

Votez vélo !

2017-2022 : cinq ans pour accélérer le changement !

En 2017, le vélo est en campagne ! Le Club des villes et territoires cyclables s'invite dans la campagne de l'élection présidentielle et des législatives à venir.

« De 2017 à 2022, nous avons 5 années pour changer d'échelle et adopter enfin une vraie stratégie nationale en faveur du vélo et des mobilités actives dans notre pays ! » a déclaré Pierre SERNE, président du Club des villes et territoires cyclables, à l'occasion des vœux à la presse le 31 janvier 2017. **« Il est établi désormais que le vélo pèse dans la balance ! C'est une solution réaliste et gagnante. Aux candidats de la verser à leur programme d'actions. A nous de les convaincre que le changement est déjà à l'œuvre chez les Français – changement de représentation des modes de déplacements, changement de comportement de consommation et de mobilité – et qu'il doit être accéléré. Les collectivités locales qui assurent déjà plus de 90% de l'investissement public intensifient leurs efforts comme le montre l'état des lieux de notre enquête nationale à mi-mandat municipal. Mais l'Etat doit montrer qu'il va dans le même sens. En prenant en compte le vélo et la marche dans toutes les politiques sectorielles nationales et territoriales et dans toutes les démarches qui bénéficient de financements ou de labels nationaux comme les écoquartiers ou les territoires à énergie positive. Et en mettant en place des dispositifs incitatifs qui boostent les actions locales et le transfert de la voiture solo vers la mobilité durable. »**

Une vraie stratégie nationale en faveur du vélo et des mobilités actives

Le Club des villes et territoires cyclables avance **40 propositions** parce qu'une politique vélo ne s'appuie pas que sur deux ou trois mesures. Mais il s'agit bien, avant tout, de définir et d'adopter une **STRATÉGIE NATIONALE** pour le vélo et les mobilités actives. La politique actuelle avec le Plan national d'action pour les mobilités actives depuis 2014 est un bon début mais ne constitue pas une véritable stratégie nationale.

Parce que l'accélération du changement dans le cadre d'un vrai plan national en faveur du vélo et des mobilités actives nécessite des moyens, il propose **d'affecter 10% du budget des routes nationales et autoroutes au maillage vélo et à la résorption des grandes coupures**. Et de lancer un **appel à projets national dédié aux mobilités actives** afin d'accompagner les collectivités locales et de mettre en lumière des réalisations exemplaires.

Cap sur l'emploi vélo !

La capacité d'entraînement de l'économie du vélo sur le tissu économique local est considérable. L'étude réalisée par l'Ademe en 2016 a mis en évidence les retombées économiques objectives et les créations d'emplois générées par les services vélo. Elle montre par exemple qu'un potentiel de 160 000 vélos supplémentaires en location (dont 40 000 VAE) créerait 1050 emplois et générerait 18 millions d'euros de chiffre d'affaires pour la seule fourniture des vélos et que 200 000 consignes à vélos en gare et dans les villes produiraient 360 emplois et 28 millions de chiffre d'affaires pour la seule fourniture de ces consignes.

D'autres travaux viennent encore renforcer ces constats et ces perspectives de croissance durable et équitable à l'occasion de l'observation de la mobilité domicile-travail dans le recensement de la population, de l'activité commerciale des centres-villes ou de la mobilité inclusive qui vise à donner à chacun l'accès à la mobilité et au travail. Tous montrent que le tout-auto n'est plus la solution et que les

politiques locales de rééquilibrage de l'espace public en faveur du cycliste et du piéton amplifient l'usage des modes actifs et la vitalité économique des territoires.

L'IKV pour tous !

De nombreuses collectivités ont délibéré dès 2015 afin de proposer l'indemnité kilométrique vélo (IKV) à leurs agents. Elles attendent aujourd'hui la parution du décret qui mettra en place l'IKV dans la fonction publique territoriale. De même que la Fonction publique d'Etat à l'issue de l'expérimentation en cours auprès des agents des ministères de l'Environnement et du Logement.

