



VERS UNE STRATÉGIE NATIONALE VÉLO ET MODES ACTIFS

Les propositions de la FUB
pour les Assises de la mobilité

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DE LA FUB

Plus de 40 % des Françaises et des Français n'ont pas une activité physique suffisante. Ce déficit constitue une urgence absolue en termes de santé publique. En plus de tous ses bienfaits économiques et environnementaux, le vélo comme mode de déplacement et de loisir offre une solution pragmatique et efficace à cette crise sanitaire.

Favoriser l'usage du vélo nécessite un engagement de la part des acteurs publics. Les collectivités locales, particulièrement les grandes agglomérations, prennent aujourd'hui une large part mais ne peuvent pas porter à elles seules cet enjeu national. L'État a - dès 2004 - identifié de nombreuses mesures, qui n'ont jamais vu le jour faute de financement.

La FUB demande à l'État d'adopter une stratégie nationale pour le vélo en se dotant d'une véritable délégation interministérielle pour la marche et le vélo ainsi qu'un fonds national pour le vélo.

Ce fonds vélo servira à financer 5 axes prioritaires :

- Le financement d'un appel à projet « territoires pilotes »,
- La résorption des coupures urbaines,
- La mise en place massive de stationnements vélo dans les gares,
- Le financement du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V),
- Un plan de communication efficace.

La FUB propose également d'autres mesures pour créer une véritable culture vélo :

- Généraliser l'apprentissage de la mobilité à vélo dès l'école primaire afin de rendre crédible l'option vélo aux enfants et aux parents ;
- Engager des actions fortes pour lutter contre le vol, via l'investissement massif dans le stationnement des vélos (dans les gares, mais également dans le bâti ancien) ;
- La mise en place de dispositifs fiscaux réellement incitatifs, notamment en généralisant et en rendant obligatoire l'Indemnité kilométrique vélo, ainsi qu'en proposant un dispositif efficace d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique.

26 PROPOSITIONS POUR UNE FRANCE CYCLABLE

Depuis les élections présidentielles, la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) participe activement au débat politique, avec un certain nombre de propositions, issues notamment de la campagne « Parlons vélo ».

Nos propositions concernent particulièrement les questions de mobilité, mais touchent également à la santé publique ainsi qu'à la sécurité routière.

Le présent document synthétise nos positions sous 26 propositions. Chacune de ces propositions pourrait se retrouver dans la plupart des six groupes de travail thématiques des Assises de la mobilité ; nous avons néanmoins tenté de pré-flécher la plupart d'entre elles vers un ou plusieurs groupes.

Au-delà des idées, nous faisons autant que possible des propositions concrètes et opérationnelles de mises en œuvre pour chacune des mesures.

POURQUOI FAIRE LE CHOIX DU VÉLO ?

UN PLAIDOYER POUR LE VÉLO

La France à vélo dans le concert européen

Au sein de l'Union Européenne, la France n'est située qu'à la 20^{ème} place sur 28 quant à l'usage quotidien du vélo par ses habitants. L'absence d'une stratégie politique nationale concernant le vélo explique ce classement, qui, à l'heure où l'European Cyclists' Federation (ECF) a publié son livre blanc pour une stratégie européenne du vélo, nous place en position de mauvais élève européen. Pour rattraper ce retard, il est aujourd'hui indispensable pour l'État français de s'engager de manière forte dans le développement de l'usage du vélo sur son territoire, notamment via des mesures financées.

Vélo et santé



Sur le plan de la santé, la pratique du vélo constitue un bon exemple de politique de prévention, alors que notre pays est majoritairement tourné vers le curatif. La sédentarité excessive est en passe de tuer plus que le tabagisme, et touche plus de 90 % des Français. Une heure de pratique de vélo permet de compenser les méfaits de huit heures de sédentarité ! Le développement d'une politique vélo est donc avantageuse pour l'État français qui verrait ses dépenses de santé grandement réduites avec une utilisation plus poussée du vélo par les français. En palliant le manque d'activité physique des français ainsi qu'en participant à la réduction de la pollution de l'air, le vélo constitue une mesure préventive de santé efficace qui ne demande qu'à être déployée plus amplement au niveau national. D'autre part, au niveau sécurité routière, le développement d'une politique vélo a pour effet de baisser le nombre d'accidents mortels des usagers du vélo. La conjugaison d'aménagements adéquats et du phénomène de « sécurité par le nombre » a entraîné une réelle baisse d'accidents de la route dans les pays ayant fait le pari du vélo.

Vélo et climat



Le vélo représente un enjeu majeur face aux défis environnementaux qui se posent aujourd'hui. Après la ratification de l'Accord de Paris en avril 2016, la France est tenue de réduire de 40 % ses émissions de GES (gaz à effet de serre) par rapport au niveau de 1990. En utilisant le vélo au lieu de la voiture pour se rendre à un lieu de travail à moins de 5 kilomètres de son domicile, chaque habitant contribue à économiser 650 kg de GES émis, soit une réduction à l'année de 8,6 % de l'ensemble de son émission carbone. L'ECF estime ainsi que si les niveaux de circulation à vélo au sein de l'Union Européenne étaient équivalents à ceux relevés au Danemark, l'utilisation du vélo contribuerait à elle seule à réaliser 12 à 26 % de l'ob-

jectif de réduction fixé pour 2050 dans le secteur des transports. Ces chiffres montrent l'importance pour la France d'adopter rapidement une politique résolue en faveur de déplacements propres, d'autant que la Commission a communiqué un avertissement final concernant la non-conformité du pays vis-à-vis des limites de pollution de l'air au dioxyde de nitrogène (NO2) en février 2017. La pollution de l'air étant notamment causée par l'utilisation systématique de la voiture, en particulier sur des distances courtes, son usage doit être réfréné au profit de solutions plus efficaces, dont le vélo vient en tête.

Le vélo est efficace, économique et accessible à toutes et tous



Le vélo est un moyen de transport économique, rapide et pratique. Pour les trajets de moins de 3 kilomètres, le vélo est le moyen de transport le plus rapide (12 minutes contre 15 minutes en voiture). Il est également peu coûteux, que ce soit pour la collectivité ou pour l'utilisateur, libérant du pouvoir d'achat et favorisant le commerce de proximité. Le vélo répond donc à la fois aux enjeux majeurs de lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et à la redynamisation des villes moyennes. Le vélo est un investissement rentable pour la collectivité, de par son faible coût, ses bénéfices pour la santé et pour l'environnement. Si l'on s'intéresse aux avantages et aux coûts pour la société, l'externalité négative pour un ki-

lomètre effectué en voiture est d'au moins 0,15 € tandis que chaque kilomètre à vélo rapporte entre 0,16 € et 0,5 € (l'externalité est donc positive). La bicyclette représente aussi un potentiel économique important que ce soit dans le domaine de l'innovation, du tourisme, de la vente ou de la réparation. En 2009, Atout France estimait que les retombées économiques directes du vélo représentaient déjà 4,5 milliards d'euros. Une étude de l'ECF chiffre les retombées directes et indirectes du vélo à 513 milliards d'euros à l'échelle de l'Union européenne. Si la France était dans la moyenne, les retombées seraient donc d'environ 65 milliards d'euros par an.

