

NUL N'EST CENSÉ
IGNORER

LA

LOI M

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS



Le **vélo** reconnu

La promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le 24 décembre 2019, installe le vélo comme mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement. Cette reconnaissance institutionnelle marque un tournant dans la place occupée par les mobilités actives et constitue une avancée pour la transition écologique.

Aboutissement d'un long processus de concertation qui débuta avec les Assises de la mobilité à l'automne 2017, le résultat tient en 189 articles dont de nombreuses dispositions concernant les mobilités actives retranscrivent et parachèvent le plan national vélo de septembre 2018.

S'il subsiste des angles morts, le passage d'une logique de transports à une logique de mobilité dote les territoires de nouveaux outils pour mettre en place ou améliorer le système vélo. Certains dispositifs sont complexes, voire difficiles, à appliquer ou ne disposent pas de la ligne budgétaire nécessaire. D'autres attendent encore les textes d'application.

Cet éclairage du Club des villes et territoires cyclables met en exergue les principales mesures sur le vélo et les mobilités actives impactant les territoires. À suivre.

Chronologie d'une loi annoncée

24 décembre 2019. Promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et ses 189 articles (publication au *Journal officiel* le 26 décembre 2019). Ces dispositions ont porté des modifications ou rajouts dans le Code des transports, le Code de l'environnement, le Code de la voirie routière, le Code de la construction et de l'habitation, le Code de l'urbanisme, le Code général des collectivités territoriales, le Code des impôts, le Code de l'éducation. Sur les 98 décrets d'application et 48 ordonnances engendrés, des textes d'application restent encore à édicter. Les articles se retrouvent dans leur intégralité sur : www.legifrance.gouv.fr

14 septembre 2018. Dans l'attente de la publication de la loi d'orientation des mobilités, l'État se dote du plan national vélo & mobilités actives.

13 décembre 2017. Clôture et journée de restitution des Assises nationales de la mobilité après le lancement de cette vaste concertation, trois mois auparavant (le 19 septembre 2017). Quelque 400 réunions se sont tenues à Paris et en région.



Le Club des villes et territoires cyclables mobilisé

Partie prenante lors des Assises de la mobilité, dont la présidence du groupe de travail Mobilité active fut assurée par un de ses vice-présidents, le Club des villes et territoires cyclables a participé activement à l'élaboration de certains dispositifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et du plan vélo dont il est membre du comité de suivi. Le Club applaudit à l'édiction de nouveaux leviers pour le développement d'un véritable système vélo. Toutefois il convient de rester vigilant à la mise en œuvre réelle et rapide des ambitions affichées dans la loi ; d'autre part, de nombreux efforts restent encore à faire, notamment celui de la création d'un véritable Code de la rue.

Lancé par 10 villes en 1989, le Club des villes et territoires cyclables rassemble aujourd'hui

179 collectivités représentant 2 408 communes et 42 membres associés (associations, organismes...). Le Club travaille en lien avec les acteurs associatifs, industriels et économiques pour établir une vraie politique vélo nationale. Il a lancé et anime le Club des élus nationaux pour le vélo depuis 2012, qui rassemble aujourd'hui une centaine de députés et sénateurs de toutes tendances politiques.

10 sujets sous le coup de la loi

1 La mobilité active se déploie sur tous les territoires	4
2 Le vélo s'impose sur toutes les voies	6
3 Un appel d'air pour la transition énergétique	8
4 Un soutien financier national aux collectivités	9
5 Les flottes en libre-service dans les clous	10
6 L' intermodalité facilitée	11
7 Les déplacements domicile-travail revisités	12
8 La sécurité des piétons et cyclistes en question	13
9 La prévention du vol des vélos fait loi	14
10 Apprentissage et promotion d'usage à l'œuvre	15

1 | La mobilité active se déploie sur tous les territoires

En passant d'une logique de transport à une logique de mobilité, le texte législatif reconnaît le vélo, déploie la gouvernance pour supprimer les zones blanches de la mobilité et intègre la dimension environnementale.

