

CYCLE DE WEBINAIRES SUR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES



Document « Questions/réponses LOM »

Webinaire « La LOM comme levier pour développer le système vélo » du 28/09/2020

Cellule France Mobilités Hauts-de-France

NB : Ce document capitalise l'ensemble des questions posées avant le webinaire grâce au formulaire d'inscription ainsi que les questions posées en direct lors du webinaire. Cette FAQ essaie de répondre le plus largement possible aux questions posées. Toutefois, en fonction de certaines spécificités des territoires, il est possible que des précisions doivent être apportées. En cas de doute, n'hésitez pas à prendre contact avec les intervenants dont les coordonnées sont indiquées en fin de document. Ce document a été relu par les services du ministère de la transition écologique et solidaire (DGITM).

Rappel des principales mesures de la LOM, liées aux mobilités actives

Art 16	<ul style="list-style-type: none">Le plan de mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes.
Art 52	<ul style="list-style-type: none">Interdiction de stationnement en amont des passages piétons
Art 53	<ul style="list-style-type: none">Stationnement sécurisé des vélos en garesEmport de vélos non démontés dans les trains et les carsEquipements en stationnement vélos des bâtiments à usage tertiaire et constituant un lieu de travailDispositifs de matérialisation des « angles morts »
Art 54	<ul style="list-style-type: none">Equipements en stationnement vélos des bâtiments d'habitation en copropriété
Art 57	<ul style="list-style-type: none">Education à la pratique du vélo dans l'espace public
Art 60,61,63	<ul style="list-style-type: none">Infrastructures destinées aux mobilités actives
Art 62	<ul style="list-style-type: none">A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les AOM compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière.
Art 82	<ul style="list-style-type: none">Forfait « mobilités durables »
Art 83	<ul style="list-style-type: none">Lutte contre le vol des vélos

Questions sur la stratégie « mobilités » en faveur du vélo

- Le déploiement d'une stratégie vélo, est-ce faisable en zone rurale compte-tenu de l'importance du véhicule individuel, des distances, de l'isolement ? De quelle manière les intercommunalités en milieu peu dense peuvent agir aussi bien que dans les métropoles ?

Réponse : Il y a évidemment un potentiel de développement du vélo en zone peu dense, où la moitié des déplacements fait moins de 5 km¹. L'exemple de la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (CCPL) présenté lors du webinaire prouve que le développement d'une stratégie en faveur du vélo est faisable en zone rurale, y compris compte tenu de l'importance du véhicule individuel, des distances et de l'isolement.

¹ <https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/05/10/velo-territoire-rural-levier-de-mobilite-quotidienne/>

Le déploiement des vélos à assistance électrique (VAE) qui permettent de réaliser de plus longues distances à vélo est notamment à favoriser en zone peu dense. A titre illustratif, le VAE permet de parcourir en moyenne 18 km contre 11 km par cycliste et par jour (source enquête nationale en Allemagne en 2018).

Les intercommunalités en milieu peu dense peuvent agir en créant des liaisons pour les modes actifs entre les centres bourgs, et gérer la question du rabattement cyclable vers les gares, mettre en place un système de location de vélos longue durée, avec des vélos à assistance électrique pour gérer la question des distances. De plus, les besoins ne sont pas nécessairement les mêmes dans les zones selon la densité. En effet, d'un point de vue technique, les aménagements cyclables à recommander ne sont pas identiques en fonction du trafic de véhicules, de la vitesse effective des véhicules motorisés et du trafic des cyclistes.

Sur le site coupdepoucevelo.fr, la prise en charge de 60 % des coûts d'installation de places de stationnement temporaire vélo pour les collectivités, les pôles d'échanges multimodaux, les établissements d'enseignement, les bailleurs sociaux et les résidences étudiantes, peut être assurée. Ce coup de pouce peut notamment être très utile aux collectivités en zone peu dense qui disposent de moindres budgets en comparaison des grandes villes.

- **Comment promouvoir et faciliter la mobilité à vélo en milieu peu dense?**

Réponse : Les solutions doivent être adaptées au territoire en fonction des besoins de mobilité observés et de l'offre existante. La plateforme France mobilités (disponible sur le site France mobilités) recense des solutions innovantes et notamment dans les territoires ruraux et périurbains, elle permet de trouver des exemples et la marche à suivre pour déployer ces solutions.