D'un système auto-soliste vers la multi-modalité

Il est urgent d'engager un véritable plan d'actions structuré autour de l'usage du vélo. En effet, l'espace est aujourd'hui structuré autour de ce que l'on peut désigner comme un « système voiture » : routes au tracé efficace et entretenues (dont personne n'interroge le coût), services de réparation et d'entretien, places de stationnement, stations-services, enseignement du code de la route dès le plus jeune âge en vue d'obtenir le permis de conduire... Les politiques publiques de la deuxième moitié du XX^e siècle ont placé la voiture au cœur du système des transports. La place laissée à la voiture a eu un effet pervers produisant un allongement des distances parcourues et favorisant l'étalement urbain. Pour un véritable décollage de la pratique, des mesures concrètes et coordonnées doivent venir encourager les Français à utiliser le vélo aussi bien comme moyen de déplacement quotidien que comme activité sportive ou de loisir. Le développement du vélo ne se fera pas grâce à une seule mesure phare, mais en actionnant de nombreux leviers de manière séquencée et planifiée. Le manque d'un seul élément (comme l'apprentissage de la mobilité à vélo, un stationnement adéquat, les services associés) risque de réduire fortement l'effet des autres politiques mises en place.

Un investissement de l'État pour soutenir les collectivités

Aujourd'hui, près des deux tiers (63 %) des collectivités urbaines interrogées par l'Observatoire des mobilités actives en 2016 ont un budget dédié au vélo¹. Ces collectivités s'engagent en faveur de ce mode de déplacement en donnant une place au vélo dans leurs stratégies de mobilité : chargés de mission, aménagement de l'espace urbain, règles de circulation, observatoires locaux d'évaluation des politiques cyclables, offre de services vélo... Les politiques vélo des collectivités se consolident donc, en dépit (ou en raison) d'un contexte budgétaire restreint. Cependant, on constate que la présence d'un budget spécifique reste directement liée à la taille de la collectivité, ce qui met en exergue des enjeux d'inégalité entre les territoires, et cause des problèmes de continuité des itinéraires aux frontières administratives. Un véritable « système vélo » doit être pris en charge à toutes les échelles, et en premier lieu l'échelle nationale, pour permettre d'offrir tous les services nécessaires à l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement avantageux et légitime sur la voie publique.

Ce système vélo permettra d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la Stratégie nationale de développement de la mobilité propre qui prévoit une augmentation de la part modale du vélo de 2,7 % à 12,5 % en 2030. **Cet objectif est cohérent avec l'engagement de la France envers le CIO de tripler sa part modale d'ici les JO à Paris en 2024.**

Au delà des objectifs cités, un système vélo efficace permettrait d'exploiter un gisement de solutions de mobilité pour tous les territoires, notamment de moyenne densité, ainsi qu'un développement économique cohérent avec les enjeux de sobriété du XXI^e siècle.

¹ Observatoire des mobilités actives, "Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises. Enquête nationale", 2016.

LES LEVIERS POUR AGIR

LISTE DES PROPOSITIONS

| | |
|--|----|
| 1. Créer un fonds national d'investissement pour les modes actifs | 9 |
| 2. Créer une Délégation interministérielle à l'usage de la marche et du vélo | 9 |
| 3. Rendre totalement « cyclables et marchables » des territoires pilotes lauréats d'un appel à projets | 10 |
| 4. Aider les collectivités à résorber les coupures et les points noirs des itinéraires cyclables | 10 |
| 5. Une réelle contribution financière aux modes actifs prélevée sur le budget publicitaire des marques automobiles | 11 |
| 6. Compléter le schéma national des véloroutes et voies vertes d'ici 2030 | 11 |
| 7. Une réelle coordination nationale du tourisme à vélo | 12 |
| 8. Généralisation de la « Ville 30 » | 13 |
| 9. Développement des véloroutes et réseaux express vélo | 13 |
| 10. Création d'une nouvelle norme urbanistique pour les modes actifs | 14 |
| 11. Pour un droit opposable à l'accessibilité | 14 |
| 12. Développer les stationnements sécurisés et répondant aux normes pour les vélos | 15 |
| 13. Éduquer au vélo tous les conducteurs de véhicules motorisés | 15 |
| 14. Élaboration d'une réglementation adaptée à la sécurité des cyclistes | 16 |
| 15. Verbalisation des infractions mettant en danger les cyclistes et les piétons | 16 |
| 16. Création de 200 000 stationnements vélo dans l'ensemble des gares pour un coût d'environ 200 millions d'euros | 17 |
| 17. Appui à l'apprentissage de la mobilité vélo dès la maternelle et en primaire | 18 |
| 18. Développer les vélo-écoles pour adultes | 18 |
| 19. Systématiser l'identification pour lutter contre le vol et le recel de vélos | 19 |
| 20. Rendre l'IKV plus incitative | 20 |
| 21. Développer le programme Alvéole | 21 |
| 22. Élaborer une stratégie nationale positive de communication | 21 |
| 23. Créer un réseau et un label de Maisons du vélo | 22 |
| 24. Encourager l'achat du vélo à assistance électrique (VAE) | 22 |
| 25. Encourager les innovations au service du « système vélo » | 24 |
| 26. Création d'un chèque « réparation vélo » | 24 |

UN ÉTAT QUI S'ENGAGE



Des sources sûres de financement et une gouvernance adaptée

1. CRÉER UN FONDS NATIONAL D'INVESTISSEMENT POUR LES MODES ACTIFS

L'État doit aujourd'hui s'engager en allant au delà de mesures réglementaires, en proposant des financements incitatifs. La FUB propose la création d'un fonds vélo d'au moins 200 millions d'euros par an, qui servira à financer les mesures proposées dans ce document, avec cinq axes prioritaires :

- L'appel à projet « territoires pilotes » (mesure 3),
- La résorption des coupures urbaines (mesure 4),
- La mise en place massive et systématique de stationnements vélo dans les gares (mesure 16),
- Le financement du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) (mesure 6),
- Un grand plan de communication (mesure 22).

La FUB propose que le fonds soit abondé à hauteur de 200 millions d'euros par an. Le fonds pourrait être abondé en complément par :

- Une contribution spéciale modes actifs - cf. mesure 5,
- Une contribution volontaire des collectivités territoriales (pour les territoires périphériques moins bien dotés),
- La sécurité sociale (bénéfices santé de la pratique du vélo).