Les articles en question : **8, 15, 53**

» Le vélo institutionnellement reconnu

Pour la première fois, **le vélo comme mode de déplacement à part entière** et vertueux pour la santé et l'environnement s'inscrit dans la loi française, **article 53**. Une disposition générale du Code des transports (article L. 1271-1) définit précisément les mobilités actives : « *Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique.* » Au-delà du symbole, les mobilités actives ont voix au chapitre, et leurs impacts positifs sont reconnus, notamment en termes de santé publique. À noter que si la marche et le vélo – mécanique et à assistance électrique – sont inclus dans la définition, les trottinettes électriques en sont exclues.

» La gouvernance s'élargit

L'**article 8 dote l'ensemble des territoires d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**. La couverture de l'intégralité du territoire national par une AOM constituait un des objectifs de cette loi, qui a entraîné la réécriture de l'article L. 12311 du Code des transports. « *Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité (...) ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du*

même article L. 1231-1, est compétente. » Comme attendu, les Régions deviennent organisatrices de la mobilité à part entière ; les métropoles, communautés d'agglomération urbaines ou de communes disposent des compétences en mobilité sur leur territoire. Hormis celles en détenant déjà, les communes ne pourront plus revendiquer cette autorité après le 1^{er} juillet 2021 et doivent se positionner d'ici cette échéance. Cette nécessité ne concerne pas les communes situées sur des îles monocommunes (hors établissement public de coopération intercommunale – EPCI). Par ailleurs, les communautés de communes ne disposent de cette autorité qu'en cas de transfert de la compétence par leurs communes membres. Les syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux peuvent devenir autorité si leurs EPCI membres leur transfèrent la compétence*.

» Des compétences revues

Une des évolutions notables concerne **l'exercice de la compétence mobilité, rendue « à la carte »**, l'autorité pouvant choisir d'organiser les services qu'elle trouve les plus adaptés. « *Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités* » (art. L. 1231-1-1 du Code des transports) figure parmi les six services constituant cette nouvelle compétence mobilité. L'**article 8** stipule que les actions des AOM doivent répondre aux grands enjeux de lutte contre le changement climatique, contre la pollution atmosphérique et sonore et en matière

* Pour en savoir davantage : Transfert modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes (publication de l'Assemblée des communes de France en partenariat avec Transdev, janvier 2020).

de protection de la biodiversité. Par ailleurs, la loi est inclusive et précise que ces actions doivent être adaptées à tous les types de territoires desservis et à toutes les catégories usagers.

» Naissance d'une structure de concertation

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) se doivent de créer un comité des partenaires associant « *a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants* ». Le comité des partenaires sera consulté au moins une fois par an par l'AOM, et notamment avant toute « *évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place* ».

Cette disposition de l'**article 15** encourage la collaboration entre les acteurs (collectivités, usagers, employeurs...) et vise à faciliter l'élaboration collective de solutions.



+ Le Club salue le potentiel porté par la couverture de l'ensemble du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ainsi le vélo s'intègre à la palette des services mis à disposition et devrait se développer davantage comme solution de mobilité à part entière, notamment dans les zones de faible densité : avec ou sans assistance électrique, seul ou combiné aux transports collectifs.

+ La définition, pour la première fois, des mobilités actives dans un texte de loi constitue un signal fort pour le développement du système vélo.



- L'absence de soutien financier à la filière de recyclage du vélo, à celle du vélo à assistance électrique (VAE) et de ses batteries, contrarie la reconnaissance du vélo. Un manque regrettable, alors qu'avait été proposée la création « d'une écocontribution vélo (à l'image de l'écocontribution D3E) pour financer la structuration d'une filière de recyclage des vélos et des batteries de VAE qui pourrait être portée par les ateliers d'auto-réparation et des entreprises d'insertion ».

