

Plan national d'action pour les mobilités actives *Accélérons les mesures en faveur du vélo et des autres « modes actifs »*

A la veille de la réunion du Comité de pilotage présidé par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports, le 15 septembre 2015, afin de faire un bilan des mesures du plan lancé en mars 2014 et de poursuivre cette démarche nationale, le Club des parlementaires pour le vélo et le Club des villes et territoires cyclables rappellent leurs propositions pour que la France, à l'instar de plusieurs pays européens, se dote d'une véritable stratégie nationale en faveur du vélo et de la mobilité active. La démarche évolutive engagée en 2013, qui a abouti à un plan d'action avec 25 premières mesures en mars 2014, est une bonne démarche pour notre pays mais doit être dynamisée pour constituer une stratégie nationale de nature à accélérer les changements nécessaires, accompagner les efforts des collectivités et mettre en cohérence les actions de l'Etat.

La mise en œuvre d'une seconde phase du plan national d'action pourrait être l'occasion de changer d'échelle et, à quelques mois de la tenue à Paris de la COP21, d'engager enfin une politique vélo ambitieuse.

1/ Mettre en œuvre rapidement l'indemnité kilométrique vélo

Le Club des parlementaires pour le vélo et le Club des villes et territoires cyclables ont pris une part active à l'élaboration du plan national d'action pour les mobilités actives (PAMA), à sa mise en œuvre, et sont même allés au-delà de ses objectifs en défendant une mesure phare de la Loi pour la transition énergétique et la croissance verte (LTECV), en faveur de l'accompagnement du changement de comportement de mobilité, avec la création de l'indemnité kilométrique vélo (IKv). L'IKv, qui existe en Belgique depuis plus de dix ans, a été expérimentée par le ministère du Développement durable au second semestre 2014 auprès de 10 000 salariés dans 15 entreprises, avec un montant de 25 centimes par kilomètre : son impact est très positif même à droit constant comme l'a montré l'évaluation conduite par l'Ademe. Grâce à l'action des parlementaires vélo, l'IKv est désormais en vigueur au 1^{er} juillet 2015 avec une exonération fiscale pour l'employé et le salarié.

L'annonce par Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le 13 septembre, de la parution prochaine du décret instaurant l'indemnité kilométrique vélo est une bonne nouvelle. Il reste toutefois à fixer son montant. La fourchette indiquée – entre 12 et 15 centimes par kilomètre – est une fourchette basse comparée aux 25 centimes de l'expérimentation et aux 22 centimes pratiqués en Belgique. Le Club des parlementaires pour le vélo et le Club des villes et territoires cyclables demanderont au Gouvernement demain, lors du comité de pilotage, de considérer le bon niveau d'aide compte tenu de l'enjeu majeur du transfert des modes polluants vers un mode de déplacement bon pour l'environnement, la santé et l'économie. Et demandent que le décret fixant le montant de l'IKv paraisse sans délai.

Ils rappellent également que la LTECV prévoit, suite à un amendement du Club des parlementaires pour le vélo adopté dès la première lecture, une incitation fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes vélo à la disposition de leurs salariés. Mesure qui ne figurait pas dans le PAMA présenté en mars 2014.

2/ Sécurité des vélos

Nous restons par ailleurs particulièrement préoccupés par la sécurité des cyclistes face au danger que constituent les véhicules à grand gabarit (poids lourds, engins de chantier, autocars, autobus...).

La mesure 11 du PAMA 1 n'a pas été mise en œuvre. Elle est pourtant essentielle puisqu'elle concerne cette cohabitation entre cyclistes, piétons et véhicules à grand gabarit. On comprend mal le retard pris, au moment où des villes comme Londres mettent en place des mesures protectrices, pour engager les actions citées :

« Mettre en œuvre les propositions de l'étude du CETE Normandie (2010) relatives à la cohabitation cyclistes/véhicules lourds :

- *former les conducteurs de PL au niveau du permis ou de la formation continue (FCOS),*
- *former les enfants dans leur continuum éducatif (APER 1 et 2),*
- *recenser les dispositifs d'alerte des conducteurs PL et étudier les possibilités de les rendre obligatoires à la construction,*
- *réfléchir plus généralement sur les problématiques de perception des piétons et des cyclistes. »*

