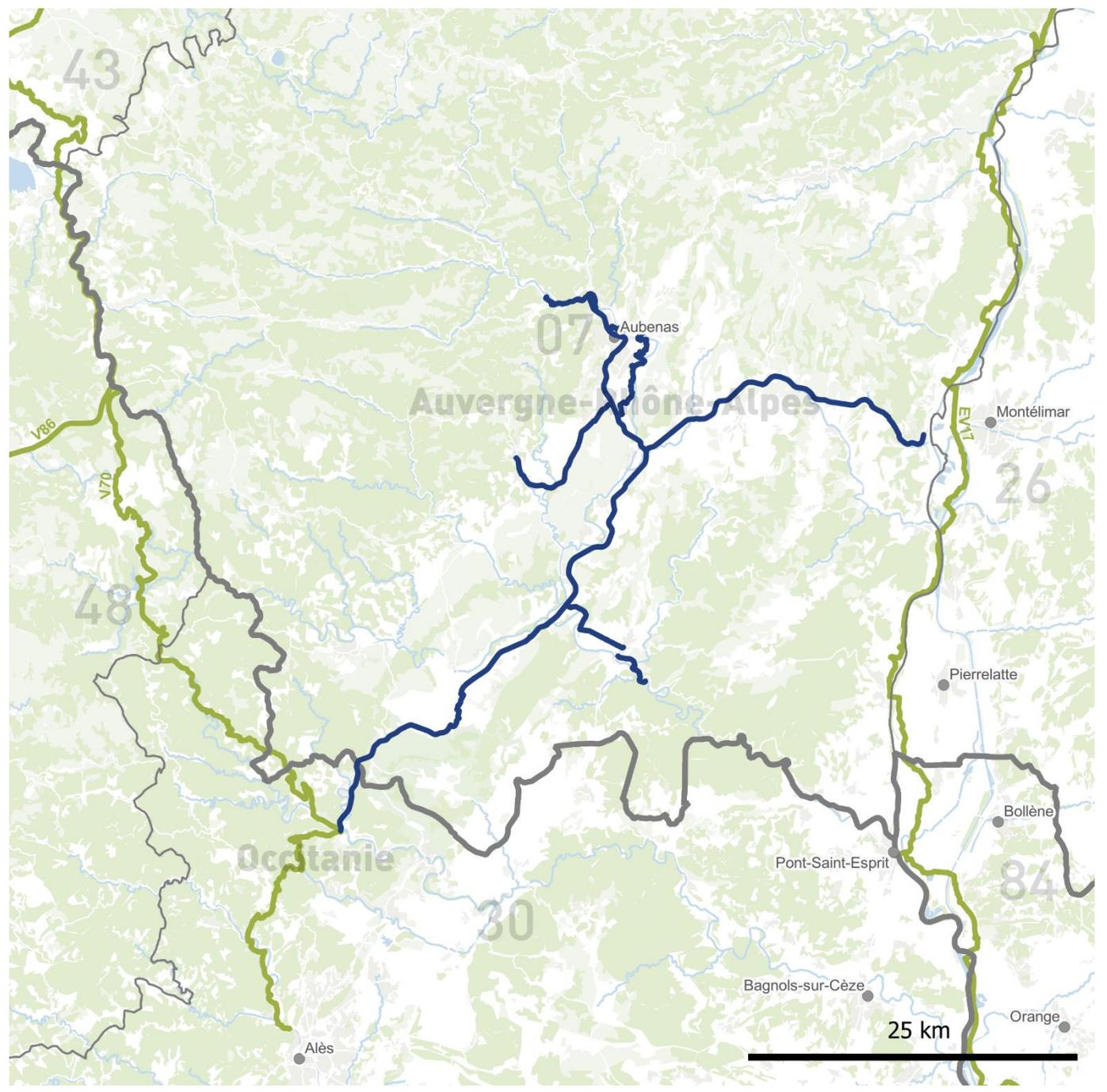
[NI] Nouvel itinéraire

Portage

Comité d'itinéraire

Description de la demande

La Via Ardèche, actuellement inscrite au schéma départemental d'Ardèche, est proposée pour intégration au schéma national des véloroutes. Située principalement en Ardèche, elle compte également environ 5km dans le département du Gard (région Occitanie) et totalise 130 km. Elle permet de relier la V70 – Via Allier (à l'ouest) à l'EV17 – ViaRhôna (à l'est).