2 | Le vélo s'impose sur toutes les voies

Les nouveaux plans de mobilité ouvrent des voies aux mobilités actives, tout comme l'obligation de tracer des itinéraires cyclables lors des rénovations ou réalisations de voies urbaines. En cascade, les véloroutes et chemins de halage s'intègrent à ce mouvement cyclable. Les articles en question : **16, 50, 60, 62, 63, 189**

» La nouvelle donne des plans de mobilité

La dénomination « plan de mobilité » succède à celle de « plan de déplacements urbains » (PDU) dans le Code des transports (article L. 1214-2). Ce remplacement de l'« historique » PDU de 1982 (loi d'orientation sur les transports intérieurs – LOTI) amené par l'**article 16** n'est pas seulement textuel ! Les mobilités actives s'inscrivent dans ce nouveau plan de mobilité qui vise « à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité ». Ces intentions impliquent « notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Parmi les objectifs visés, soulignons également la place donnée aux déplacements vers les établissements scolaires : « Le plan de mobilité vise à assurer (...) l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives. » Ce nouveau plan de mobilité doit désormais contenir un volet relatif à la continuité et à la sécurité des itinéraires cyclables et piétons : « Ce volet définit également les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place

d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. » Un décret en Conseil d'État doit détailler les conditions d'application de dispositions devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

» L'aménagement obligatoire d'itinéraires cyclables

En inscrivant le vélo au chapitre des réalisations ou rénovations des voies urbaines, l'**article 62 rend obligatoire l'aménagement d'itinéraires cyclables**, comme le stipule le Code de l'environnement (article L. 228-2) : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation (...). » Hors agglomération et hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie, en concertation avec l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) compétente, doit évaluer « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière ». En cas de besoin avéré, et sauf impossibilité technique ou financière, cet aménagement devient obligatoire (art. L. 228-2 et 3 du Code de l'environnement). « Le besoin est réputé avéré » pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans des plans de mobilité, le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et le schéma national des véloroutes. Pour compléter cette disposition, l'**article 63** précise la nécessaire préservation des continuités cyclables lors de la

construction d'infrastructures nouvelles, sous les mêmes conditions de « *besoin avéré et de faisabilité technique et financière* » (article 228-3-1 du Code de l'environnement).

» Ouverture facilitée des chemins de halage aux vélos

L'article 50 précise qu'il **entre désormais dans le cadre des missions de Voies navigables de France (VNF) de permettre d'ouvrir**, « *sauf impossibilité technique avérée, les chemins de halage aux cyclistes en passant des conventions avec les personnes publiques concernées* ». L'utilisation de ces voies paysagères intéresse le tourisme à vélo, mais également l'usage quotidien d'axes pénétrant souvent très finement dans les cœurs de ville. Comme précisé dans le rapport annexé sur les investissements prioritaires (article 189), la logique de cette ouverture s'inscrit également dans une démarche nationale : « *L'État soutient le développement de la végétalisation des infrastructures de la mobilité, qui a un impact positif sur la qualité de l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.* »

» Le schéma national des véloroutes

Par l'article 60, le Code des transports intègre désormais une disposition (L. 1212-3-4) précisant **la création d'un schéma national de véloroutes**, arrêté par le ministre chargé des transports et mis à jour tous les 10 ans. Ce schéma « *définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu* ». Le Code de la voirie routière complète ce dispositif par un chapitre (article L. 154-1) déterminant les véloroutes comme « *des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances* » qui « *empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu* ».



+ Le Club se rejouit de voir de nouveaux objectifs assignés aux plans de mobilité pour l'amélioration de la mobilité quotidienne dans les écoles et pour l'intégration d'objectifs environnementaux.



- Dommage que le législateur n'ait pas fait mention de l'intégration du schéma national des véloroutes dans la reformulation des objectifs du SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), une proposition des Assises de la mobilité de décembre 2017.

3 | Un appel d'air pour la transition énergétique

Les zones à faibles émissions (ZFE) donnent un levier supplémentaire à actionner pour améliorer la qualité de l'air, favoriser la transition énergétique et l'usage des mobilités actives. Les articles en question : **86, 87, 88**

» La création des zones à faibles émissions mobilité

Par l'**article 86**, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) remplacent les zones à circulation restreinte. Leur instauration devient obligatoire avant le 31 décembre 2020 sur les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. Leur mise en place par le détenteur du pouvoir de police risque de rendre la tâche complexe. En effet, sur certaines intercommunalités, chacun des maires des communes membres devra prendre un arrêté de création de ZFE sur son territoire, comme le précise le Code des collectivités territoriales (article L. 2213-4-1) : « Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. »