En effet, le Club des villes et territoires cyclables a demandé sans relâche depuis la tenue de la table-ronde de février 2010, la mise en œuvre de ces mesures à la Délégation à la sécurité et la circulation routière (DSCR). Les parlementaires vélo ont interrogé également le ministère et la DSCR. Les récents accidents mortels survenus à Paris le 17 août et à Strasbourg le 18 août dernier, impliquant chaque fois un poids lourds, exigent qu'on mette enfin à l'agenda ces mesures concrètes. Les collectivités locales qui déploient des actions de sensibilisation ne peuvent assurer seules la prévention. Cet « enjeu de sécurité routière majeur », ainsi que la DSCR l'avait qualifié en février 2010, implique des actions sur plusieurs fronts : formation des conducteurs de poids lourds (initiale et continue), sensibilisation des cyclistes et des piétons et leur formation dans le cadre du continuum éducatif, signalisation et aménagements de voirie. Aucune de ces pistes n'a été investiguée depuis cette réunion de concertation il y a plus de cinq ans et malgré leur inscription dans le PAMA 1 (mesure 11). Le Club des parlementaires pour le vélo et le Club des villes et territoires cyclables demandent donc que ce chantier soit ouvert sans délai, dans le cadre du PAMA 2, avec la DSCR. Et que toute l'attention des pouvoirs publics soit portée sur ces dispositions urgentes et non sur la fausse solution de l'obligation du port du casque pour les cyclistes qui revient régulièrement dans les projets et ne constitue en rien une réponse au danger dit de « l'angle mort » et plus généralement à la sécurité des déplacements à vélo.

Nos organisations se félicitent par ailleurs de la parution du décret du 2 juillet 2015 qui introduit de nouvelles dispositions techniques dans le code de la route dans le sens d'une meilleure prise en compte du cycliste et du piéton, de leur sécurité et de leur confort, suite aux travaux du PAMA 1. Ce décret constitue une nouvelle étape importante pour aider les collectivités locales à changer la physionomie des villes. Ils attirent toutefois l'attention du ministre sur la nécessité de publier rapidement l'arrêté modifiant l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière pour rendre applicables plusieurs de ces dispositions afin que les collectivités puissent disposer de ces nouveaux outils très attendus.

3/ Stationnement et intermodalité

Nous continuerons par ailleurs à plaider pour que des mesures concrètes concernant le stationnement facilité des vélos soient mises en place, et que toutes les occasions soient saisies pour favoriser l'intermodalité entre vélo et transports collectifs. A ce titre nous porterons notamment deux revendications :

- une autre des 25 mesures de mars 2014 doit encore être mise en œuvre : la publication de l'arrêté concernant l'obligation de mettre en place, à partir du 1^{er} janvier 2015, des parcs de stationnements pour les vélos dans les immeubles à destination principale de bureau bénéficiant de places de stationnement auto (mesure n°18). Ils demandent donc au Ministre de prendre un engagement sur la parution de cet arrêté qui fixera les superficies des stationnements vélo dans les immeubles de bureau comme prévu par la Loi Grenelle 2 et à la suite des dispositions relatives aux immeubles d'habitation.
- Par ailleurs, nous attirons l'attention du Ministre sur la nécessité d'intégrer l'accessibilité et le stationnement des vélos dans l'ordonnance sur les gares routières qui doit paraître avant la fin de l'année, pour développer l'intermodalité vélo et dans le cadre du déploiement de ces infrastructures qui doivent accompagner le développement du transport par car.

Communication médias : Claude Lisbonis / CLC

T. +33 01 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. Il est présidé par Pierre SERNE, vice-président de la Région Ile-de-France.

www.villescyclables.org

Le Club des parlementaires pour le vélo, créé le 5 juillet 2012 à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, 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.

Il est co-présidé par Alexis BACHELAY, député des Hauts-de-Seine, Denis BAUPIN, député de Paris, vice-président de l'Assemblée nationale, ancien président du Club des villes et territoires cyclables, Philippe GOUJON, député de Paris, maire du 15^e arrondissement de Paris.