

MUNICIPALES 2020

LE VÉLO

TÊTE DE LISTE

---





Au-delà de l'échéance électorale, le vélo représente un enjeu pour les territoires et s'inscrit pleinement dans les politiques publiques locales. Les déplacements à vélo concernent tous les territoires, des villes denses aux zones rurales en passant par les quartiers périurbains.

Une chance pour les territoires, de nouveaux leviers sont mis à disposition des élus locaux, permettant d'accompagner la réalisation d'un vrai système vélo et de répondre avec pertinence aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de demain.

Le Club des villes et territoires cyclables, association regroupant plus de 1500 collectivités territoriales, impliquée depuis plus de trente ans, flèche les mesures à prendre pour mener une politique vélo communale ou intercommunale efficace.

## QUE PEUT FAIRE L'ÉLU LOCAL ? LES ACTIONS À MENER POUR DÉVELOPPER LE VÉLO

*La mission est simple et peu coûteuse : il suffit de placer piétons et vélos au cœur de chaque projet, mais aussi dans la gestion au quotidien de l'espace public. Transformer la ville en un espace partagé n'engage pas un programme d'investissements lourds.*



## RENFORCER LA POLITIQUE VÉLO AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ TERRITORIALE

→ **Créer des fonctions de chargé de mission vélo** ou de conseil en mobilité à vélo pour déployer les solutions vélo et décliner les nouvelles mesures proposées par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Leurs missions quotidiennes ? Accompagner et coordonner tous les acteurs publics et privés de la ville.

→ **Planifier les continuités et le maillage des itinéraires** vélo à travers un schéma cyclable et mieux prendre en compte les besoins du vélo dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) à élaborer ou à réviser. Dans les règlements doit figurer l'obligation de réaliser des stationnements vélo sécurisés et facilement accessibles dans les constructions neuves de logements et de bureaux, mais également la mise en place d'arceaux vélo en grand nombre au niveau des pôles générateurs de trafic : commerces, équipements culturels et de loisirs, pôles administratifs... Ne pas omettre de mentionner dans le règlement écrit et graphique des « emplacements réservés » pour les besoins du maillage du réseau cyclable.

→ **Reconsidérer les arbitrages entre la place de l'automobile et celle du vélo** dans l'espace public : partage de la voirie, mais aussi gestion du stationnement et de sa tarification en particulier. L'encadrement des

services partagés de vélos et d'engins de déplacement personnels (EDP) sans bornes (dits en free-floating) s'inscrit dans cette démarche. La récente loi d'orientation des mobilités (LOM) permet le contrôle des véhicules déposés sur l'espace public (nombre, règles de stationnement...) et donne la possibilité d'instaurer des redevances d'occupation.

→ **Décliner et adapter les expérimentations et innovations** déjà testées sur de nombreux territoires. Les échanges de bonnes pratiques entre les collectivités élèvent le niveau de qualité des aménagements sur l'ensemble des territoires, et pas uniquement au centre des métropoles. Les associations constituent, à ce titre, un soutien indispensable aux collectivités.

→ **Encourager l'écomobilité des jeunes, de l'école à l'université**, en favorisant des déplacements plus sûrs, plus solidaires et alternatifs à la voiture individuelle. Pour faciliter cette démarche, le portail national de l'écomobilité scolaire **mobiscol.org** recense les ressources méthodologiques et pédagogiques, identifie des acteurs et rend accessibles des expériences et expérimentations inspirantes. Il existe par exemple des services de type S'Coolbus, un vélo collectif de ramassage scolaire, moyen de locomotion ludique et écologique idéal pour les tout petits !

→ **Développer des services** à l'attention des cyclistes : ateliers-vélo participatifs pour le réemploi des vélos, l'apprentissage de l'entretien et de la réparation. Déployer des prestations de location, de prêt ou de systèmes de vélos en libre-service. La création d'emplois aidés au sein de ces services favorise leur extension et garantit leur pérennité.

→ **Associer encore davantage les usagers (associations, conseils de quartiers...)** par des actions de concertation ; accompagner les initiatives qui peuvent émerger dans les quartiers.

→ **Faciliter l'embarquement gratuit du vélo** dans les transports en commun pour encourager l'intermodalité.