La gouvernance du fonds impliquera les associations de promotion des modes actifs en parité avec l'État et les collectivités.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

2. CRÉER UNE DÉLÉGATION INTERMINISTÉRIELLE À L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Cette délégation doit être dotée de moyens financiers et humains en rapport avec les enjeux écologiques, sanitaires et sociaux, économiques et industriels qui font aujourd'hui consensus. Les politiques impulsées par la Nation doivent être suivies d'actions systématiques sur le terrain dans les régions et les agglomérations. La délégation doit par ailleurs s'assurer qu'il n'y ait pas d'opposition dans la répartition de l'espace entre les modes actifs (marche et vélo), tout comme cette répartition ne doit pas se faire au détriment des transports en commun.

La FUB propose de transformer l'actuelle Coordination (CIDUV) en Délégation interministérielle, sous la responsabilité directe du Premier Ministre.

L'État doit lui apporter tout son appui politique et mettre à sa disposition des moyens humains et une enveloppe financière en adéquation avec les enjeux.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

3. RENDRE TOTALEMENT « CYCLABLES ET MARCHABLES » DES TERRITOIRES PILOTES LAURÉATS D'UN APPEL À PROJETS

Plutôt que de tenter une impossible greffe du système danois ou néerlandais, nous proposons d'inventer un nouveau modèle et l'expérimenter dans toutes les configurations. Grâce à un soutien financier fort et une assistance en terme d'expertise, un appel à projets adapté permettrait d'établir en moins de cinq ans un référentiel français qui tienne compte des spécificités héritées de notre géographie et de notre histoire. En réinventant une mobilité durable à la française qui n'oppose pas marche et vélo, ces territoires-pilotes de tailles variés serviront d'inspiration. Chaque territoire pourra se reconnaître dans un des lauréats. Il sera crédible d'affirmer : « oui, c'est possible en France ».

La FUB propose un appel à projet « territoire pilotes » sur cinq ans qui couvre l'ensemble des situations rencontrées sur le territoire national, permettant de réinventer une mobilité durable à la française qui laisse la part belle aux cyclistes mais aussi aux piétons.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ |

4. AIDER LES COLLECTIVITÉS À RÉSORBER LES COUPURES ET LES POINTS NOIRS DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

La France recense de très nombreux obstacles physiques à un cheminement continu en mode actif, attractif et sécurisé, particulièrement aux interfaces villes-centre/périphéries : voies de chemin de fer, autoroutes ou voies rapides, fleuves, etc. Il est crucial de traiter ces obstacles en priorité afin d'envisager sérieusement le développement des modes actifs. Cela doit passer par la construction de franchissements de qualité : aménagements de tabliers de ponts, percement de mini-tunnels éclairés, reconfiguration de carrefours, mise en place de passerelles... Résorber les coupures est un investissement important, mais indispensable. Sans continuité, pas d'effet réseau, et donc pas de crédibilité de la solution vélo-déplacement.

La FUB propose les étapes suivantes :

1. Lister/identifier les coupures (discontinuités) et points noirs (accidents) dans chaque territoire,
2. Imaginer et chiffrer les solutions,
3. Hiérarchiser et phaser les travaux nécessaires en fonction des coûts, des besoins et des opportunités (autres travaux),
4. Coordonner et co-financer les aménagements grâce à un appel à projets récurrent « Résorption des coupures » géré par le Comité de suivi de la Délégation interministérielle,
5. Bilan, évaluation des retombées (outil HEAT) et amélioration du processus.

L'appel à projets doit être doté de moyens conséquents, en contrepartie le soutien de l'État sera conditionné à un engagement politique fort en faveur du vélo de la collectivité concernée (notamment sur la place de la voiture individuelle).

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | ✓ | | ✓ | ✓ |

5. UNE RÉELLE CONTRIBUTION FINANCIÈRE AUX MODES ACTIFS PRÉLEVÉE SUR LE BUDGET PUBLICITAIRE DES MARQUES AUTOMOBILES

Tout comme il peut être demandé à l'industrie agro-alimentaire de contribuer à la lutte contre la malnutrition et l'obésité, comme par la campagne « Manger-bouger », la FUB propose une contribution financière et publicitaire des marques automobiles (budget des annonceurs automobiles : 2,2 milliards d'euros/an). Cette contribution permettrait d'abonder un fonds de travaux publics spécialement dédié aux modes actifs.

La FUB propose une taxe d'au moins 0,5 % sur le budget publicitaire annuel des marques automobiles permettant de récolter au minimum 10 millions d'euros.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | | | | ✓ |

6. COMPLÉTER LE SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES D'ICI 2030

Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) aura 20 ans en 2018. Sur 21 000 kilomètres prévus, il en manque encore 8 000. Ce schéma intègre le réseau international EuroVelo dont 7 des 17 grands itinéraires traversent la France. Alors que 67 % de la part française est réalisée, il reste encore 2 000 km d'EuroVelo à aménager par les collectivités.



L'enjeu économique pourrait servir d'argument unique : en 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaires global estimé à 2 milliards d'euros et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

Cependant, contrairement à une idée reçue, au-delà du tourisme ou du loisir, les grands itinéraires ont un rôle structurant pour les territoires, et sont majoritairement empruntés par des usagers quotidiens pour leurs déplacements « utilitaires ». Rappelons qu'avec un VAE, on parcourt 10 kilomètres en moins d'une demi-heure, surtout hors agglomération (pas de nécessité de s'arrêter).

La FUB propose la mise en place d'une enveloppe d'au moins 20 millions d'euros par an, distribuée à travers les CPER¹ (et dispositifs équivalents) pour la création de 650 kilomètres de grands itinéraires cyclables chaque année, afin d'achever le réseau EuroVelo d'ici 2022 et la totalité du SN3V d'ici 2030.

L'État peut également se porter maître d'ouvrage sur son domaine.

¹ Contrat de plan État-Région

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | | | | ✓ |

7. UNE RÉELLE COORDINATION NATIONALE DU TOURISME À VÉLO

Le tourisme à vélo est aujourd'hui principalement porté par les collectivités et les acteurs économiques, alors qu'il est d'intérêt national. La FUB, avec ses partenaires, l'AF3V et les DRC, demande une réelle coordination du secteur - avec un cahier des charges du niveau des meilleures pratiques mondiales, une promotion au même niveau que d'autres secteurs du tourisme ainsi que des moyens financiers.

La FUB propose à l'État de mettre à disposition des moyens humains et/ou de financer une association en charge de la coordination.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | | ✓ | | |

UN ESPACE PUBLIC POUR TOUS



Sécurité, multi-modalité et partage de la voirie

8. GÉNÉRALISATION DE LA « VILLE 30 »

La première étape dans la sécurisation de l'usage du vélo et de la marche est l'abaissement de la vitesse de circulation des véhicules motorisés. La vitesse de 50 km/h en agglomération est incompatible avec la vie locale en milieux urbain et périurbain. Percuté par une voiture roulant à cette vitesse, un piéton ou un cycliste sur deux décède, alors que la proportion n'est que d'un sur vingt à 30 km/h.