En milieu peu dense comme dans les grandes villes, il est recommandé, au-delà des infrastructures cyclables, de développer des actions de promotion, d'éducation à la pratique du vélo (vélo-école, remise en selle, ...) et de proposer des services qui faciliteront la vie du cycliste au quotidien (ex : location, atelier de réparation, ...). Par ailleurs, le vélo à assistance électrique (VAE) est une piste intéressante en milieu rural, car il permet d'allonger les distances (de 400 à 1900 km parcourus par an) et de gommer les soucis de relief ou de vent.

Comme le prix est plus élevé que pour un vélo « classique », la collectivité peut encourager les habitants en leur offrant la possibilité de louer sur une durée courte ou longue durée des VAE (avec option d'achat en fin de location), et/ou de tester le VAE quelques minutes lors d'événements publics (ex : marchés, ...), voire en instaurant une aide à l'achat.

Un territoire rural peut ainsi combiner une stratégie en faveur du vélo touristique et utilitaire, avec des voies cyclables répondant aux besoins quotidiens et loisirs (voies vertes), des stationnements vélo en gare sécurisés, de la location de vélo longue durée. Il est intéressant d'entreprendre une réflexion avec les principaux générateurs de déplacements : principaux employeurs et établissement scolaires, afin que ces acteurs collaborent au développement du vélo chez leurs salariés (forfait mobilité durable, stationnements, savoir rouler à vélo dans les écoles...).

- **Quelle place pour le vélo dans la mobilité quotidienne (travail, services...) en territoire rural dispersé ?**

Réponse : Il faut pouvoir identifier des itinéraires qui peuvent être communs à plusieurs destinations géographiques et en termes de usages : des aménagements cyclables peuvent servir à la fois pour du tourisme et pour de la mobilité au quotidien.

Il ne faut pas oublier que le stationnement sécurisé est important, tant sur le lien du domicile et que sur les autres lieux de destination, lieux d'emplois, gares, commerces...

L'appel à projets de l'ADEME qui devrait être lancé au 1^{er} trimestre 2021 pourra contribuer à la réalisation de schémas directeurs cyclables permettant de mieux définir les besoins, et avoir une meilleure vision du diagnostic du territoire.

- **Comment promouvoir et faciliter la mobilité à vélo auprès des populations en précarité? Comment donner l'accès au vélo à la totalité de la population, y compris celle qui n'a pas accès aux "2 roues" ?**

Réponse : La collectivité peut encourager la location de vélos en courte et longue durée. La présence d'un atelier de réparation ou d'aide à la réparation peut aussi être un support pour développer une active de « retape de vélos » et vente de vélos d'occasion à bas prix. Dans ce cas, des animations pour apprendre à rouler à vélo en sécurité sont recommandées pour découvrir les itinéraires les plus confortables pour un cycliste et savoir se positionner sur la chaussée.

Le gouvernement a lancé le « coup de pouce vélo » : en effet cette mesure fait partie du programme Coup de Pouce Vélo lancé par le ministère de la Transition écologique et solidaire, en partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), afin d'encourager l'usage du vélo comme moyen de transport, notamment depuis le déconfinement :

<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14049>

De plus, des plateformes de mobilité peuvent également permettre d'apporter un accompagnement en matière de mobilité, en particulier, mais pas exclusivement, lors de la recherche d'emploi.

- **Quelles sont les différentes stratégies pour mettre le vélo en avant ? Faut-il augmenter le nombre de pistes cyclables ou sécuriser le vélo dans les agglomérations ?**

Réponse : Promouvoir le vélo sur un territoire nécessite de prendre en compte le système vélo dans sa globalité : les aménagements cyclables, la circulation apaisée, l'offre en stationnement vélo, les actions de promotion du vélo, les services (voir diapos consacrées au système vélo de l'intervention commune de ce webinaire Crem-DREAL-CEREMA).

- **Comment sensibiliser les élus et habitants ?**

Réponse : Pour les habitants, il convient de leur proposer des actions de remise en selle pour les sensibiliser et lever les freins psychologiques (peur de faire du vélo...). Des balades à la découverte des itinéraires cyclables pour le quotidien et les loisirs peuvent être proposées. Il convient aussi de communiquer sur les services existants en faveur du vélo.

Une autre manière de faire de la sensibilisation est de rappeler les coûts importants de la voiture individuelle et de montrer que le vélo est un mode peu coûteux et favorable à la santé. Il est important de rappeler aux élus que sur le site coupdepoucevelo.fr, la prise en charge de 60 % des coûts d'installation de places de stationnement temporaire vélo pour les collectivités, les pôles d'échanges multimodaux, les établissements d'enseignement, les bailleurs sociaux et les résidences étudiantes, peut être assurée.

