



**Direction de la  
séance**

**Projet de loi**  
**Orientation des mobilités**  
(1ère lecture)  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n° 369 , 368 )

**N° 648 rect. bis**

19 mars 2019

**AMENDEMENT**

*présenté par*

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
	Retiré

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, CHAIZE, BONNE, GENEST, SIDO, VOGEL et PELLEVAL, Mme KELLER, MM. Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME et BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

**ARTICLE 4**

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° La définition et l'actualisation du schéma régional des véloroutes ainsi que la contribution à sa réalisation.

**Objet**

La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et prioriser le report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagement cyclables au niveau régional. Sa notoriété d'une part et son rôle d'itinéraire magistral notamment en entrée des agglomérations d'autre part en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires.

Si la Région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables il est important de souligner son rôle en tant qu'AOM sur :

1. La planification d'un schéma cyclable régional de référence, cohérent avec les schémas de niveau supra (européen>national) et de niveau infra (départements, métropoles, intercommunalités et communes) ;
2. La coordination pour la mise en œuvre de ce schéma, et notamment la nécessaire cohérence des itinéraires régionaux avec les schémas départementaux, métropolitains, intercommunaux, etc.; cette coordination intègre également le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre.
3. Une contribution à la mise en œuvre de ce schéma, par l'intermédiaire des collectivités dépositaires de la compétence voirie sur leur domaine public ou en superposition de d'affectation sur le domaine de tiers.
4. Les services nécessaires au développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens en complémentarité ou non avec les transports en commun.

NB : La présente rectification porte sur la liste des signataires.



**Direction de la  
séance**

**Projet de loi**  
**Orientation des mobilités**  
(1ère lecture)  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n° 369 , 368 )

**N° 649 rect.**

19 mars 2019

## AMENDEMENT

*présenté par*

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
	Retiré

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, CHAIZE, BONNE, GENEST et SIDO, Mme Anne-Marie BERTRAND, MM. VOGEL et PELLEVAT, Mme KELLER, MM. Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME et BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

### ARTICLE 5

I. – Après l'alinéa 25

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° Après le même article L. 1214-4, il est inséré un article L. 1214-4-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-4-.... – Le plan de mobilité définit un schéma structurant cyclable et piéton visant la continuité et la sécurisation des itinéraires et leur cohérence avec le schéma régional des véloroutes et, le cas échéant, le schéma départemental vélo. Il définit notamment la localisation des zones de stationnement à proximité des gares ou aux entrées de villes et le stationnement des vélos. » ;

II. – Après l'alinéa 63

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il intègre le schéma régional des véloroutes et le schéma départemental vélo lorsqu'il existe.

### Objet

Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu'à 15 km voire au-delà (grâce au vélo à assistance électrique) sera rendu possible grâce à ce maillage du territoire local < départemental < régional < national.

Les plans de mobilité doivent assurer la meilleure cohérence territoriale possible y compris pour la circulation à vélo pour le plus grand nombre. Cela suppose une planification de l'offre d'itinéraires cyclables locaux en adéquation avec l'outil de planification de référence que constitue le schéma régional cyclable et les schéma vélos départementaux. Ces derniers sont établis en cohérence avec les Schémas de niveau supra (européen > national) et sont établis en lien avec les acteurs publics du territoire (métropoles, intercommunalités, communes).

NB : La présente rectification porte sur la liste des signataires.





**Direction de la  
séance**

**Projet de loi**  
**Orientation des mobilités**  
(1ère lecture)  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n° 369 , 368 )

**N° 650 rect. ter**

19 mars 2019

**AMENDEMENT**

*présenté par*

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
Adopté	

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, MORISSET, CHAIZE, BONNE, GENEST, SIDO, VOGEL et PELLEVAT, Mme KELLER, MM. Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, M. BONHOMME, Mme Anne-Marie BERTRAND, M. BRISSON, Mmes BONFANTI-DOSSAT et IMBERT et M. GREMILLET

**ARTICLE 22 BIS**

I.- Alinéa 6

Supprimer cet alinéa.

II.- Alinéa 7 à 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – A la première phrase du troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « et les axes routiers » sont remplacés par les mots : « , les axes routiers et les véloroutes ».

**Objet**

Sans itinéraires adéquats, un report modal conséquent vers les mobilités actives et notamment le vélo n'est pas possible. Et sans une organisation cohérente de ces itinéraires dans les outils de planification de référence, des aménagements adaptés ne verront pas le jour.

Le SRADDET, outil de planification à l'échelle régionale a un rôle prescriptif sur les documents de planification de niveau infra, pour tout ce qui concerne la mobilité. Dès lors, il doit être vu également comme un outil de planification favorable aux modes actifs, dont la pratique du vélo.

Le schéma national et les schémas régionaux des véloroutes constituent l'armature principale du réseau cyclable français. Par leur notoriété, leur sécurisation, leur signalisation, les véloroutes sont des axes privilégiés pour encourager la mobilité à vélo en milieu rural comme en milieu périurbain. Les voies routières entrent dans les compétences de la Région dès lors qu'elles sont répertoriées comme « voies d'intérêt régional ». Il est donc important de désigner les véloroutes régionales comme tel.

