

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 avril 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT**N ° CD308**

présenté par

M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri, M. Sermier, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Breton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin, M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnivard, M. Lorion, M. Viala, M. Menuel, M. Descoeur et M. Jean-Claude Bouchet

ARTICLE 5

Après l'alinéa 24, insérer les deux alinéas suivants :

« 6° *bis* Après l'article L. 1214-4, il est inséré un article L. 1214-4-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-4-1.* – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires et leur cohérence avec le schéma régional des véloroutes et, le cas échéant, le schéma départemental vélo. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu'à 15 km voire au-delà (grâce au vélo à assistance électrique) sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local < départemental < régional < national.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constitue le schéma régional cyclable et les schéma vélos départementaux. Ces derniers sont établis en cohérence avec les Schémas de niveau supra (européen > national) et sont établis en lien avec les acteurs publics du territoire (métropoles, intercommunalités, communes).