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

- **Dimension exclusivement départementale** : l'itinéraire ne traverse pas plusieurs régions de manière équilibrée.
- **Configuration et longueur** : dans sa forme actuelle, la Via Ardèche s'apparente plus à un réseau qu'à un itinéraire (reliant un point A à un point B). En considérant la branche la plus longue comme l'itinéraire principal, ce n'est pas 130 km mais environ 75 km de linéaire que cette demande concernerait. Cette longueur place l'itinéraire en deçà des 100 km minimums que devraient compter un itinéraire national.
- **Subsidiarité** : l'itinéraire n'est pas inscrit au Schéma régional des véloroutes

Échanges

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) souligne que la Via Ardèche, reconnue comme un projet de grande qualité à l'échelle départementale, ne couvre presque qu'un seul département. A cet égard, il ne répond pas aux critères du schéma national des véloroutes (SNV), qui exige des itinéraires d'envergure interrégionale. L'inscription d'un itinéraire au SNV doit avoir du sens en termes de couverture géographique et d'impact national. Enfin, l'inscription au SNV implique l'inscription préalable au schéma régional, selon le principe de subsidiarité. Ce qui n'est pas le cas ici.

Mélanie ECK (ADEME) s'interroge sur la manière dont les projets sont portés, demandant si ce sont principalement des comités d'itinéraires ou des EPCI qui soumettent des propositions. Les projets sont souvent portés par des comités d'itinéraires intercommunaux, qui montrent ainsi une mobilisation collective autour de l'itinéraire.

Marc LINSIG (AF3V) pose la question de savoir si la région Auvergne-Rhône-Alpes conditionne son financement à l'inscription de l'itinéraire au SNV. Les Contrats de projet État-Région (CPER) permettent en effet de financer des schémas régionaux de véloroutes. Cela renforce l'importance de maintenir une cohérence au niveau du SNV, en complémentarité avec les itinéraires régionaux (SRV) et locaux.

Position retenue par le Copil

L'inscription de la Via Ardèche ne répond pas à plusieurs exigences majeures des règles de fonctionnement qui régissent le développement du Schéma national des véloroutes en terme d'inscription au SRV, de linéaire minimum concerné, et de dimension inter-régionale. En conséquence cette proposition n'est pas retenue.

V33 - La Seine à vélo

Typologie de demande

[AS] Ajout d'une section substantielle

Portage

AF3V

Description de la demande

La V33 - La Seine à vélo relie actuellement le Havre et Deauville à Saint-Julien-les-Villas (agglomération de Troyes) sur un parcours d'environ 920 km. L'AF3V présente un projet visant à prolonger l'itinéraire jusqu'à Dijon, en reliant les sources de la Seine. Ce prolongement se connecterait aux itinéraires V51 et V53.



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

Portage politique : Les Départements de Côte-d'Or et de l'Aube ont reconnu ne pas avoir la capacité de porter le projet actuellement. La demande, portée par l'AF3V, émane des usagers.

Subsidiarité : Le projet n'est à priori pas inscrit dans les schémas régionaux du Grand Est et de Bourgogne-Franche-Comté, ni aux schémas des départements concernés.

Faisabilité : Le dossier transmis ne présente pas de tracés suffisamment détaillés pour permettre de juger du taux de réalisation des infrastructures actuelles (pour une prolongation d'itinéraire du SVN, il est attendu que la nouvelle section présente un taux de réalisation des infrastructures minimal de l'ordre de 60%).

Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) rappelle que le projet d'extension de la Seine à Vélo n'est pas encore inscrit dans les schémas régionaux ou départementaux du Grand-Est ou de Bourgogne Franche-Comté selon les données transmises par ces collectivités à l'Observatoire national des véloroutes. En conséquence, ce dernier ne permet pas d'évaluer si le niveau de réalisation de la nouvelle section est conforme aux attentes (60% minimum). Mais le principal problème réside dans l'absence de portage par les collectivités, notamment après le retrait de l'Aube, qui a suspendu ses investissements jusqu'en 2030 sur tout nouvel itinéraire ainsi que le manque de soutien de la Côte-d'Or. La réalisation de ce projet est tributaire de l'engagement des collectivités locales, qui ne figure pas dans le dossier transmis au Comité de pilotage.

