

Loi mobilité - présentation des nouveaux leviers pour un véritable "système vélo"

Le projet de Loi d'orientations des mobilités, dite LOM, vient d'être voté par l'Assemblée Nationale. Pour la première fois, le sujet vélo est pris au sérieux : 10 % des amendements (plus de 300) ont concerné le vélo, et surtout l'évocation de la bicyclette dans l'hémicycle ne provoque plus l'hilarité comme c'était le cas encore récemment. Comme l'avait appelé de ses souhaits la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, "le vélo n'est plus regardé avec condescendance".

Le texte n'est pas définitif - reste à concilier ce texte avec celui du Sénat grâce à la navette parlementaire - mais il donne des indications claires sur ce qui va changer concrètement pour le vélo en France (voir notre décryptage détaillé). Si la FUB et ses alliés ont poussé les parlementaires à aller plus loin concernant certains éléments des différentes mesures, le mouvement pro-vélo reconnaît que l'ensemble des thématiques a été traité : massification et cohérence des aménagements cyclables, enjeux de sécurité routière, facilitation du stationnement sécurisé, lutte contre le vol et le recel de vélo, complémentarité vélo + train, apprentissage systématisé de la mobilité à vélo en école primaire, incitations fiscales et même, messages de prévention associés à la publicité automobile.

Si certaines mesures très attendues n'ont pas pu être concrétisées, comme celles favorisant la lutte contre les accidents liés aux poids lourds, la FUB a bien noté la volonté de la Ministre des Transports de continuer à travailler certains sujets, reconnus comme étant cruciaux, mais jugés encore « immatures ». De même, la FUB note l'intention du Gouvernement de « faire confiance au dialogue social » sur la systématisation de la prime employeur pour les déplacements à vélo, appelée forfait de mobilité durable, mais elle sera vigilante sur le bilan qui a été promis pour fin 2020, le Gouvernement ayant obtenu l'habilitation à légiférer par ordonnance au bout de 18 mois, si besoin.

Au-delà de mesures symboliques comme la reconnaissance d'un « droit à la mobilité active », le projet de loi offre de nombreux leviers concrets : amélioration du code de l'Environnement (obligation de faire des pistes cyclables), marquage obligatoire des cycles neufs, emport facilité des vélos dans les trains et autocars, règles assouplies pour l'installation d'abri vélos en copropriété, stationnements sécurisés massifiés en gare, et surtout apprentissage vélo systématisé pour les élèves de primaire et la très attendue confirmation des 350 millions d'euros affectés au fonds vélo, pour aider les collectivités à créer de véritables réseaux cyclables fonctionnels.

Après 36 mois de mobilisation citoyenne exceptionnelle dans le cadre des différentes étapes de l'action « Parlons vélo » (voir frise chronologique en annexe), ce sera dès demain à l'ensemble des acteurs de mettre en œuvre en bonne intelligence les mesures obtenues.

Syndicats et syndicats de copropriétés, employeurs, gestionnaires de gares, responsables d'établissements scolaires, organisations syndicales et patronales, associations, mais également élus locaux et candidats aux municipales 2020 - chaque acteur trouvera de nouvelles opportunités.

L'appétence à pédaler au quotidien n'a jamais été aussi importante en France. C'est de l'implication de chacun.e que va émerger un véritable « système vélo » !

La FUB présente l'ensemble des avancées, sujet par sujet (voir annexes).

CONTACTS PRESSE

Anne-Sybille Riguidel
Chargée des relations presse
Mail : as.riguidel@gmail.com
Tél. 06 32 10 26 38

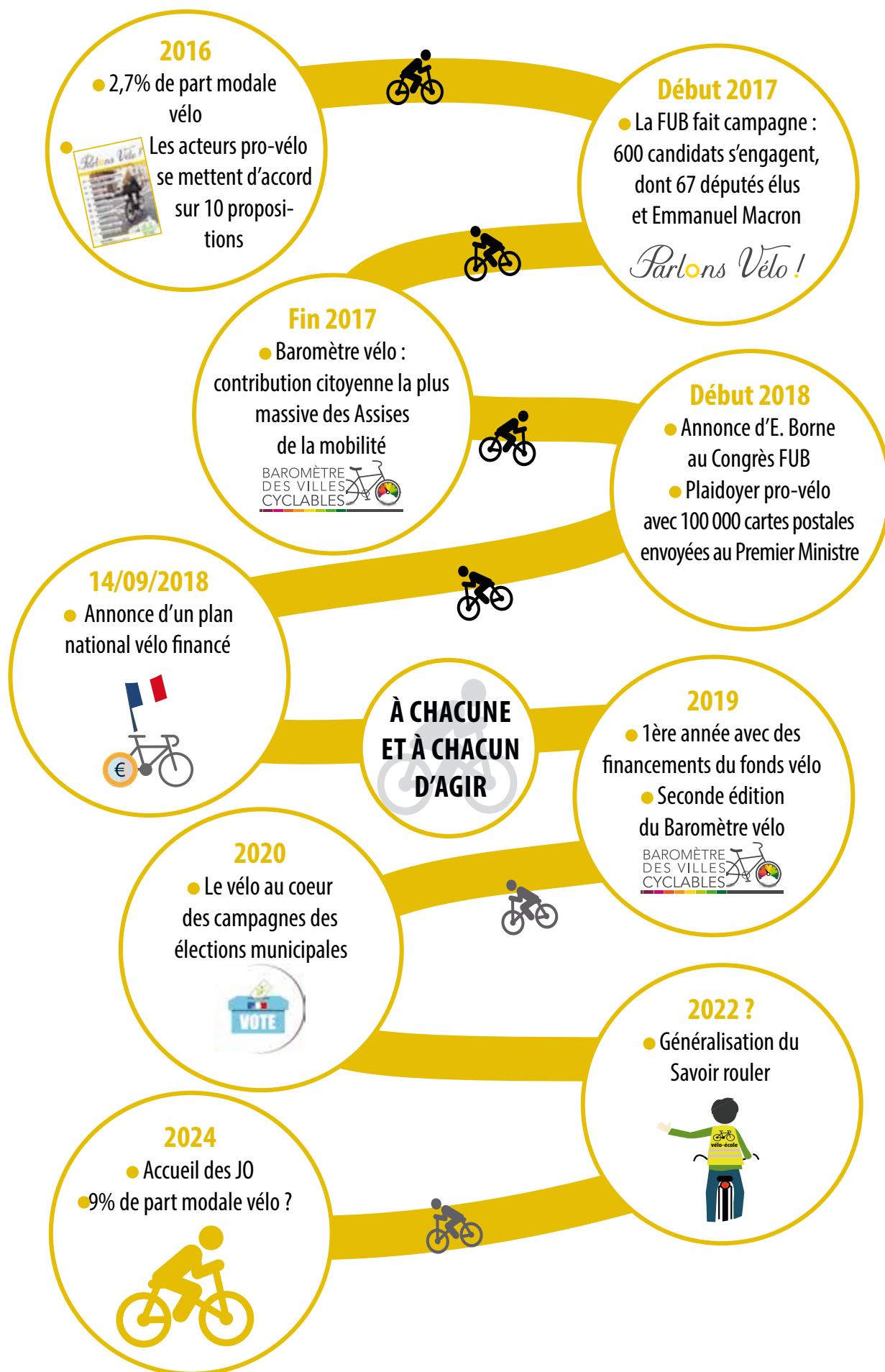
Olivier Schneider
Président FUB
Mail : o.schneider@fub.fr
Tél. 06 16 09 12 29

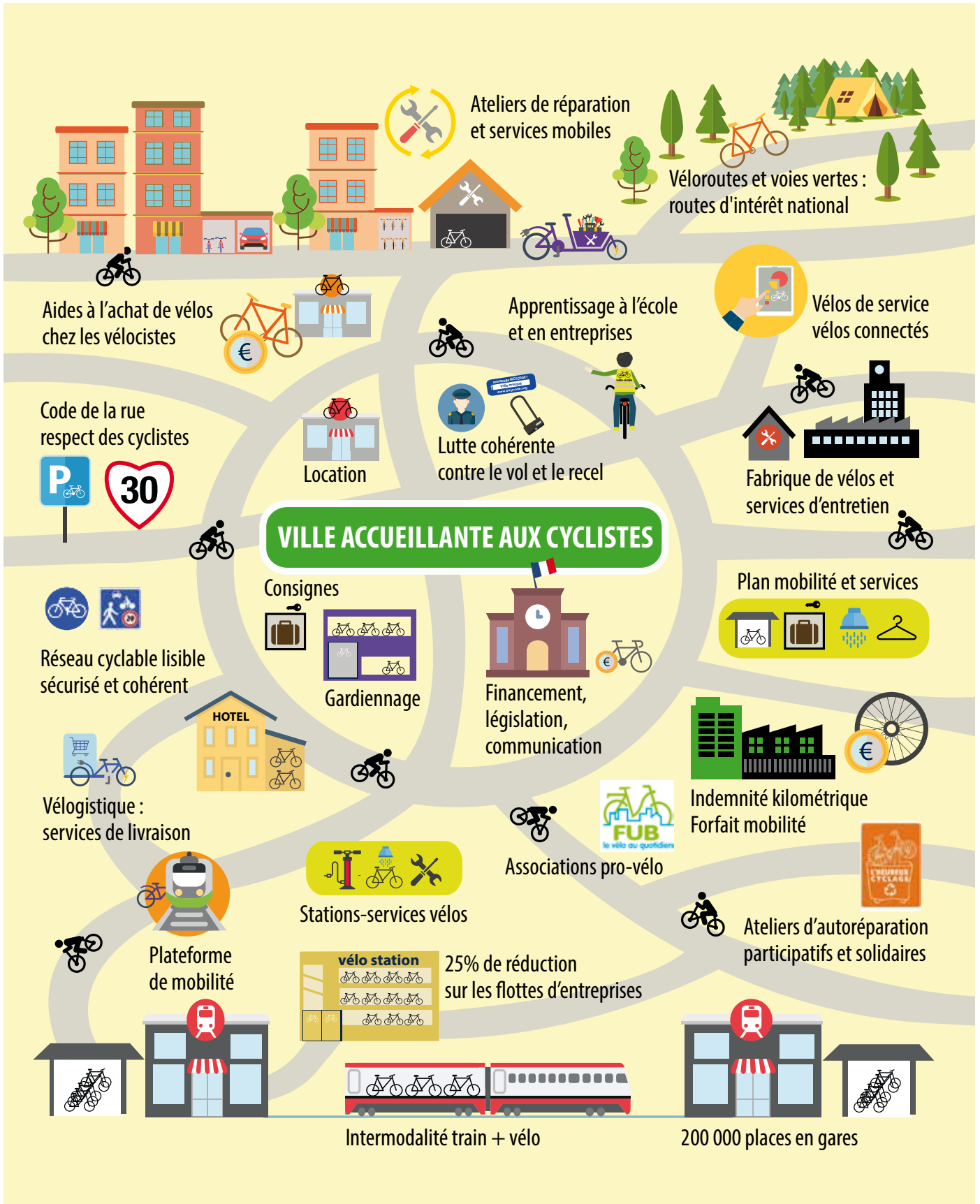
Perrine Burner
Chargée de communication FUB
Mail : p.burner@fub.fr
Tél : 03 88 76 70 86

ANNEXES

1. Chronologie des actions FUB	3
2. Détail des mesures	5
Droit à la mobilité active	5
Apprentissage du vélo	6
La prime à l'usage du vélo	8
Les obligations de réalisation d'aménagements cyclables dans le code de l'Environnement : réécriture, extension à l'extra-urbain et aux grands travaux	10
Le fonds vélo : aux collectivités de passer à la vitesse supérieure	13
Le marquage des vélos contre le vol : une avancée majeure	14
Complémentarité vélo + train et vélo + autocar	16
Le stationnement dans les immeubles	18
Le danger des angles morts	19
La sécurisation des passages piétons	21
Message de prévention lors des publicités automobiles	22
Rôle des AOM	23
Définition des véloroutes, ouverture des chemins de halage aux cyclistes	23
3. Florilège de citations des débats	24
4. Communiqué de presse en anglais	27

