



Pour une politique
nationale vélo

10 AXES

40 PROPOSITIONS

POUR UNE POLITIQUE NATIONALE DU VÉLO 10 AXES, 40 PROPOSITIONS!

Pour 35 millions d'Européens, le vélo est le premier mode de déplacement. 5 % des Français l'utilisent de manière quotidienne pour se déplacer et 40 % occasionnellement. La pratique du vélo comme mode de déplacement et comme loisir connaît un nouvel essor en France depuis les années 2000.

Son potentiel de croissance est considérable : aussi bien en ville, où plus de 50 % des déplacements en voiture font moins de 2 km, qu'en zone périurbaine ou rurale. Il est temps de tirer profit du vélo et de la mobilité active, à l'instar de nos voisins européens, car les retombées sont considérables en termes de qualité de vie, de santé, de lutte contre la pollution de l'air mais aussi d'emploi, d'économie et de développement local. Pour un meilleur vivre ensemble!

Le développement du vélo n'est plus un défi mais, partout, une solution réaliste et gagnante!

2017-2022: 5 années pour mettre enfin le vélo au service de la transition écologique

Les élus réunis au Club des villes et territoires cyclables – lequel représente aujourd'hui 1500 collectivités adhérentes (villes, agglomérations, départements et régions) – apportent leur contribution à la campagne des élections législatives 2017. Ils proposent de prioriser des mesures qui, au niveau de l'État, auront un impact important en ce qu'elles viennent renforcer l'action déjà considérable des collectivités locales – rappelons qu'elles assurent l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo – et les dynamiques de changement de comportement de mobilité, de loisirs et de consommation des Français.

Ils invitent les candidats et les prochain-e-s député-e-s à prendre en compte ces propositions dans leur projet et dans la mise en œuvre de leurs actions prioritaires dès 2017.

10 PISTES POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT et plus de **40 mesures!**

1. LE VÉLO, C'EST PLUS
DE POUVOIR D'ACHAT

2. LE VÉLO, C'EST
UN REMÈDE ANTICRISE

3. LE VÉLO, C'EST BON
POUR L'EMPLOI

4. LE VÉLO, C'EST LA SANTÉ

5. LE VÉLO, C'EST PLUS DE
PROXIMITÉ ET PLUS DE LIEN

6. LE VÉLO,
C'EST LA SÉCURITÉ

7. LE VÉLO, ÇA STATIONNE

8. LE VÉLO, C'EST RAPIDE

9. LE VÉLO, ÇA S'APPREND

10. LE VÉLO, POUR RÉUSSIR
LE FACTEUR 4

1. LE VÉLO, C'EST PLUS DE POUVOIR D'ACHAT

Comme le logement, l'accès aux services publics ou privés, au travail, à l'école, aux loisirs et à la culture est un droit majeur. Dans le budget des ménages, la part mobilité + logement dépasse souvent la moitié des ressources disponibles. Les transports sont le second poste de dépenses des familles après le logement. Les économies dégagées par le transfert de la voiture vers le vélo procurent plus de pouvoir d'achat pour les dépenses d'éducation, santé, loisirs, culture. Utiliser davantage le vélo au sein d'une famille représente une économie mensuelle de 50 à 100 euros si on utilise le vélo pour des trajets fréquents et courts, et de 300 à 500 euros si le vélo se substitue à une des voitures de la famille, selon une étude de l'Unaf (2011). **Le vélo à assistance électrique** connaît, malgré un prix

d'achat plus élevé que le vélo classique, un engouement certain. Certaines collectivités ont mis en place des aides à l'achat pour accompagner ce développement. Dans une étude récente, l'Ademe a démontré l'intérêt propre du VAE, mais aussi celui des aides publiques à l'achat de VAE. La possession d'un VAE double le rayon d'action du cycliste et diminue corrélativement les kilomètres parcourus en mode motorisé jusqu'à induire l'abandon de la deuxième voiture. C'est un gain évident de pouvoir d'achat pour les ménages et autant de bénéfices environnementaux, sanitaires, de consommation d'espace et d'entretien de la voirie pour la collectivité, ce qui rend l'aide publique très rentable! **Développer une mobilité à moindre coût**, c'est donner à chacun plus de liberté et d'autonomie.

