

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Adopté

N° CD319

AMENDEMENT

présenté par
M. Nicolas Bonnet

APRÈS L'ARTICLE 21, insérer la division et l'intitulé suivants:

I. – Le 7° *bis* de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après les mots : « parcs de rabattement », sont insérés les mots : « le nombre de places de stationnement destinées aux véhicules et le nombre de places de stationnement sécurisé destinées aux cycles et aux cycles à pédalage assisté de ces parcs » ;

2° Après les mots : « entrées de villes, », sont insérés les mots : « en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes et en tenant compte de l'aire de rabattement à vélo du territoire couvert par le plan de mobilité, »

II. – Les modalités d'application du 1° du présent I, notamment les proportions minimales de places de stationnement sécurisé destinées aux cycles et aux cycles à pédalage assisté, sont prévues par décret en Conseil d'État.

III. – Les dispositions du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu 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.

IV. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « de covoiturage », sont insérés les mots : « , aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à intégrer le développement de parking-relais sécurisés vélo dans les objectifs des plans de mobilité élaborés par les collectivités territoriales.

L'organisation du stationnement, et en particulier le stationnement sécurisé, est l'un des éléments structurants de la politique de mobilité d'une AOM pour soutenir le développement de la pratique du vélo. En effet, le vol de vélo est le deuxième frein à la pratique du vélo, renforcé par l'essor des VAE et des vélo-cargo.

Les parkings-relais sécurisés pour les vélos favorisent l'utilisation des transports en commun en étendant l'aire de chalandise des arrêts de transport collectif ; le vélo est un mode de rabattement idéal pour les rejoindre. Proposer du stationnement sécurisé permettra aussi aux automobilistes de stationner leur vélo, et ainsi transformer ces lieux en de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Les AOM sont pour la plupart déjà conscientes de l'enjeu de report modal qui est l'un des objectifs du plan de mobilité. Île-de-France Mobilités a révisé son schéma directeur du stationnement vélos en février 2020 et décidé de multiplier par 5 le nombre de stationnements vélos disponibles, avec toutes les gares équipées à la fois en stationnement libre-accès et fermé et sécurisé d'ici 2030 (soit 100 000 places). La Métropole Aix-Marseille-Provence s'est donnée pour objectif de déployer 3600 places d'ici 2024 dont 60% sécurisées sur une cinquantaine de pôles d'échanges, parking relais, aires de covoiturage et dans les principales zones d'activité. La disposition envisagée permet de généraliser cette prise de conscience à toutes les AOM.

Le but d'inscrire cet objectif dans la loi est une meilleure appropriation des sujets de l'intermodalité vélo-TC et du stationnement sécurisé vélo par les autorités organisatrices de la mobilité.

Cet amendement est issu d'une proposition de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et du Réseau Vélo & Marche (RVM).