Marc LINSIG (AF3V) explique que le projet est porté par un collectif d'associations depuis 2019, avec un travail de concertation mené sur le terrain. Il précise que l'itinéraire est continu et praticable à plus de 80-90 % sur des voies existantes à faible trafic (2000-3000 véhicules/jour), nécessitant seulement quelques aménagements de sécurité. Les coûts de cette extension seraient donc relativement réduits. Il évoque l'importance de convaincre les collectivités locales, confirmant que, bien que le projet soit soutenu par de nombreux acteurs de terrain, les départements concernés sont restés en retrait.

Sophie RAPINEL (Vélo & Territoires) ajoute que la Côte-d'Or serait prête à soutenir le projet, l'Aube a indiqué qu'elle ne souhaitait pas inscrire un nouveau tronçon sur son schéma avant d'avoir finalisé ceux concernant les 3 autres itinéraires nationaux qui la traversent. Faire avancer et inscrire le projet d'extension suppose donc de convaincre l'Aube.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) relève que cette demande d'ajout de cette section émane de l'AF3V, ce qui n'est pas habituel. Il est nécessaire d'obtenir des engagements concrets des collectivités concernées pour avancer.

Marc LINSIG (AF3V) précise l'itinéraire figurerait bien dans le schéma régional Grand-Est, selon une carte émanant de la région depuis peu. Il pourrait donc théoriquement être cofinancé par le CPER. Il souligne que le jalonnement de l'itinéraire pourrait se faire au fur et à mesure, comme c'est le cas pour de nombreuses véloroutes déjà existantes. Il propose de continuer à convaincre les collectivités jusqu'à l'été prochain, et insiste sur le fait que l'aspect financier ne représente pas un obstacle majeur.

Position retenue par le Copil

Le Copil salue le travail considérable mené par l'AF3V pour faire émerger ce projet mais souligne que nombre de critères d'évaluation des règles de fonctionnement de la coordination centrale pour le développement du Schéma national des véloroutes ne sont aujourd'hui pas remplis ou vérifiables en l'état du dossier. Il invite donc l'AF3V à consolider sa proposition d'ici le prochain Comité de pilotage de mi-2025, en l'assortissant du soutien des régions, en retournant travailler avec les départements réticents et en transmettant des données détaillées sur l'itinéraire prévu qui permettront de juger de sa faisabilité et mise en œuvre opérationnelle pour 2030.

V44 - La Vélobuissonnière

Typologie de demande

[AS] Ajout d'une section substantielle

Portage

Départements du Calvados et de l'Orne

Description de la demande

La V44 - La Vélo Buissonnière circule aujourd'hui sur environ 240 km entre Saumur et Alençon. Les Départements de l'Orne et du Calvados, et le Comité d'itinéraire portent un projet d'extension vers le nord, d'environ 150 km jusqu'à Deauville. Ce prolongement permettrait de relier la V33 et l'EuroVelo 4. Les nouvelles sections sont d'ores et déjà inscrites dans les schémas départementaux et/ou régionaux.



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

Faisabilité : Le taux de réalisation de l'extension actuelle serait de 35%, bien en-dessous du seuil des 60 % attendus. Cela soulève quelques préoccupations vis-à-vis de l'objectif d'achèvement du SNV en 2030.

Subsidiarité : le soutien officiel de la région Normandie n'est pas encore acté, bien que l'Orne et le Calvados ont engagé des démarches pour l'obtenir.

Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) rappelle que la V44, la Vélo Buissonnière, est un projet d'extension de 150 km de Saumur à Deauville, porté par l'Orne et le Calvados, avec l'appui de la Sarthe et de Sarthe Tourisme (coordinateur de l'itinéraire). Bien que le projet soit bien structuré, un des points à noter est le faible taux de réalisation de la nouvelle section, à 35 %, contre 60 % attendus dans le cahier des charges.

Marc LINSIG (AF3V) interroge sur la présence d'un plan pluriannuel d'investissement (PPI) pour l'extension de la V44.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) : la question du PPI est pertinente et méritera d'être posée en amont du prochain passage en Comité de pilotage pour valider le projet. En dépit d'un taux d'achèvement faible, l'extension de la V44 semble bien s'intégrer dans les schémas départementaux et régionaux.

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) : le soutien de la région Normandie n'est pas encore officialisé et devra être établi en amont du second passage du dossier devant le Copil.