» Pouvoir est donné au maire

L'interdiction de circulation sur certaines voies pour certaines catégories d'usagers ou de véhicules

peut être rendue permanente par le maire (**article 88**), un pouvoir conféré par le Code des collectivités territoriales (article L. 2213-2) : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement : interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures ou de manière permanente, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ; réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains (...). »

» La pollution de l'air jugulée

L'**article 87** rend **obligatoires les mesures de restriction ou de suspension de la circulation en cas d'épisodes de pollution de l'air**. Les précisions se retrouvent dans le Code de l'environnement (article L. 223-1) : « En cas d'épisode de pollution, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet en informe immédiatement le public (...). Ces mesures, prises en application du plan de protection de l'atmosphère lorsqu'il existe et après information des maires intéressés, comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules notamment par la réduction des vitesses maximales autorisées, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles. »



+ Le pouvoir donné aux maires de réguler la circulation sur certaines voies ne peut qu'aider à un nouveau partage de l'espace public et favoriser l'amélioration de la qualité de l'air.



- La mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE) ne s'avère pas simple et pourrait engendrer crispations et lourdeurs.

4 | Un soutien financier national aux collectivités

Le fonds mobilités actives de 350 millions d'euros sur sept ans vise essentiellement à résorber les discontinuités d'itinéraires. Il fait l'objet d'un appel à projets annuel sur tous les territoires. L'article en question : **189**

» Un fonds mobilités actives de 350 millions d'euros

« 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied », précise l'article 189, qui confirme dans le budget de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) ce financement mis en place par le plan national vélo & mobilités actives. Ces montants seront « engagés d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien ». L'appel à projets, lancé annuellement, vise à **soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables dans tous les territoires et à favoriser les continuités cyclables** dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien. Par ailleurs, dans le rapport annexé, il est rappelé l'objectif pour l'État de privilégier, en zone dense, « notamment sur son propre réseau, les investissements permettant la réduction de l'usage individuel de la voiture et la maîtrise de la congestion ». Ce financement souligne la « prise de conscience collective des effets du changement climatique et de l'intérêt de recourir à une mobilité plus collective ou plus décarbonée et active » et rappelle que « les effets bénéfiques en termes de santé publique des modes actifs sont désormais reconnus ».

» Les appels à projets

Le deuxième appel à projets, lancé le 20 décembre 2019 (se clôturant le 31 mai 2020), s'attache, selon le cahier des charges, à « débloquer des aménagements cyclables identifiés comme nécessaires dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur liée à la résorption d'une discontinuité ». Deux objectifs seront prioritaires : le franchissement, sur un itinéraire existant, de carrefours complexes, de points noirs de sécurité routière, d'infrastructures terrestres ou de barrières naturelles ; la résorption d'une discontinuité linéaire de 2 km (en milieu urbain) à 3 km (en milieu rural) entre deux aménagements cyclables existants ou entre un pôle et un aménagement cyclable existant. **Le budget alloué à cette deuxième vague de financement s'élève à 50 millions d'euros.** Lors du premier appel à projets, en 2018, une attention particulière fut portée sur les initiatives qui visaient à désenclaver des zones rurales isolées, ou qui cherchaient à dynamiser, par le développement des mobilités à vélo, des villes ou des quartiers dévitalisés. Sur 270 dossiers déposés, 153 projets de continuités cyclables couvrant 112 territoires bénéficièrent de 43 millions d'euros de subventions.



+ Pour la première fois depuis 15 ans, l'État inscrit des financements en faveur du vélo et des modes actifs face à des objectifs. Le fonds vélo va accélérer la transition vers des territoires cyclables. Bien que la dotation du fonds vélo reste en retrait par rapport aux besoins, cet engagement financier soutient les collectivités locales qui assurent l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo.



- L'investissement de moins d'un euro annuel par Français se situe encore largement en dessous des montants d'investissements consacrés aux mobilités motorisées. Et il reste faible par rapport à de nombreux pays européens voisins !