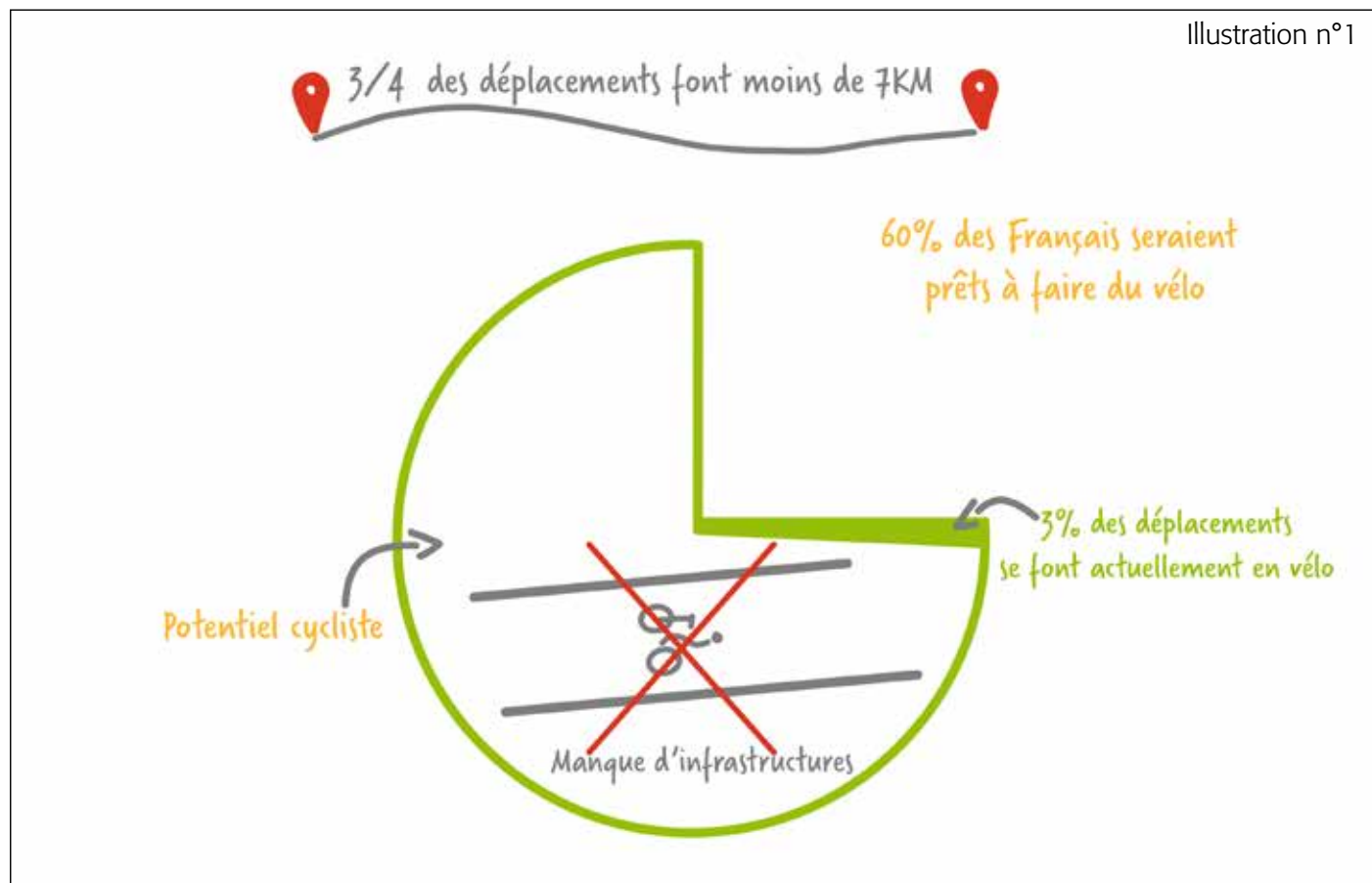
1. Chronologie des actions FUB





2. Détail des mesures

Droit à la mobilité active

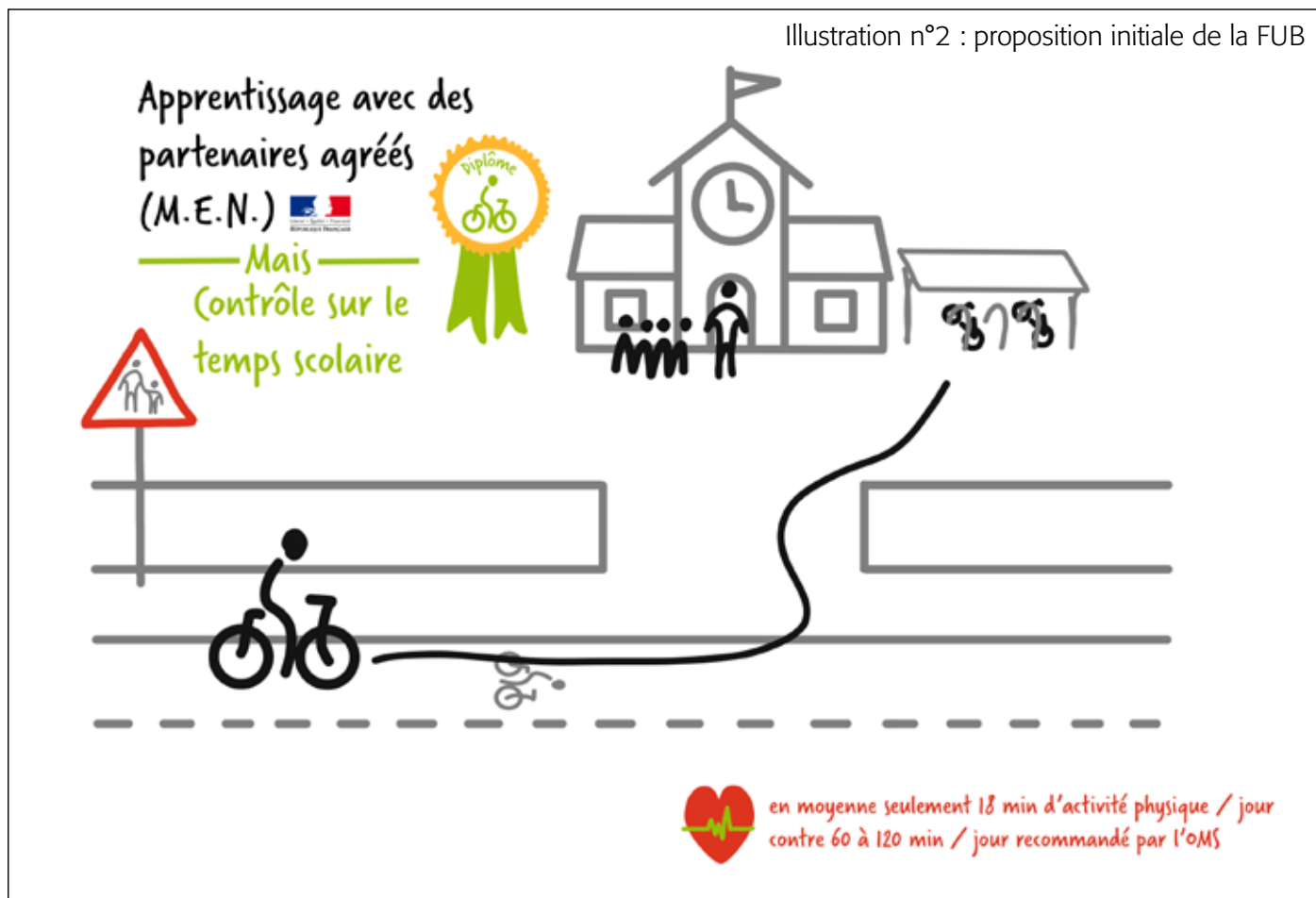


L'Assemblée nationale a reconnu que le droit à la mobilité doit passer également par la mobilité active et l'objectif de lutte contre la sédentarité est désormais inscrit dans le projet de loi. Ce droit est essentiellement symbolique mais constitue un socle juridique fort.

Il est une réponse au fait que bien que 75 % des déplacements en France fassent moins de 7 kilomètres, seuls 2,7 % sont effectués à vélo, notamment faute d'aménagements sécurisés. Pourtant, 60 % des Françaises et des Français seraient prêts à faire davantage de vélo.

Apprentissage du vélo

Illustration n°2 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

L'Assemblée nationale a indiqué que l'apprentissage du déplacement à vélo, en sécurité, dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire « a pour objectif de permettre à chaque enfant de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public ». Il a été proposé que : « les écoles veillent à ce que tous les élèves et leurs familles aient la connaissance des offres de formation proposées par les structures locales partenaires », et que « les écoles délivrent à chaque élève l'attestation scolaire de première éducation à la route, laquelle participe d'une validation d'une partie du socle commun de compétences du savoir rouler à vélo ».

Ce que cela change

Le programme « savoir rouler à vélo » est donc mentionné dans le projet de loi d'orientation des mobilités et ferait son entrée dans le code de l'éducation, mais il n'est ni précisé explicitement que ce programme sera généralisé dans tous les établissements scolaires, ni qu'il sera obligatoire.

Actuellement, seule une minorité d'établissements scolaires proposent des sessions d'apprentissage de la mobilité à vélo à leurs élèves et, sans accompagnement ni financement dédié, seule une quantité limitée d'établissements scolaires sera en mesure de proposer aux élèves de suivre l'intégralité du programme « savoir rouler à vélo ».

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

La proposition du Sénat du 2 avril 2019 est plus ambitieuse, puisqu'il propose que ce soit l'État qui programme un enseignement de l'usage du vélo, au sein des établissements du premier degré. Le Sénat se fixe comme objectif qu'à compter du 1^{er} janvier 2022, chaque élève entrant dans les établissements du second degré maîtrise la pratique autonome et sécurisée du vélo dans la rue, et que cet enseignement s'intègre obligatoirement dans le cadre des horaires et des programmes en vigueur dans ces établissements. Cette proposition va dans le sens de la proposition FUB, qui souhaite que tous les enfants puissent avoir accès à un programme d'apprentissage du vélo. Le comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 avait d'ailleurs acté la généralisation du programme

d'apprentissage du vélo « Savoir rouler », et cette disposition a été confirmée par le Gouvernement lors de l'annonce du plan vélo faite par le Premier ministre le 14 septembre 2018, avec un objectif de généralisation à l'horizon 2022.

La FUB propose que le programme d'apprentissage du vélo « savoir rouler à vélo » soit effectivement généralisé, afin que tous les enfants des futures générations puissent bénéficier de ce programme, sur tous les territoires. L'État garantirait ainsi l'égalité entre les élèves de la République.

Le petit plus

Nous sommes sur la bonne voie : de nombreux acteurs - ministère des Sports, ministère de l'Éducation nationale, ministère de l'Intérieur, ministère chargé des Transports, la FUB, les fédérations sportives, les professionnels de l'encadrement, les associations de prévention - se sont réunis régulièrement courant 2018 et ont réussi à co-construire le programme « savoir rouler à vélo », lancé le 17 avril 2019.

Par ailleurs, le Gouvernement devra remettre au parlement dans les 24 mois un rapport sur la mise en œuvre de cet apprentissage.

Les réserves

Pour y parvenir, il est indispensable que ce programme bénéficie d'un financement dédié, à la hauteur des enjeux sociétaux, de santé et environnementaux contemporains.

L'État doit s'engager afin de « transformer l'essai » : il est nécessaire qu'un tel programme d'apprentissage du vélo soit généralisé afin que chaque enfant puisse en bénéficier, avant son entrée au collège.