La généralisation de la vitesse de 30 km/h, en dehors de quelques grands axes dotés de pistes cyclables répondant aux normes, distinctes de vrais trottoirs, est la mesure la plus adaptée et efficace. Elle est loin d'être appliquée partout malgré sa simplicité et son faible coût. Elle ne nécessite pas d'isoler la circulation des cyclistes sur des pistes cyclables, pour lesquelles la place manque bien souvent en ville dense. Elle peut même être créatrice d'économies par la suppression de certains feux tricolores devenus inutiles. Le temps de parcours des automobilistes n'est augmenté que de 10 %, leur circulation est fluidifiée et leur consommation de carburant (et donc leur pollution) est diminuée jusqu'à 40 %. La « ville 30 » est le moyen simple et évident d'éviter des centaines de piétons tués (540 en 2016, en hausse de 20 % par rapport à 2015) et des milliers de blessés, piétons comme cyclistes, chaque année.

La FUB propose la mise en place d'un décret inversant règle et exception : à moins d'un arrêté contraire justifié rue par rue par la présence d'aménagements de sécurité suffisants, la vitesse maximale en agglomération sera de 30 km/h.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

9. DÉVELOPPEMENT DES VÉLOROUTES ET RÉSEAUX EXPRESS VÉLO

Hors agglomération, le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos est encore plus élevé, ce qui rend difficile, voire incompatible, leur cohabitation sur un même itinéraire, avec un nombre élevé d'accidents graves. La pertinence du vélo augmente cependant fortement dans ces territoires du fait du développement du cyclotourisme et de l'usage du vélo à assistance électrique. La mise en valeur d'un maillage de voiries partagées destinées aux circulations douces et distinctes des voies départementales représente une partie de la solution. Cet investissement est par ailleurs rentable en raison de ses retombées touristiques.

Dans les conurbations, les exemples se multiplient en Europe de « voies express vélo » susceptibles de drainer un trafic important et de participer au désenclavement des territoires ruraux et périurbains. En effet, les effets des coupures naturelles ou des aménagements comme les infrastructures à grande vitesse, un parcellaire peu perméable ou une zone d'activités, contribuent à augmenter la distance d'un itinéraire et à engendrer des coefficients de détours¹ importants (supérieurs à 30 % du trajet). Les intersections, la présence de feux et la cohabitation avec les piétons peuvent également créer des itinéraires peu efficaces liés à une voirie qui n'est pas optimisée pour l'usage du vélo.

¹ Coefficient de détour : différentiel entre la distance à vol d'oiseau et la distance réellement parcourue

Ces infrastructures doivent pouvoir être financées dans le cadre des appels à projets « Villes et territoires pilotes » ainsi que par des financements plus spécifiques pour des infrastructures ponctuelles.

De même, lorsque ces infrastructures n'existent pas, la FUB propose que les vitesses de circulation hors agglomération soient systématiquement ramenées à 70 km/h afin de protéger les usagers les plus vulnérables.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | |

10. CRÉATION D'UNE NOUVELLE NORME URBANISTIQUE POUR LES MODES ACTIFS

Il s'agirait d'introduire dans les outils de planification et les documents d'urbanisme élaborés par les collectivités locales un volet consacré au vélo et à la marche. L'idée serait de proposer un diagnostic normé, qui permet par exemple d'identifier et rendre public les coupures (ruptures de continuité), notamment les coupures urbaines. Cette évolution du contenu réglementaire du PDU, du PLU(i) ou du SRADDET, permettrait d'identifier systématiquement les ruptures d'itinéraire et les points noirs de sécurité routière, et mettrait ainsi les territoires en position de pouvoir faire appel aux financements prévus par l'État à cet effet.

La FUB propose à l'État d'engager un travail de production d'un nouveau volet réglementaire sur les contenus prévus des PDU, des PLU(i) ou des SRADDET.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | | ✓ | ✓ | |

11. POUR UN DROIT OPPOSABLE À L'ACCESSIBILITÉ

La voirie est source de conflits d'usage. Or, les piétons, notamment âgés ou à mobilité réduite, sont les plus vulnérables. Piétons comme usagers du vélo ont souvent le sentiment d'être des « intrus » sur la voirie. Leurs droits à des aménagements offrant une véritable accessibilité doivent être reconnus, notamment pour l'accès aux pôles générateurs de déplacements (concentration de bureaux, centres commerciaux, gares, équipements et services publics...).

La FUB appelle l'État à mettre en place des mécanismes de suivi de ce droit et à s'assurer de l'existence de moyens de recours pour le citoyen en cas de défaut de la collectivité, au delà de l'actuel article L228-2 du code de l'environnement (LAURE).

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | |

12. DÉVELOPPER LES STATIONNEMENTS SÉCURISÉS ET RÉPONDANT AUX NORMES POUR LES VÉLOS

Selon l'Office national de la délinquance et des réponses pénales, l'estimation du nombre de ménages victimes de vols ou tentatives de vol de vélos en 2014 s'élève à 343 000 (l'estimation étant difficile puisque beaucoup de vols de vélo ne font pas l'objet d'un dépôt de plainte). Le vol est la deuxième contrainte évoquée à l'utilisation du vélo après la météo (ADEME, 2016). Il est donc nécessaire d'offrir aux usagers du vélo des conditions optimales d'utilisation et de combler les disparités liées aux possibilités de stationnement.

Garantir des stationnements sécurisés incite non seulement à l'utilisation du vélo mais cela incite également les utilisateurs à investir dans du matériel de qualité (ce qui est bon pour la sécurité routière et l'industrie française du vélo). Une meilleure prise en compte du stationnement vélo par les entreprises et les administrations, notamment via les Plans de mobilité, semble également nécessaire.

Par ailleurs, les normes environnementales pour le bâti neuf ne prennent pas en compte la mobilité des résidents : un bâtiment BBC accessible uniquement en véhicule motorisé ne fait pas sens.

La FUB propose, entre autres, la mise en place d'une fiche standard Certificat d'économies d'énergie (CEE) afin de financer les travaux de réhabilitation du bâti ancien qui prévoient un stationnement vélo répondant à un cahier des charges précis.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | ✓ | | ✓ | |

13. ÉDUQUER AU VÉLO TOUS LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES MOTORISÉS

Les constructeurs ne participent pas suffisamment à la réduction de l'accidentalité en finançant la formation continue des conducteurs. Ils prétendent réduire le nombre d'accidents par un accroissement de technologie embarquée à bord des véhicules qui n'est pas forcément bien assimilée. Cette surenchère est de surcroît coûteuse pour les ménages en occasionnant un renouvellement rapide des véhicules.

La FUB propose d'imposer aux constructeurs d'abonder un fond de formation continue des conducteurs dont le permis date de plus de cinq années. Au coût actuel des stages de récupération de points de permis, un abondement à hauteur de 10 % du budget publicitaire des marques permettrait de recycler la totalité des conducteurs en 10 ans (1 journée de stage).