## ANCRER L'ADMINISTRATION LOCALE AU CŒUR DE LA POLITIQUE VÉLO

*Parallèlement à son pouvoir exécutif et d'aménageur, la collectivité est un employeur important. Vous pouvez vous en saisir pour rendre votre administration exemplaire et faire de vos agents les ambassadeurs de votre politique vélo !*

→ **Établir un plan de mobilité au sein de la collectivité** en vous appuyant notamment sur les dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

→ **Mettre en place le forfait mobilité durable** à destination des agents de la collectivité afin de les encourager à utiliser le vélo pour leur trajet domicile travail. Ce nouveau dispositif remplace l'indemnité kilométrique vélo.

→ **Déployer des flottes de vélos** en libre-service à l'usage des agents de la collectivité pour leurs déplacements professionnels, mais aussi des services de location de courte et longue durées pour leurs trajets domicile travail. La flotte peut se compléter de vélos cargos – tricycles ou biporteurs – pour le transport de charges. Idéalement, ces vélos seront marqués au nom de la collectivité.



## SÉCURISER LE STATIONNEMENT

*Pour lever le frein que constitue le vol des vélos, les collectivités peuvent infléchir la tendance en améliorant le stationnement sécurisé.*

→ **Multiplier les offres de stationnement sécurisé** de capacité adaptée où s'expriment les besoins de stationnements prolongés (près des gares mais aussi sur les aires de covoiturage). Multiplier les supports de stationnement courte durée à proximité des commerces, services et équipements publics en veillant à la pertinence de leur localisation.

→ **Mettre en œuvre un plan ambitieux de développement du stationnement vélo dans l'habitat collectif**, en prescrivant la réalisation de locaux de stationnement sécurisés dans les parties communes ou sur les parcelles des immeubles d'habitation.

→ **Organiser des campagnes d'information sur le nouveau dispositif d'identification des cycles** dans les collectivités, les écoles et les entreprises. Dans l'attente du décret d'application prévu pour la fin 2020, ce dispositif visant à lutter contre le vol identifiera les vélos vendus par un professionnel au moyen d'un numéro apposé sur le cadre et centralisé dans un fichier national.



## ÉTABLIR DES CONNEXIONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

*Un levier important à actionner est sans doute la mise en cohérence des territoires et le développement des continuités cyclables pour instaurer une politique intercommunale vélo.*

### → Mieux relier les territoires en renforçant les réseaux cyclables

des centres aux périphéries des villes et sur les liaisons entre pôles urbains. Le maillage des aménagements cyclables doit également se prolonger hors agglomération, là où les vitesses des circulations motorisées sont plus élevées et les accidents impliquant un cycliste potentiellement plus graves. À ce titre, de nombreux territoires gagnent à développer le réseau des voies vertes, réservées aux déplacements non motorisés.

→ **Créer des réseaux express vélo (REVE)**, aménagements continus, sécurisés et rapides adaptés aux villes et aux zones périurbaines. Amener les pistes cyclables jusqu'aux limites des aires urbaines favorise les déplacements en périphérie.

→ **Généraliser les aménagements cyclables** sur les grands axes routiers. Accorder davantage de place au vélo sur la chaussée par la mise en place des double-sens cyclables.

→ **Améliorer le confort et la sécurité des cyclistes** en aménageant les carrefours à feux avec des cédez-le-passage.

→ **Prioriser les modes actifs** dans l'aménagement des rues et des places commerçantes (zones de rencontre, zones piétonnes) pour valoriser la vie locale et le commerce de proximité.

→ **Apaiser la circulation dans les bourgs et les villages** en généralisant la limite de vitesse autorisée à 30 km/h sur tout ou partie du réseau viaire.

→ **Réduire l'espace dévolu à l'automobile** en circulation ou en stationnement au profit des modes actifs, mais aussi de la végétalisation.

→ **Effacer les grandes coupures périphériques à la ville** (autoroute, voies ferrées, zones industrielles...) en identifiant des itinéraires vélos jalonnés.

→ **Solliciter les fonds de concours aux collectivités**. Ces dernières disposent en effet de moyens financiers pour passer à la vitesse supérieure en se saisissant des dispositifs de financement existants pour les projets vélo : le fonds vélo, la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), les dispositifs des certificats économie d'énergie (CEE)...



## DÉVELOPPER L'APPRENTISSAGE

*Une bonne politique  
vélo ne peut se passer  
d'apprentissage ou de  
remise en selle,  
et cela à tout âge !*

→ **Mettre en œuvre l'apprentissage précoce** du vélo à travers le programme « Savoir rouler » (issu du Plan vélo de septembre 2018) afin que tout enfant acquière la compétence de se déplacer à vélo en autonomie avant l'entrée au collège. Ces formations peuvent être organisées dans le cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire.