- **Quel développement des services relatifs à l'usage du vélo, à sa mise en œuvre ?**

Réponse : L'ADEME a publié en 2016 une étude nationale d'évaluation des différents services liés au vélo mis en place dans les territoires (location, aide à l'achat, vélo-écoles, stationnement....) : <https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>

Une actualisation de cette étude est en cours.

On observe que des services sont de plus en plus développés pour les familles (par exemple avec la mise à disposition de vélos très coûteux comme les triporteurs, biporteurs...). Des applications de guidage en vélo pour smartphones sont développées.

- **Quels sont les leviers aux changements de mode de transport vers le vélo? Quels sont les adaptations à mener ?**

Réponse : Pour favoriser le report modal vers le vélo, des leviers sont à disposition. Il faut avoir un réseau cyclable continu, sécurisé (un territoire 100 % cyclable), une modération de la vitesse et du trafic des véhicules motorisés, des aménagements séparés de la circulation motorisée le long des axes structurants, un accompagnement vers ce changement (vélo-école, atelier de réparation, atelier de remise en selle, aide à l'achat d'un vélo.), du stationnement vélos sécurisé...

C'est l'usage combiné de ces différents leviers et différentes conditions qui permettent d'enregistrer de vrais reports modaux en faveur du vélo. A titre illustratif, on s'aperçoit que 75% des utilisateurs de VAE étaient des automobilistes.

La généralisation du programme « Savoir rouler à vélo » permettra également à tous les enfants entrant au collège de savoir rouler à vélo en circulation réelle.

- **Comment aider les collectivités à engager de vraies dynamiques sur le sujet (certains AAP trop ciblés) ? Quels types d'accompagnements existe-t-il?**

Réponse : La plateforme aides.francemobilites.fr agrège l'ensemble des aides destinées au financement et à l'ingénierie de projets locaux et permet à chaque territoire de trouver facilement les aides dont il peut bénéficier.

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) cible particulièrement les solutions innovantes pour la mobilité du quotidien, durable et pour tous, le développement de plateformes de mobilité, les aménagements en faveur des mobilités actives, ainsi que les infrastructures liées à la construction de logements. Pour accélérer la reprise de l'investissement public local suite à la crise sanitaire, 1 milliard d'euros supplémentaires ont été affectés à l'enveloppe DSIL 2020. A plus petite échelle, la Dotation d'Équipements des Territoires Ruraux (DETR) et les dotations Politique de la Ville (DPV) ou les subventions pour travaux divers d'intérêt local (TDIL) peuvent également permettre de financer des projets de mobilité active.

Le dispositif des programmes « Certificats d'économie d'énergie » créé en 2006 repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ces derniers peuvent notamment obtenir des certificats d'économie d'énergie en contribuant financièrement à des programmes d'accompagnement. Aujourd'hui, il existe 7 programmes CEE « Vélo » qui couvrent les domaines de l'infrastructure, des services, de la logistique et de la sensibilisation/éducation, pour les collectivités et les publics particuliers (écoles, entreprises, publics précaires...).

La page <https://www.francemobilites.fr/demarches-partenariales/cee-et-mobilites> les répertorie.

Pour compléter la réponse à cette question, les appels à projets permettent justement de cibler un mode en particulier par exemple, ici le vélo comme les deux suivants :

1. **L'appel à projets Vélo et Territoires 2019** permet d'accompagner 103 candidats (territoires péri-urbains, urbains peu denses, territoires ruraux...). L'objectif de cet appel à projets est bien de les accompagner pour leur permettre d'anticiper le déploiement du plan vélo en soutenant la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable. Une grande partie des actions des lauréats vont être soutenues par le programme de certificats d'économie d'énergie AVELO porté par l'ADEME et doté de 13M€. Cet accompagnement s'articule autour de trois axes : le cofinancement d'études (schéma directeur cyclable); le cofinancement d'expérimentation de services vélo (prêt/location de vélos, atelier d'auto-réparation, vélo école...) et le cofinancement de campagne de communication grand public pour promouvoir le vélo.
 2. La deuxième édition du **Fond continuité cyclable**, lancée fin 2019, a permis de confirmer la dynamique favorable en faveur du développement de l'usage du vélo malgré la crise sanitaire. Les 186 projets lauréats, sur 127 territoires bénéficieront d'une aide totale de 70 millions d'euros de subventions afin de réaliser des projets d'aménagements cyclables dont le budget total se monte à 425 M€. Ces projets sont nombreux : création de passerelles, réhabilitation de ponts, sécurisation des franchissements de carrefours complexes, etc. Une attention particulière a été apportée aux projets en outre-mer, aux projets dont la collectivité s'est engagée dans le « savoir rouler à vélo », ainsi qu'à ceux situés en zone peu dense.
- **Les éventuels effets de "mode" et possibles retombées de l'engouement, notamment à l'arrivée de l'hiver ?**