Afin de favoriser un partage équitable et sécurisé de l'espace public, la FUB demande :

- Une sensibilisation des conducteurs à la sécurité des piétons et des cyclistes pendant la formation au permis de conduire et durant les stages de récupération de points.
- L'intégration plus importante dans la formation initiale et continue de conducteurs professionnels à ces enjeux de sécurité des piétons et cyclistes (les poids lourds et autres véhicules à grands gabarits sont sources de nombreux décès cyclistes évitables).

La FUB propose que l'État introduise de manière obligatoire ces points dans les cursus de formation initiale et continue des différents permis de conduire.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | ✓ | ✓ | ✓ | |

14. ÉLABORATION D'UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉE À LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES

Pour sensibiliser les cyclistes à être visibles, le travail des associations (campagne « Cyclistes, brillez ! » de la FUB par exemple) est utile mais insuffisant. La réglementation sur la visibilité des cyclistes et l'éclairage des vélos est inadaptée aux conditions de circulation actuelles. La réglementation actuelle ne prend pas en compte les technologies modernes de feux à haute visibilité, économiques, fiables et légers. L'Allemagne a modifié sa réglementation sur ce sujet. Il suffit de comparer l'équipement des vélos vendus en France à ceux vendus en Allemagne pour entrevoir la solution. La FUB est pleinement disposée à tester de nouveaux équipements sur le terrain en coordination avec un laboratoire public.

La FUB propose que l'État engage une démarche globale de remise à plat des normes d'éclairage pour concevoir une réglementation plus adaptée à la sécurité des cyclistes. Il pourra missionner la FUB pour rédiger des propositions réglementaires.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | | | ✓ | |

15. VERBALISATION DES INFRACTIONS METTANT EN DANGER LES CYCLISTES ET LES PIÉTONS

Bien que prévues dans les textes, les infractions de non-respect des aménagements piétons ou cyclables, ou de mise en danger des usagers du vélo, ne sont souvent pas verbalisées, alors qu'elles ont des conséquences importantes en matière de sécurité routière et de pratique de la marche et du vélo. Il s'agirait donc de communiquer et de verbaliser sur les infractions faites aux usagers des modes actifs pour favoriser un partage respectueux de l'espace public.

La FUB propose la diffusion d'une circulaire au sein des services de police et gendarmerie afin d'insister sur la nécessité de sécuriser les aménagements cyclables.

La FUB propose que soit affirmée et renforcée l'utilisation par les forces de police des moyens automatisés (Lecteur Automatisé des Plaques d'Immatriculation) pour le relevé des multiples infractions de stationnement sur les aménagements cyclables, les passages piétons et les trottoirs. Mis en oeuvre actuellement à grande échelle pour le contrôle du stationnement urbain, ils sont juridiquement utilisables.

Cela passe aussi par la mise en place d'une politique de communication à l'échelle nationale sur ces dispositions du code de la route.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| | | ✓ | | ✓ | |

16. CRÉATION DE 200 000 STATIONNEMENTS VÉLO DANS L'ENSEMBLE DES GARES POUR UN COÛT D'ENVIRON 200 MILLIONS D'EUROS

L'objectif est de favoriser l'intermodalité en faisant des gares françaises des pôles d'échanges multimodaux : c'est à cette condition que la France pourra espérer un report modal massif au delà des cœurs d'agglomération. La création de 200 000 places de stationnement vélo, avec une égale répartition entre arceaux normés de libre accès et stationnements sécurisés, suffirait pour engendrer une croissance du trafic TER comprise entre 2 et 4 %. En effet, pour 50 places créées, on observe 6 à 12 nouveaux passagers réguliers. Cette mesure permettra une forte réduction d'émissions de GES du fait du report modal : substitution de longs trajets en voiture par des trajets intermodaux train + vélo. En moyenne, un stationnement sécurisé coûte 1 700 €/place et un stationnement normé en libre accès 300 €/place, soit une moyenne de 1 000 € et donc un montant global estimé à 200 millions d'euros.

La FUB propose un déploiement du projet sur trois ans, avec une enveloppe d'environ 200 millions d'euros.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ |

« TOUS À VÉLO »



Culture vélo et communication nationale

Les aménagements développés grâce aux mesures suscitées n'auront de sens que si l'État s'engage pour faire émerger une véritable « culture vélo », c'est-à-dire inciter à l'utilisation quotidienne et ordinaire du vélo par tous et toutes.

17. APPUI À L'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ VÉLO DÈS LA MATERNELLE ET EN PRIMAIRE

L'apprentissage du vélo en maternelle et en primaire, au même titre par exemple que l'enseignement de la natation, permettra le développement d'une véritable « génération vélo ». L'enfant y apprend l'habileté sur un vélo et à se déplacer en autonomie et en sécurité, dans son quartier ou sa ville. L'objectif est qu'il soit crédible de proposer aux parents d'aller au collège à vélo dès la rentrée en 6^{ème}. L'apprentissage du vélo constituerait la première étape du continuum éducatif de la mobilité, qui débute aujourd'hui avec l'ASSR en 5^{ème}.

La FUB propose, pour l'école maternelle :

- Aider les écoles maternelles et primaires à acquérir des draisiennes et de petits vélos est nécessaire pour former une « génération vélo ».

Pour l'école primaire :

- Rendre systématique l'apprentissage de la mobilité vélo,
- L'Éducation nationale (ou les collectivités) crée des postes d'Éducateurs mobilité à vélo.

| | | | | | |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
| ✓ | | ✓ | | ✓ | |

18. DÉVELOPPER LES VÉLO-ÉCOLES POUR ADULTES

Tous les adultes ne sont pas aujourd'hui capables d'accéder à tous les bienfaits du vélo : liberté de circuler, exercice, économies, accès à un nouveau moyen de transport pour se rendre sur son lieu de travail, et bien plus encore. Pour les adultes sachant pédaler, quelques séances de vélo-école, une « remise en selle », peuvent permettre de vaincre les appréhensions et passer à la solution vélo. On estime par ailleurs que jusqu'à 2 % de la population n'a jamais appris à pédaler. Pour ces personnes cumulant souvent d'autres difficultés, l'apprentissage du vélo est une chance extraordinaire et un tremplin vers l'insertion sociale.

Dans le cadre de leurs « Plans de mobilité », les entreprises sollicitent régulièrement des vélo-écoles pour qu'elles proposent une formation d'une demi-journée aux salariés. Il s'agit d'assimiler les bonnes pratiques du vélo en ville, de revoir le code de la route, de tester son agilité et de circuler en ville,

accompagnés, sur le trajet domicile-travail par exemple. Cela rassure autant les employeurs que les employés.

Pour favoriser ce développement, l'État veillera à propager cette idée de l'apprentissage adulte auprès des acteurs de l'inclusion, par exemple dans les services déconcentrés de la cohésion sociale et de la vie associative.