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- > **RENDRE L'INDEMNITÉ kilométrique vélo (IKv)** plus incitative en portant la défiscalisation des sommes, pour le salarié comme pour l'employeur, à hauteur de 385 € (au lieu des 200 € actuels), comme le préconisait le ministère de l'Environnement lors de l'ouverture de la COP21 en 2015 ;
- > **RENDRE L'IKV OBLIGATOIRE** dans les entreprises, permettre aux collectivités locales de la proposer à leurs agents et déployer sa mise en œuvre à l'ensemble des fonctions publiques ;
- > **DIFFUSER DES OUTILS** de sensibilisation aux coûts des différents modes de transport et aux vertus de la mobilité active et de l'intermodalité auprès de la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT) et des Chambres de commerce et d'industrie (CCI) notamment ;
- > **LANCER UNE GRANDE CAMPAGNE NATIONALE** de promotion du vélo et de la mobilité active auprès du grand public, des collectivités et des entreprises, notamment dans le cadre des plans de mobilité et des plans de déplacement interentreprises.
- > **FAIRE CONNAÎTRE LES INCITATIONS ÉCONOMIQUES** (indemnité kilométrique vélo, incitation fiscale pour les flottes vélos des entreprises) dans le cadre d'une grande campagne nationale (rappelons qu'elle n'a jamais été organisée en France).
- > **PÉRENNISER LA PRIME DE 200€** pour l'achat de vélo à assistance électrique (mise en place jusqu'au 31 janvier 2018) en incluant cette aide au bonus écologique pour les véhicules électriques (voiture et deux-roues).

2. LE VÉLO, C'EST UN REMÈDE ANTICRISE

513
milliards
d'euros
annuels de retombées
économiques
à l'échelle
européenne

Les retombées économiques directes du vélo représentent déjà 4,5 milliards d'euros en France. Elles peuvent être facilement multipliées par dix si l'investissement s'intensifie (étude Altermodal – Atout France 2009) et si l'usage du vélo croît.

L'ECF (European Cyclist's Federation) vient de révéler que les retombées économiques actuelles du vélo s'élèvent à plus de 513 milliards d'euros par an en Europe, soit plus de 1000 euros par citoyen européen. Plus la pratique est élevée, plus les retombées sont importantes.

C'est en matière de santé qu'elles sont les plus considérables, avec plus de 190 milliards d'euros par an en Europe. En France, le bénéfice collectif santé des 4,6 milliards de kilomètres parcourus

annuellement à vélo est estimé à 5,6 milliards d'euros par an ; rejoindre le peloton européen par une politique nationale d'investissement conduirait à un bénéfice santé évalué à 15 milliards d'euros. Et à combler le trou de la Sécurité sociale, qui s'élève en 2015 à 12,8 milliards d'euros.

44 % des retombées économiques liées au vélo sont induites par le tourisme. Richesse patrimoniale, culturelle et diversité des paysages font de la France la deuxième destination mondiale du tourisme à vélo avec 9,2 millions de séjours vélo par an, soit un tiers des itinérants européens. Le tourisme à vélo représente de 39 à 66 millions de recettes fiscales pour les collectivités locales.

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- **AFFECTER 10 % DU BUDGET** des routes nationales et autoroutes au maillage d'itinéraires vélo et à la résorption des grandes coupures que représentent les principales infrastructures routières et ferroviaires, les fleuves, les grands ouvrages...;
- **ÉTENDRE L'EXONÉRATION FISCALE** pour l'achat de flottes vélo dont bénéficient les entreprises depuis 2016 à la location longue durée et aux solutions clé en main (incluant location, entretien, séance de remise en selle, information des salariés...) que proposent de nouveaux acteurs et qui, comme pour la voiture, répondent à leurs besoins ;
- **METTRE EN PLACE UNE TVA RÉDUITE** pour les petits services de réparation de bicyclette qui présentent un fort potentiel de création d'emplois non délocalisables dans les ateliers de réparation solidaires, lesquels favorisent le réemploi des vélos inutilisés.

