

Le vélo, un enjeu majeur de la politique de déplacement

Depuis le vote de la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) en 1982, jamais le vélo n'a cessé d'être présent dans les politiques publiques de déplacement. Son positionnement comme réponse pertinente aux besoins de mobilité a été confirmé par les lois LAURE (1996), Grenelle (I et II – 2009 et 2010) et TECV (2015). Dernièrement, la loi d'orientation des mobilités (LOM - 2019) renforce les dispositions prises par l'exécutif en leur donnant un cadre législatif, et organise sur l'ensemble du territoire, la mise en œuvre de stratégies de mobilité, notamment cyclables, par les AOM (autorités organisatrices de la mobilité) en lien avec la Région, chef de file des mobilités, première étape dans la réalisation d'un maillage cohérent et pertinent des aménagements cyclables.

Parallèlement, l'Etat poursuit la réalisation des objectifs de sa politique cyclable avec le plan vélo : favoriser le développement et l'usage du vélo, l'aménagement du territoire en infrastructures cyclables et l'organisation de la formation pour tous, notamment pour les plus jeunes. Ainsi, le vélo peut, d'ores et déjà, s'affirmer comme un outil incontournable des politiques de mobilité présentes et à venir ([Annexe 1 - cadre législatif français de la mobilité depuis 1982](#)).

Plan vélo

Le 14 septembre 2018, l'Etat a présenté son plan-programme devant tous les acteurs de la planète vélo (institutionnels et autres). Les lecteurs attentifs de l'ONDE se souviendront qu'une synthèse des grandes orientations avait été proposée dans le cadre de cet observatoire, pour les autres, il n'est pas trop tard : [ONDE 2019](#)

Ce plan vélo vise le triplement de la part modale d'ici 2024 et s'accompagne de nombreuses mesures pour créer un « écosystème vélo » sur tout le territoire.

Pour plus d'informations

www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-des-mesures-concretes-faciliter-lusage-du-velo

Loi d'orientation des mobilités

Le 24 décembre 2019 a été promulguée la loi d'orientation des mobilités pour fixer un cadre nouveau aux politiques de mobilité et ainsi répondre de manière adaptée aux besoins de déplacements dans les territoires. Au-delà de la rénovation de la gouvernance générale de la mobilité, présentée rapidement en préambule de ce chapitre, mais ayant fait l'objet de plusieurs publications de la [DREAL Normandie](#) ou de [France Mobilités](#), cette loi ambitionne de mettre en œuvre des dispositions en faveur des mobilités actives en général, et du développement du vélo en particulier. Elle intègre, à ce titre, des mesures du plan vélo afin de les inscrire notamment dans le code des transports.

Pour assurer le déploiement d'une politique cyclable dans tous les territoires, la loi propose d'actionner plusieurs leviers pour garantir son succès. Celui de la formation revêt un critère de priorité.

Ainsi, pour familiariser la population avec ce mode de déplacement et en particulier les plus jeunes, le dispositif « Savoir rouler à vélo » (SRAV) est mis en place. Il constitue un élément structurant de cette politique cyclable et vise à former les futurs usagers du vélo à se déplacer dans un flux de circulation. Dès l'entrée au primaire, les scolaires auront l'obligation de suivre cette formation pour disposer, à leur entrée au collège, d'une maîtrise des essentiels du vélo.

Afin d'encourager la pratique du vélo dans le cadre des trajets domicile-travail, un forfait mobilité durable (FMD) est également mis en place. L'employeur peut, le cas échéant, participer au remboursement des frais lorsque les trajets domicile/travail sont réalisés à vélo (également pour les

trajets en covoiturage). Le montant de ce forfait est plafonné à 500 € par an (montant revalorisé en 2020 par le législateur suite à une proposition de la convention citoyenne pour le climat). Il prend le relais de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) et se déploie progressivement au sein des entreprises. Ce forfait s'applique également à la fonction publique, pour une prise en charge financière maximale de 200 € par an.

Le vélo est un mode de déplacement vulnérable qui nécessite des conditions de circulations apaisées, il est donc parfois opportun, voire indispensable, de prévoir des infrastructures cyclables adaptées. Pour faciliter leur développement, la LOM a introduit des dispositions particulières pour permettre la planification et la réalisation de ces aménagements. Le volet marche et vélo est désormais obligatoire dans les plans de mobilité (ex-PDU) pour permettre la bonne prise en compte des modes actifs. Concernant les aménagements sur le domaine public, le stationnement en amont des passages piétons sera interdit sauf si celui-ci concerne du stationnement vélo. Il sera également généralisé dans les principales gares du territoire avec des obligations de mise en place d'abris sécurisés. Enfin, les aménagements cyclables (en agglomération mais également en dehors) seront obligatoires lors des rénovations de voirie, dès que le besoin sera identifié. Dans le cas contraire, les collectivités devront publier une justification.