→ **Créer des vélo-écoles** et/ou accompagner les efforts des associations dans leur mise en place (soutien financier, mise à disposition de locaux, parcours

vélo...) et développer l'apprentissage du vélo à tout âge et dans tous les quartiers avec des séances de remise en selle.

→ **Sensibiliser les cyclistes** et les piétons aux dangers de la cohabitation avec les véhicules de grand gabarit, et en particulier au risque dit de « l'angle mort » des poids lourds dans le continuum éducatif.





## PROMOUVOIR L'USAGE

*Pour faciliter le transfert de la voiture vers le vélo, la collectivité peut appuyer ses projets d'aménagement par des actions de soutien, de sensibilisation et de communication. Tous les publics doivent être concernés, notamment les néophytes, mais aussi les acteurs économiques locaux.*

→ **Communiquer sur les bénéfices multiples des mobilités actives et de l'intermodalité**, notamment l'impact positif sur la santé, la réduction de la pollution et des nuisances sonores, la revitalisation du commerce de proximité. Largement communiquer sur la comparaison des différents modes de transport (coût, temps d'accès, santé...).

→ **Sensibiliser les jeunes** impactés par la sédentarité et les problèmes sanitaires liés aux modes de déplacement passifs.

→ **Promouvoir la marche et le vélo auprès des personnes âgées** afin que l'arrêt de la conduite automobile ne soit plus synonyme de mort sociale. Le vélo classique, le vélo à assistance électrique (VAE) ou le tricycle représentent des solutions de déplacement salutaires pour les personnes de plus de 65 ans, qui représenteront 23 % de la population en 2030.

→ **Mettre en place ou renforcer les services de prêt et de location** qui permettent de tester le vélo au quotidien et d'en mesurer les avantages. Selon une étude de l'Ademe, après une location de vélo à assistance électrique longue durée, 15 % des usagers se séparent d'une voiture ; 9 % d'entre eux font de même après une location de vélo mécanique.

→ **Promouvoir les évolutions réglementaires en faveur du vélo** auprès du grand public, des collectivités et des entreprises, notamment celles du code de la

route permettant une meilleure prise en compte des cyclistes par les autres usagers de la route.

→ **Initier les bonus écologiques pour l'achat d'un vélo** classique, d'un vélo pliant ou d'un vélo-cargo, qu'ils soient mécaniques ou à assistance électrique. Cette mesure s'accompagne d'une information des particuliers sur les aides disponibles et notamment sur le nouveau forfait mobilité durable, indemnisant les salariés utilisant le vélo pour leurs trajets domicile-travail.

→ **Soutenir la mise en place des plans de mobilité employeurs au sein des entreprises** en portant à connaissance les incitations économiques dédiées : forfait mobilité durable, incitation fiscale pour le développement de flottes vélos...

→ **Encourager les livraisons à vélo**, solution décarbonée efficace pour le transport de marchandises sur le dernier kilomètre. Plusieurs leviers peuvent être actionnés : le soutien aux initiatives locales, l'aide à l'achat de vélos-cargos...

→ **Créer des structures d'accueil du tourisme à vélo** : lieux de restauration et d'hébergement, bornes d'outils en libre-service, stations de gonflage, itinéraires cyclables de visite du patrimoine naturel et culturel...



LE VÉLO DANS  
LA CITÉ DE  
DEMAIN  
POUR UN  
MEILLEUR  
VIVRE-  
ENSEMBLE!

• • • • •  
LE VÉLO  
**APAISE** LES  
TERRITOIRES

Les déplacements à vélo, en substitution aux déplacements motorisés, ont des effets positifs sur **la qualité de l'air, le niveau sonore, l'encombrement de l'espace**. Plus globalement sur la sécurité et la qualité des espaces publics ! Une ville apaisée pour les piétons et les cyclistes implique de réduire et contenir la vitesse : ville 30, zones de rencontre, aires piétonnes accompagnent les politiques vélo.