Réponse : Si la période d'avril à octobre est davantage propice pour s'initier à la pratique du vélo, mais quand une personne a pris l'habitude de faire ses trajets quotidiens à vélo, cette habitude perdure souvent une fois arrivé l'hiver car les effets sur la santé, le porte-monnaie comme le côté pratique, ponctuel, voire rapide sur des courtes distances sont des arguments que l'on peut rapidement mesurer personnellement. Pour ce qui est de la météo, des équipements pour se protéger de la pluie existent, on peut en parler et en faire la promotion lors d'actions de communication autour du vélo.

- **Quels sont les gains attendus en termes d'émissions de polluants atmosphériques ?**

Réponse : L'objectif de la LOM est d'augmenter considérablement la part modale du vélo. Cet objectif n'est pas retranscrit en gains attendus en termes d'émissions de polluants atmosphériques. Ce qu'il faudrait estimer, c'est la part des déplacements qui auraient été effectués en voiture et donc des gains d'émissions de polluants atmosphériques si les personnes n'avaient pas utilisé leur vélo. Les gains attendus en termes d'émissions sont nécessairement importants : plus la pratique du vélo augmente, plus les gains attendus augmentent et donc plus la part des émissions de polluants baisse.

On peut rappeler que l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), premier organisme en France à mettre en place un outil bilan carbone en 2004, en a cédé la gestion à l'ABC (Association Bilan Carbone) qui en a fait une marque déposée en 2011 : Bilan Carbone ®. Cette méthode couvre l'ensemble des Scopes afin de fournir à une entreprise ou une organisation une vision globale de leurs émissions et de repérer les postes les plus émetteurs de GES dont les transports.

- **Quelle définition des véloroutes ?**

La LOM apporte une définition des véloroutes (chapitre IV de la loi). Celles-ci sont définies comme des « itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'Etat, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. »

Questions sur la LOM et le système vélo

- **Quelles sont les responsabilités de l'AOM en matière de « mobilités douces » ?**

Réponse : Rappelons qu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire, le ressort territorial. Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires. Sur son ressort territorial, elle peut organiser des services relatifs aux mobilités actives de location de bicyclettes. Elle peut aussi organiser des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (conseil dans le cadre de plans de mobilité employeurs, forfait mobilités durables...). Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives (subventionnement de piste cyclables...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Les EPCI, qui sont AOM ont donc la responsabilité d'une bonne organisation intra-territoriale. Les EPCI non-AOM peuvent articuler leur politique en matière de mobilités actives avec celle de l'AOM dont le ressort territorial inclut son territoire. Ces dernières peuvent également intervenir au titre de leur compétence voirie ou aménagement.

- **Quelle place pour le vélo dans la nouvelle gouvernance mise en place par la LOM ? (au sein des bassins de mobilité, des comités des partenaires (associations vélo membres de droit ?), des futurs contrats opérationnels de mobilité ?)**

Réponse : Les AOM (dont la Région, lorsqu'elle est AOM locale), doivent mettre en place un comité des partenaires. Celui-ci doit à minima comprendre des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Lorsque la Région est AOM locale, le comité des partenaires doit dans ce cas, associer les représentants des communes ou de leurs groupements.

Le comité **peut** également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire (**associations** environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, département, opérateurs de transport, acteurs de la mobilité...). Toute latitude est laissée à l'AOM et l'AOM régionale de ce point de vue.

La Région, au moyen des contrats opérationnels de mobilité, pourra également favoriser la mise en place d'une gouvernance plus cohérente sur l'ensemble de chaque bassin de mobilité.

Pour le vélo, le comité des partenaires peut par exemple permettre à l'AOM de faire le point avec ses employeurs sur les actions respectives en matière de développement du vélo (mise en place du forfait mobilité durable, continuité et sécurité des itinéraires cyclables...). La participation des associations de promotion du vélo permet de porter les attentes des citoyens auprès de l'AOM.

