**Projet de loi d’orientation des mobilités**

# MESURES EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU VELO

 **La promotion de l’usage du vélo sur les chemins de halages devient une mission à part entière de l’établissement Voies navigables de France (VNF) ;**

 **La mise en place d’une identification (« marquage ») des cycles** au 1er janvier 2021 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et au 1er juillet 2021 pour les ventes d’occasion : cette mesure doit permettre de lutter contre le vol, et sera accompagnée par la création d’un fichier national unique ;

 **La réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos**, **avant le 1er janvier 2024 aux abords des gares de voyageurs, des pôles d’échanges multimodaux et des gares routières**. Le nombre d’emplacements sera modulé en fonction de la fréquentation des gares et sera défini par décret. La création de ces emplacements pourra passer par la suppression 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 ;

 **L’obligation d’emplacements destinés au transport de vélos non démontés dans les trains neufs et rénovés** affectés aux services de transport de voyageurs. Ces emplacements ne pourront restreindre l’accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et le nombre d’emplacement minimal sera définit par décret, afin de l’adapter aux spécificités des matériels et services concernés. Cette disposition s’appliquera aux matériels neufs pour lesquels l’avis de marché a été publié à compter du 1er juillet 2020 et s’applique également aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait l’objet d’un avis de marché à compter de cette même date ;

 **L’obligation de mise en place d’un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés pour les cars neufs** affectés au transport de voyageurs. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pourront déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu’elles organisent ;

 **La mise en place d’infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail,** lorsqu’ils sont équipés de places de stationnement pour les salariés, avant le 1er janvier 2020 ;

 Les conditions de majorité pour la construction d’emplacements de stationnement sécurisé des vélos quand les co-propriétaires qui en font la demande financent également la réalisation sont assouplies, en passant à la majorité des présents ;

 **L’équipement des véhicules de plus de 3,5 tonnes, à partir du 1er juillet 2020, d’une signalisation apposée sur le véhicule, matérialisant la position des angles morts** afin de permettre une plus grande visibilité pour les cyclistes, piétons et utilisateurs d’engins de déplacements personnels ;

 Un rapport sera remis au Parlement, chaque année, sur la progression du marquage des vélos et l’évolution des vols de vélos ;

 **La mise en place d’un apprentissage de l’usage du déplacement à vélo en sécurité dans les établissements du premier degré**, organisé dans un cadre scolaire, périscolaire et extrascolaire ;

 **La mise en œuvre d’un schéma national des véloroutes,** actualisé au moins une fois tous les dix ans, qui définit le réseau structurant sur le territoire national et qui détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu. L’application aux territoires d’outre-mer est précisée. Ce schéma s’appuiera sur les contributions régionales lorsqu’elles existent. Des principes structurants pour le statut et la réalisation des véloroutes sont fixés, de manière à leur

donner une véritable existence d’itinéraires routiers et à assurer une certaine homogénéité dans la qualité́ et les conditions de sécurité́ ;

 La rédaction de l’article L. 228-2 du code de l’environnement est précisée afin de prévoir que les

« besoins et contraintes de la circulation » se rapportent à la nature de l’aménagement cyclable à mettre en œuvre et non à la décision même de les mettre en place ;

 L’évaluation faite par le gestionnaire de voirie du besoin et de la faisabilité d’un aménagement cyclable sur une voie interurbaine sera rendue publique. Le gestionnaire de la voirie devra évaluer, à l’occasion des réalisations ou réaménagements des voies interrurbaines, hors autoroutes et voies rapides, du besoin de réaliser un aménagement ou un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Si le besoin est avéré, la réalisation d’un aménagement ou d’un itinéraire cyclable est obligatoire.

# LE PLAN VELO

Les mesures prévues par le projet de loi d’orientation des mobilités s’inscrivent dans la continuité du Plan Vélo présenté par le Gouvernement en septembre 2018, avec quatre orientations :

* **Le développement d’aménagements cyclables de qualité**, avec notamment un fonds national pour les mobilités actives doté de 350M€ pour aider les collectivités à financer ces infrastructures, des appels à projet (lancés par l’ADEME au cours de l’automne) ou encore l’amélioration de la visibilité des passages piétons et de la circulation des vélos ;
* **La lutte contre le vol**, avec le marquage des vélos prévus dans la loi et le développement des stationnements sécurisés dans les gares. En France, 300 00 ménages sont victimes d’un vol de vélo chaque année.
* **La mise en place d’un cadre incitatif,** avec la mise en place du forfait mobilité durable pour encourager le développement de l’utilisation du vélo dans les trajets domicile-travail, l’introduction du vélo dans le barème fiscal, ou encore le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises ;
* **Une culture du vélo,** avec la généralisation du « savoir rouler », le déploiement des plans de mobilité scolaires.

Sur cette base, l’objectif du Gouvernement est de **multiplier par trois la part du vélo** dans les trajets du quotidien, en passant de 2,7% à 9% en 2024.