L'apprentissage du déplacement à vélo, en autonomie et en sécurité, doit être dispensé sur le temps scolaire - au même titre que celui de la sécurité routière ou de la natation - et doit figurer dans les programmes scolaires.

Qui fait quoi ?

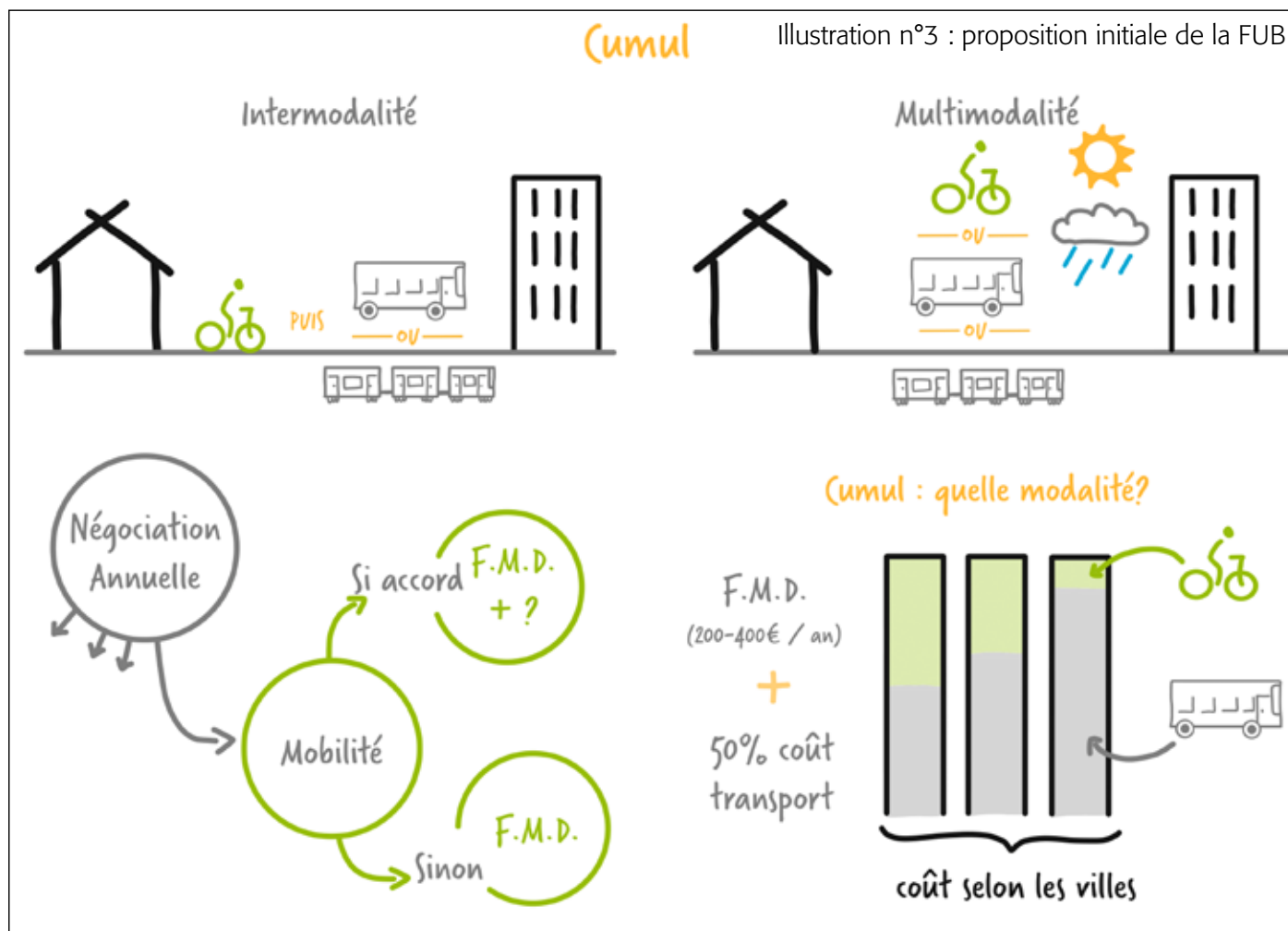
Les parents sont invités à encourager et à accompagner leurs enfants pendant qu'ils suivent le programme d'apprentissage du vélo. C'est en utilisant régulièrement leurs vélos que les enfants seront en mesure de se déplacer en autonomie et en sécurité, afin de devenir de véritables éco-citoyens.

Les professeurs sont invités à être force de proposition en mettant en œuvre le programme d'apprentissage du vélo au sein de leur établissement. Grâce au caractère transdisciplinaire du vélo (EPS, mathématiques, géographie, littérature...), ils pourront utiliser cet apprentissage pour transmettre les connaissances à acquérir dans le cadre des différentes matières scolaires.

Le chef d'établissement permet à chaque enfant de suivre le programme d'apprentissage du vélo. Ce programme peut être inscrit au projet d'école ou d'établissement, et faire partie du Plan de déplacements d'établissement scolaire connexe. Le chef d'établissement facilite la mise en œuvre du programme d'apprentissage du vélo en associant les différents acteurs qui peuvent apporter leur contribution.

L'élu local soutient, logistiquement et financièrement, la mise en œuvre du programme d'apprentissage du vélo dans tous les établissements scolaires de son territoire. Il accompagne les chefs d'établissement dans leurs démarches et communique sur les résultats de ce programme auprès de ses concitoyens.

La prime à l'usage du vélo



Ce qui a été adopté

Le projet de loi prévoit la création d'un nouvel outil, le « forfait mobilité durable », une indemnité versée aux salariés qui vont travailler selon une mobilité durable, notamment à vélo (mais également le covoiturage). Ce dispositif remplace l'indemnité kilométrique vélo (IKV) lancée en 2016.

Ce que cela change

L'indemnité n'est plus liée au nombre de kilomètres parcourus, elle devient forfaitaire. Si le montant est laissé au choix de l'employeur, l'indemnité est dispensée de cotisations sociales et non soumise à l'impôt sur le revenu jusqu'à 400 € par an (contre 200 € seulement pour l'actuelle indemnité kilométrique vélo).

Cette prime est cumulable avec le remboursement de 50 % des transports en commun, mais ce cumul est limité à 400 € par an (possible au-delà, mais soumis à cotisations sociales et soumis à l'impôt sur le revenu).

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

La FUB proposait que la prime vélo soit obligatoire, réservée aux cyclistes, et surtout que son cumul soit total avec le remboursement des transports en commun. Ceci permettrait d'être plus incitatif pour accompagner la transition vers le vélo, y compris en région parisienne où le forfait transports publics est déjà très proche de 400 €.

Les petits "plus"

- Pour être exemplaire, l'État a promis de verser la prime aux fonctionnaires qui choisissent le vélo, à hauteur de 200 € par an dès 2020.
- La Loi mobilité prévoit d'inclure le thème mobilité dans les négociations annuelles obligatoires, au même titre que la qualité de vie au travail et l'égalité femmes-hommes.

- Le Gouvernement annonce « compter sur le dialogue social » pour la systématisation de la prime vélo, mais la Loi prévoit de pouvoir légiférer par ordonnance au bout de 18 mois. Ainsi, si les employeurs ne jouent pas le jeu, l'État pourra reprendre la main et rendre la prime obligatoire.

Les réserves

La Loi prévoit que la prime puisse être versée sous forme de « titre mobilité », inspiré des « chèques restaurant ». Autant cela peut être pratique pour payer un covoiturage ou un billet de train, autant la FUB émet des réserves sur l'application de ce titre pour l'utilisation du vélo, notamment pour les personnes qui en sont équipés et l'entretiennent elles-mêmes.

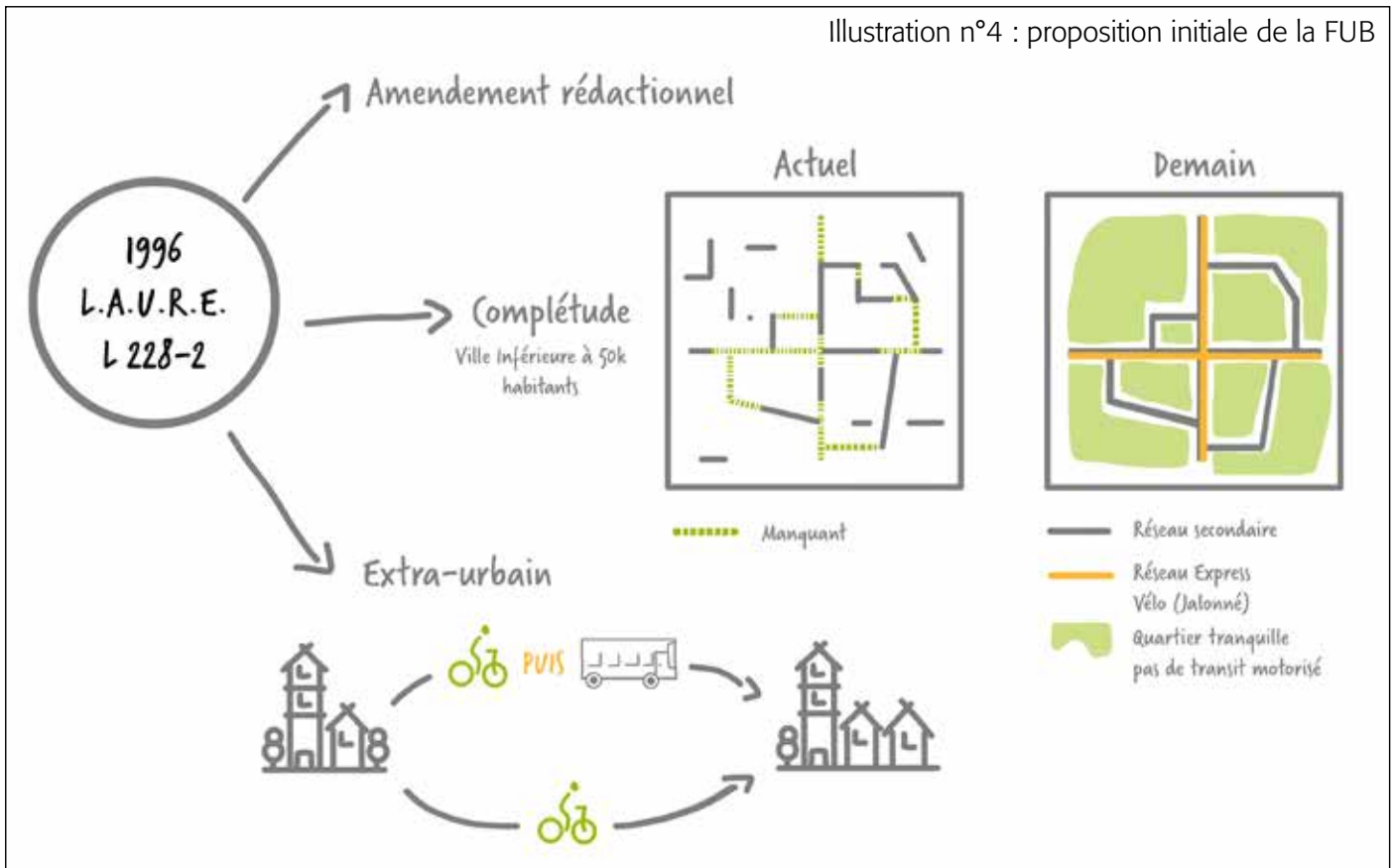
Qui fait quoi ?

La FUB invite tous les salariés cyclistes à « parler vélo » avec leurs employeurs pour les convaincre de se saisir du levier de la prime Vélo, non seulement pour « récompenser » ceux qui font du vélo, mais avant tout pour inciter d'autres à franchir le pas.

Les employeurs sont également invités à proposer la prime à leurs salariés : les salariés cyclistes sont en meilleure santé (15 % de jours d'arrêt maladie en moins), ils sont plus ponctuels et permettent des économies générales.