Les formations pour devenir Éducateur mobilité à vélo pourraient ainsi devenir plus facilement accessibles aux demandeurs d'emploi avec notamment un financement via Pôle Emploi.

| | | | | | |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
| ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | |

19. SYSTÉMATISER L'IDENTIFICATION POUR LUTTER CONTRE LE VOL ET LE RECEL DE VÉLOS



Les systèmes de marquage antivol permettent de lutter efficacement contre le vol, le recel, la revente illicite et de rassurer les cyclistes pour les inciter à utiliser plus souvent le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Le BICYCODE® est un système de marquage du cadre des vélos avec des numéros uniques et standardisés au niveau national. Ce système permet la restitution par la police à leurs propriétaires de vélos volés et retrouvés. Créé et développé par la FUB en 2004, le marquage BICYCODE® concerne à ce jour plus de 300 000 vélos marqués.

Les technologies de marquage des vélos sont en évolution constante. La connexion de tous ces dispositifs aux systèmes d'information de la police est un élément-clé de la lutte. La FUB propose d'ouvrir le système BICYCODE® aux différents acteurs afin que la recherche par un policier du propriétaire d'un vélo trouvé s'effectue sur l'ensemble des données récoltées par les vendeurs du marché. Dans l'hypothèse probable de la généralisation de dispositifs de connexion et de géolocalisation des cycles, une telle fonctionnalité aurait aussi pour intérêt de géolocaliser des concentrations géographiques de vélos volés ou des lieux où l'on en voit souvent passer...

L'État a été partie prenante du développement du système BICYCODE® qui doit aujourd'hui s'ouvrir afin d'être encore plus efficace et plus dissuasif, en concertation avec les acteurs industriels de la filière.

La FUB demande à l'État de participer à l'évolution en ce sens du système informatique BICYCODE® par un financement de départ d'une passerelle paramétrable sécurisée permettant d'accueillir les données en provenance des acteurs du marché de l'identification.

| | | | | | |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
| | ✓ | | | ✓ | |

20. RENDRE L'IKV PLUS INCITATIVE

L'indemnité Kilométrique Vélo, dont le principe a été créé par la loi de transition écologique pour la croissance verte (2015), est la possibilité pour l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Une expérimentation encadrée par l'ADEME a montré que la mesure est efficace en termes de report modal, surtout dans les villes moyennes.

Les études montrent qu'utiliser le vélo pour aller au travail a des bénéfices considérables pour la collectivité : amélioration de la santé, de la qualité de l'air, de la productivité au travail. D'autant qu'aujourd'hui, plus de 70 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont réalisés en voiture¹. Le bénéfice pour la collectivité est estimé entre 0,38 et 0,47 € par kilomètre sur les seules économies en dépenses de santé, ce qui rend la mesure bénéfique pour tous, cyclistes et non cyclistes.

L'employeur - y compris l'État pour les fonctionnaires et assimilés - s'y retrouve également, puisque les salariés cyclistes voient leur absentéisme réduit de 50 %.

La FUB propose que l'État prenne les décrets pour :

Généraliser l'IKV à tous les secteurs

Actuellement, elle ne concerne que les travailleurs du secteur privé (sauf à titre expérimental pour les agents des ministères de l'Environnement et du Logement et de leurs établissements publics). Pour des raisons d'exemplarité, de santé publique et de réduction de l'absentéisme, les travailleurs du secteur public doivent donc eux aussi pouvoir bénéficier de la mesure.

Rendre l'IKV obligatoire

Selon l'article L.3261-3-1 du code du travail, le versement IKV est une mesure dépendant du bon vouloir de l'employeur, et non une obligation. Une mesure obligatoire - comme c'est le cas pour les transports en commun - permettrait de rendre plus crédible le vélo comme moyen de déplacement.

Relever le plafond de l'exonération d'impôt et de cotisations sociales à 500 €

Le décret d'application n°2016-44 du 11 février 2016 fixe un montant minimum de 0,25 €/km parcouru avec une exonération d'impôt sur le revenu des salariés et exonération de cotisations sociales pour l'entreprise plafonnée à 200 €/an. Le plafonnement à 200 € pour l'exonération correspond à 800 kilomètres par an, ce qui équivaut à une distance domicile-travail d'à peine 2 km, soit 4 km aller-retour (sur une base de 200 jours travaillés). Or, les trajets de 4-5 km pour se rendre au travail sont fréquents, d'autant plus avec la forte croissance du vélo à assistance électrique et le développement des itinéraires cyclables.

Rendre l'IKV cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports en commun

L'employeur prend en charge les abonnements aux transports en commun de ses employés obligatoirement au moins à hauteur de 50 % du prix du titre de transport avec exonération de cotisations sociales et fiscales. Cependant, cela n'est pas cumulable avec l'IKV. Rendre l'IKV cumulable avec la prise en charge de l'abonnement transports en commun permet de favoriser l'intermodalité (plusieurs modes dans un même déplacement) et plus globalement la multi-modalité (l'usage de différents modes de déplacement). Cela permettrait ainsi de laisser le choix du vélo au plus grand nombre (en fonction de la météo, des horaires de travail, etc.).

¹ « Partir de bon matin, à bicyclette... », INSEE Première, 2017

Remboursement des frais vélo dans le cadre de l'entreprise

Afin de réorienter les déplacements liés à l'exercice de la profession elle-même vers l'utilisation du vélo partout où ce sera possible, la FUB demande à l'État de fournir un barème. Au même titre que les frais liés à l'utilisation d'une automobile personnelle dans un contexte professionnel (et non dans le cadre du domicile-travail), les frais occasionnés par l'utilisation d'un cycle personnel, vélo, VAE ou vélo-cargo doivent pouvoir être remboursés par l'employeur. Dans ce contexte, le barème applicable doit être le même que celui applicable à l'IKV sans plafonnement évidemment. Les dispositifs actuels de comptage kilométrique permettent d'évaluer le kilométrage effectué avec une grande précision.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ |

21. DÉVELOPPER LE PROGRAMME ALVÉOLE

Le programme « Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Économe en Énergie » (Alvéole¹) a pour but d'accélérer la création de locaux vélos équipés et sécurisés dans le parc locatif social d'habitat collectif existant. Il permet également d'accompagner les ménages bénéficiant de ce local vers une mobilité autonome. Le dispositif est financé par les obligés du système des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE).

¹ <http://www.fub.fr/alveole>

La FUB propose à l'État de proroger le programme Alvéole sur la prochaine période CEE (2018-2020) et de doubler les volumes d'ici 2020.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ |

22. ÉLABORER UNE STRATÉGIE NATIONALE POSITIVE DE COMMUNICATION

Alors que le code de la route a intégré de nouvelles dispositions visant à faciliter et développer l'usage du vélo, l'État n'a pas pris les moyens de communiquer sur ces nouveautés. De même, alors que les risques sanitaires liés au manque d'activité physique sont aussi importants que ceux de la cigarette, la communication actuelle se concentre sur l'alimentation (campagne « Manger-bouger »). Pour être efficace, une communication sur les modes actifs doit être avant tout axée sur les bienfaits plus que sur les risques.

