

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1731

présenté par

Mme Bonnavard, M. Ramadier, Mme Audibert, M. Cinieri, M. Door, M. Bourgeaux, Mme Kuster, Mme Bazin-Malgras, Mme Boëlle, Mme Corneloup, M. Bony, Mme Duby-Muller, M. Deflesselles, Mme Poletti, M. Perrut, M. Hetzel, M. Vatin, M. Sermier, M. Lorion, M. Breton, M. Pauget, M. Hemedinger et M. de Ganay

ARTICLE 26

Substituer aux alinéas 1 à 4 les cinq alinéas suivants :

« I. – L'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« 1° Au 7° , les mots : « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, » sont supprimés.

« 2° Après le 7° , il est inséré un 7° *bis* ainsi rédigé :« « 7° *bis* La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, la mise en place de stationnements sécurisés pour les cyclistes et, le cas échéant, la mise à disposition de vélos en libre-service permettant la jonction avec la ville centre. »

« II. – Les dispositions du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé l'élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à appuyer, dans les plans de mobilité, la création de stationnements vélo sécurisés aux abords ou dans les parcs de rabattement situés en entrée d'agglomération.

Le déploiement de ces stationnements vélo, associé à une politique de limitation du stationnement et de l'accès motorisé en centre-ville, doit permettre aux usagers du P+R de réaliser les derniers kilomètres de leurs trajets quotidiens à vélo et contribue à limiter la place de la voiture en ville.

Cette addition à l'article 26 est en accord avec les objectifs du plan national vélo qui vise 9% de part modale à horizon 2024 et complète la mesure SD-A1 de la Convention citoyenne pour le climat dans le cadre de l'objectif visant à « Modifier l'utilisation de la voiture individuelle, en sortant de l'usage de la voiture en solo et en proposant des solutions alternatives au modèle dominant (voiture thermique et autosolisme) »

La Loi d'orientation des mobilités a conduit à élargir la compétence des autorités organisatrices de la mobilité et leur rôle. L'AOM est ainsi appelée à définir, via le plan de mobilité, une politique intégrant l'ensemble des modes. Elle est compétente pour organiser des services publics de transports collectifs, mais elle est également compétente pour contribuer au développement des mobilités actives, partagées et solidaires. Dans ce cadre, les AOM doivent mettre en place des mesures pour améliorer l'intermodalité entre tous les modes, y compris le vélo. S'il est nécessaire de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville via les parcs de rabattement, il est également possible de favoriser une chaîne de mobilité voiture-vélo favorable au report modal. Une possibilité d'autant plus intéressante dans un contexte de développement de réseaux express vélo sur de longues distances (Paris, Grenoble, Lyon) ou, le cas échéant, comme alternative décarbonée autonome, rapide, immédiate, efficace aux transports en commun depuis le parc relais jusqu'à la ville centre.

Cette possibilité est également intéressante pour maîtriser la circulation motorisée dans les centres des villes moyennes ou petites qui ne disposent pas d'un mode performant de transports collectifs. Elle peut être couplée à la mise à disposition des usagers du Parc de vélos ou de VAE adaptés à permettant le transport de personnes ou de bagages.