5 | Les flottes en libre-service dans les clous

L'encadrement des offres de vélos ou engins de déplacement personnel (EDP) en libre-service sans bornes (dites en *free floating*) était particulièrement attendu. Le déploiement rapide de ces nouveaux services dans l'Hexagone depuis octobre 2017 avait devancé le législateur. Les articles en question : **41, 51**

» L'encadrement des véhicules en libre-service

L'**article 41** donne **la possibilité aux collectivités d'instituer un cahier des charges** comprenant des critères stricts à respecter par les opérateurs de libre-service de vélos ou d'engins de déplacement personnel sans bornes : informations aux utilisateurs sur les règles de stationnement, respect des autres usagers, entretien des véhicules, retrait des engins hors d'usage, etc. Le Code des transports (art. L. 1231-17) précise que la collectivité pourra cadrer le déploiement du service en donnant un « titre » : « *Le titre délivré aux opérateurs de services de partage de véhicules, cycles et engins permettant le déplacement de personnes ou le transport de marchandises (...) est délivré de manière non discriminatoire, après avis de l'autorité (...).* » Le législateur préconise la mise en place de conventions entre les villes ou l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) et les opérateurs, fixant les termes d'une redevance. Celle-ci sera à verser uniquement par l'opérateur, et non par l'utilisateur, contrairement au stationnement des véhicules motorisés. Des recommandations sont attendues dans les prochains mois par le ministère en charge des transports.

» L'usage des engins de déplacement personnel réglementé

Par le décret du 23 octobre 2019 (n° 2019-1082), le Code de la route a été modifié pour **prendre en compte les engins de déplacement personnel (EDP) et en définir leur utilisation**. Outre l'occupation de l'espace public, les règles d'usage concernent la sécurité. Rappelons que les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) doivent évoluer sur la chaussée, et les engins de déplacement personnel (EDP) mécaniques sur les trottoirs. Des conditions sont attachées aux règles contenues dans ce décret, enrichi par l'**article 51**, qui complète le Code général des collectivités territoriales (L. 2213-1-1) pour donner pouvoir au maire, « *par arrêté motivé, de fixer des règles dérogatoires à celles prévues par le Code de la route pour la circulation des engins de déplacement personnel sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police ainsi que sur leurs dépendances, dans des conditions fixées par décret* ».



+ Ces cadrages assoient et donnent des bases juridiques à certaines actions et arbitrages que les collectivités avaient anticipés, avant l'intervention du législateur.

6 | L'intermodalité facilitée

Quelques pas sont faits pour accélérer le déploiement de stationnements sécurisés et la possibilité d'embarquement des vélos non démontés dans les trains et autocars, un des maillons essentiels de l'intermodalité transports en commun et vélo. L'article en question : **53**

» Le stationnement sécurisé dans les gares

Selon l'**article 53**, certaines **gares ferroviaires, gares routières et pôles d'échanges multimodaux** (la liste sera déterminée par décret) devront être « équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024 (...). Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. Le nombre d'équipements est modulé en fonction de la fréquentation des gares. » (art. L. 1272-1 du Code des transports).

Dans le cas où l'emprise foncière de la gare ou du pôle d'échange serait insuffisante, et aucun autre emplacement à proximité disponible, la surface nécessaire pour la création de ces stationnements pourrait être trouvée « en supprimant des places de stationnement pour véhicules motorisés, à l'exception des places réservées aux véhicules de transport public collectif de personnes et des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite » (art. L. 1272-4).



+ Le Club se félicite de la sécurisation du stationnement vélo dans les gares de voyageurs et des emplacements réservés aux vélos dans les trains et autocars, deux mesures facilitant l'usage du vélo pour les trajets quotidiens domicile-travail, mais aussi pour le loisir et le tourisme.

» Des emplacements vélo dans les trains et les autocars

Des **emplacements pour des vélos non démontés** doivent être prévus dans tous les trains neufs et rénovés. Toujours selon l'**article 53**, le nombre minimal d'emplacements ainsi que les conditions de dérogation seront fixés par décret avant le 1^{er} juillet 2020 (article 1272-5 du Code des transports). Les autocars neufs « utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains », devront être « équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés » à compter du 1^{er} juillet 2021 (article 1272-6 du Code des transports). Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent faire l'impasse sur cette obligation en motivant leur décision. La loi ne précise pas les critères motivant cette dispense ; chaque collectivité disposera donc de sa propre latitude pour mettre en place ou non cette disposition. En ce qui concerne les autocars des services librement organisés, un décret à venir d'ici l'été 2020 doit définir les conditions d'application de cette mesure.