Les obligations de réalisation d'aménagements cyclables dans le code de l'Environnement : réécriture, extension à l'extra-urbain et aux grands travaux

Illustration n°4 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté, en bref

La LOM marque trois avancées importantes concernant les obligations permettant de viser un réseau cyclable continu et complet en milieux urbain et interurbain :

- une **amélioration** de l'écriture de la partie qui concerne l'obligation de créer des pistes cyclables en **milieu urbain**
- une **extension** de l'obligation de faire des pistes cyclables au milieu **hors agglomération**
- une **interdiction de créer de nouvelles coupures** pour les cyclistes lors de **grands travaux routiers ou fluviaux**

En détails

En ce qui concerne le **milieu urbain**, le nouvel article (22 ter A) propose une nouvelle rédaction de l'art L228-2 du code de l'environnement (issu de la LAURE - Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, du 30 décembre 1996). Une rédaction moins sujette à interprétations contradictoires, sources de nombreux recours administratifs (notamment de la part d'associations membres de la FUB) et qui ont permis, durant plus de 20 ans, à de nombreuses collectivités de s'exonérer de leur obligation de création d'aménagements cyclables à l'occasion de création ou de rénovation de voies urbaines, notamment lors de la création de voies de transports en commun en site propre.

« 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 prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

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

Nouvelle écriture de l'article L 228-2 du code de l'environnement

Commentaire de la FUB

Cette nouvelle rédaction aurait pu aller un peu plus loin, simplement en inversant deux propositions : « selon les besoins et contraintes de la circulation » et la proposition dédiée aux types d'aménagements. Cela aurait aussi permis de lever une ambiguïté au texte, source de recours et de jurisprudence contradictoire selon les juridictions dont dépendent les recours. En effet, pour certaines juridictions (exemple cours administrative d'appel de Lyon), la phrase telle que rédigée est interprétée comme laissant à la collectivité en charge de l'aménagement de voirie la possibilité de s'exonérer de son obligation si les "contraintes et besoins de la circulation" l'exigent ; d'autres (ex : cours administrative d'appel de Marseille), heureusement pour la sécurité des cyclistes et le développement du vélo, y voient une obligation inconditionnelle d'aménagements cyclables.

En ce qui concerne les **voies interurbaines**, le Sénat avait déjà proposé l'ajout d'un nouvel article 22 ter, créant un nouvel article au code de l'environnement, l'article L.228-3, visant à introduire la même obligation d'aménagement ou d'itinéraires cyclables, appliquée aux voies hors agglomération. Cet article, en l'état, était insatisfaisant car le caractère obligatoire aurait été dépendant de la réalisation d'une étude, avec des orientations possibles sur les conclusions quant aux besoins et conditions techniques et financières.

La nouvelle rédaction du texte adopté par l'AN, si elle maintient le principe de l'étude préalable, apporte trois compléments qui permettent d'atténuer ce « risque » de non réalisation :

- l'obligation de rendre publique l'évaluation dès sa finalisation ;
- seules une impossibilité technique ou financière pourraient exonérer l'organisme intercommunal en charge de la gestion de la voirie de cette obligation en cas de besoin avéré.

Le besoin est réputé avéré de manière automatique (sans évaluation) si l'itinéraire est prévu dans des documents d'orientation et d'aménagement du territoire, tels que les plans de mobilité et de mobilité simplifiés, du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire et du schéma national des véloroutes et voies vertes.

Ces deux articles sont complétés par article, qui vise à empêcher toute interruption d'itinéraire cyclable ou piéton en cas de construction ou de réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial. Une véritable avancée !

« En cas de besoin avéré et de faisabilité technique et financière, la continuité des aménagements existants destinés à la circulation des piétons et des cyclistes doit être maintenue à l'issue de la construction ou de la réhabilitation d'infrastructures de transport terrestre ou fluvial.

Si le besoin n'est pas avéré, le maître d'ouvrage des travaux évalue, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, l'utilité des aménagements susceptibles d'être interrompus. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits au plan de mobilité, au plan de mobilité simplifié, au schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ou au schéma national des véloroutes, le besoin est réputé avéré. »

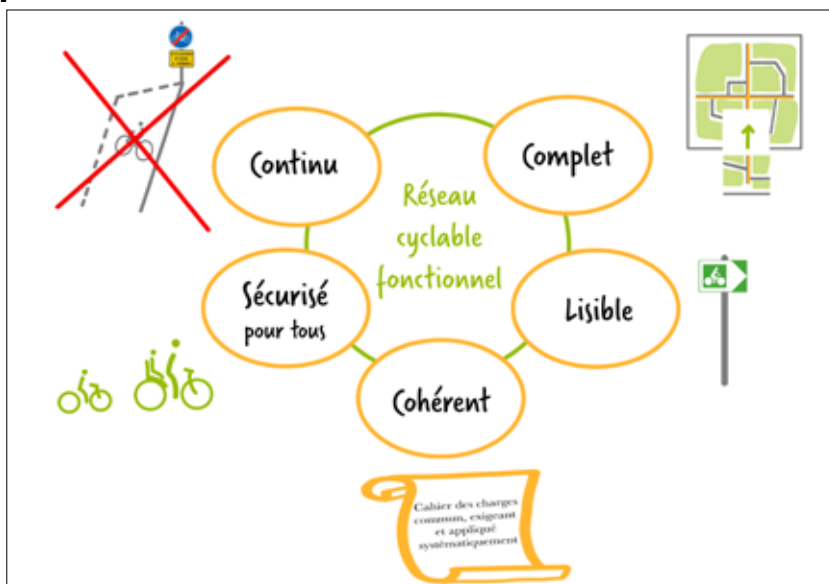
Extrait du projet de loi

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

La FUB souhaitait également que la Loi impose la « complétude » (réalisation complète) des réseaux cyclables d'ici 2027 pour les villes de plus de 50 000. Déposé par de nombreux députés, l'amendement déposé a été jugé irrecevable, pour cause de création d'une dépense publique, et n'a pas été discuté dans l'hémicycle.

L'échéance fixée à 2027 est pourtant conforme à l'intention initiale du législateur lors du vote de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, qui envisageait une période de 30 ans pour que toutes les communes soient dotées d'aménagements cyclables sécurisés. Les

Illustration n°5



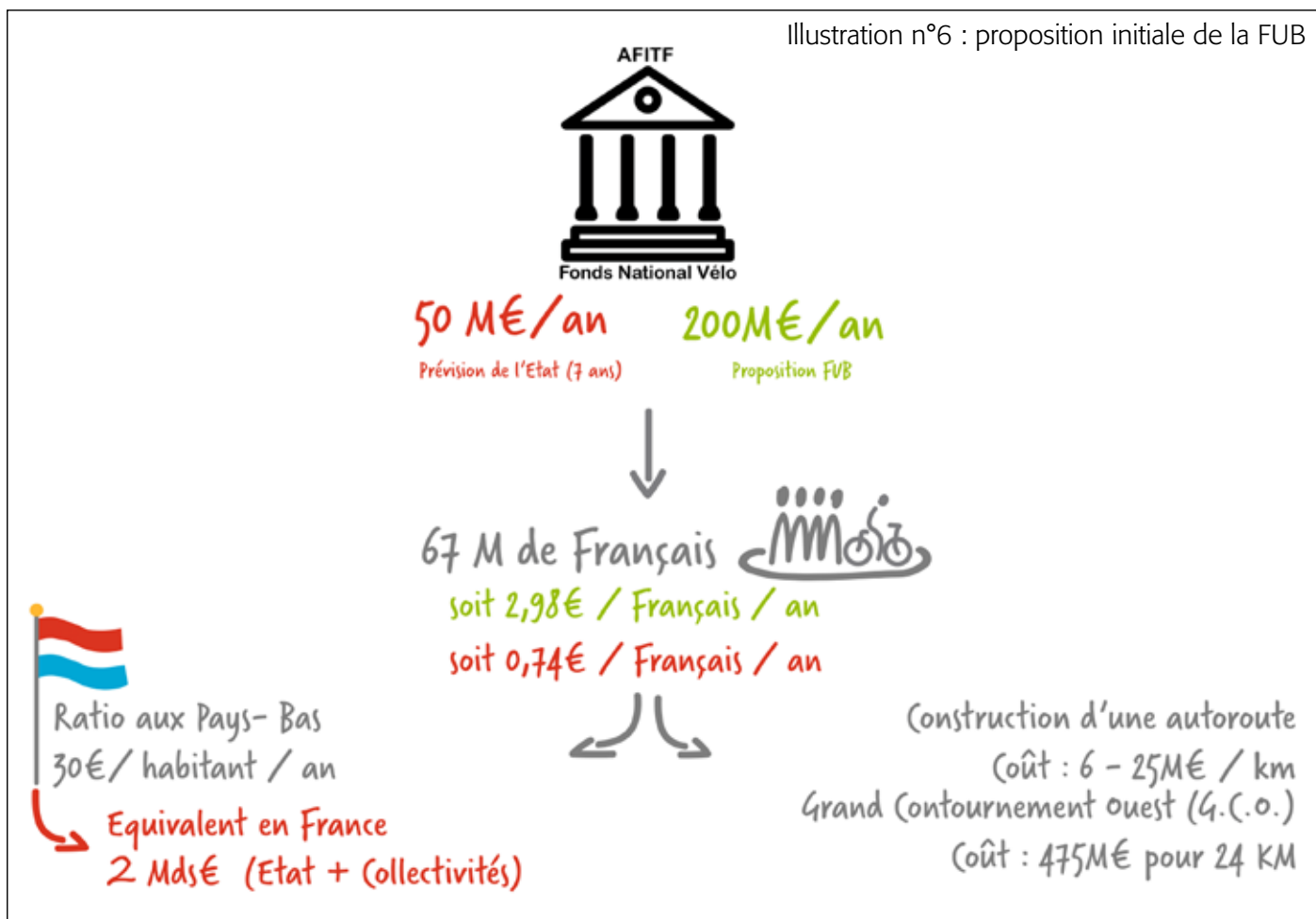
voies urbaines qui n'auraient pas fait l'objet d'une rénovation d'ici 2027 devraient satisfaire à l'obligation de comporter des itinéraires cyclables, et ce même si la commune avait transféré sa compétence voirie à un établissement public de coopération intercommunale.

Qui fait quoi ?

Grâce aux avancées, il ne reste qu'aux collectivités d'appliquer la loi et aux associations de la faire connaître et d'être vigilantes sur son application.

Le fonds vélo : aux collectivités de passer à la vitesse supérieure

Illustration n°6 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

Les 350 millions d'euros annoncés par le Premier ministre lors du lancement du plan vélo en septembre 2018 ont été confirmés. Ainsi, 50 millions d'euros par an viendront compléter les autres dispositifs d'accompagnement des collectivités (DSIL, programmes CEE, etc.).

Qui fait quoi ?

Chaque année, ce sera aux collectivités de déposer un dossier pour répondre à l'appel à projets. L'État financera à hauteur de 20 à 40 % des projets, suscitant environ 200 millions d'euros d'investissement « vélo ».

En 2019, l'appel à projets est intitulé « continuités cyclables ». Il vise principalement à financer des résorptions de discontinuités. La seconde levée ayant eu lieu le 30 juin, la FUB, ses associations et les collectivités attendent avec impatience l'annonce des résultats.

La seconde édition du Baromètre des villes cyclables de la FUB va permettre aux cyclistes de remonter leur priorités en signalant les « points noirs ». Ceci permettra d'indiquer aux candidats aux municipales de 2020 les aménagements les plus urgents à évoquer durant la campagne.

Le petit plus

Ce n'est pas la seule source de financement prévue par l'État. La DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) prévoit 100 millions d'euros par an susceptibles d'être mobilisés pour les aménagements cyclables, avec un taux de cofinancement pouvant atteindre 80 %.

Les stationnements vélos et la vélo-école peuvent, quant à eux, être financés par le programme CEE « Alvéole ».