Position retenue par le Copil

Le Copil salue l'effort investi et la pertinence de la proposition. Il invite les Départements porteurs du projet à démontrer le soutien de la Région Normandie, et à produire un plan pluriannuel d'investissement qui démontre que le faible taux actuel des réalisations n'est pas incompatible avec l'objectif d'achèvement du SNV en 2030. La demande pourra alors être réétudiée à l'occasion du prochain Comité de pilotage de mi-2025.

V49 - Indre à Vélo

Typologie de demande

[CN] Changement de numérotation ou de nom d'un itinéraire existant

Portage

Comité d'itinéraire

Description de la demande

La V49 - Indre à Vélo relie Bréhémont (37) et Francueil (24) à Chambon-sur-Voueize (23) sur un parcours de 350 km. Elle connecte les EuroVelo 3 et 6 à l'ouest à la V46, la V94 et la V87 au sud. Elle souhaite officialiser son changement de nom pour « La Cyclo Bohème ».



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

Incertitude sur le soutien des territoires : la demande transmise ne permet pas de s'assurer du soutien de l'ensemble des Départements et Régions concernées par l'itinéraire.

Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) : cette demande de changement de nom de "Indre à Vélo" en "Cyclo Bohème" se fait en l'absence de soutien de la région Nouvelle-Aquitaine, qui reste en retrait de la coordination du fait du faible linéaire qui la concerne (55 km), et du Département du Cher (9 km). Le Département de l'Indre, un temps opposé à ce changement, aurait aujourd'hui une position plus neutre.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) : l'itinéraire est porté par les intercommunalités depuis le début, y compris celles de Nouvelle-Aquitaine et du Cher. Ce qui est un argument favorable. La signalétique est déjà en place et propose de valider le changement de nom, après confirmation de la neutralité des parti-prenantes vis-à-vis de ce changement.

Position retenue par le Copil

Le Comité de pilotage valide le nouveau nom de la V49 - La Cyclo Bohème.

V62/V63 - Véloroutes du Sillon Alpin

Typologie de demande

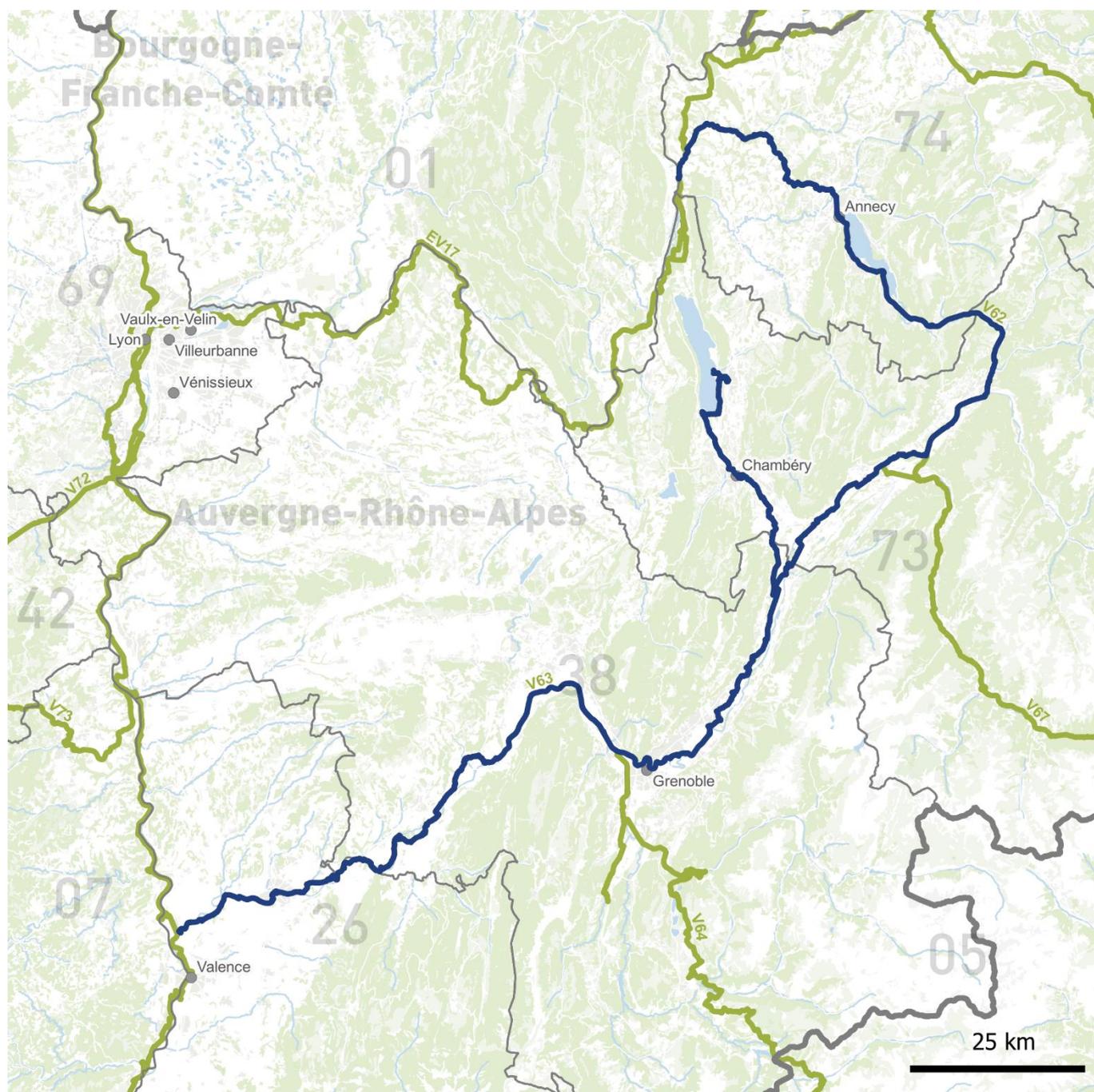
[CN] Changement de numérotation ou de nom d'un itinéraire existant