- La prise de date lointaine (4 ans) et l'absence d'imposition d'un nombre minimal de places de stationnement sécurisées dans les gares affaiblit très fortement cette mesure. Pour mémoire, le rapport des Assises de la mobilité en décembre 2017 fixait « un objectif de nombre de places de stationnement correspondant à 10 % des passagers en gare ».
- La vigilance s'impose pour les dérogations sur les emplacements de vélos démontés dans les trains. Dans les autocars, cette dérogation sans justification affaiblit sérieusement la mesure et va provoquer de fortes disparités territoriales.

7 | Les déplacements domicile-travail revisités

La nouvelle donne sur les déplacements domicile-travail concerne autant les employés que les employeurs : le forfait mobilité durable pour les salariés, le plan de mobilité employeur pour les entreprises. L'article en question : **82**

» Le forfait mobilité durable en remplacement

L'article 82 acte une mesure très attendue : **la création du forfait mobilité durable venant remplacer l'indemnité kilométrique vélo (IKV)** instaurée en 2016. L'article vient modifier le Code du travail, le Code des transports mais aussi le Code général des impôts. Le forfait permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an en franchise d'impôt et de cotisations sociales aux salariés qui se rendraient sur leur lieu de travail à vélo ou en covoiturage ou selon d'autres services de mobilité partagée qui seront ultérieurement définis par décret. Ce forfait pourra être versé à travers un « titre mobilité » sur le modèle de fonctionnement des titres restaurants par exemple. Il sera possible de cumuler forfait et abonnement aux transports en commun sans limite ; seules les exonérations (sociales et fiscales) sont plafonnées à 400 euros par an. La loi prévoit que le sujet de la mobilité devra être discuté lors des négociations annuelles obligatoires entre employeurs et salariés. L'État généralisera la mise en œuvre du forfait pour tous ses agents à hauteur de 200 euros par an d'ici la fin de l'année. Les modalités de fonctionnement des titres mobilités et du forfait mobilité durable seront fixées par trois décrets (employés, agents de l'État, fonction publique territoriale) en Conseil d'État d'ici l'été 2020.



+ Le Club salue cet outil incitatif des modes de déplacement vertueux, encourageant la transition écologique des employeurs et de leurs salariés, notamment le fait que la mobilité devienne un sujet de discussion inscrit dans les négociations annuelles obligatoires.

+ Un bilan de mise en œuvre, 18 mois après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités, devant être réalisé, le Club restera vigilant sur les conclusions de ce bilan et sur les mesures pertinentes à modifier.

» Le plan de mobilité employeur voit le jour

L'ancien « **plan de mobilité** » (PDM) devient désormais « **plan de mobilité employeur** ». Le contenu explicite de l'article 82 vise notamment la « diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports », et incite non seulement aux transports en commun et au covoiturage, mais également « aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ». Toutefois ce nouveau dispositif perd le caractère obligatoire des anciens PDM pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site où un plan de déplacements urbains était en vigueur. La mobilité des salariés s'ajoute aux sujets devant être traités annuellement entre employeurs et salariés ; l'obligation porte uniquement sur les entreprises qui n'auront pas trouvé d'accord dans ce cadre. À noter que le gouvernement a prévu la réalisation d'un bilan de mise en œuvre, 18 mois après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Aussi sera-t-il possible, au regard de ce bilan, de modifier par voie d'ordonnance les modalités de prise en charge par les employeurs des frais de transports pour leurs salariés.



- Le glissement appréciable du plan de mobilité employeur vers les mobilités actives n'efface pas la déception de son caractère facultatif. Il s'agit même d'une régression car les obligations issues de la loi de transition énergétique pour une croissance verte (TECV) sont abrogées.