L'IKV doit devenir obligatoire dans les entreprises. Son caractère incitatif doit être renforcé en portant la part défiscalisée à 385 euros par an au lieu du plafond actuel de 200 euros.

Une bonne nouvelle à confirmer, la prime de 200 euros pour l'achat d'un VAE enfin mise en place ?

Malgré la mobilisation du Club des villes et territoires cyclables, des parlementaires vélo et des acteurs économiques à ses côtés depuis 2012, le vélo à assistance électrique (VAE) n'est toujours pas éligible au bonus écologique. L'Etat a créé, fin 2016, une prime de 1000 euros pour les cyclomoteurs électriques qui n'ont fait l'objet d'aucune évaluation préalable, et a repoussé le VAE dont l'impact de transfert modal est démontré et dont près de la moitié de la production est réalisée en France contrairement aux cyclomoteurs. Mais la ministre de l'Environnement vient d'annoncer que le décret relatif à une prime de 200 euros pour l'achat d'un VAE est prêt et qu'il est à la signature du Premier ministre !

Encourager le vélo, facteur d'autonomie et de lien social

L'accès à la mobilité est indissociable de l'accès à l'emploi. **Développer une mobilité à moindre coût, c'est donner à chacun plus de liberté et d'autonomie.** Le Laboratoire de la mobilité inclusive vient de montrer que **41% des employeurs observent des problèmes de mobilité dans le recrutement de leur personnel. 50% des personnes en insertion ont dû refuser un emploi ou une formation pour ces mêmes difficultés.**

La facilitation de l'usage du vélo n'est pas la seule option mais représente une part très significative de la solution à ces problèmes d'accès à l'emploi. Les initiatives des collectivités et des associations qui prêtent des vélos à des demandeurs d'emploi, proposent des séances de remise en selle et des ateliers d'autoréparation doivent être encouragées et amplifiées.

Enquête 2015-16 de l'Observatoire des mobilités actives : une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons à mi-mandat municipal

Les enquêtes du Club de villes et territoires cyclables auprès de ses adhérents donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons tous les trois ans. L'enquête 2016 offre un état des lieux à mi-mandat municipal et confirme la dynamique d'offre des collectivités dans un contexte budgétaire pourtant très contraint. Elle montre également un engagement renforcé des collectivités en faveur de la modération de la place et de la vitesse des véhicules motorisés.

→ Le vélo prend sa place

Cette première moitié du mandat municipal met en évidence une augmentation significative de la part de la voirie aménagée, la hausse du budget vélo moyen par an et par habitant, une dynamique d'offre de stationnement notamment près des gares, soit autant d'indicateurs de la consolidation des politiques cyclables dans la période 2013-2016.

A périmètre équivalent entre 2013 et 2016, **les voiries aménagées pour les cyclistes représentent 26% des voiries disponibles et sont en progression par rapport à 2013**. On observe une augmentation quelle que soit la taille des collectivités ainsi que dans les agglomérations contrairement à l'enquête 2013 où elle s'observait principalement au niveau communal.

→ Vers le vélo sans couture

L'enquête 2015-16 marque une évolution significative de la structure des linéaires cyclables. Pour la première fois, les aménagements cyclables ne sont plus majoritairement constitués d'aménagements séparatifs sur voirie à 50, 70 et 90 km/h en 2016 au profit d'une croissance significative du poids des zones 30.

Les zones de rencontre sont en forte progression - + 103% - sur les collectivités enquêtées. **Les zones 30 progressent nettement**, tout particulièrement dans les **moyennes et grandes agglomérations**.

Les collectivités utilisent toute la palette des aménagements qu'offre la boîte à outils de la ville cyclable :

- Les double-sens cyclables qui poursuivent sur leur lancée avec un linéaire qui progresse de 26%
- Les sas cyclistes que 94% des répondants utilisent, leur nombre progressant de 160% entre 2013 et 2016
- Le cédez-le-passage cycliste au feu que la moitié des collectivités qui ont répondu à l'enquête utilisent.