Le contrat opérationnel de mobilité permet à l'AOM régionale et aux AOM locales de se coordonner sur une politique vélo en intermodalité (aménagement des pôles d'échange multimodaux, combinaison des offres TER + stationnement vélo en gare...) ou à une échelle régionale (aménagement des liaisons à plus grande échelle, voies vertes...). La participation des gestionnaires d'infrastructures facilite le partage d'expertise, de moyens humains et financiers, et la concrétisation des projets.

- **La LOM va-t-elle permettre l'essor du vélo ?**

Réponse : Dans le cadre du plan vélo gouvernemental, l'objectif est de tripler la part modale du vélo, de 3 % à 9 % en 2024. L'objectif est donc de renforcer la dynamique donnée à la pratique du vélo en tant qu'utilitaire pour des déplacements domicile-travail mais aussi pour les autres motifs (achat, loisirs...). L'objectif de la LOM et du programme Coup de pouce vélo lancé par le ministère de la transition écologique et solidaire en partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) est d'encourager la pratique du vélo comme moyen de transport notamment depuis le déconfinement, qui a permis de déployer les pistes cyclables appelées « coronapistes ».

La LOM a prévu de lutter contre le vol des vélos, qui freine la pratique du vélo pour de nouveaux usagers qui auraient peur de se faire voler leur vélo. Ainsi, la LOM a lancé l'idée d'un « fichier unique des cycles identifiés » : la LOM permet sa mise en place et impose le marquage aux commerçants à partir du 1er janvier 2021 pour les vélos neufs et du 1er juillet 2021 pour les vélos d'occasions.

- **Comment décliner le schéma vélo, quels outils de la LOM ?**

Réponse : L'AaP Fonds Mobilité Actives-CC permet d'accompagner financièrement les aménagements cyclables améliorant la sécurité des cyclistes pour des itinéraires du quotidien. Le programme Alveole permet d'accompagner financièrement les abris sécurisés vélos.

- **Comment expliquer aux élus la place réglementaire du vélo avec la LOM ? Comment convaincre les élus ?**

Réponse : La place réglementaire du vélo avec la LOM confirme les politiques déjà lancées, la LOM les renforce avec certaines obligations listées notamment en matière de stationnement.

On note l'obligation pour les maîtres d'ouvrages de réaliser des aménagements cyclables lors de création ou rénovation de voiries et de maintenir les continuités cyclables et piétonnes lors de créations ou rénovations d'infrastructures de transport. De plus, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux vélos ou engins de déplacement personnel.

La LOM a mis en avant la notion de « mobilités » à la place des « transports », afin de prendre en compte tous les moyens de locomotion actuels. Cela se traduit par la responsabilité sur les mobilités actives au même titre que celle sur les transports collectifs, à l'exception que les modes actifs semblent avoir plus de domaine de pertinence que les TC.

Depuis la LAURE, les modes actifs étaient à prendre en compte lors de la rénovation de chaussée, mais la notion a été précisée dans la LOM afin de mieux répondre aux différences entre territoires (art. 61, qui élargit aux aménagements non intégralement en site propre). Par ailleurs, l'article 52 impose 5 mètres de visibilité en amont des passages piétons, mais en laissant la possibilité d'y mettre du stationnement vélo. (voir présentation pour plus de précisions.)

Rappelons aussi que le plan vélo et mobilités actives du gouvernement prévoit une généralisation de l'apprentissage du vélo pour tous les élèves en 2022. Alors que la pratique du vélo par les enfants est devenue faible, la disposition vise à permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée au collège, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public et d'acquérir la compétence d'adapter ses déplacements à des environnements variés.

- **Quelle complémentarité entre le vélo et les autres modes (intermodalité/multimodalité) ?**

Réponse : Le stationnement vélo en gare est en cours de discussion avec les territoires, des décrets vont paraître pour l'emport de vélo dans les TC. Par ailleurs, le Cerema a publié un article contenant un tableau d'aide à la décision pour les aménagements cyclables en fonction du trafic routier :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

- **Comment communiquer cette réglementation auprès des administrés ?**

Réponse : Il convient de communiquer sur les aides à l'achat de vélos, communiquer sur le forfait mobilité durable pour faire connaître la réglementation, sur les pistes cyclables existantes...