La FUB propose que l'État mette en œuvre une stratégie nationale de communication positive et engageante avec une ampleur au moins comparable aux moyens dont dispose la Sécurité routière, par exemple via des spots télévisés.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |

23. CRÉER UN RÉSEAU ET UN LABEL DE MAISONS DU VÉLO

Pour favoriser l'accès de tous au vélo, il existe dans plusieurs villes des lieux regroupant tous les moyens de s'informer et de se former à l'usage des modes actifs. Conseils à l'achat ou location de courte à longue durée, évaluation des compétences cyclistes de chacun et vélo-école, aide au choix d'itinéraires sûrs et à la combinaison de multiples moyens de transport, accueil des touristes à vélo, présence d'un atelier de réparation participatif et solidaire ainsi que liste des détaillants-réparateurs...

Les Maisons du vélo doivent être aussi des centres de ressources pour la formation péri-scolaire, l'activation des plans de mobilité d'établissement (obligatoires dès 100 salariés), la mise en œuvre d'une politique de stationnement dans les habitations, les lieux de vie, travail et commerce, etc.

En bref, ces lieux remplissent une fonction de service public et doivent être développés et essaimés sur tout le territoire national. L'objectif doit être qu'il y ait une maison du vélo dans chacune des 100 premières aires urbaines de France.

La FUB propose que l'État soutienne les collectivités locales et les associations par la création d'un label national et/ou de financements dédiés (via l'ADEME notamment). L'objectif doit être d'avoir une maison du vélo dans chacune des 100 premières aires urbaines de France, ce qui correspond à celles qui font plus de 80 000 habitants.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | | ✓ | ✓ | | |

24. ENCOURAGER L'ACHAT DU VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)



La stratégie nationale de mobilité propre fixe à 12,5 % la part du vélo à l'horizon 2028. L'électro-mobilité, et en particulier le VAE, est une des clés de cette transition. Le vélo à assistance électrique conjugue des bienfaits pour la santé, pour l'environnement et pour l'économie.

Il s'agit d'un mode de déplacement à part entière qui s'adresse à tout le monde, quel que soit l'âge et quelles que soient la situation géographique ou l'activité. Il permet de pratiquer une activité physique modérée tout en conservant les mêmes bénéfices sur la santé. Il s'adresse aussi bien aux familles qu'aux professionnels (avec les vélos cargos) mais aussi aux personnes amenées à se déplacer dans les zones rurales et périurbaines. Le rapport du think-tank THE SHIFT PROJECT sur la décarbonation de la mobilité dans les zones moyennement denses¹ indique que la solution VAE est de loin la plus efficace (potentiel de réduction des émissions globales des GES de plus de 30 %). Le VAE présente également de nombreux avantages économiques. Il participe à la valorisation des commerces de proximité et à la relocalisation d'emplois. En effet, il s'agit d'un concentré de savoir-faire et de technologie, ce qui explique que 100 euros dépensés dans un VAE créent 15 fois plus d'emploi que 100 euros dépensés dans l'industrie automobile.

Le bonus VAE est une mesure efficace qui a permis de doubler les ventes. Cependant le taux d'équipement des ménages reste loin du potentiel puisque le nombre de ventes rapporté à 1 000 habitants (qui serait de moins de 5 pour 1 000 habitants) reste très inférieur à ce qui est rencontré en Allemagne et en Belgique (respectivement 10 et 24 pour 1 000 habitants).

¹ http://www.theshiftproject.org/sites/default/files/files/2017-09-14_rapport_decarboner_la_mobilite_dans_les_zones_de_moyenne_densite_tsp_web.pdf

La FUB demande le maintien du bonus VAE et propose cinq pistes de réflexion complémentaires et non exclusives les unes des autres :

- Un dispositif universel, cumulable avec les aides locales (mais non conditionné à une telle aide) avec un montant modulé selon les revenus, par exemple 100 € quels que soient les revenus, et respectivement 200 € ou 300 € selon la tranche concernée ;
- Penser le financement du reste à charge avec des mécanismes de type prêt à taux zéro ou location longue durée pour les publics plus fragiles ;
- Élargir le super bonus à la reconversion. En effet, il existe aujourd'hui une aide de 2 000 € à la reconversion qui permet aux ménages non-imposables de bénéficier d'une aide si elle concède à mettre au rebut un véhicule ancien (essence pré-1997 ou diesel pré-2001). Il s'agit donc de donner le choix aux ménages qui préféreraient mettre au rebut un véhicule polluant et le remplacer par un ou deux VAE plutôt qu'une autre automobile. La prime serait alors de 1 500 €, soit une économie de 500 € pour l'État ;
- Stabiliser le dispositif pour 3 ans, comme l'a annoncé récemment la Suède pour la période 2018-2020 ;
- Créer des fiches standards CEE. La FUB demande une évaluation précise des économies directes et indirectes de l'usage du vélo pour envisager la création de fiches standards certificats d'économie d'énergie ;
- Élaborer un dispositif particulier pour les entrepreneurs à VAE (vélo-cargo) qui dénoncent aujourd'hui avoir davantage intérêt à s'équiper en voiture électrique qu'en vélo de charge.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |

L'ÉCONOMIE (CIRCULAIRE) DU VÉLO

25. ENCOURAGER LES INNOVATIONS AU SERVICE DU « SYSTÈME VÉLO »

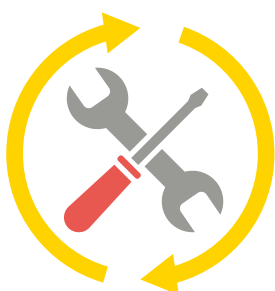


Le vélo représente, au niveau mondial, un immense marché en pleine croissance de 267 milliards d'euros. Il comporte trois composantes : loisir, sport et mobilité. Les innovations liées au vélo sont porteuses d'emploi (logistique, équipements, nouvelles technologies de localisation, lutte contre le vol, stationnements, maintenance, etc.). Pour éclore et s'implanter sur le marché, les jeunes start-up ont besoin d'aller vite, d'innover, de breveter et d'exporter. Ces aides peuvent prendre différentes formes : locaux, financements, aide à l'innovation, recrutement, mise en relation avec la sous-traitance, alliances avec les grands du secteur. Il s'agit de faire en sorte que l'innovation française puisse émerger et être compétitive.

La FUB propose le développement d'un dispositif de soutien économique pour les start-up du système vélo via les acteurs de développement économique existant (BPI, la France s'engage, la French Tech).