Portage

Comité d'itinéraire

Description de la demande

La V62 relie Desingy (74) à La Buisnière (38) sur un parcours d'environ 160 km. La V63 relie Vions (73) à Châteauneuf-sur-Isère (26) sur 210 km. Elle se connecte à l'EuroVelo 17 à l'ouest, et à la V62 à La Buisnière. La particularité des V62 et V63 est qu'elles disposent d'un comité d'itinéraire et d'un nom unique « Véloroute du Sillon Alpin ». Depuis 2023, l'itinéraire porte désormais le nom de « La Belle Via » et souhaite officialiser ce changement de nom.



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

Incertitude sur le soutien des territoires : la demande transmise ne permet pas de s'assurer du soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) présente le changement de nom de l'itinéraire V62/V63 en "La Belle Via" depuis 2023, mais note l'absence d'informations sur le soutien de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Il propose de valider le changement sous condition de ce soutien.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) précise que le changement de nom est indépendant des discussions sur le regroupement de ces deux itinéraires qui l'étaient déjà sous leur nom précédent, et que le nom "La Belle Via" est déjà utilisé.

Marc LINSIG (AF3V) s'interroge sur la possibilité de rassembler davantage d'itinéraires, comme la V67, dans le cadre de schémas régionaux.

Position retenue par le Copil

Le Comité de pilotage reporte à sa prochaine rencontre (mi-2025) la validation définitive de ce changement de nom, le temps que le soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes soit établi.

V81 - Véloroute du Piémont Pyrénéen

Typologie de demande

[CN] Changement de numérotation ou de nom d'un itinéraire existant

Portage

L'Agence des Pyrénées

Description de la demande

La V81 - Véloroute du Piémont Pyrénéen relie Bayonne (64) à Le Barcarès (66) sur un parcours de 650 km. L'itinéraire a été rebaptisé « La Vélosud » et souhaite officialiser ce changement de nom.



Limites de la demande au regard des critères d'évaluation des règles de fonctionnement du SNV

Formalisme : au-delà du temps d'échange technique passé au montage du dossier, les demandes d'évolution du SNV doivent être adressées par courrier officiel à la Présidente de Vélo & Territoires de manière formelle, ce qui n'a pas été fait ici.

Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) explique que les éléments ont été transmis quelques heures avant le Comité de Pilotage, par email seulement. L'itinéraire est piloté par l'Agence des Pyrénées, qui est mandatée par l'ensemble des Départements et Régions traversés par l'itinéraire. Dans ce cadre spécifique, le soutien des territoires est induit.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) : nécessité malgré tout d'un courrier officiel du Président de l'Agence des Pyrénées, au nom de l'ensemble des collectivités mandataires, pour formaliser le changement de nom.

