

2018, l'année du vélo ?

Les Assises de la mobilité organisées par le Gouvernement au dernier trimestre 2017 représentent un tournant majeur pour le vélo qui a été le sujet le plus abordé lors de cette grande concertation, aussi bien dans les réunions locales qu'au sein des groupes de travail nationaux. La mise en œuvre d'un vrai plan national vélo interministériel en 2018, annoncée par la ministre des Transports en conclusion de ces Assises, doit permettre d'accélérer la réalisation du « système vélo » dans les territoires, à toutes les échelles et pour tous les publics.

Les élu-e-s réunis au sein du Club des villes et territoires cyclables et les parlementaires mobilisé-e-s dans le cadre du Club des élus nationaux pour le vélo ont réaffirmé le 25 janvier, lors d'une conférence de presse à l'Assemblée nationale, la nécessité de faire du vélo et des modes actifs des services de mobilité à part entière. Et pour cela, d'agir sur tous les leviers : incitations économiques, accompagnement des efforts des collectivités locales, diffusion des bonnes pratiques, évolutions législatives réglementaires, encouragement de l'innovation, déploiement de l'apprentissage et de la mise en place du « savoir-rouler » comme savoir fondamental à l'entrée au collège.

Pour Pierre SERNE, président du Club des villes et territoires cyclables, « *il est temps de faire enfin du vélo et des mobilités actives des outils de la transition écologique et des remèdes à la crise économique. Il est temps d'exploiter le potentiel du vélo pour relever ces défis faute de quoi l'objectif fixé par la Stratégie de développement de la mobilité propre qui flèche 12,5 % de part modale vélo en 2030, soit le triplement de la pratique actuelle, ne sera pas atteint.* »

« *L'élaboration de la stratégie nationale avec le projet de Loi d'orientation des mobilités et la programmation budgétaire sont à l'agenda des premiers mois de l'année 2018* » souligne Guillaume GOUFFIER-CHA, député du Val-de-Marne. « *Avec le Club des élus nationaux pour le vélo, nous disposons d'un espace de réflexion, de dialogue et de rencontres résolument transpartisan afin d'enrichir le projet de loi d'orientation des mobilités et d'être force de propositions tout au long de la législature. Le développement du vélo croise en effet de nombreux enjeux : l'accès à la mobilité pour tous, la lutte contre l'enclavement, la solidarité, la santé, l'essor économique et la création d'emplois, l'optimisation des infrastructures et services de transport existants. Nous veillerons donc à l'inscrire dans les politiques sectorielles pour accélérer la transition vers une mobilité et un développement économique durables.* »

En présence de Pierre SERNE, président, et des vice-présidents du Club des villes et territoires cyclables – Catherine HERVIEU, vice-présidente du Grand-Dijon, Jean-Baptiste GERNET, conseiller eurométropolitain de l'Eurométropole de Strasbourg, et Michel GILLOT, adjoint au Maire de Saint-Cyr-sur-Loire, président du groupe vélo de Tours métropole –, Guillaume GOUFFIER-CHA, député du Val-de-Marne, et Sophie AUCONIE, députée d'Indre-et-Loire, ont lancé le nouveau Club des élus nationaux pour le vélo en présence de Matthieu ORPHELIN, député du Maine-et-Loire, et Sébastien LECLERC, député du Calvados.

Il succède au Club des parlementaires pour le vélo, lancé le 5 juillet 2012 à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, et poursuit le même objectif : promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport à part entière et dans toutes ses composantes – utilitaire, loisirs, tourisme, sport – en lui accordant un statut particulier dans les textes et projets législatifs.

Le Club des villes et territoires cyclables continuera d'en assurer l'animation et la coordination.

2018 sera-t-elle l'année du vélo ?