→ Le stationnement intermodal progresse

L'offre de stationnement est en constante progression : le nombre de places augmente de 19% après une progression de 22% entre 2011 et 2013. Sa structure change peu et les arceaux représentent toujours l'offre la plus déployée. Cependant, parmi les solutions hors arceaux, on notera l'augmentation des garages à vélo en gare qui passent de 29,2% à 37,3% de l'offre. De même que les locaux sécurisés dans les parcs de stationnement auto qui progressent de 5 points.

→ Les budgets vélo en progression

Le budget annuel moyen alloué à la politique vélo est de **7,7 euros/an et par habitant**. Il était en 2013 de **5,8 euros/an** et par habitant et avait peu évolué depuis 2011 (5 euros/an/h).

2017-2020 : trois années pour accélérer les dynamiques

La seconde moitié du mandat municipal est l'occasion pour les collectivités d'agir sur tous les fronts et d'utiliser tous les leviers pour réaliser le « **système vélo** » qui mixte infrastructures – aménagements de voirie et stationnement –, services vélo, incitations économiques, actions d'accompagnement du changement de comportement de mobilité. Ces trois années doivent permettre d'accélérer la mise en œuvre de l'intermodalité et des services vélo pour atteindre les objectifs de la Stratégie de développement de la mobilité propre qui prévoit un report modal important de la voiture solo vers les

modes actifs et une augmentation de la part du vélo de 2,7 % (en 2008, en nombre de déplacements dans les transports de courte distance) à 12,5 % en 2030.

→ en préservant les moyens des politiques vélo et mobilités actives

Le déploiement du vélo et de la marche dans les politiques publiques de mobilité requièrent une vraie expertise. Si la présence d'un **chargé de mission** est acquise dans la majorité des collectivités et généralisée dans les plus grandes, elle semble marquer le pas dans les collectivités de moins de 100 000 habitants. Il reste une marge de progrès importante et une dynamique à retrouver après une progression observée en 2011 et 2013 du nombre de chargés de mission vélo.

→ en donnant l'exemple

70% des collectivités ont mis en place un Plan de déplacement d'administration à l'attention de leurs agents ou l'ont en projet. On observe peu de progression entre les deux enquêtes et cette démarche reste marginale dans les collectivités de moins de 50 000 habitants où elle a pourtant tout autant sa pertinence. La mise à disposition de vélos pour les agents est davantage répandue et concerne 80% des collectivités interrogées. Cette pratique est en nette progression par rapport à 2013. Avec 5,1 vélos pour 100 agents, on voit cependant qu'il existe une forte marge de progression pour ce service de mobilité efficace et peu coûteux à l'attention des agents des collectivités.

→ en misant sur les services vélo

L'enquête 2015-16 de l'Observatoire des mobilités actives montre que les solutions comme les systèmes de vélos en libre-service et la location sont davantage présentes dans les grandes collectivités. Si cette corrélation est logique s'agissant des VLS, la location, notamment la location longue durée de vélos traditionnels et de VAE, devrait être appelée à se développer dans un grand nombre de collectivités de toutes tailles. L'étude de l'Ademe démontre en effet la forte incitation à la démotorisation de la location longue durée de vélos : un abonné à un service de location longue durée de VAE sur 6 se sépare d'une voiture suite à la location et 1 abonné sur 10 dans le cas de la location de vélos classiques.

Près du quart des collectivités propose une aide directe pour l'acquisition de VAE en 2016 contre 19% trois ans auparavant. La moitié des bénéficiaires d'une aide à l'achat d'un VAE abandonne la voiture individuelle. Les retombées positives de ce type d'incitations devraient convaincre un nombre croissant de territoires de leur fort impact.

Les consignes en gare, en progression entre 2013 et 2016, sont de puissants outils de démotorisation : l'étude de l'Ademe révèle en effet que 14% des abonnés à un tel service se sont séparés d'une voiture suite à leur abonnement et 6% ont renoncé à l'achat d'une voiture particulière.

Communication Médias : Claude Lisbonis / CLC

T. +33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 – clc@claudelisbonis.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.

www.villes-cyclables.org