3. LE VÉLO, C'EST BON POUR L'EMPLOI



Le vélo représente 35 000 emplois directs aujourd'hui en France, liés à la production et la distribution des vélos et des équipements, à l'entretien et la réparation, au tourisme à vélo, aux services vélo – location courte, moyenne et longue durées, vélos en libre-service, prêts gratuits, gardiennage... –, au conseil en mobilité auprès des entreprises, à l'apprentissage... Le vélo est créateur d'emplois de proximité non délocalisables et dynamise l'économie locale.

La Loire à vélo attire à elle seule plus de 800 000 cyclistes chaque année. En 2015, les 935 000 cyclistes ayant emprunté l'itinéraire ont généré 29,6 millions d'euros de retombées économiques (La Loire à vélo – Étude de fréquentation et de retombées économiques 2015).

Actuellement, en Europe, l'industrie du vélo emploie 650 000 personnes. En doublant la part modale du vélo, ce chiffre pourrait passer à 1 000 000 d'emplois. Le gisement d'emplois est donc considérable !

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- > **RECRÉER UN DIPLOME D'ÉTAT** de niveau CAP/BEP pour l'entretien et la réparation de cycles (il n'existe aujourd'hui qu'un diplôme d'État pour l'entretien et la réparation de cycles et motocycles) et ouvrir cette formation sur le numérique, désormais présent dans la mécanique (les dérailleurs, les selles télescopiques...) et dans les consoles des VAE et les applications numériques, ainsi que le recyclage ;
- > **CRÉER UN LABEL NATIONAL** pour les vélos assemblés en France ;
- > **INCITER LES RÉGIONS** à créer des emplois-tremplins pour développer les projets vélo en les accompagnant les premières années avec une incitation financière et une diffusion des bonnes pratiques ;
- > **ACCOMPAGNER LES EFFORTS** des associations et des collectivités dans la mise en place de vélo-écoles en mettant en place un dispositif de cofinancement pendant les deux premières années de l'embauche d'éducateurs mobilité à vélo titulaires du CQP (diplôme créé en 2015) ;
- > **PROMOUVOIR L'INNOVATION** de service dans le domaine du vélo et des mobilités actives avec des concours pour distinguer et valoriser les start-up et les nouveaux acteurs.

4. LE VÉLO, C'EST LA SANTÉ

5,6 milliards d'euros
annuels de bénéfices de santé générés par la pratique actuelle du vélo

C'est ne pas en faire qui est dangereux! La pratique régulière du vélo, c'est la garantie d'une bonne santé. L'activité physique, à raison d'une demi-heure par jour, constitue un traitement pour à peu près toutes les pathologies contemporaines : maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, cancers. Elle sollicite le système nerveux, autrement dit elle entretient les facultés cognitives et ralentit leur déclin. Elle améliore le moral, tient la dépression à distance et la créativité en éveil.

Les déplacements domicile-travail

constituent un gisement pour l'activité physique dès lors qu'ils comportent une dose de marche ou de

vélo dans le cocktail mobilité du salarié. En France, l'obligation pour l'employeur de veiller à la santé de ses salariés est prévue dans le Code du travail. L'accompagnement des initiatives des employeurs

dans la promotion de l'activité physique sur le temps de trajet domicile-travail aura un fort impact sur la santé des Français.

Un cycliste régulier gagne, selon plusieurs études médicales, trois années de vie. C'est aussi, dans l'hypothèse d'une augmentation de la pratique du vélo de 50 % (soit 400 millions de kilomètres supplémentaires par an), 150 décès d'automobilistes évités

sur les routes pour 5 décès supplémentaires de cyclistes. Les personnes physiquement actives voient leurs risques de maladies d'Alzheimer et de Parkinson

diminuer de 40 %. Chez les personnes physiquement très actives, cette exposition au risque de ces deux pathologies diminue de 60 %. Le risque de dégénérescence maculaire diminue de 80 %.