Tous les indicateurs, ou presque, sont au vert pour :

➤ **Une stratégie nationale et un vrai Plan vélo**

Il est temps qu'un Plan national fixe des objectifs quantifiés et soit doté de moyens. C'est l'engagement que doit confirmer le Gouvernement en ce début d'année, notamment après la remise, dans quelques jours, du rapport définitif du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe DURON qui a auditionné le Club des villes et territoires cyclables le 4 décembre dernier.

Le vélo et la mobilité active sont une composante essentielle de la politique de mobilité durable et devront être fléchés dans la stratégie du Gouvernement. La confirmation que le vélo et la mobilité active seront bien pris en compte, non seulement dans la stratégie gouvernementale mais aussi dans la programmation des infrastructures de la Loi d'orientation des mobilités et des réalisations des prochaines années, est une avancée importante. Les collectivités assurent aujourd'hui l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo et des modes actifs. La participation de l'Etat au financement des infrastructures cyclables traduira son engagement en faveur de la mobilité durable et permettra l'accélération du changement qui est à l'œuvre dans les territoires et dans les habitudes de mobilité des Français.

Au menu de ce Plan vélo, il faut inscrire en priorité la résorption des grandes coupures ferrées, fluviales, autoroutières..., la réalisation de réseaux express vélo et de réalisations intercommunales, le stationnement vélo notamment dans les gares et pôles d'échange et la réalisation du Schéma national des véloroutes et voies vertes.

Cette prise en compte du vélo et l'accélération des réalisations permettront de rattraper le retard de la France sur nos voisins européens et de booster les solutions de mobilité qu'apportent le vélo et l'intermodalité vélo et transport public dans tout le territoire national. Conformément à la volonté de la ministre des Transports de couvrir tout le territoire, le vélo et la mobilité active permettront d'offrir des solutions de mobilité et d'optimiser les réseaux de transports publics existants là où les solutions alternatives à la voiture solo sont encore très lacunaires.

Sur la base de ses propositions pour "*Une politique nationale vélo : 10 axes, 40 propositions*", le Club des villes et territoires cyclables a présenté un chiffrage des besoins estimés à 200 millions d'euros par an sur la durée du quinquennat et dans le cadre de la programmation de la Loi d'orientation des mobilités pour :

- la résorption des coupures urbaines et le rétablissement des continuités piétonnes et cyclistes dans les territoires (métropoles et zones de faible densité) ;
- la mise en œuvre d'un programme national de réalisation de réseaux express vélo et de liaisons inter-agglomérations et de rabattements à vélo vers des modes de transports collectifs ;
- le lancement d'un grand plan ambitieux de stationnement dans les équipements publics, les gares, les opérations de rénovation urbaine ;
- l'accélération de la réalisation du Schéma national véloroutes et voies vertes afin de relier les territoires, les centralités en périphérie des villes, les liaisons inter-pôles et d'amplifier les retombées économiques du tourisme à vélo.

Ces financements pourraient être prioritairement mobilisés dans des territoires qui verront d'autres projets retardés ou abandonnés, permettant ainsi de mettre en œuvre des solutions alternatives concrètes de mobilité inclusive et durable.

➤ **100 % d'une classe d'âge doit savoir se déplacer à vélo !**

Sans attendre la présentation du Plan national vélo interministériel, le Comité interministériel de la sécurité routière a avancé une mesure majeure le 9 janvier 2018, parmi les 18 mesures présentées, attendue par tous les acteurs du vélo pour accompagner le développement de l'usage en toute sécurité. Il s'agit pour les enfants de *généraliser le « savoir rouler » afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour*

l'entrée au collège. Il viendrait s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6^{ème} à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager ».

Pour les adultes, cette même mesure n°10 vise à augmenter la pratique de la « remise en selle » en sensibilisant davantage les personnes souhaitant acheter ou louer un vélo aux bienfaits et au bon usage en toute sécurité de ce mode de transport, par de courtes séances de sensibilisation, animées par les fédérations concernées ou les vendeurs.

Elus et parlementaires saluent cette mesure dont l'annonce, dès les premiers jours de 2018, marque la volonté d'encourager et de rendre crédible auprès de tous la pratique du vélo dans la mobilité du quotidien.