- **Quelles obligations en matières de stationnements et pour les entreprises ?**

Réponse : En ce qui concerne le stationnement vélo, la LOM renforce les exigences réglementaires pour les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges multimodaux : l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire et dans les bâtiments accueillant du public (service public, commerce...).

Enfin dans les copropriétés, la LOM offre la possibilité d'un vote à la majorité simple de l'assemblée générale (majorité des copropriétaires présents ou représentés) pour créer des emplacements sécurisés vélos aux frais des copropriétaires demandeurs.

La LOM crée le « forfait mobilité durables ». Depuis la parution du décret du 9 mai 2020 relatif au forfait mobilité durable, les entreprises peuvent prendre en charge de manière facultative les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo, en covoiturage (conducteur ou passager), en transports publics sauf s'ils bénéficient déjà du remboursement d'un abonnement de transport en commun ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée tels que l'autopartage.

- **Quel retour d'expériences sur l'application de la LOM ? Quelles initiatives sont déjà engagées?**

Réponse : De nombreuses initiatives en faveur du vélo existaient avant la LOM et existent depuis l'entrée en vigueur de la LOM. Les premiers retours d'expérience de solutions de vélos et de projets de collectivités menés sur cette thématique sont recensés sur la plateforme France mobilités : <https://www.francemobilites.fr/solutions-projets>

Questions sur les modalités de la prise de compétence AOM

- **Quels rôles de la commune et de l'AOM ?**

Réponse : Une AOM en tant qu'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire (ressort territorial) peut organiser des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de vélos.

L'AOM peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de piste cyclables), et verser des aides individuelles à la mobilité.

Il faut noter que les communes présentes sur le territoire qui organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la Région en tant qu'AOM locale peuvent continuer, sans limite dans le temps, à les organiser sans avoir le statut d'AOM, et peuvent continuer à prélever le versement mobilité. Elles en informent la Région.

Dans le cas où une communauté de communes ne se serait pas vu transférer la compétence mobilité par ses communes, elle peut continuer à intervenir en matière de mobilité au titre de ses autres compétences, par exemple la compétence voirie et la réalisation d'infrastructures cyclables. En fonction de la répartition des compétences, la commune peut avoir la compétence voirie.

- **La mise en place d'aménagements cyclables n'implique-t-elle pas la prise de compétence aménagements cyclables ?**

Réponse : Il faut avoir la compétence voirie. Il faut distinguer la compétence d'aménagements cyclables (pour les travaux), et la compétence d'organisation de la mobilité (pour la politique cyclable). La répartition de compétences (cf ci-dessus) est une affaire des territoires localement concernés.

Par ailleurs, les liens entre AOM et gestionnaires de voirie peuvent/doivent être clairement définis : qui maintient ? Qui finance quoi en matière d'investissement ? Quelle durée de convention d'occupation temporaire ? Quel périmètre exact ? Qu'est-ce qui est pris en compte ? Etc.

L'AOM ne disposant pas de la compétence voirie peut toutefois se voir déléguer la maîtrise d'ouvrage d'aménagements cyclables, ou en soutenant financièrement/techniquement l'acteur compétent.

- **Quelles vont être les différentes façons d'accompagner les collectivités à cette prise de compétence ?**

Réponse : Les guides recensés sur le site internet France Mobilités, ainsi que les fiches synthétiques et un FAQ dédiée à la gouvernance apportent déjà une première lecture et permettent de savoir vers quel organisme se tourner. Le Cerema a produit un document sur le sujet : « les communautés de communes et la compétence mobilité : mode d'emploi », consultable ici :

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf

- **Lorsque le service de mobilité est porté par le département (aménagement de circuits cyclables touristiques, locations de vélos), l'AOM peut-il demander la délégation de ces services ?**

Réponse : Le département n'étant pas AOM, il n'a donc aucune compétence pour mettre en place des services de mobilité. L'aménagement de circuits cyclables touristiques se fait au titre de sa compétence voirie. Concernant la location de vélos, il ne pourra mettre en place de tels services.

- **Un Syndicat Mixte de transport n'ayant pas de compétence en matière de voirie peut-il créer un fonds pour "subventionner" l'aménagement de pistes cyclables réalisées sous maîtrise d'ouvrage communale ou communautaire ?**

Réponse : La LOM installe dans les compétences la possibilité de financer le développement des services de mobilité pour l'AOM. Cette solution est donc tout à fait possible : certains syndicats proposaient déjà des solutions similaires, avant la LOM.