• • • • •  
LE VÉLO  
**LIBÈRE** DE  
L'ESPACE

La surface utilisée pour transporter 40 personnes équivaut à environ 800 m<sup>2</sup> en auto-solo, 40 m<sup>2</sup> en autobus et 80 m<sup>2</sup> à vélo ! Côté stationnement, l'automobile accapare huit stationnements vélo ponctuels (quatre arceaux), le vélo occupant 1,5 m<sup>2</sup> de l'espace public contre 10 m<sup>2</sup> pour une voiture en moyenne (source ADEME). Le gain de place généré **libère des espaces publics pour les piétons, les cyclistes, les transports publics**, les lieux de rencontres, de repos, de

manifestations... et même un peu plus d'espaces pour le végétal. Une plus forte présence d'arbres, de sols perméables et vivants améliore le climat urbain et participe à la lutte contre les îlots de chaleur.

• • • • •  
LE VÉLO  
**PROUVE**  
SON  
EFFICACITÉ

Le vélo évolue en ville dense à une vitesse moyenne de 15 km/heure, supérieure à celle d'une voiture dans le trafic (14 km/h). Rappelons que 50 % des déplacements urbains en voiture font moins de 3 kilomètres, des distances sur lesquels le vélo est très performant. Le vélo mécanique affirme sa pertinence sur les trajets inférieurs à 5-6 km, le vélo à assistance électrique augmente la portée moyenne des déplacements pour les trajets supérieurs à 7 km et constitue une solution pour davantage de personnes, notamment sur les territoires escarpés. Sur tous ces déplacements courts qui caractérisent notre mobilité urbaine, **la facilité, la simplicité, l'économie du stationnement** du vélo, le plus souvent au plus près de son point de destination, en font un mode de transport imbattable.

## LE VÉLO PARTICIPE À LA RÉSILIENCE

La politique essentiellement « tout voiture » des dernières décennies a engendré **un étalement urbain sans précédent**, accéléré par la spéculation et l'élévation des prix en centre-ville. Elle a rendu les territoires périurbains et ses habitants dépendants et fragiles : les routes et transports sont congestionnés, les temps de transports se rallongent au détriment du temps libre et de celui partagé avec la famille. Chaque hausse du prix des carburants provoque d'importantes baisses du pouvoir d'achat. En rendant les usagers moins dépendants de la voiture, le vélo, en association ou pas avec d'autres modes (transport public, covoiturage...), peut participer à la résilience de ces territoires !

## LE VÉLO S'ADAPTE À TOUS LES TERRITOIRES

Si sa place en centre-ville apparaît désormais comme une évidence, **le vélo gagne facilement les territoires périphériques** lorsque les infrastructures le permettent. Des voies-vélos rapides offrent la possibilité de contourner la circulation congestionnée des entrées de ville. Embarqué dans le train ou dans un autocar, le vélo facilite le report modal de la voiture vers les transports publics et participe ainsi à une forme de rééquilibrage des territoires. Dernier maillon de la chaîne des transports publics, le vélo se combine avec aisance avec tous les transports collectifs : tramway, RER, bus et car à haut niveau de service, train et métro.

## LE VÉLO TISSE DES LIENS

Faciliter la pratique du vélo dans les territoires, c'est apporter de l'autonomie à tous les membres de la famille et **redonner de la vitalité aux liens intergénérationnels** : il peut aider à limiter la multimotorisation du ménage et facilite le déplacement des enfants vers les grands-parents. Avec l'essor du vélo électrique, la pratique du vélo rompt l'isolement des personnes âgées lorsqu'elles 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 établissent 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. Le développement des « Rues aux enfants » (rues fermées temporairement pour que les enfants puissent jouer librement) constitue, à ce titre, un exemple d'initiative pour reconquérir l'espace public, promouvoir les modes actifs et favoriser une réflexion des habitants sur leur environnement.



## LE VÉLO AMÉLIORE ET PRÉSERVE LA SANTÉ

Tandis que la sédentarité et le surpoids gagnent du terrain, le vélo utilitaire se positionne comme une solution d'activité physique facile à intégrer à des agendas chargés. À raison d'une demi-heure par jour à intensité moyenne, **les déplacements à vélo préviennent de nombreuses pathologies** : maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, cancers... La pratique régulière du vélo sollicite le système nerveux, entretient les facultés cognitives et ralentit leur déclin. Outre l'amélioration du moral, elle maintient le stress et la dépression à distance, la créativité en éveil. Toutes les études médicales convergent pour plébisciter cette activité physique. Et la liste des bienfaits s'allonge tous les jours. Les personnes actives voient leurs risques de maladies d'Alzheimer et de Parkinson diminuer de 40 % et de 60 % pour les personnes physiquement très actives. Le risque de dégénérescence maculaire diminue de 80 %. Pour les personnes âgées, la pratique du vélo est recommandée pour prévenir l'ostéoporose. Chez les enfants, la mobilité active avant l'école améliore la concentration. Un cycliste régulier gagnerait trois années de vie par rapport à un sédentaire.