Le marquage des vélos contre le vol : une avancée majeure

Ce qui a été adopté, en bref

Le marquage des vélos va devenir obligatoire pour les vélos neufs dès début 2021.

En détails

Pour lutter contre le vol, le recel de vélos, freins majeurs à la massification de la pratique du vélo la Loi rend obligatoire le marquage des vélos neufs à partir du 1^{er} janvier 2021 (et à partir de mi-2021 pour les vélos d'occasion vendu par des professionnels).

« Les cycles et cycles à pédalage assisté vendus par un commerçant font l'objet d'une identification à compter du 1^{er} janvier 2021 pour les ventes de cycles et cycles à pédalage assisté neufs et à compter du 1^{er} juillet 2021 pour les ventes d'occasion.

Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, il est créé un fichier national unique des cycles identifiés. »

Extrait du projet de loi

Ce marquage des vélos sera confié à des opérateurs de marquage agréés par l'Etat. Un fichier national unique des cycles identifiés sera créé.

Les points de vigilance

La FUB aurait souhaité que soient inscrites dans la Loi plus de précisions, notamment des critères exigeants de fiabilité, de pérennité concernant les solutions de marquage et les opérateurs qui les mettent en œuvre.

Pour que le dispositif soit efficace, il est indispensable de garantir notamment une continuité du service rendu aux cyclistes durant toute la durée de vie de leur vélo. La disparition d'un opérateur ne saurait ainsi, par exemple, engendrer une discontinuité dans la gestion du fichier.

De la même manière, il est très important que les dispositifs d'identification des cycles soient strictement encadrés sur le plan technique, afin qu'ils résistent dans le temps ainsi qu'aux aléas climatiques, et évidemment aux tentatives de dégradations volontaires.

La FUB note que même si ce n'est pas inscrit dans la Loi, le Gouvernement s'est engagé à ce que le décret d'application tienne compte des réserves formulées plus haut.

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

Afin d'être en mesure de disposer de données statistiques plus fiables et complètes sur le vol de vélos, mais aussi afin de pouvoir mettre en place des mesures de prévention adaptées, la FUB proposait que le fichier national unique recense les lieux de survenance des vols de vélos (données statistiques anonymisées). La grande majorité des vols de vélo ne font actuellement pas l'objet de plaintes. En effet, les vélos ne sont généralement pas assurés et les particuliers ne se font pas d'illusion quant aux chances que le vélo soit retrouvé. De plus, les vols de vélos étant rarement la priorité des services de police, certains usagers prétendent avoir été découragés de porter plainte. Ainsi, les fichiers de police concernant les vols de vélos sont à ce jour pour le moins indigents. Par comparaison, le fichier national d'identification des animaux domestiques recense les pertes et les vols d'animaux domestiques.

Les petits plus

Le texte adopté le 18 juin apporte deux compléments à celui adopté par le Sénat :

- éviter la destruction ou le recel d'un vélo volé et en permettre sa restitution à son propriétaire, créant une obligation pour les organismes en charge de recyclage ou de destruction, en présence d'un vélo marqué, de contacter les propriétaires par l'intermédiaire de l'interface d'interrogation des données.
- réduire à 3 mois les délais de stockage des vélos abandonnés, pour redonner une seconde vie plus rapide à un vélo marqué, dont le propriétaire n'est plus ou qui a manifestement abandonné son vélo.

« Un professionnel qui exerce des activités de destruction ou de préparation en vue du réemploi ou de la réutilisation des cycles est tenu d'informer les opérateurs agréés mentionnés à l'article L. 1271-4 lorsqu'un cycle identifié dont il n'a pas la propriété lui est confié, afin que ces opérateurs procèdent à l'information de son propriétaire s'il est inscrit au fichier prévu à l'article L. 1271-3. Par dérogation à la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés, le cycle qui n'a pas été retiré dans un délai de trois mois à compter de cette information ou dont le propriétaire n'est pas connu peut être vendu ou détruit par le professionnel. »

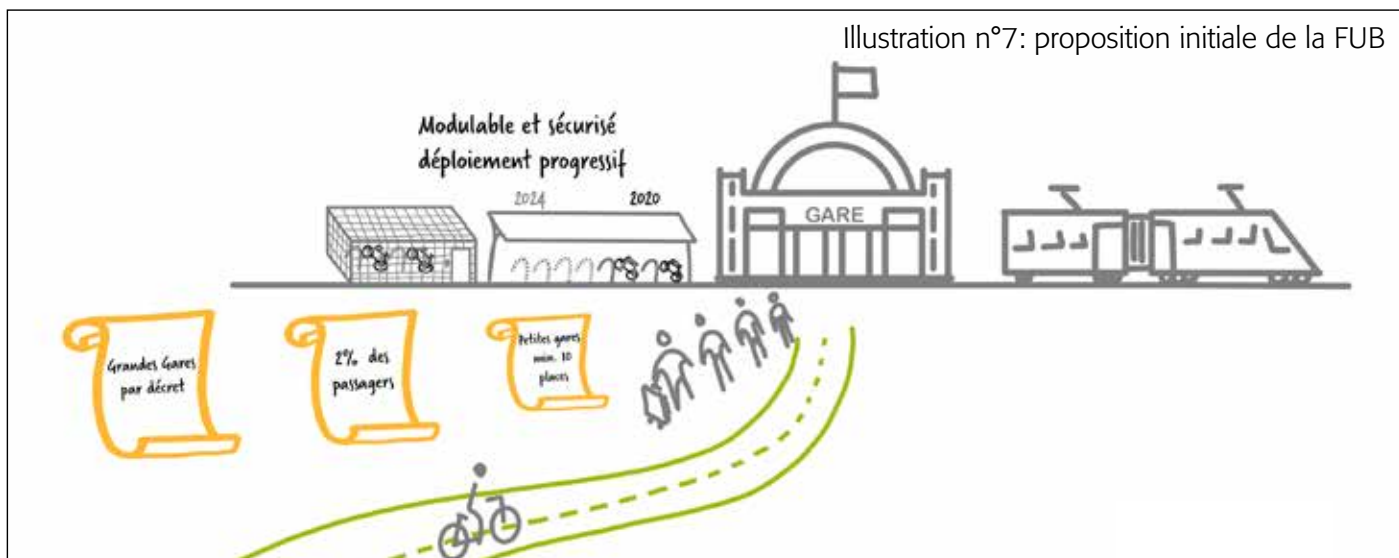
Extrait du projet de loi

Afin d'être enfin en mesure de disposer de statistiques plus pertinentes sur le nombre de vols, mais aussi de restitutions de vélos après un vol, la Loi prévoit un rapport annuel, qui permettra de suivre l'efficacité du dispositif.

« Le Gouvernement transmet au Parlement un rapport annuel sur la progression du marquage des vélos et sur l'évolution des vols de vélos. »

Extrait du projet de loi

Complémentarité vélo + train et vélo + autocar



Ce qui a été adopté, en bref

D'ici 2024, les gares routières et ferroviaire seront dotées de stationnements cyclables sécurisés. Les capacités de ces stationnements seront fixées par décret.

Par ailleurs, les trains neufs et rénovés seront équipés pour permettre le transport de vélos non démontés, là aussi, selon des modalités qui restent à fixer par décret.

Enfin, bonne surprise, les autocars neufs permettront également le transport d'au moins 5 vélos.

Section 1

Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

« Art. L. 1272-1. – Les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières (...) sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024 (...).

Les gares (...) soumises à l'obligation d'équipement de stationnements sécurisés pour les vélos sont déterminées par décret.

La liste est établie au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale de l'intermodalité et, le cas échéant, par les plans de mobilité. À défaut, elle prend en compte l'importance de la gare ou du pôle.

Le nombre et les caractéristiques de ces équipements sont également fixés par décret. »

Section 2

Transport de vélos dans les trains

« Art. L. 1272-5. – Les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs (...) à l'exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Ces emplacements ne peuvent restreindre l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un décret définit le nombre minimal d'emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre. »

Section 3

Transport de vélos dans les autocars

« Art. L. 1272-6. – À compter du 1^{er} janvier 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. Les autorités (...) peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée. »

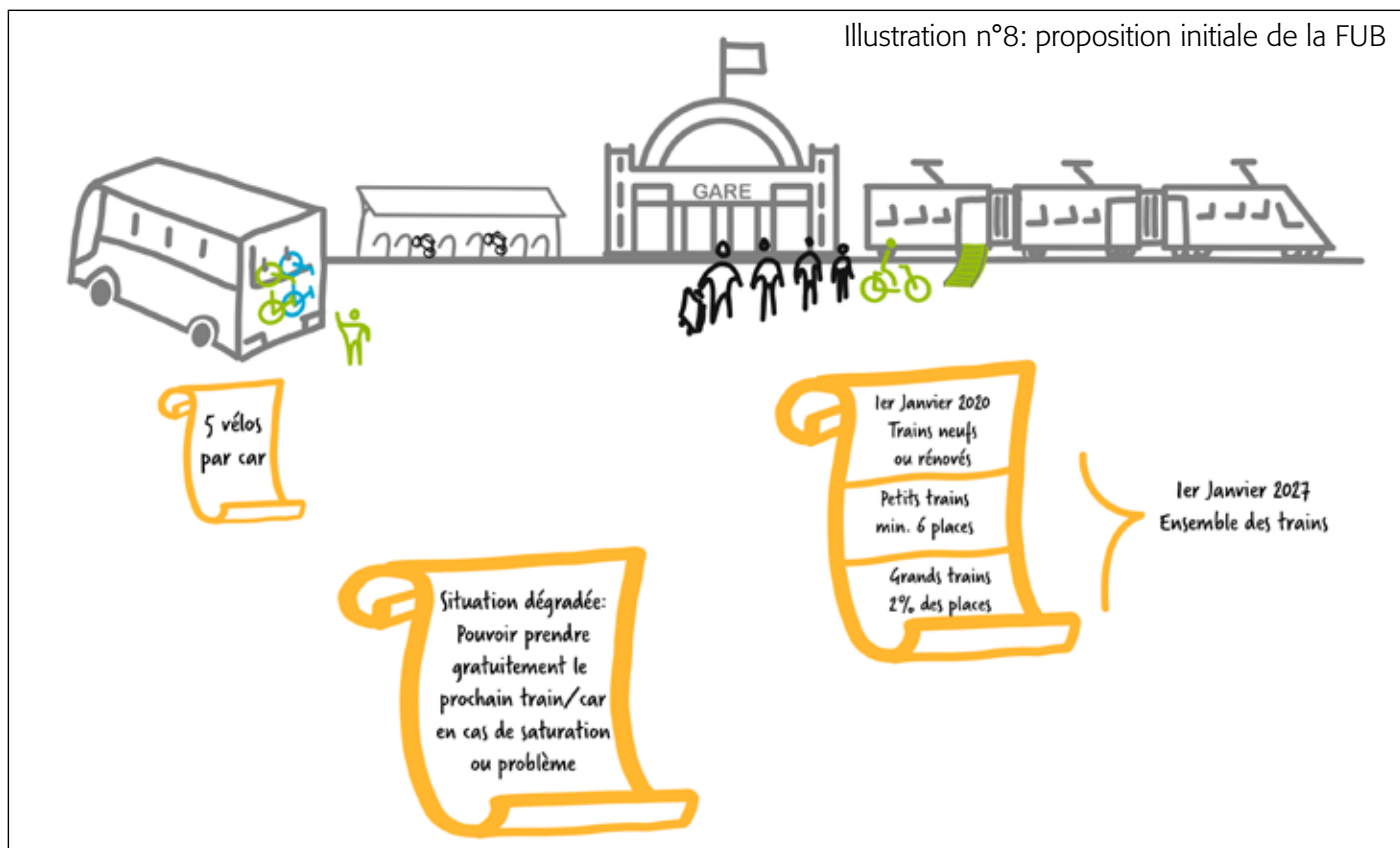
Extraits du projet de loi

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

Sans remettre en cause la pertinence des différents décrets, la FUB proposait que la Loi acte des valeurs minimales :