➤ **Faire du vélo un remède anti-crise**

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'intensifie¹ et si l'usage du vélo croît. L'ECF (European Cyclist's Federation) a montré que les retombées économiques actuelles du vélo s'élèvent à plus de 513 milliards d'euros par an en Europe, soit plus de 1 000 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 ! 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.

Un gisement d'emplois ! Par euro de valeur ajoutée, la teneur en emploi de la fabrication de cycles est plus importante que celle de l'industrie automobile. 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.

➤ **L'IKV pour tous**

Le décret relatif à la mise en place de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) par les fonctions publiques n'est jamais paru. De nombreuses collectivités ont délibéré depuis deux ans afin de proposer l'Indemnité Kilométrique Vélo à leurs agents et certaines, lassées d'attendre la parution du décret, l'ont mise en place. C'est la généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo - une mesure recommandée par différents groupes de travail des Assises de la mobilité, efficace et gagnante, et à coût quasi nul pour les entreprises comme pour l'Etat ! – qu'élus et parlementaires vélo demandent au Gouvernement dans le cadre du Plan national vélo.

Le rapport remis par Matthieu ORPHELIN, député du Maine-et-Loire, à Elisabeth BORNE, ministre des Transports, le 20 décembre dernier, met en évidence que cette généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo vise à atteindre 1,4 million de salariés cyclistes en 2022 et montre des résultats très encourageants tout en balayant certaines idées reçues sur les coûts d'une telle généralisation.

Parmi les principaux enseignements de l'étude :

- Le potentiel de cette mesure est **énorme** : plus de 70 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont faits en voiture².

¹ Etude L'économie du vélo - Altermodal – Atout France 2009

² INSEE Première, n°1629, janvier 2017

- Là où elle a été mise en place, l'Indemnité Kilométrique Vélo a prouvé son efficacité. Elle permet de **doubler la pratique** en moins d'un an, soit de passer de 3% à 6% de part modale³.
- Les bénéficiaires de l'IKV sont nombreux et quantifiables, notamment sur la **santé** des salariés : division par deux du nombre de salariés ayant une activité physique insuffisante, réduction des absences (**moins 15% d'arrêts maladie** pour un salarié cycliste)⁴ ...
- Les **coûts de sa généralisation seront très limités pour les entreprises**, comme pour les trois fonctions publiques puisque, ramené à l'effectif global, le coût moyen de généralisation de l'IKV **est, à horizon 2022, de moins de 23€ par salarié et par an dans l'hypothèse la plus ambitieuse** (IKV augmentée à 35€/mois et cumulée avec le remboursement de l'abonnement transport en commun).
- Par ailleurs, contrairement aux idées reçues, et même si l'IKV est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu, **l'impact de sa généralisation pour les comptes publics sera très limité**. Il est même **positif** pour les comptes de la **sécurité sociale** (au moins + 29 M€/an, grâce aux économies de coûts de santé, liées à l'accroissement de la pratique du vélo) et sur les **recettes et dépenses fiscales pour l'Etat** (le manque à gagner sur l'impôt sur le revenu est compensé par la hausse des recettes de TVA).
- Nous proposons la **généralisation de l'IKV en la rendant obligatoire pour tous les employeurs en moins de 4 ans**, pour atteindre l'objectif de **1,4 million de salariés cyclistes en 2022**, contre moins de 700 000 aujourd'hui.