Deux raisons importantes corroborent cette importance :

1. si les véloroutes ne sont pas répertoriées comme « voies d'intérêt régional » leur cofinancement par les Régions est susceptible d'être contesté.
2. En outre, si les véloroutes régionales ne figurent pas dans les documents de planification, leur continuité peut être mise à mal au niveau des autres collectivités territoriales au premier rang desquels les départements, métropoles ou les EPCI.

Pour répondre à ces deux écueils préjudiciables à l'avancement de la réalisation des infrastructures cyclables indispensable au report modal, il est proposé d'introduire les Schéma régionaux des véloroutes dans les SRADDET.



**Direction de la  
séance**

**Projet de loi**  
**Orientation des mobilités**  
(1ère lecture)  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n° 369 , 368 )

**N° 652 rect.**

19 mars 2019

## AMENDEMENT

*présenté par*

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

Mme NOËL, MM. BASCHER, SAVARY, PIEDNOIR, CHAIZE, BONNE, GENEST et SIDO, Mme Anne-Marie BERTRAND, MM. VOGEL, PELLEVAL, Bernard FOURNIER, de NICOLAY et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET et BONHOMME, Mme IMBERT et M. GREMILLET

### ARTICLE 22

Après l'alinéa 26

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

« Section ...

« Emport des vélos non démontés dans les trains et les cars

« Art. L. .... – SNCF Mobilités, et les autres opérateurs de transport collectif de voyageurs ferroviaire ou routier assurent , le transport d'un nombre de vélos non démontés au moins égal à 2 % du nombre de voyageurs sans descendre en dessous de deux places par rame ou par autocar. Lorsque les voitures ne sont pas aménagées à cet effet, l'opérateur neutralise le cas échéant des places voyageur pour permettre cet emport.

« Art. L. .... – L'emport des vélos peut faire l'objet de réservations à titre onéreux.

« Art. L. .... – Lorsque l'espace libéré à cet effet dans une circulation est complet, l'opérateur propose au passager de voyager, aux mêmes conditions tarifaires, sur une autre circulation. »

### Objet

L'utilisation du vélo en France et en Europe explose, à la fois pour de l'intermodalité train+vélo, pour du stationnement en rabattement vers les gares et pour des motifs relevant du tourisme à vélo nécessitant l'emport des vélos à bord, parfois chargés, non démontés en tous cas.

La France ambitionne de devenir la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Cette forme de tourisme, génératrice de retombées économiques bien plus importantes dans les territoires que le tourisme traditionnel (voir les chiffres clé 2017 ici), ne décollera pas tant que l'intermodalité embarquée train+vélo n'est pas envisagée avec le plus grand sérieux.

Les cyclistes ont une forte préférence pour le train quand ils rejoignent ou repartent d'un itinéraire. Proposer une vraie intermodalité embarquée est nécessaire pour proposer une alternative de mobilité sérieuse. S'il est bien entendu qu'embarquer tous les vélos dans tous les trains relève de l'utopie la plus complète, offrir la possibilité d'emporter les vélos ne serait-ce qu'une fois par jour sur toutes les liaisons, quitte à en payer et réserver la place, semble relever du bon sens.

La commission transport du Parlement Européen vient d'affirmer son soutien plein et entier à ce type de mesure et plaçant en sa faveur : « Les passagers auront le droit de prendre leur vélo à

bord des trains, y compris à grande vitesse, longue distance, transfrontaliers et locaux. Tout le nouveau matériel roulant pour le transport de passagers ou celui qui vient d'être rénové doit, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, inclure un espace désigné clairement indiqué pour le transport de vélos assemblés avec un minimum de huit places. »

**NB** :La présente rectification porte sur la liste des signataires.



**Direction de la  
séance**

**Projet de loi**  
**Orientation des mobilités**  
(1<sup>ère</sup> lecture)  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n° 369 , 368 )

**N° 653**  
14 mars 2019

---

**AMENDEMENT**

*présenté par*

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Rejeté	

Mme NOËL, M. LEFÈVRE, Mme PUISSAT, MM. SIDO, GENEST, REGNARD, PELLEVAT, DUFAUT, Bernard FOURNIER et CHATILLON, Mme DEROMEDI, MM. MORISSET, BONHOMME, RAPIN et REVET et Mme IMBERT

---

**ARTICLE 34**

Supprimer cet article.

**Objet**

L'article 34 de la loi LOM entend autoriser le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures encadrant les installations par câble. Il pourra ainsi simplifier le processus d'autorisation et de contrôle des remontées mécaniques définies à l'article 3 de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, aussi bien en zones de montagne qu'urbaines. Ceci dans un délai de douze mois à compter de la publication de la présente loi, conformément aux dispositions prévues à l'article 38 de la Constitution.

Or, un sujet comme celui des remontées mécaniques, pourtant capital pour les territoires de montagne, qui concerne autant les exploitants que les collectivités locales, soit régi par ordonnance et échappe au contrôle du parlement.

Sachant qu'un euro dépensé dans un forfait de ski génère six euros d'investissement dans les territoires, l'enjeu pour ces derniers est assez majeur pour qu'une totale transparence soit assurée sur le contenu de ces mesures.