FAIRE DU VÉLO : MOINS DE RISQUES DE MALADIE

Maladies coronariennes :	-30 %
Maladies vasculaires cérébrales :	-24 %
Cancers :	de -15 % à -40 %
Diabète de type 2 :	-20 %

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- > METTRE EN ŒUVRE UN PROGRAMME DE PROMOTION de la mobilité active, à pied et à vélo, pour les déplacements domicile-travail dans le cadre du sport et de l'activité sur ordonnance introduits par la loi santé;
- > INTRODUIRE LE REMBOURSEMENT de l'activité physique prescrite;
- > VALORISER LES BONNES PRATIQUES et les meilleures initiatives des collectivités et des entreprises dans l'encouragement de la mobilité active « sur ordonnance »;
- > VALORISER LES POLITIQUES CYCLABLES EXEMPLAIRES et leur impact sur la santé publique (diminution des coûts de santé) grâce à un système de bonification de la dotation globale de fonctionnement.

5. LE VÉLO, C'EST PLUS DE PROXIMITÉ ET PLUS DE LIEN

L'encouragement du vélo et de la marche, de la « mobilité active », favorise la fréquentation des espaces publics, le maintien des commerces et des services ainsi que leur retour quand ils ont migré vers les périphéries.

Le vélo permet de retisser du lien intergénérationnel: il facilite le déplacement des enfants vers les grands-parents, rompt l'isolement des personnes

qui n'ont pas accès à la voiture et résident dans des zones mal desservies par les transports publics. Les enfants qui peuvent se déplacer et jouer dans la rue sans être gênés par la circulation ont deux fois plus de contacts sociaux avec leurs camarades de jeu dans leur quartier que ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par un adulte en raison de la circulation automobile.

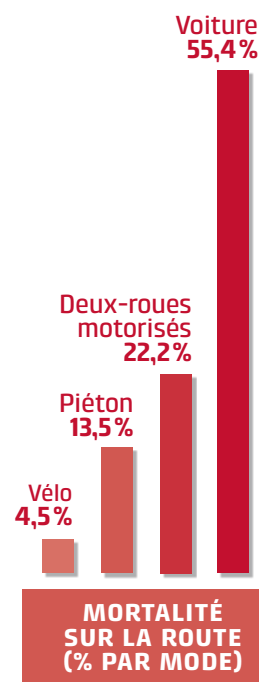
POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- **ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DU SCHÉMA NATIONAL** des véloroutes et voies vertes afin de relier les territoires, les centralités en périphérie des villes, les liaisons entre pôles;
- **ACHEVER LES ITINÉRAIRES EUROVÉLO** en France avant la fin du quinquennat;
- **ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS LOCALES** pour la création de conseils en mobilité à vélo dans les territoires de moyenne et faible densités, afin de déployer des solutions de mobilité pour tous en coordonnant les acteurs institutionnels et économiques, sur le modèle des « managers de centre-ville »;
- **LANCER UN PROGRAMME DE RECHERCHE** sur des aspects encore peu explorés des modes actifs: les freins et les meilleurs leviers pour développer la pratique du vélo, l'accompagnement du changement de comportement de mobilité, la remise en selle...;
- **INITIER DES RECHERCHES SUR LE LIEN** entre mobilité, proximité, commerces et retombées socio-économiques;
- **PROMOUVOIR LA MARCHÉ ET LE VÉLO** afin que l'arrêt de la conduite automobile ne soit plus synonyme de mort sociale pour les personnes vieillissantes;
- **DÉVELOPPER L'APPRENTISSAGE DU VÉLO** à tout âge avec des séances de remise en selle et le développement des vélo-écoles.

6. LE VÉLO, C'EST LA SÉCURITÉ

La pratique du vélo n'est pas dangereuse. Les cyclistes représentent 4 % des blessés et 4 % des tués (environ 150 morts par an, toutes pratiques vélos confondues, sur routes et en agglomération). Les accidents mortels de cyclistes ont diminué de 30 % en dix ans, alors que l'usage du vélo s'est fortement développé dans la même période. A contrario, les motards représentent un quart des tués sur la

route. Le développement de la pratique du vélo en ville ne modifie pas ces données, bien au contraire! Plus il y a de cyclistes, plus la pratique du vélo est sécurisée. À Lyon, Vélo'v, le système de vélos en libre-service lancé en 2005, a entraîné une augmentation de 80 % de la pratique du vélo en deux ans. Dans le même temps, le risque d'accident rapporté au nombre de déplacements a été 1,7 fois plus faible qu'avant Vélo'v.



