

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 juin 2023

FACILITER LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE « ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE » AU CŒUR DES TERRITOIRES - (N° 1359)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 511

présenté par

M. Martinet, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Carrière, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiroir, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

L'article L. 141-7 du code de l'urbanisme est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Une capacité minimale de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, dédiée à la création ou au prolongement de pistes cyclables, telles que définies à l'article R. 110-2 du code de la route, à l'échelle intercommunale. Cette capacité minimale correspond à 5 % de l'enveloppe d'artificialisation fixée au niveau du schéma de cohérence territoriale, en application des objectifs mentionnés à l'article L. 141-3 et est mobilisable en priorité par les communes peu denses et très peu denses au sens de la grille communale de densité publiée par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Les pistes cyclables intercommunales construites en mobilisant cette réserve d'artificialisation respectent des conditions techniques visant à réduire leur impact sur la biodiversité, fixées par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NUPES souhaite qu'une part minimale de 5% de l'enveloppe d'artificialisation prévue au niveau intercommunale par les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) soit réservée à la création de pistes cyclables intercommunales.

En effet, les habitants des territoires ruraux sont particulièrement dépendants de la voiture individuelle pour effectuer leurs trajets du quotidien. Alors que seulement quelques kilomètres peuvent séparer les villages des commerces et services de proximité alentour, l'absence fréquente d'infrastructures cyclables intercommunales n'offre pour alternative qu'une circulation sur les voies départementales, souvent dangereuse, ou sur les chemins, pas toujours praticables à cause des intempéries. Pour rappel, 61% des Français interrogés par Ipsos à l'occasion de la journée mondiale du vélo 2022 considèrent que celui-ci est un mode de déplacement dangereux.

Les routes départementales à deux voies n'offrent pas la possibilité de développer des pistes cyclables par suppression d'une voie automobile : il faut donc prévoir des consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour le développement des pistes cyclables intercommunales. C'est pourquoi cet amendement propose de réserver une capacité minimale d'artificialisation de 5% au niveau du SCoT pour la création de pistes cyclables intercommunales, en précisant que cette réserve est mobilisable en priorité par les communes peu denses et très peu denses au sens de l'Insee. Cette proposition vise à encourager la coopération entre différentes communes pour le développement de véritables réseaux cyclables à l'échelle des territoires ruraux, avec de nombreux bénéfices en matière de climat, de santé et de pouvoir d'achat des ménages. La proposition d'une part réservée de 5% pour les pistes cyclables intercommunales s'appuie sur des travaux du cabinet B/L Evolution sur le ZAN et les modes de déplacement actifs, publiés en mars 2023.

Cet amendement a été travaillé avec la FNH.