- Outre le caractère facultatif du forfait mobilités durables, le Club regrette que le cumul avec le remboursement de 50 % des transports en commun soit encadré dans le plafond de 400 euros par an, le rendant sans objet dans de larges territoires.

8 | La sécurité des piétons et cyclistes en question

Deux nouveaux dispositifs de sécurité pour les piétons et cyclistes voient le jour : l'un concerne les passages piétons, l'autre la prévention des accidents avec les véhicules à gros gabarit. Les articles en question : **52, 55**

» Une zone tampon pour sécuriser les passages piétons

En **interdisant le stationnement motorisé cinq mètres en amont des passages piétons** « lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées », l'**article 52** sécurise davantage ces passages sur lesquels se déroule environ un tiers des accidents entre automobilistes et piétons. Matérialisée par un marquage au sol devant lesquels les véhicules motorisés doivent s'arrêter, la zone tampon améliore la visibilité entre les usagers motorisés et les piétons. Ces espaces pourraient bénéficier aux parkings vélo, comme le précise le Code de la voirie routière (art. L. 118-5-1) : « *Aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.* » Des collectivités ont déjà œuvré dans ce sens ; la mise en conformité doit avoir été réalisée au plus tard le 31 décembre 2026.



+ Le Club salue la mise en place de la signalisation des angles morts des véhicules à gros gabarit, mais reste attentif et milite pour que la question des techniques de détection des cyclistes et piétons continue d'être étudiée. La formation et la sensibilisation des conducteurs de ces véhicules doit rester un sujet d'action majeur.

» La signalisation des angles morts des camions

Les **véhicules de plus de 3,5 tonnes** devront être équipés « d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées, pour une visibilité, la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels », précise l'article L. 313-1 du Code de la route, modifié par l'**article 55**. Cette mesure, en vigueur le 1^{er} janvier 2021, constitue un pas supplémentaire pour la sécurité des piétons et des cyclistes. Rappelons que les angles morts des véhicules à gros gabarit constituent une des principales causes d'accidents graves en agglomération. Ces accidents, souvent mortels pour les cyclistes, restent évitables. La formation des conducteurs de ces véhicules doit être intensifiée, tout comme la sensibilisation des cyclistes à ces risques, à travers l'action des collectivités locales, ou encore dans le cadre de la sphère du travail et des employeurs.



- Quel dommage que la limitation de la vitesse de référence en agglomération à 30 km/h n'ait pas été retenue et que l'instauration d'un véritable Code de la rue ait été éludée ! La proposition formulée lors des Assises de la mobilité s'accompagnait d'une autorisation donnée aux collectivités d'implanter des dispositifs de verbalisation automatique. La mesure aurait pu participer à l'apaisement des vitesses en ville pour la qualité de vie, la santé et la sécurité. Une belle occasion manquée !

- Concernant les véhicules à gros gabarit, pouvoir aurait dû être donné au maire de limiter la circulation des poids lourds non équipés de radars de détection des cyclistes et piétons placés dans les angles morts ; le caractère obligatoire de l'équipement des véhicules à gros gabarit de radars de détections gagnerait à être décrété.

9 | La prévention du vol des vélos fait loi

L'identification des cycles et le stationnement sécurisé dans l'habitat constituent une bonne réponse aux objections d'usage liées à la crainte du vol. Une brique s'ajoute à la construction d'un système vélo structuré.

Les articles en question : **53, 54, 59**

» Le marquage des vélos obligatoire

Le marquage des vélos neufs vendus par un commerçant, rendu obligatoire à partir du 1^{er} janvier 2021 (**article 53**), répond à la lutte contre le vol et le recel de vélo. Grâce à un numéro d'identification apposé sur le cadre et à la centralisation, dans un fichier national, de cette immatriculation et des coordonnées de l'acheteur, les quelque 150 000 vélos volés annuellement retrouvés pourraient être rendus à leurs propriétaires. Un décret en Conseil d'État (actuellement en préparation) doit déterminer les obligations des vendeurs et des propriétaires en cas de revente. Ce décret précisera également « les conditions dans lesquelles la collecte des données, leur enregistrement selon une procédure sécurisée et leur traitement sont confiés à des opérateurs agréés par l'État, qui en financent la mise en œuvre » (article L. 1271-5 du Code des transports).