(Observatoire national interministériel de la sécurité routière 2015)

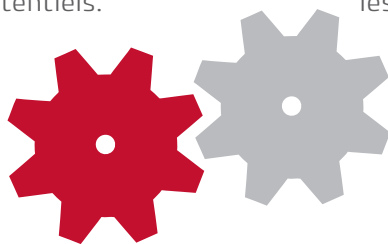
POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- > **GÉNÉRALISER LES AMENDES MINORÉES** à l'encontre des cyclistes, sur le principe de la juste proportionnalité des peines, expérimentées à Strasbourg depuis 2012 avec des retombées positives en termes de responsabilisation, de sensibilisation et de sécurité (la mesure a contribué dès les deux premières années à la baisse de 48 % du nombre d'accidents) ;
- > **PROMOUVOIR AUPRÈS DU GRAND PUBLIC**, des collectivités et des entreprises les évolutions réglementaires récentes (Code de la route) pour une meilleure prise en compte des automobilistes, des cyclistes et des piétons afin d'accélérer leur diffusion ;
- > **EXPLIQUER DANS LES ACTIONS** de communication les bénéfices de l'abaissement des vitesses des motorisés, des zones de circulation apaisée et des aménagements en faveur des cyclistes, notamment les double-sens cyclables qui facilitent le déplacement à vélo et tendent à contribuer à la baisse des vitesses dans certaines rues, ainsi que les cédez-le-passage cyclistes dans les carrefours à feux ;
- > **SENSIBILISER LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS** aux dangers de la cohabitation avec les véhicules à grand gabarit, et le risque dit de « l'angle mort » des poids lourds dans le continuum éducatif ;
- > **RENFORCER LA SENSIBILISATION** des chauffeurs routiers à ce risque dans la formation initiale et continue ;
- > **RÉTABLIR L'EXIGENCE DE QUALIFICATION** pour l'entretien et la réparation de cycles supprimées par l'article 9 de l'ordonnance n°2015-1682 du 17 décembre 2015 qui la limite aux seuls véhicules « à moteur ».

7. LE VÉLO, ÇA STATIONNE

Tous les cyclistes – quotidiens et occasionnels, cycloportifs, enfants et adultes – ont besoin de stationner leur vélo à leur domicile. Le stationnement sur les lieux de travail et d'études a également une grande importance. C'est même une condition du transfert de la voiture vers le vélo ou de la combinaison vélo et transport public pour un très grand nombre de cyclistes potentiels.

Aux Pays-Bas, 44 % des personnes qui utilisent le train pour se rendre au travail viennent à vélo à la gare. Pour obtenir ce résultat, le gouvernement a consacré 200 millions d'euros pendant cinq ans, de 2005 à 2010, à la réalisation de parkings vélo de grandes capacités dans 380 gares, obtenant ainsi 46 % d'augmentation de la pratique du vélo chez les usagers du train.



POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- **METTRE EN ŒUVRE UN GRAND PLAN AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT** du stationnement dans l'habitat collectif, notamment dans les opérations de rénovation urbaine (ANRU), les équipements publics, les gares ;
- **DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO** dans le cadre des démarches initiées par l'État recevant des financements nationaux ou bénéficiant d'un label national : écoquartiers, territoires à énergie positive, *smart city*... ;
- **SUIVRE ET ÉVALUER L'APPLICATION DE LA LOI** portant réforme ferroviaire de 2014, qui prévoit l'élaboration par la SNCF d'un plan de déploiement et de financement d'équipements de stationnement vélo dans et aux abords des gares prioritaires en concertation avec les collectivités locales ;
- **ENCOURAGER LA RÉALISATION DE LOCAUX DE STATIONNEMENT** sécurisés dans les parties communes ou sur les parcelles des immeubles d'habitation grâce à l'exonération temporaire de deux ans de taxe foncière.