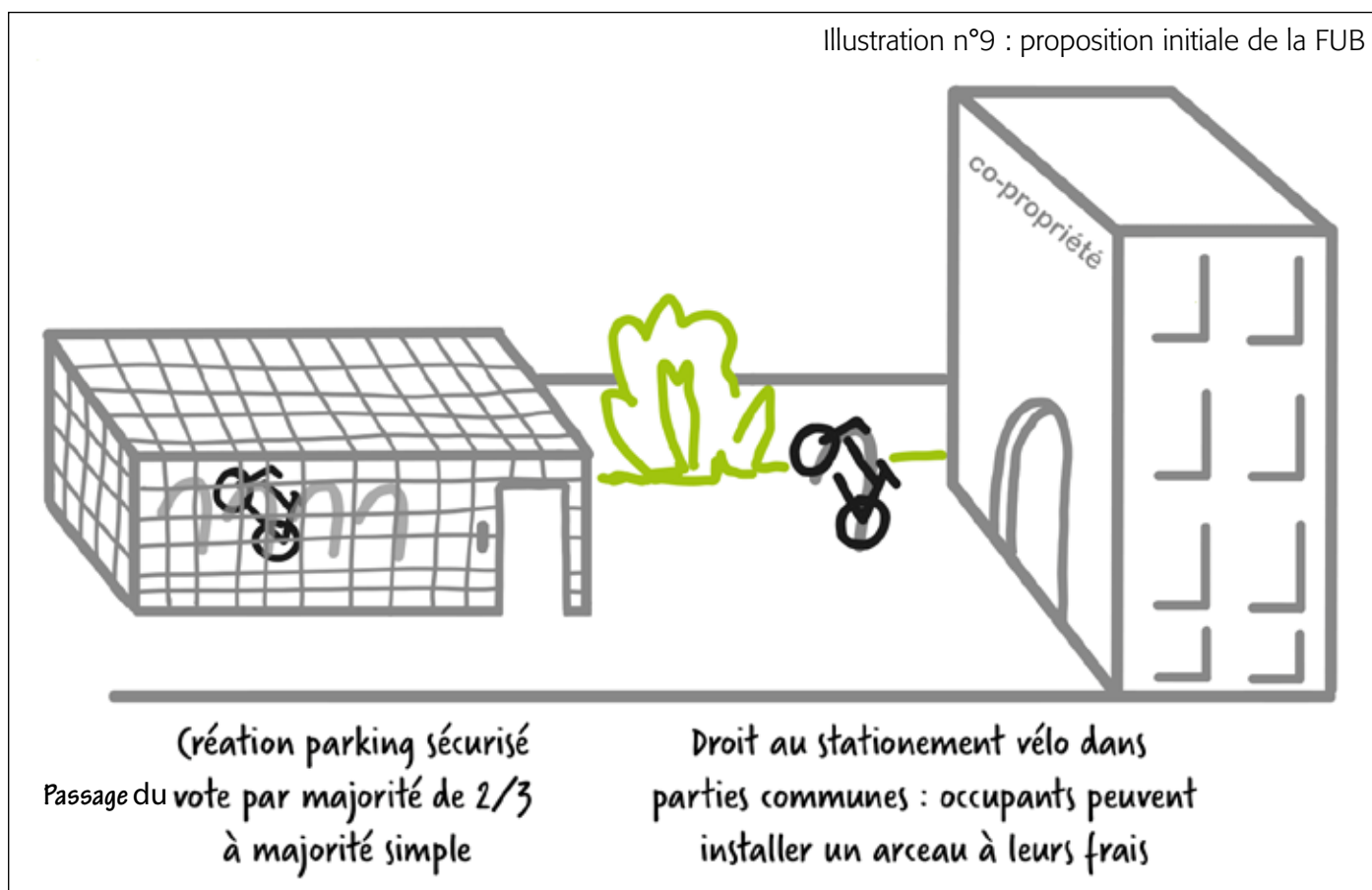
- capacité d'emport dans les trains : 2 % des places assises, avec un minimum de 6
- stationnement sécurisé en gare : 2 % des entrants quotidiens en gare, avec un minimum. De plus, la FUB proposait que les stationnements vélos soient conçus pour être facilement agrandis à l'avenir (en passant à double niveau, par exemple).

Par ailleurs, la FUB préconisait de prendre en compte les « situations dégradées » et de viser un équipement de l'ensemble du matériel roulant dès 2027 (en forçant un réaménagement des rames non équipées d'ici là).



Le stationnement dans les immeubles

Illustration n°9 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

En bref : passage à un vote à la majorité simple pour des travaux d'installation de stationnement vélo en assemblée générale de copropriétaires.

« L'autorisation donnée à un ou plusieurs copropriétaires d'effectuer à leurs frais les travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les parties communes, sous réserve que ces travaux n'affectent pas la structure de l'immeuble, sa destination ou ses éléments d'équipements essentiels et qu'ils ne mettent pas en cause la sécurité des occupants. »

Extrait du projet de loi

Ce que cela change

Jusqu'à présent, il fallait atteindre une majorité qualifiée (double majorité : des millièmes et la majorité des présents en assemblée générale). En pratique, réunir une telle majorité est difficile en assemblée générale de copropriétaires.

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

La FUB proposait que le passage à la majorité simple permette de créer des emplacements vélos aux frais de la copropriété et non aux frais des demandeurs. La FUB proposait que ce soit en cas de non-atteinte de la majorité simple en assemblée générale que le copropriétaire ou le locataire puisse installer le stationnement à ses frais.

Rédaction proposée initialement par la FUB

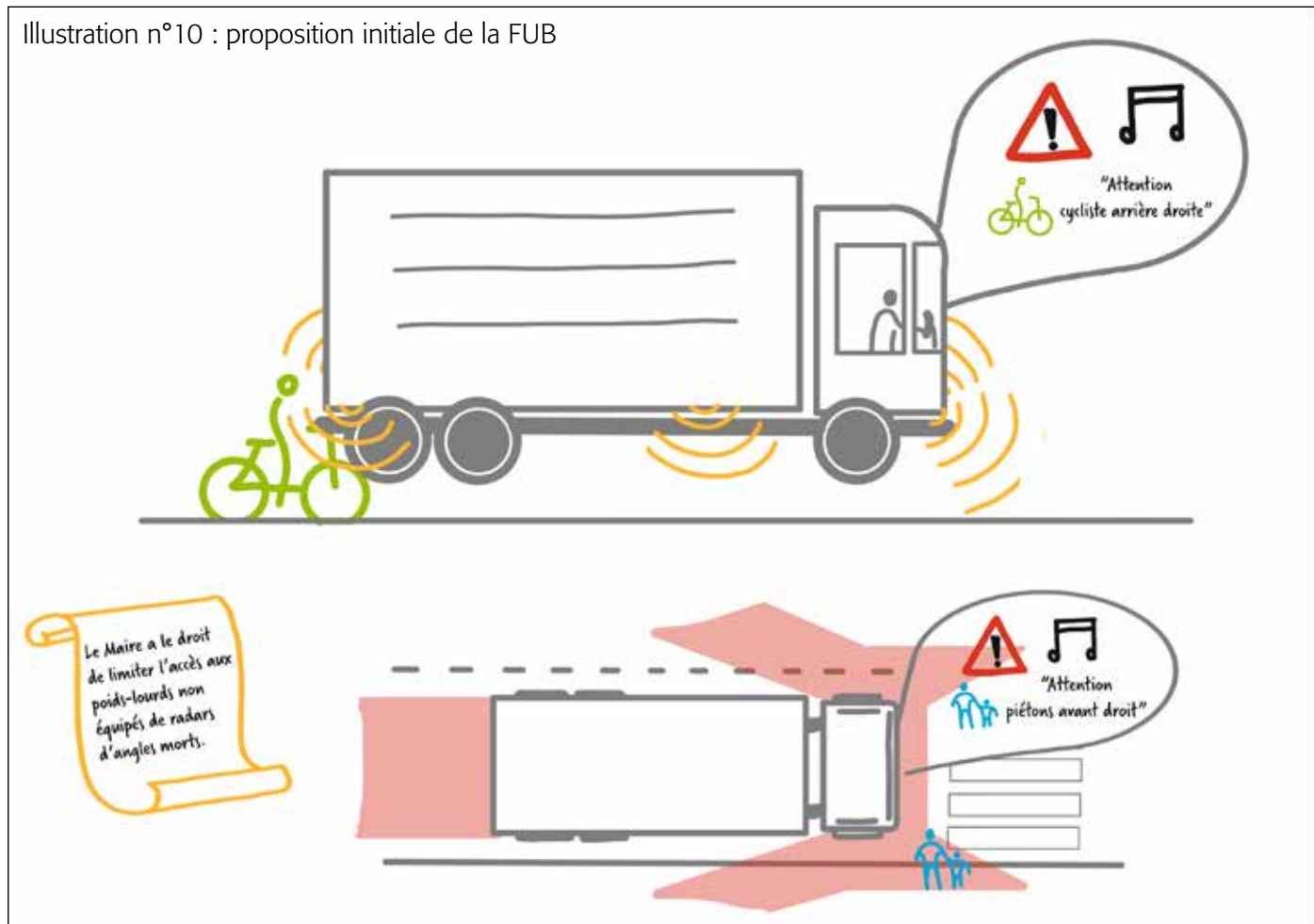
Le propriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'installation d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier.

Qui fait quoi ?

Les copropriétaires vont pouvoir demander de mettre la création de stationnements sécurisés à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale.

Le danger des angles morts

Illustration n°10 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

En bref, les véhicules à grand gabarit devront être équipés d'autocollants, afin de prévenir les piétons et les cyclistes des angles morts.

« Les véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Cette signalisation est apposée selon des modalités adaptées pour une visibilité la plus grande possible, en particulier pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels. »

Extrait du projet de loi

Ce que cela change

Aujourd'hui, les accidents de cyclistes avec véhicules à grand gabarit ont le plus grand potentiel de réduction de décès évitables. Ainsi, en 15 ans, sur 42 cyclistes tués à Paris, 24 l'ont été dans des accidents impliquant des véhicules à grand gabarit. Parmi ces 24, les deux tiers étaient des femmes. Ces 16 décès de femmes cyclistes constituent 100 % des femmes cyclistes tuées en 15 ans sur Paris. Autrement dit, sans véhicules à grand gabarit, on n'aurait eu à déplorer aucun accident mortel impliquant une cycliste.

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

La FUB proposait, suite à un travail avec de nombreux parlementaires et la famille d'Armelle Cizeron, assistante parlementaire décédée devant l'Assemblée nationale, fauchée par un poids lourd, d'autoriser le maire à limiter la circulation des poids lourds non dotés de radars de détection des cyclistes et piétons.

Texte proposé par la FUB

Sous réserve que l'aménagement de pistes cyclables sur les routes principales de sa commune soit réalisé ou inscrit au plan de mobilité et fasse l'objet d'une programmation, le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines

heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule, en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision.