## LE VÉLO BÉNÉFICIE AU CLIMAT ET À LA QUALITÉ DE L'AIR !

Le développement du vélo et des mobilités actives, seul ou combiné aux transports publics, constitue **un puissant levier pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES)**, que la France s'est engagée à diviser par quatre d'ici 2050 par rapport au niveau de 1990. Avec 31 % des émissions, le transport reste le premier secteur responsable des gaz à effet de serre. Selon la Fédération européenne des cyclistes (European Cycling Federation – ECF), en Europe, la pratique du vélo permet de réduire les émissions de CO2 de 16 millions de tonnes par an. L'association estime que l'usage du vélo réduit la facture de la pollution de l'air de 435 millions d'euros, celle des nuisances sonores de 300 millions d'euros.

## LE VÉLO REDONNE DU POUVOIR D'ACHAT

Le vélo allège un panier moyen des ménages alourdi par le transport, troisième poste de dépense derrière le logement et l'alimentation. Les ménages consacrent en moyenne 18 % de leur budget à l'automobile selon l'enquête Budget de famille de l'Insee, une donnée incluant l'acquisition et l'utilisation du véhicule. L'Ademe estime à 10 € par mois le coût de l'entretien d'un vélo utilisé au quotidien. La substitution, même partielle, du vélo à la voiture génère **un gain de pouvoir d'achat potentiel notable** ! Le budget poids plume du vélo doit se placer en regard d'un budget automobile moyen des ménages en constante progression, évalué à plus de 6000 € par an selon les différentes sources pour une citadine essence sur la base de 15000 km par an ! Sur le plan sanitaire, le cycliste du quotidien réduit son poste de dépense de santé, une charge d'environ 243 € par an et par personne selon l'Unaf (Union nationale des associations familiales). Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit, par son forfait mobilité durable, une indemnisation exonérée de charges pouvant aller jusqu'à 400 € par an pour les personnes se rendant au travail à vélo.

## LE VÉLO DYNAMISE L'ÉCONOMIE LOCALE

Les retombées économiques directes du vélo s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en France, selon une enquête de la Banque des territoires. Miser sur le vélo, c'est faire le choix d'une politique en faveur d'un cœur de ville convivial qui maintient les commerces et les services de proximité ou favorise leur retour quand ils ont migré vers les périphéries. **Le vélo apporte de la vitalité à nos commerces de proximité, un gain d'attractivité des centres-villes :** piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier et dépenseraient chaque semaine presque deux fois plus que les automobilistes !

## LE VÉLO VALORISE LE PATRIMOINE TOURISTIQUE

La France s'affirme comme la deuxième destination mondiale du tourisme à vélo, avec 9 millions de séjours vélo par an ! Environ 75 € seraient dépensés quotidiennement en moyenne par un touriste à vélo. **Une manne financière pour l'économie locale** compatible avec la volonté de plus en plus affirmée d'éloigner l'omniprésence de la voiture des sites patrimoniaux et naturels. Au-delà du vélotourisme, dans les centres-villes patrimoniaux le vélo s'impose comme moyen de transport permettant de s'affranchir des contraintes de stationnement et offre un mode de déplacement adapté au touriste.

## LE VÉLO STIMULE L'EMPLOI

Le vélo représenterait l'équivalent de 65 000 emplois temps plein aujourd'hui en France, liés à la production et à la distribution des vélos et des équipements, à l'entretien et la réparation, au tourisme à vélo

(hébergement, restauration), 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.**

## LE VÉLO SE PARTAGE ET SE CONNECTE

Le vélo est un mode de transport individuel connecté, en lien avec le territoire. Avec les vélos en libre-service, le vélo a fait la démonstration de l'opportunité de partager des objets à grande échelle. Le partage des données des cyclistes et piétons constitue un gisement pour **le développement d'applications collaboratives et de nouveaux services de mobilité.** Les cyclistes disposent d'une expertise d'usage qui enrichit l'ingénierie et les politiques locales. ■



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