➤ ***Avec des incitations économiques inscrites dans la durée***

Le nouveau dispositif qui devait prendre la suite du bonus VAE, après l'annonce de la suppression de celui-ci en septembre 2017, devait être une « solution médiane ». Or c'est une aide conditionnée à un cocktail de conditions contraignantes qui a été créée en fin d'année : obligatoirement complémentaire de l'aide d'une collectivité et réservée aux personnes physiques non imposables en 2017. C'est un sérieux coup de frein au bonus VAE et un signal préoccupant qu'a donné le Gouvernement, accentuant ainsi les inégalités territoriales notamment dans les territoires peu denses où le VAE constitue pourtant un vrai service à la mobilité pour tous. Elus et parlementaires défendent les propositions du groupe de travail « Mobilités actives » des Assises de la mobilité qui s'est prononcé en faveur du maintien du bonus VAE en intégrant dans le dispositif une aide à l'achat d'autres vélos comme les vélos-cargos non électriques et les vélos utilitaires non électriques, la possibilité de le cumuler avec d'autres aides locales sans que l'existence de cette aide soit une condition d'attribution et de rendre cette prime universelle, et donc modulée selon les revenus.

➤ ***Avec des évolutions législatives et réglementaires pour booster l'usage du vélo et ses retombées pour les territoires en accompagnant l'innovation***

Le groupe de travail « Mobilités actives » présidé par Jean-Baptiste GERNET, adjoint au Maire de Strasbourg, vice-président du Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre des Assises de la mobilité, a proposé d'adopter un pack de mesures réglementaires pour passer réellement du Code de la route au Code de la rue et de la route avec, au-delà du développement des mobilités actives, l'objectif de faciliter la cohabitation entre les différents modes de déplacements, en protégeant les usagers les plus vulnérables. De nombreuses propositions d'ordre réglementaire sont prêtes car elles font l'objet de demandes régulières depuis plusieurs années (PAMA, CNTE...). Elles concernent aussi bien les piétons que les cyclistes ou les engins de déplacements personnels (EDP). Il s'agit donc de transformer le Code de la route en code de la rue et de la route à l'horizon 2020, même si un certain nombre de mesures réglementaires peuvent être prises dès 2018.

³ Sachant que le Programme du Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports pour accompagner les JO 2024 fixe au vélo un objectif de part modale de 9% d'ici 2020 et que l'objectif de la Stratégie Nationale de Mobilité Propre fixe un objectif de 12,5% à l'horizon 2030.

⁴ Soit en moyenne plus d'un jour d'arrêt évité par salarié cycliste.

➤ **En facilitant les nouveaux services grâce à un cadre juridique adapté**

L'augmentation du nombre de vélos disponibles grâce aux nouveaux systèmes de libre-service vélos sans borne est un bon signal pour l'essor des mobilités actives. En revanche, cela ne peut se faire sur la base d'un modèle économique ne prévoyant ni maintenance ni régulation des flottes de vélos, qui reporterait sur la collectivité toutes les externalités négatives du service (récupération des épaves, lutte contre le stationnement gênant...). Face à un envahissement de l'espace public par du stationnement irrespectueux ou l'abandon de vélos sur la voie publique, les collectivités doivent pouvoir mettre en place une licence d'exploitation ou de labellisation et, si elles le souhaitent, un système de redevance d'occupation du domaine public. Cette labellisation pourrait s'accompagner d'un partage des données relatives aux emplacements des cycles à l'échelon communal ou à celui de l'AOT, ce qui permettrait de contribuer au développement de véritables plateformes multimodales.

Communication Médias : Claude Lisbonis / CLC – T. +33 06 20 67 18 66 – clc@claulisbonis.com

***Le Club des villes et territoires cyclables**, réseau de collectivités territoriales, créé en 1989 par 10 villes pionnières, rassemble aujourd'hui plus de 1500 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions. Les élus réunis au sein du Club agissent pour développer l'usage du vélo au quotidien - mode de transport à part entière -, les modes actifs et les politiques de mobilité et d'aménagement urbain durables.*

***Le Club des élus nationaux pour le vélo** a été créé en juillet 2012 à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables. Il réunit des députés et sénateurs de toutes tendances politiques. Son objectif : promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport à part entière et dans toutes ses composantes – utilitaire, loisirs, tourisme, sport – en lui accordant un statut particulier dans les textes et projets législatifs.*