

Comprendre le cadre réglementaire du vélo en France

En ce qui concerne les déplacements à vélo, des lois successives ont participé à la répartition des responsabilités entre acteurs publics et à l'intégration progressivement affirmée du vélo comme solution de mobilité répondant aux objectifs environnementaux.

Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) - 1982

C'est la loi fondatrice de l'organisation des transports. Les mobilités actives sont enfin intégrées dans la réflexion sur les transports.

Article 28 : « faciliter l'insertion des piétons et deux roues (non motorisés) »

Cette loi formalise le concept de plan de déplacements urbains (PDU) [voir ci-après].

Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - 1996

L'article 20 (codifié Article L228-2 du code de l'environnement) de cette loi est l'outil principal des associations pour réclamer des aménagements cyclables.

« A l'occasion des **réalisations ou des rénovations des voies urbaines**, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des **itinéraires cyclables pourvus d'aménagements** sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Cette obligation s'impose à tout acteur public (commune, intercommunalité, département, voire Etat) portant un projet de rénovation ou création de voies urbaines.

Le terme de rénovation laisse une marge d'interprétation sur le champ d'application de la loi, rendant son application délicate.

Cette loi a également rendu obligatoire le fait de se doter d'un plan de déplacement urbain (PDU) pour les collectivités de plus de 100 000 habitants.

Loi « Solidarité et renouvellement urbain » (SRU) - 2000

La loi SRU encourage la prise en compte du vélo dans l'aménagement à travers les documents de planification :

- Les SCoT (Schémas de Cohérence territoriale), documents stratégiques de planification à l'échelle d'un bassin de vie, qui fixent les orientations des documents d'urbanisme élaborés sur des échelles inférieures pour veiller à leur cohérence et aux liaisons entre territoire.
- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) (Art L.123-1 et 2).

Elle met également en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton et un cycliste.

Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) - 2014

Cette loi définit les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), en remplacement des AOTU. Leurs compétences sont élargies : autopartage, covoiturage, modes actifs, logistique urbaine, décentralisation du stationnement, création d'un schéma régional de l'intermodalité.

Plus d'infos : www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/

Loi « nouvelle organisation territoriale de la République » (NOTRe) - 2015

Cette loi introduit un nouveau document de planification, le SRADDET - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires - qui inclut le schéma régional de l'intermodalité et le développement des transports. Ce document est opposable aux SCoT, PLU, PDU notamment.

Elle apporte également une clarification des compétences des collectivités :

- Les AOM sont compétentes pour toutes les mobilités, et non plus seulement les transports en commun sur leur territoire et la gestion des voiries départementales.
- Les régions deviennent compétentes pour le transport interurbains (TER, transport en commun non urbain).

Ces dispositions réduisent les compétences des départements en matière de transport.

Loi sur la transition énergétique (LTECV) - 2015

La stratégie pour le développement de la mobilité propre est créée par l'article 40 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Elle concerne :

1. Le développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant.
2. L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules.
3. Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial.
4. Le développement des modes de

transports collaboratifs : auto-partage ou covoiturage.

5. L'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.

- **Indemnité kilométrique à vélo - IKV (Art 50)**

Possibilité donnée aux entreprises d'indemniser leurs salariés à hauteur de 0.25 €/km plafonné à 200 €/an.

Projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) - 2019

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) est en débat au Parlement depuis février 2019. Il vise à améliorer la mobilité du quotidien en supprimant les zones blanches (sans desserte de transports en commun) de la mobilité, sortir de la dépendance à la voiture individuelle et favoriser les mobilités actives. Il prévoit ainsi des mesures en faveur du vélo, notamment en matière de lutte contre le vol, de stationnements sécurisés et d'amélioration du transport des vélos dans les cars et les trains.

La LOM devrait également améliorer la loi LAURE pour des aménagements cyclables continus et sécurisés sur l'ensemble du territoire.

La création d'un forfait « mobilités durables » est envisagé, se substituant à l'indemnité kilométrique vélo. Ce forfait serait accordé par les entreprises à leurs salariés pour encourager les déplacements domicile-travail en vélo ou en covoiturage. Cette loi devrait être adoptée au cours du deuxième semestre 2019.

PDU, PLU... des documents fondateurs

Sémantiquement, un schéma directeur désigne un document donnant des grandes orientations sur la base d'une vision à moyen/long terme (10-15 ans par exemple). Un plan fixe les actions à mettre en œuvre dans un délai fixé (annuel, triennal, quinquennal...). Le programme est le document adopté par les élus pour engager des dépenses d'investissement pour répondre à un besoin de la collectivité.

Le **Schéma de cohérence territoriale - SCoT** - est le document qui définit l'organisation du territoire sur un large bassin de vie ou une aire urbaine (pouvant recouvrir plusieurs intercommunalités) : aménagement des espaces, urbanisme, mobilités, habitat, environnement. Il doit respecter le principe du développement durable en rationalisant l'utilisation des espaces et en veillant à la diversité des fonctions du territoire et à la mixité sociale, et à la préservation de l'environnement et la continuité écologique. Il assure la cohérence des PLU, PDU, PLH des communes qui composent son périmètre.

www.cohesion-territoires.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot

Le **plan local d'urbanisme - PLU** - est un document d'urbanisme qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols, sur une commune (PLU) ou une intercommunalité (PLUi). Ses prescriptions s'imposent aux travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, ainsi que, le cas échéant, aux ouvertures d'installations classées appartenant aux catégories visées par le PLU. Il doit notamment veiller à une gestion économe de l'espace. C'est dans ces documents que sont définies les zones commerciales à aménager, les zones constructibles, des niveaux minimaux de densification de l'habitation, des prescriptions sur le stationnement... On notera par exemple que le PLUi doit déterminer un plancher de surface dédiée au stationnement vélo dans les immeubles d'habitation et de bureau, en cohérence avec le PDU.⁽¹⁾

Le **plan de déplacement urbain - PDU** - est l'outil de planification des politiques de transports publics qui veille non seulement à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité et de protection de l'environnement, mais aussi à renforcer la cohésion sociale et urbaine. Il vise la diminution du trafic automobile et le développement des modes doux. Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. A noter que les PLU valent PDU.

outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/PDU_cle02ad4c.pdf

www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-plans-de-deplacements-urbains-pdu-a2765.html

Le **programme local de l'habitat - PLH** - définit la politique de l'habitat des communes. Ce document peut être prescripteur en matière d'espaces de stationnement (dont le vélo) dans les résidences.

Le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)** est un outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie. Il intègre les prescriptions du SCoT en matière d'urbanisme et de mobilité. Le volet « Air » intéresse en particulier la mobilité. Ce document doit établir un diagnostic de la qualité de l'air et fixer un plan d'actions pour son amélioration. Il est obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 20 000 habitants.

www.centre.developpement-durable.gouv.fr/le-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet-a3172.html

⁽¹⁾ Voir le guide de la FUB : www.fub.fr/stationnement