Pour finir, un certain nombre de mesures sont également à mentionner telles que l'obligation d'emport pour vélo dans les trains (8 places) et les cars neufs (5 places) formalisé par le décret 2021-41 du 19 janvier 2021, le marquage des vélos vendus afin d'éviter le vol ou encore l'obligation de signalisation des angles morts pour les poids-lourds.

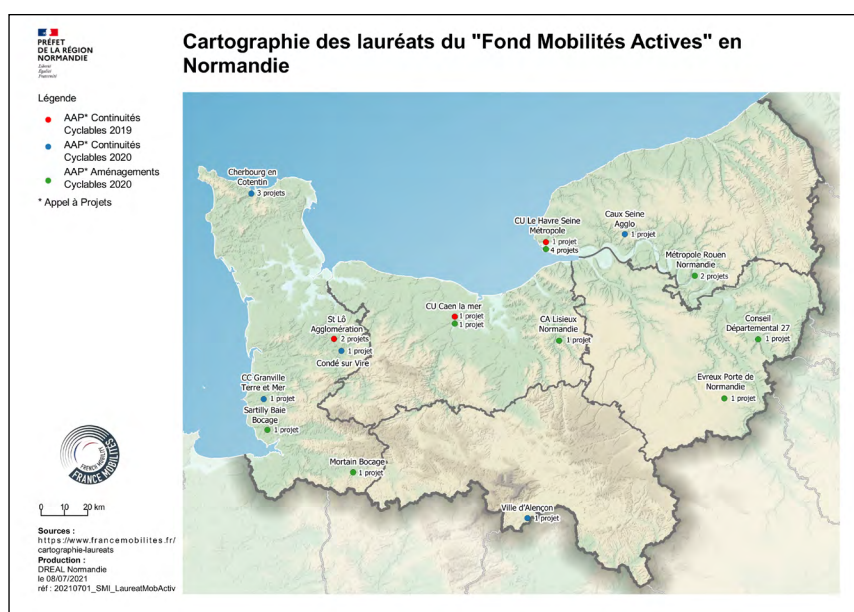
Fonds mobilités actives : un outil de financement des projets cyclables

Annoncé dans le cadre du plan vélo, le fonds mobilités actives (350 millions d'euros sur 7 ans) a pour objet de soutenir, accélérer et amplifier les projets d'aménagements cyclables dans les territoires sous la forme d'appels à projets (AAP). A ce jour, plusieurs AAP ont déjà été mis en œuvre pour financer des projets dans les territoires :

- L'AAP Continuités Cyclables (2019 et 2020) , pour lequel 10 projets normands sont lauréats ;
- L'AAP Aménagements Cyclables en 2020, pour lequel 12 projets normands sont lauréats.

Ces appels à projet, portés par le ministère des Transports, contribuent efficacement au financement d'aménagements cyclables dans les territoires afin de résorber des discontinuités cyclables et/ou favoriser des itinéraires sécurisés.

Tous les résultats sont consultables à l'adresse suivante : www.francemobilites.fr/cartographie-laureats



Mesures post-confinement

L'Etat a souhaité poursuivre son action en faveur des mobilités actives en proposant des dispositifs particuliers lors de la crise sanitaire de 2020. Pour le vélo, ces démarches se sont manifestées par un appui des services de l'Etat à faciliter la mise en œuvre d'aménagements cyclables dits « de transition » par les collectivités (opportunément dénommés « coronapistes »). Ces aménagements temporaires ont permis d'éprouver de nouveaux itinéraires sécurisés sur des axes urbains et péri-urbains très roulés. La fréquentation de ces itinéraires s'est avérée particulièrement forte (www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/bulletins-frequentations-velo/).

La Normandie s'est illustrée en aménageant des itinéraires aux quatre coins du territoire (Caen, Cherbourg, Le Havre et Rouen notamment). Pour davantage d'informations, nous vous invitons à lire l'étude réalisée par le Club des villes & territoires cyclables [sur le site villes-cyclables.org](http://sur.le.site.villes-cyclables.org).

Enfin, un nouveau plan intitulé « Coup de pouce vélo » d'un montant initial de 20 millions d'euros (porté à 60 millions d'euros par la suite), cherche à agir sur différents leviers rapidement opérationnels et impactant directement l'utilisateur :

- la formation en mobilisant l'action « Remise en selle » pour permettre au public de se (re-)familiariser avec l'utilisation du vélo et du code de la route ;
- la réparation en offrant une participation financière à la remise en état des vélos (un par personne) ;
- le stationnement en favorisant l'émergence des projets de stationnement vélo temporaire par les structures publiques et privées ;
- l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail, via la promotion du forfait mobilité issu de la loi d'orientation des mobilités auprès des entreprises ;
- le développement d'infrastructures cyclables temporaires via la fourniture d'un appui technique (CEREMA) et financier (DSIL).

Pour plus d'informations

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200529_DP_VELO_MTES.pdf