Position retenue par le Copil

Le Comité de pilotage reporte à sa prochaine rencontre (mi-2025) la validation définitive de ce changement de nom et la réception d'une demande formelle et officielle de l'Agence des Pyrénées.

2. Point sur les itinéraires « peu-performants »

Constat

Contrairement à la situation observée lors du précédent cycle d'actualisation, le SNV ne compte plus aucun itinéraire dont l'avancement connu est resté à 0 %. Plusieurs d'entre eux présentent toutefois un avancement moyen (situé entre 44 à 63 % de réalisation) et semblent stagner depuis au moins 3 ans. Cet état peut être lié à un défaut de dynamique locale dans les projets, ou à un défaut de remonté de données à l'Observatoire national des véloroutes qui, le cas échéant, masquerait des réalisations effectives.

7 itinéraires sont concernés : V1 (La Réunion), V31, V41, V46, V66, V67 et V71.



Échanges

Fabien COMMEAUX (Vélo & Territoires) rappelle que l'enquête annuelle de l'Observatoire national des véloroutes permet de suivre l'avancement du schéma national des véloroutes (SNV) et des schémas régionaux/départementaux. Il propose de relancer la communication et de s'assurer que l'absence d'avancement ne soit pas liée à un manque de remontée d'informations, directement auprès des itinéraires concernés. Il insiste sur l'importance de bien relayer l'enquête, notamment auprès des réseaux régionaux, des collectivités, des DREAL et des acteurs locaux, et évoque la nécessité de relancer les territoires traversés par ces itinéraires pour actualiser les données.

Marc LINSIG (AF3V) ajoute qu'il interrogera le réseau de délégués locaux AF3V pour obtenir plus d'informations sur certains itinéraires, comme la V67, et sur les dynamiques de développement possiblement invisibilisées par l'absence de données.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) ajoute qu'il est important de relayer activement l'enquête auprès des adhérents et des territoires, en particulier pour les itinéraires stagnants. La collecte des informations repose sur le volontariat, et que chaque acteur, notamment du Copil, doit appuyer et relayer les efforts pour améliorer la participation.

Actions retenues

Relancer la communication auprès des départements et itinéraires concernés pour s'assurer que les itinéraires en stagnation le sont réellement et que le problème n'est pas lié à un défaut de remontés des données. Le réseau de délégués AF3V sera sollicité, et les comités des itinéraires concernés seront sensibilisés à l'importance de contribuer à l'Observatoire national des véloroutes. Un nouveau point sera fait sur ces itinéraires lors du prochain Comité de pilotage.

3. Sujets divers et échanges

Marc LINSIG (AF3V) : quel sera l'impact des contraintes budgétaires actuelles sur l'avancement des itinéraires cyclables, notamment en lien avec les collectivités territoriales et la politique vélo ? Il y a des risques de ralentissement ou de modification des priorités en raison des tensions financières. Certaines collectivités, réduisent déjà leur budget vélo, ce qui pourrait être symptomatique d'une tendance plus large.

Camille THOMÉ (Vélo & Territoires) : ces contraintes sont bien une variable à considérer mais souligne que des avancées existent, comme l'intégration des schémas régionaux dans les CPER. Il est important de maintenir les financements, même réduits, pour ne pas compromettre les dynamiques en place et l'objectif d'achèvement du SNV en 2030. Le prochain Comité de pilotage sera l'occasion de présenter les chiffres de réalisation de véloroutes 2024 et de voir si une tendance à la baisse s'observe ou non.

Pauline SALVARY (Mission vélo et marche) informe qu'une réunion s'est tenue fin juillet entre la mission Vélo & Marche et V&T pour évoquer le besoin de mener une réflexion, partant du constat que plusieurs itinéraires du SNV ne respectent pas les règles de fonctionnement, et que la lisibilité de l'ensemble est largement perfectible. Un travail préalable a été confié à V&T, qui permettra d'ouvrir la discussion avec les membres du COPIL à l'occasion de sa prochaine rencontre, programmée fin juin 2025. Il passera par l'identification de ces itinéraires, la recherche d'options pour leur rattachement éventuel à des itinéraires plus longs, et la confrontation de ces options aux dynamiques touristiques existantes, le tout sans perdre de maillage.