8. LE VÉLO, C'EST RAPIDE

L'usage combiné du vélo et des transports publics – tramway, RER, bus et car à haut niveau de service, train et métro – est une solution gagnante! Elle augmente la performance et l'attractivité des transports collectifs et leur couverture spatiale. Les transports collectifs deviennent les « bottes de 7 lieues » du cycliste et bien évidemment du piéton. La clé de cette solution gagnante vélo + transports collectifs est le stationnement du vélo dans les gares de départ et d'arrivée et le développement de solutions de location ou de libre-service vélo. L'embarquement du vélo sera davantage réservé aux vélos pliants pour les trajets

quotidiens ou aux pratiques cyclotouristiques. **En ville dense, le vélo** est un mode de déplacement efficace et rapide. Il est plus rapide que la voiture, dont il faut prendre en compte le temps de stationnement, et plus rapide que les transports publics dont il faut inclure les temps d'accès et de trajet terminal. **Sur des distances plus importantes** et notamment en périphérie, les réseaux express vélo – les REVE – permettent aux vélos standards et à assistance électrique un trajet rapide et confortable, sans couture puisque le cycliste est prioritaire aux intersections, et des tunnels sont parfois aménagés.

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

➤ **METTRE EN ŒUVRE UN PROGRAMME NATIONAL** de réalisation de réseaux de voies express vélo pour les liaisons interagglomérations et le rabattement à vélo vers des modes de transport collectifs;

➤ **LANCER UN APPEL À PROJETS NATIONAL** dédié aux mobilités actives afin d'accompagner les collectivités territoriales et mettre en lumière des réalisations exemplaires qui opèrent un report modal de la voiture au vélo et à la marche en moins de cinq ans. Les actions cofinancées par l'État s'inscriront dans ces démarches structurantes pour la résorption de coupures urbaines, le rétablissement des continuités piétonnes et cyclistes, dans des territoires de densités différentes.

9. LE VÉLO, ÇA S'APPREND



Tous les Français ou presque ont appris à faire du vélo. Mais certains ne pratiquent plus et ne se sentent pas à l'aise sur un vélo. Les vélo-écoles, structures qui enseignent la pratique

du vélo ou remettent en selle des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps, se développent. L'apprentissage du vélo à l'école doit aussi être amplifié.

POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT :

- > GÉNÉRALISER L'APPRENTISSAGE PRÉCOCE et pratique de la mobilité à vélo afin que tout enfant acquière la compétence « se déplacer à vélo en autonomie », au plus tard la veille de son entrée au collège ;
- > ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DES VÉLO-ÉCOLES sur le territoire, avec au moins une vélo-école tous publics dans tout pôle urbain de 50 000 habitants ainsi que dans les zones rurales et de faible densité ;
- > SENSIBILISER LES JEUNES aux avantages de la mobilité active ;
- > RELANCER LA MISE EN ŒUVRE de plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES).

10. LE VÉLO, POUR RÉUSSIR LE FACTEUR 4

La France a pris l'engagement écologique de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de temps de quarante ans (2050). Le développement du vélo et des mobilités actives, utilisés seuls et combinés aux transports publics, est un puissant levier pour y parvenir. Les solutions faisant appel aux seuls transports collectifs ou aux projections liées au développement de l'auto-partage et de la voiture autonome ne permettront ni d'atteindre cet objectif, ni de s'en approcher si elles n'intègrent pas la solution vélo.

Dès 2017, il est temps que notre pays acquière le réflexe vélo : en vérifiant que le cycliste et le piéton sont pris en compte systématiquement dans toutes les politiques sectorielles nationales et territoriales (PCAET, SRADDET, etc.) et dans toutes les démarches initiées ou suivies par l'État, recevant des financements nationaux ou bénéficiant d'un label national – écoquartiers, territoires à énergie positive, projets ANRU, villes et mobilités intelligentes, etc. ■



**Et
pour y
parvenir sans
délai, faire de
l'année 2018
l'année du vélo
en France !**



33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T +33 (0)1 56 03 92 14 ■ F +33 (0)1 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org ■ www.villes-cyclables.org