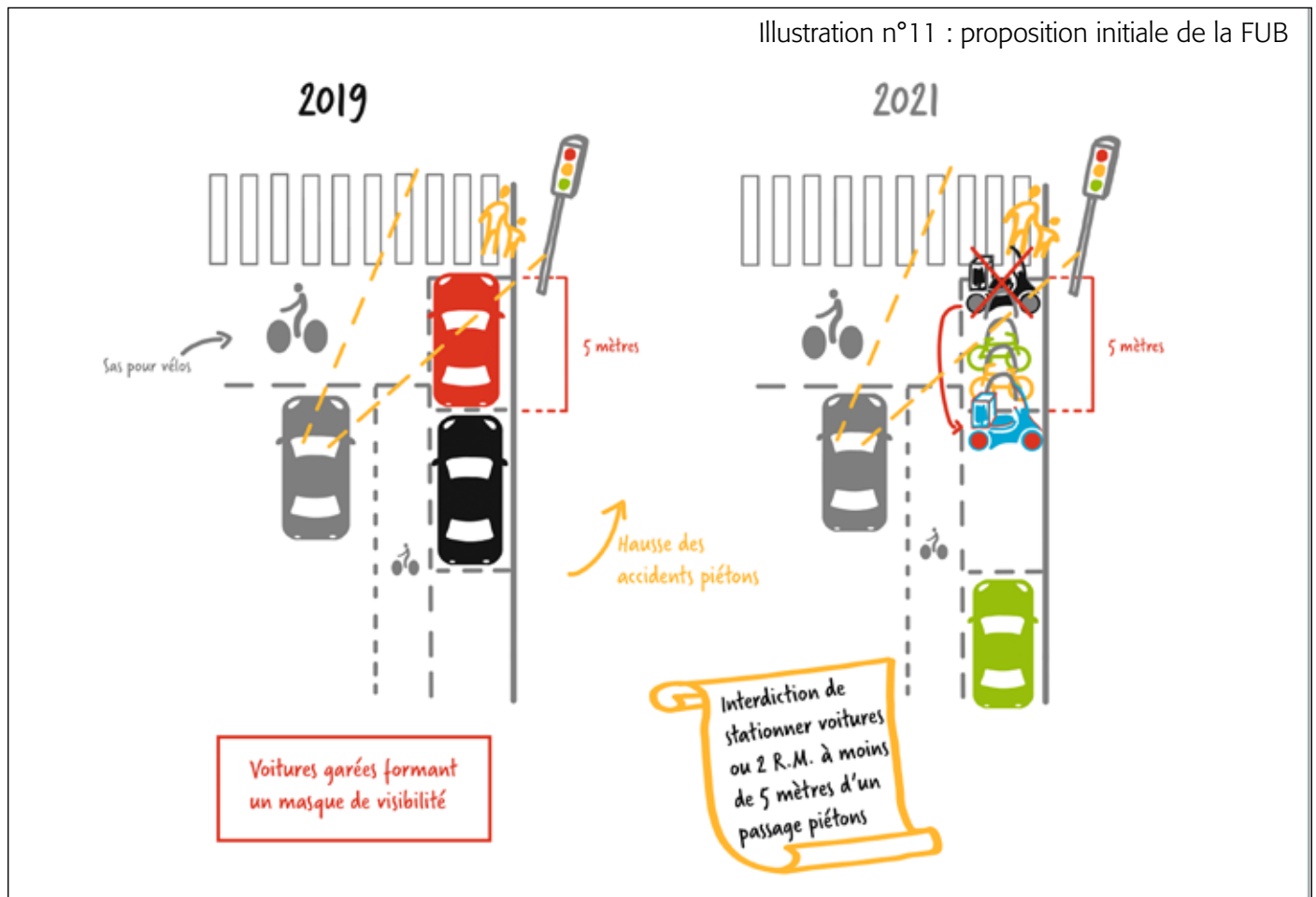
La suite

La FUB a obtenu l'engagement de la ministre Elisabeth Borne de poursuivre le travail sur le sujet, ce dernier n'étant pas encore mûr technologiquement.

Vu l'enjeu de sécurité routière, la FUB saura rappeler au Gouvernement cet engagement.

La sécurisation des passages piétons

Illustration n°11 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

En bref, pour éviter les accidents dus à une visibilité insuffisante, le stationnement automobile sera interdit 5 mètres en amont des passages piétons. Pour garantir le respect de cette interdiction, des stationnements vélo pourront être installés. La mesure s'applique à chaque réfection de chaussée ou d'ici 2026 au plus tard.

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté. »

Extrait du projet de loi

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

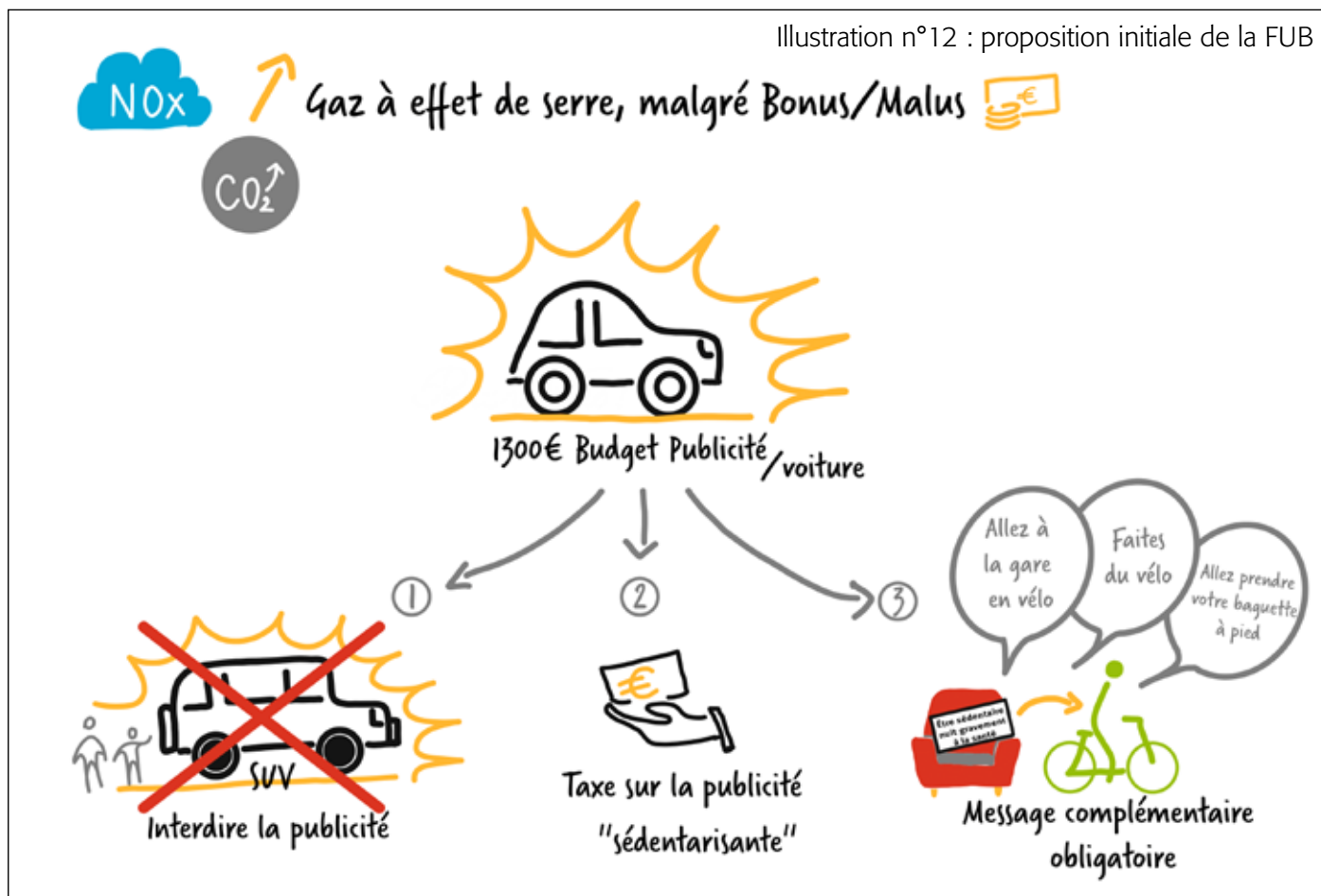
La FUB proposait d'être plus ambitieux sur les délais, vu l'urgence (et notamment la dégradation de la sécurité des piétons vulnérables : enfants et personnes âgées).

Qui fait quoi ?

Nous demandons aux maires de « jouer le jeu ». Si ce n'est pas appliqué, nos associations seront vigilantes pour rappeler ces derniers.

Message de prévention lors des publicités automobiles

Illustration n°12 : proposition initiale de la FUB



Ce qui a été adopté

En bref, toute publicité automobile sera accompagnée d'un message de prévention, notamment en faveur du vélo.

« Toute publicité en faveur de véhicules terrestres à moteur est obligatoirement accompagnée d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives (...). »

Extrait du projet de loi

Ce que cela change

Au delà du message de prévention lui-même, il est important symboliquement que la Loi reconnaisse enfin officiellement qu'il y a un problème de matraquage publicitaire et que la voiture génère des nuisances pour ceux qui ne sont pas en voiture.. Rappelons que dans le prix d'une voiture, en moyenne ce sont pas moins de 1 300 € qui sont consacrés à la publicité, cette dernière étant parfois mensongère : les voitures sont assimilées à la liberté, au confort acoustique, ce qui ne correspond pas toujours au quotidien des automobilistes.

En quoi la FUB proposait d'aller plus loin

Certains partenaires de la FUB proposaient d'interdire la publicité pour les véhicules les plus polluants, notamment les SUV. En effet, il est choquant d'entendre en 2019 des messages qui incitent les automobilistes à s'équiper de tels véhicules, alors que malgré le coûteux dispositif de bonus/malus et la prime à la conversion, les émissions moyennes des véhicules neufs ne baissent pas.

La FUB proposait également de taxer la publicité automobile pour financer des campagnes de promotion en faveur de la marche et du vélo.

Rôle des AOM

En bref

La Loi dote l'ensemble des territoires d'autorités organisatrices de la mobilité, ce qui aura une influence pour le développement de l'usage du vélo. Les associations d'usagers pourront notamment se faire entendre plus facilement grâce aux « comités des partenaires ». Par ailleurs, les AOM pourront organiser une logistique urbaine propre, notamment en favorisant l'usage des vélos-cargo.

« Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L.1231-1 et L.1231-3 créent un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Ce comité associe a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Les autorités organisatrices consultent le comité des partenaires au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. »

Extrait du projet de loi

« Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement. »

Extrait du projet de loi

Définition des véloroutes, ouverture des chemins de halage aux cyclistes

En bref

La véloroute est définie et un schéma national des véloroutes est créé. Voies navigables de France (VNF) se voit attribuer une mission supplémentaire : la promotion du vélo.

« Les véloroutes sont 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'État, de ses établissements publics et de toute collectivité territoriale dotée de la compétence « voirie ». Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. »

Extrait du projet de loi : définition des véloroutes

« Le schéma national des véloroutes est arrêté par le ministre chargé des Transports, après avis du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire. Il définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu.

Il est actualisé au moins une fois tous les dix ans. »

Extrait du projet de Loi : création du schéma national des véloroutes et voies vertes

« Promouvoir l'usage du vélo sur le réseau qui lui est confié et ouvrir, sauf impossibilité technique avérée, les chemins de halage aux cyclistes en passant des conventions avec les personnes publiques qui sont intéressées. »

Extrait du projet de Loi : extension des missions de Voies navigables de France (VNF)

3. Florilège de citations des débats



M. Jean-Luc Fugit, rapporteur

Compte tenu du nombre d'amendements déposés sur les articles portant sur le vélo, cette assemblée pourrait s'appeler la "France unie pour la bicyclette", ou FUB, comme la Fédération française des usagers de la bicyclette ! Le vélo suscite donc beaucoup d'intérêt, et c'est très bien.



M. Jean-Marc Zulesi, responsable de texte pour le groupe LREM

L'examen (...) s'ouvre sur un sujet essentiel : le vélo. Nous savons tous les bienfaits de la pratique du vélo pour la santé et surtout pour la mobilité propre. C'est pourquoi nous nous engageons en faveur de cette mobilité active.

Je souhaiterais surtout mettre en avant le plan vélo, que nous avons déployé sur le territoire, avec 350 millions d'euros d'investissements dans les infrastructures. Si je prends la parole, c'est avant tout pour sensibiliser l'ensemble de nos collectivités, puisque le plan vélo est avant tout un plan vélo pour les territoires, pour les élus, pour nos concitoyens.