Questions financières (forfait mobilité durable...)

- **Le forfait mobilité durable et l'Indemnité Kilométrique Vélo ?**

Réponse : Cette question pourra trouver des réponses plus précises lors du webinaire dédié aux salariés (promouvoir une mobilité plus durable des salariés avec la LOM) le 3 novembre 2020.

Le forfait mobilité durable a été mis en place par la LOM. Sa date d'entrée en vigueur, initialement fixée au 1er juillet 2020, a été avancée au 11 mai 2020 afin de tenter de juguler la hausse du trafic automobile après la fin du confinement lié à l'épidémie de Coronavirus - Covid 19.

Le dispositif du forfait mobilité durable a été instauré par le décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 publié au Journal officiel du 10 mai. D'autres décrets sont à venir (notamment sur les « titres-mobilité »). Néanmoins le décret et l'arrêté d'application pour la fonction publique d'État sont déjà parus.

A noter que les négociations annuelles obligatoires doivent contenir un volet « mobilité » pour les entreprises de plus de 50 salariés, et que dans le cas d'un non-accord à ce sujet, un plan de mobilité employeur (ex-plan de déplacements d'entreprises/d'administration) sera alors obligatoire.

- **La prime de 50€ pour la remise en selle va-t-elle être pérennisée ?**

Réponse : A ce jour, l'ensemble des coups de pouce vélo (remise en selle et réparation) sont prolongés jusque fin 2020.

- **Comment le forfait accordé aux mobilités douces ou collectives va-t-il se mettre en place auprès des salariés d'entreprises ?**

Réponse : Cette question pourra trouver des réponses plus précises lors du webinaire dédié aux salariés (promouvoir une mobilité plus durable des salariés avec la LOM) le 3 novembre 2020. Des témoignages d'entreprises ayant déjà mis en place ce forfait « mobilités durables » sont disponibles sur le site France mobilités grâce au lien suivant :

<https://www.francemobilités.fr/actualités/temoignages-entreprises-forfait-mobilités-durables>

Questions transfrontalières

- **Quelles aides pour développer le système des points nœuds en France (et dans la Métropole européenne de Lille notamment) comme la Belgique, Pays-Bas afin de pouvoir faire des connexions locales pour les trajets quotidiens et pas seulement loisirs ... et quelles aides pour autoroutes à vélo transfrontalières ?**

Réponse : Il existe un programme transfrontalier Interreg V (France, Wallonie, Vlanderen) appelé EUROCYCLO :

https://www.somme.fr/wpcontent/uploads/D%C3%A9partement/Institution/Europe/Dossier_presse_projet_septembre_2018_eurocyclo-2.pdf

- **Est-ce que c'est vraiment la compétence mobilité qui permet d'agir sur le vélo (vs compétence voirie) et comment?**

Réponse : Il faut distinguer la compétence d'aménagements cyclables (pour les travaux), et la compétence d'organisation de la mobilité (pour la politique cyclable). La répartition de compétences est une affaire des territoires localement concernés.

Il faut agir conjointement au titre de la compétence mobilité et au titre de la compétence voirie. Ce qui implique que les tâches et responsabilités entre AOM et gestionnaires de voirie doivent être clairement définis : qui finance quoi ? Quelle durée de COT ? Sur quel périmètre exact ?

- **Si l'EPCI devient AOM, qui sera commanditaire pour l'aménagement de voirie appartenant à la commune pour par exemple développer des voies vélos ?**

Réponse : Le commanditaire sera le gestionnaire de voirie qui peut être soit la Communauté de communes, soit la commune, soit le département.

Toutefois, sur le ressort territorial d'une AOM disposant d'un plan de mobilité, les gestionnaires de voirie doivent de respecter les orientations définies dans le plan de mobilité (L1214-7 du code des transports).

Il est cependant utile que tous les gestionnaires de voirie présents sur un même territoire s'entendent pour définir un référentiel d'aménagement commun, permettant de rendre cohérent l'ensemble des aménagements réalisés (signalisations, interfaces...).

Afin de faciliter la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables continu et cohérent, certaines collectivités décident de déléguer à une seule et même collectivité la maîtrise d'ouvrage des travaux à réaliser sur la voirie dont elles sont gestionnaires.

- **Comment coordonner l'action cyclable entre foncier privé ou maîtrises d'œuvre publique variées (Département / EPCI / communes...) et n'ayant pas les mêmes priorités d'intervention ?**

Réponse : La LOM fait de la Région, le chef de file en matière de mobilité pour les actions communes/en interaction entre plusieurs AOM.

