

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2957

présenté par
M. Bournazel

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.

La Loi d'orientation des mobilités a conduit à élargir la compétence des autorités organisatrices de la mobilité et leur rôle. L'autorité organisatrice de la mobilité 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 autorités organisatrices de la mobilité 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.

Cet amendement est issu d'un travail avec la Fédération française des usagers de la bicyclette, le Club des Villes et Territoires Cyclables et Vélo & Territoires.