Mme Élisabeth Borne, ministre des Transports

Je voudrais revenir sur l'importance de l'article 22, qui rassemble les mesures législatives accompagnant le plan vélo. Je me réjouis de constater que les mentalités ont beaucoup évolué ces derniers mois : qui aurait pensé que le vélo susciterait autant d'enthousiasme, sur tous les bancs du Sénat ou de l'Assemblée ? Cela crédibilise l'objectif que nous nous sommes fixé de tripler la part du vélo d'ici à 2024.

Personne ne peut se satisfaire que la part des déplacements à vélo soit tombée de 10 % dans les années 1970 à seulement 3 % aujourd'hui. Il faut vraiment arriver à la tripler. Nous avons un plan inédit et très complet.

Il prévoit notamment la réalisation d'itinéraires sécurisés – un des leviers majeurs pour assurer le développement du vélo – et des financements, avec les 500 millions d'euros de la dotation de soutien à l'investissement local prévus sur le quinquennat et les 350 millions d'euros du fonds mobilités actives-continuités cyclables que nous instaurerons pour accompagner les collectivités.

S'y ajoutent les mesures de l'article 22 bis traitant du schéma national des véloroutes et voies vertes. Le vélo a également été introduit dans les plans mobilité. Nous adaptons en outre le code de la route, avec les sas vélos. Quant à l'article 22 bis AA, dont il sera question tout à l'heure, il prévoit un meilleur signalisation des angles morts, à propos desquels des évolutions sont déjà prévues dans la réglementation européenne.

Le plan vélo vise en outre à lutter contre les vols, avec le développement des garages sécurisés, mentionnés à l'article 22. Des programmes de certification d'économies d'énergie seront lancés, notamment le programme ALVEOLE – apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie –, pour accompagner le développement de ces garages sécurisés.

Je suis convaincue que les dispositions sur le marquage des vélos sont indispensables si l'on veut développer la pratique de ce mode de transport. Tous les acteurs – associations et professionnels – le réclament. Par ailleurs, vous avez pu constater que la FUB et l'Union Sport & Cycle ont signé un accord afin de gérer le fichier prévu. Tout le monde est donc mobilisé pour avancer.

D'autres mesures portent sur l'intermodalité, le stationnement en gare ou la possibilité d'embarquer des vélos dans les trains et les cars.

Avec le forfait mobilités durables, dont nous parlerons à l'article 26, nous reconnaissons le vélo comme un mode de transport à part entière.

En outre, nous introduisons celui-ci dans le barème fiscal ⁽¹⁾.

Nous devons accompagner tous les acteurs pour qu'ils se saisissent du sujet et entrent dans la dynamique du vélo.

(1) L'amendement sur l'introduction du vélo dans le barème fiscal n'a finalement pas été adopté.

C'est notamment l'objet de l'article 22 bis A, qui traite de la généralisation du savoir-rouler à l'entrée au collège. Nous accompagnons ainsi 900 écoles et des collectivités locales pour qu'elles définissent leur stratégie pour le vélo dans le cadre des programmes de certificats d'économies d'énergie ; 102 collectivités, sélectionnées au terme d'un appel à projets, sont déjà accompagnées par l'ADEME – l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie –, et nous annoncerons prochainement les noms des 124 collectivités supplémentaires qui seront accompagnées.

Parce qu'il me semble important de casser quelques idées reçues, je précise que des territoires très variés ont été choisis – ruraux et périurbains, de l'Hexagone et des outre-mer. Cette diversité illustre combien l'ensemble des acteurs est en train de se saisir de la dynamique du vélo, ce dont nous pouvons nous réjouir.



Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

[Cet amendement] me tient particulièrement à cœur, car il touche à l'application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie – loi LAURE. L'article L. 228-2 du code de l'environnement qui est issu de cette loi oblige à créer des itinéraires cyclables en cas de réalisation ou de rénovation de voies urbaines. Or, comme cela a été souligné lors de l'examen du texte en commission, l'actuelle rédaction de cet article est ambiguë, car elle peut laisser penser qu'il est possible de s'affranchir de l'obligation de réaliser ces itinéraires cyclables.

J'y suis d'autant plus sensible que, dans ma chère commune d'Amiens, ont eu lieu d'importants travaux de voirie : nous avons installé un BHNS – bus à haut niveau de service – et un réseau de chaleur qui auraient dû être l'occasion de réaliser des itinéraires cyclables sécurisés. Malheureusement, les réalisations sont très en-dessous de ce qu'il aurait fallu faire.

L'association pro-vélo Véloxygène, membre de la FUB, a attaqué à la mairie mais a du mal à lui faire entendre raison et à obtenir gain de cause en raison, je l'ai dit, des ambiguïtés de la rédaction de la loi.

Ce sont là des occasions manquées de se doter d'itinéraires sécurisés qui permettraient de développer le vélo comme mode de transport quotidien. Je rappelle en effet que c'est la taille du réseau cyclable qui renforce l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens, et qui stimule la création d'une culture du vélo.



Mme Sandrine Mörch, députée de la 9^e circonscription de Haute-Garonne

Je ne comptais pas prendre la parole mais j'ai vraiment envie de témoigner. J'ai regretté, en tant que citoyenne, de ne jamais avoir pu mettre mes enfants sur un vélo, alors que j'habite un village : impossible, trop dangereux, alors qu'il aurait seulement fallu une piste cyclable longue d'1,5 kilomètre à travers champs pour qu'ils rejoignent l'école à 300 mètres, le collège à 1 kilomètre, le lycée à 1,5 kilomètre. Maintenant, nos maires des communes périurbaines, plutôt âgés, voyant leur femme à la retraite désirant enfourcher une bicyclette, lui disent : « Oh là là, non, c'est beaucoup trop dangereux ! » Et voilà que les pistes cyclables se matérialisent ! (Sourires.)

C'est une question de culture : tant que l'on n'a pas enfourché une bicyclette, on ne sait pas le bien que cela peut faire à notre tête et à notre psychisme, à nos jambes et à nos rondeurs.

(...)

Mais c'est bien par le plaisir, par la culture, que nous ferons changer les mobilités. Ce projet de loi nous fera accomplir un immense pas en avant : il faut donner envie de tester, d'empoigner toutes les nouvelles mobilités pour retrouver le contrôle sur nos corps.

La volonté politique est là, donc les budgets aussi : je me félicite de l'action forte du Gouvernement et du groupe majoritaire en faveur des pistes cyclables ; le mouvement est lancé. Je salue ce tournant de notre société, qui a pris beaucoup de temps, mais qui est maintenant bien visible.

Il n'y a pas de raison que nous ne puissions pas aller encore plus loin : la bicyclette est, nous le savons bien, l'un des antidotes à l'obésité infantile. Combien de plans anti-obésité avons-nous vu passer dans les écoles ? Cela n'a pas de sens ! La bicyclette constitue aussi une réponse à la surexcitation de nos élèves, qui, de nos jours, n'ont plus qu'un paillason comme espace vital. Comment les enfants peuvent-ils retrouver de la liberté, de l'indépendance ? Comment peuvent-ils être à nouveau des êtres avec un corps, qui doit s'exprimer ? L'urbanisation galopante doit aussi nous conduire à aménager les pistes cyclables, pour revenir à un mode de vie plus sain. Il est vital que nos

enfants disposent d'espaces dont ils peuvent s'emparer tous seuls !

Je voudrais enfin rendre compte d'une petite satisfaction, d'un petit miracle, pourrais-je même dire. Le prochain Tour de France va passer à Toulouse. La bicyclette n'est pas le sport le plus classique dans les quartiers de la politique de la ville. Pourtant, dans l'un de ces quartiers, des jeunes, au lieu de faire du foot, se sont emparés de ce sport et ont suivi l'événement pendant dix ans. Et voilà que cette année, le Tour passera au pied de leurs tours. C'est une victoire des jeunes des banlieues, une victoire de la bicyclette et, pour tout dire, une victoire de la citoyenneté ! Bravo !

France : Towards cycling as transport !

On 13th December 2017, French Transport Minister Elisabeth Borne closed the National Forum on Mobility with the commitment that “cycling would no longer be looked upon with contempt”.

In this context, the last few months have seen French parliament fiercely debate the draft Mobility Orientation Bill submitted by Government. FUB has been actively involved so that cycling can finally be considered as a means of transport in its own right, with some success. Indeed, approximately 10% of the tabled amendments (over 300) were linked to cycling.

Following adoption by the Senate in March, the French National Assembly approved the Mobility Orientation Law on June 18th. Two further commissions await. But with the law already debated extensively in both Houses, we can already acknowledge some breakthroughs and future points of vigilance.

The right to active mobility : A symbol

Being able to walk and pedal becomes a right. Whilst this is essentially just symbolic progress, the stated objective to fight sedentary lifestyles will be enshrined in the Law. This will constitute an excellent judicial pillar.

Cycling education at school : Forthcoming cultural change

The official “Savoir Rouler” (Learn to Ride) education program has been adopted by the National Assembly. The objective is to “**ensure that every child is able to ride a bike autonomously and safely in the public space by the time he/she enters secondary school**”. The details fall short of FUB’s recommendations on the subject, as well as the Senate’s. there is no mention of whether this program will be universal and compulsory or not.

This measure is key to lead to a cultural change in our daily mobility, and it will be less efficient if it is not applied all over the land.

Bike to work : Cycling reimbursement scheme replaced by a “sustainable mobility package”

We have moved from a kilometre allowance (IKV) that couldn’t be combined with other modes of transport to a fixed and combinable annual pack decided with the employer. While the IKV was not subject to tax up to 200€/year, for the Sustainable Mobility Pack that figure rises to 400€/year.

Private employers may choose to give their employees more, but they would then be subject to tax.

Whilst this measure has not been made compulsory for all employers, **the State has nevertheless promised to lead by example** and to give 200€ to their staff who choose to cycle to work.

More safety for cyclists thanks to continuous cycling routes

The bill strengthens the environmental code, which makes it compulsory to maintain and create cycle routes when roads are renovated. The cycling budget has also been confirmed (350 M€ over 7 years), in addition to an endowment fund of 100 M€/year, mainly focused on fixing black spots. Creating cycle route discontinuities will become illegal !

Another major progress thanks to FUB’s great advocacy work involves the **mandatory ‘marking of both new and second-hand bikes’** starting in 2021, with the creation of a single dedicated national database. Because fighting bike theft is an international concern for policy-makers, we hope that other European countries will be inspired by this regulation and that this database will be extended continent- wide.

Because the devil is in the details, small advances can become real game changers in the future. Advertising for motorized vehicles will have to include a promotional message for active mobility and public transportation, and it will be much easier for an individual to install a bicycle parking facility in co-owned housings.

Easier travel with your bike ?

The European Council is due to accept or reject the European regulation voted at the end of 2018 aiming to ensure there are a minimum of 8 spaces for fully assembled bikes in new and refurbished trains within two years. In France, the number of spaces for bikes in trains will be decided by decree. Unless a motivated exemption request is approved by the local transport authority, public coaches will need to have at least 5 spaces for assembled bikes. We hope the European Council's decision will help to later reverse this situation.

Although travelling with a bike remains difficult, **bicycle parking in train stations will be encouraged by decree**, and is set to appear massively everywhere in France.

Thanks to FUB's "Parlons-Vélo" (let's talk about bicycle) campaign, cycling has focused the attention of the press, the general public, MPs, and Government at all stages of this bill. FUB welcomes this amount of constructive debate and we are now proud to say that **cycling has entered the French law**.



The Interconnected Cycling System, FUB 2018 based on : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

PRESS CONTACTS

Anne-Sybille Riguidel
Press relations Officer
Mail : as.riguidel@gmail.com
Tél. +33 632 10 26 38

Olivier Schneider
President
Mail : o.schneider@fub.fr
Tél. +33 616 09 12 29

Perrine Burner
Communications Officer
Mail : p.burner@fub.fr
Tél : +33 388 76 70 86