+ Le marquage généralisé des vélos apporte une réponse au vol, un des principaux freins au développement de l'usage du vélo, notamment dans les grandes villes.

» Des stationnements sécurisés dans l'habitat

L'article 59 renforce la protection des vélos stationnés en rendant obligatoire leur sécurisation, notamment lors de constructions neuves (article L. 111-3-10 du Code de la construction) ou lors des travaux sur un parc de stationnement annexe (article L. 111-3-11 du Code de la construction). Dans tous les cas, « des équipements permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installés dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés » (article L. 111-3-12 du Code de la construction et de l'habitation). Un décret en Conseil d'État doit « fixer les modalités d'application du présent article, notamment le nombre minimal de places selon la catégorie et la taille des bâtiments ».

L'article 54 facilite la mise en place de stationnements dans les copropriétés en simplifiant les règles de vote. Cependant les frais de mise en place des stationnements vélos sécurisés seront à supporter par les demandeurs et non pas par l'assemblée des copropriétaires.



- La loi sur les stationnements dans l'habitat régresse par rapport au plan vélo qui prévoyait, par exemple, pour « les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, de permettre le stationnement vélo d'au moins 15 % des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments », ainsi que « l'obligation d'aménagement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos sera prescrite également lors de travaux sur des bâtiments existants disposant d'un parc de stationnement automobile ».

10 | Apprentissage et promotion d'usage à l'œuvre

La confirmation du dispositif « Savoir rouler à vélo », lancé en avril 2019, acte l'intention de développer l'apprentissage chez les jeunes. L'encadrement de la publicité des véhicules motorisés participe à la promotion des modes de déplacement actifs. Les articles en question : **57, 75**

» L'apprentissage du vélo généralisé

Inscrit dans le plan national vélo et mobilités actives (septembre 2018) et lancé en avril 2019, le programme « Savoir rouler à vélo » a été confirmé par l'article 57. Le Code de l'éducation (article L. 312-13-2) précise : « L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public. » Le législateur souligne que cet apprentissage est « organisé dans le cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire », mais aussi que les « les écoles veillent à ce que tous les élèves et leurs familles aient la connaissance des offres de formation proposées par les structures locales partenaires dans les temps périscolaire et extrascolaire. » Les écoles devront délivrer « à chaque élève l'attestation scolaire de première éducation à la route, laquelle participe d'une validation d'une partie du socle commun de compétences du savoir rouler à vélo ».



+ Le programme « Savoir rouler à vélo » ancre la nécessité de se concentrer sur l'apprentissage du vélo avant l'entrée au collège. Une bonne initiative pour reconquérir le jeune public ! Il permet également de gagner en autonomie et en sécurité sur la voie publique et à sensibiliser davantage d'usagers. Un cadre formel ne peut que crédibiliser ces formations.

» Messages promotionnels en faveur des mobilités actives

L'article 75 impose la présence d'un message promotionnel en faveur des mobilités actives partagées ou des transports en commun aux publicités de véhicules terrestres à moteur. Cette obligation se retrouve dans l'article L. 328 du Code de la route et attend un décret d'ici l'été 2020 fixant les conditions d'application de cet encadrement de la publicité des véhicules motorisés.



- L'absence de financement dédié au dispositif « Savoir rouler à vélo » l'affaiblit fortement ! Les Assises de la mobilité avaient également proposé un soutien au développement de vélo-écoles et d'ateliers d'autoréparation dans tous les territoires ; une mesure malheureusement oubliée.
- Le Club regrette qu'un effort supplémentaire sur les modes actifs, comme le « sport-santé sur ordonnance », n'ait pas été prévu. La mesure avait été formulée aux Assises de la mobilité de la sorte : « La pleine intégration par le régime d'assurance-maladie du "sport-santé sur ordonnance", par le remboursement des activités physiques prescrites (prise en charge de cours de vélo-école par exemple), permettrait d'améliorer la prévention-santé, de soutenir les mobilités actives et de réaliser des économies. »



33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T +33 (0)1 56 03 92 14 ■ info@villes-cyclables.org
■ www.villes-cyclables.org