Différentes organisations, notamment via le COM à l'échelle des bassins de mobilité, permettront de mettre en cohérence la mobilité. Il revient de la bonne gestion entre les partenaires locaux de convenir des meilleures solutions à mettre en place.

- **On a observé qu'un monde se trouvait entre la réglementation en termes d'infrastructures et la réalité des aménagements. Quelles contraintes pour les aménageurs ?**

Réponse : Un montant de 350 M€ sur une durée de 7 ans est inscrit pour les infrastructures cyclables dans le budget pluriannuel de l'AFITF. Les aménageurs de voies cyclables ont l'obligation de réaliser des aménagements cyclables lors de la construction ou le réaménagement de voies :

- En milieu urbain : clarification de l'obligation déjà existante sur les typologies d'aménagements cyclables à créer.

- Hors agglomération : obligation de réaliser un aménagement ou itinéraire cyclable lors de la rénovation ou du réaménagement des chaussées.

En ce qui concerne les continuités, il y a une obligation de maintenir les continuités piétonnes et cyclables à l'issue des constructions ou des réhabilitations d'infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales.

La mise en conformité des passages piétons était une recommandation ; elle devient obligatoire pour les nouveaux passages piétons depuis la LOM, et à fin décembre 2026 pour tous les passages piétons.

La LOM ne vient pas apporter des réponses complémentaires au non-respect de la réglementation en matière d'aménagement. La loi doit être respectée par tous, et les autorités publiques locales doivent la mettre en application.

- **Pouvons-nous imposer la réalisation d'espaces dédiés à la circulation des vélos lors de la réalisation de travaux sur voiries départementales ?**

Réponse : La LOM doit être respectée par tous, et les autorités publiques locales doivent la mettre en application. Les espaces dédiés à la circulation des vélos doivent être prévus conformément aux textes et aux décrets d'application ainsi qu'à l'ensemble des dispositions portant sur le stationnement des vélos (respect du Code de l'urbanisme...).

L'article 62 de la LOM précise qu'à « l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. « Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. » (Article « Art. L. 228-3 du Code de l'environnement).

- **Comment assurer la sécurité des déplacements en vélo, en ville, comme en campagne, et en zone péri-urbaine, de jour comme de nuit, en été/printemps comme en hiver ?**

Réponse : Il faut notamment se référer à la fiche « Sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes » disponible sur le site France mobilités.

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fiches-outils/securiser-les-circulations-cyclistes-et-pietonnes>

- **Quelle localisation et sécurité du stationnement des vélos ?**

D'une manière générale, il convient de privilégier les stationnements vélos dans les lieux à fort passage et à proximité avec les pôles générateurs de flux : équipements publics, établissements scolaires, commerces.

Des points d'attache permettant de fixer le vélo par le cadre et au moins une roue constituent une sécurisation à minima. Une véritable sécurisation est apportée lorsque ces points d'attaches bénéficient d'une surveillance ou d'un système de fermeture. Les arceaux simples constituent une solution pertinente pour du stationnement de courte durée (en ville pour une sortie shopping) tandis que les consignes/ box sécurisés sont pertinents en gare, pour un dépôt de vélo un ou plusieurs jours.

Un guide Cerema est en cours d'élaboration sur le thème du stationnement et en particulier de l'aménagement des espaces de stationnement, avec un chapitre dédié au stationnement des vélos : ce stationnement, afin de répondre aux besoins réels des cyclistes, doit être situé prioritairement à proximité ou dans le prolongement du cheminement du cycliste. La distance entre la destination et le stationnement des vélos influence son utilisation.

Plus précisément, l'accès au parc de stationnement doit être à une distance de la destination du cycliste en lien avec le but et la durée du stationnement. Cette durée du stationnement détermine la distance que les cyclistes sont prêts à parcourir pour se rendre du parking à leur destination.

Si vous avez des questions complémentaires, n'hésitez pas à nous contacter :

DREAL Hauts-de-France :

Boris LY : boris.ly@developpement-durable.gouv.fr

CREM (Centre de ressources en écomobilité) :

Judicaël POTONNEC : judicael.potonnec@ecomobilite.org

CEREMA Hauts-de-France :

Bertrand DEBOUDT : bertrand.deboudt@cerema.fr

Nathalie PITAVAL : nathalie.pitaval@cerema.fr