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | | | | ✓ |

26. CRÉATION D'UN CHÈQUE « RÉPARATION VÉLO »



Soutenir la réparation de vélo, c'est soutenir la création d'emplois non délocalisables et réduire la génération de DMA (déchets ménagers et assimilés). Pour cela, la FUB propose la création d'un chèque « réparation vélo » qui permette notamment aux publics sociaux de faire entretenir ou réparer leur vélo par un professionnel certifié (titulaire du CPQ technicien cycle).

En complément, il faut aider et soutenir les ateliers de réparation participatifs et solidaires qui, par l'apprentissage de la mécanique vélo et l'entraide, sont une source de lien social.

La collectivité a donc un rôle à jouer pour fournir un local adapté et à proximité, pour informer le public, pour créer une convention de récupération avec le syndicat d'ordures ménagères et la fourrière, et former un animateur. L'Heureux Cyclage, le réseau des ateliers participatifs et solidaires, en effectuant la mise en commun des connaissances et la formation, joue un rôle primordial qui nécessite d'être soutenu. Sous son impulsion, plus de 200 emplois ont déjà été créés.

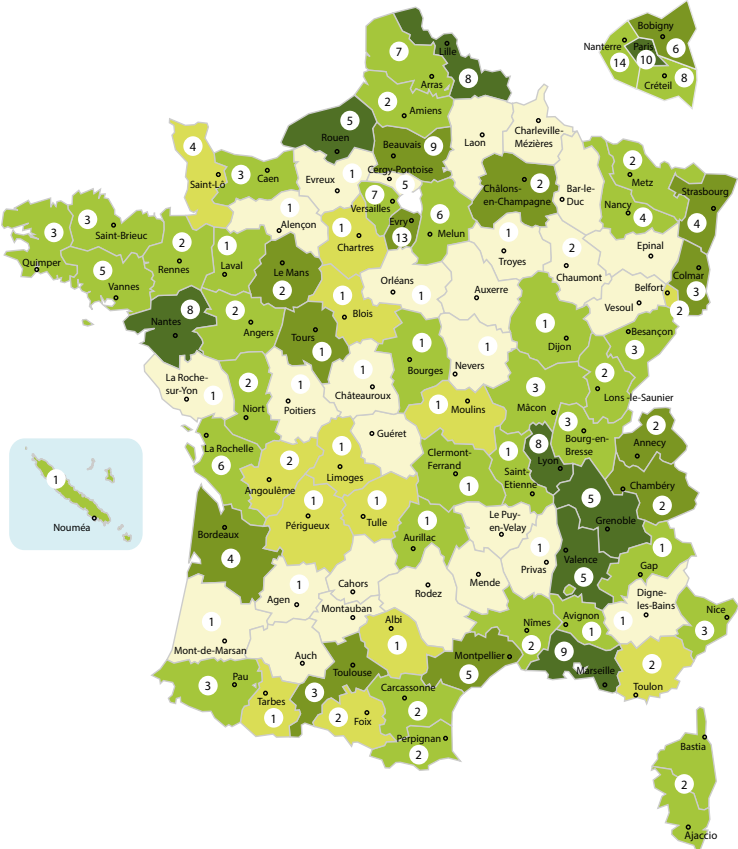
La FUB, avec son partenaire L'Heureux Cyclage, propose la création d'un chèque « réparation vélo » au niveau régional d'un montant de 80 euros.

| Propre | Connectée | Solidaire | Intermodale | Sûre | Soutenable |
|--------|-----------|-----------|-------------|------|------------|
| ✓ | ✓ | | | | ✓ |

A PROPOS DE LA FUB

Créée en 1980, la FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette, est une association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

La FUB regroupe aujourd'hui plus de 268 associations (et antennes) de cyclistes urbains.



ANNEXES

FISCALITÉ ET VÉLO : QUELS PISTES POUR RÉDUIRE L'ÉCART AVEC LA VOITURE ?

Dans un rapport publié le 6 février 2017, la Commission européenne souligne la faiblesse de la fiscalité environnementale française : en 2014, ce type de recettes fiscales se montait en France à 2,05 % du PIB par an, alors que la moyenne européenne était de 2,46 %.

La Commission recommande à la France, située ainsi au 24^{ème} rang sur 28 pays européens, de réorienter sa fiscalité vers les taxes environnementales et, plus particulièrement, d'augmenter la taxation des véhicules polluants, des carburants et de la circulation routière.

RÉSUMÉ

- Barème kilométrique voiture -> barème kilométrique vélo (notamment pour frais associatifs) + IKV ;
- Fourniture voiture de fonction -> fourniture vélo de fonction ou de service de mobilité ;
- Parkings automobiles à taxer pour financer IKV ou parkings vélo ;
- Consacrer 20 % du budget des routes aux infrastructures pour piétons et cyclistes (recommandation de l'ONU) ;
- Par équité, créer du stationnement vélo sécurisé gratuit ;
- Taxer la publicité automobile ;
- Passer de la prime à la conversion automobile à la prime à la mobilité ;
- Toute aide publique (CAF, Pôle emploi) qui touche à la mobilité doit prendre en compte également le vélo ;
- Calculer le bonus/malus en comptant les GES-polluant-sédentarité, et non uniquement les GES

0. INTRODUCTION : EXTERNALITÉS

Chaque véhicule particulier en circulation en France engendre des externalités (bruit, pollution, accidentologie, etc.), soit des coûts qui ne sont pas couverts par la fiscalité, dont le montant s'élève à 1 500 euros par an pour la collectivité, soit presque 10 centimes par kilomètre parcouru (13 000 km/an rapportés au coût moyen).

Source : Université technique de Dresde - https://stopclimatechange.net/fileadmin/content/documents/move-green/The_true_costs_of_cars_EN.pdf

A l'inverse, le vélo engendre des externalités positives pour la société dont les bénéfices (pour la santé, l'environnement, l'économie...) peuvent être chiffrés à 1 000 euros par habitant en UE.

Source : <https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economic-benefits>

La voiture dite « propre » n'apporte que très peu de solutions, notamment sur la sécurité routière, la congestion, la sédentarité et la sobriété énergétique (liée à la masse du véhicule) et spatiale (notamment le stationnement).

Conclusion : *We don't need cleaner car, we need less cars.*

PISTE D'ACTION :

Il faudrait une véritable prime à la casse : on pourrait percevoir une prime quand on se débarrasse d'une voiture, et non pas quand on en (r)achète une. Au contraire, il faudrait s'engager à ne pas en racheter (ce qui donnerait lieu à un chèque mobilité permettant de financer un ou plusieurs vélo(s), un abonnement TC, etc.).

1. FRAIS RÉELS ET BARÈME KILOMÉTRIQUE

Ce n'est pas tant ce qu'on ne rembourse pas aux cyclistes que ce qu'on rembourse aux automobilistes qui avantage la voiture. Le plus efficace pour les finances publiques serait que les frais de voiture ne soient plus déductibles du tout, ce qui augmenterait mécaniquement le revenu net imposable. Comme indiqué plus bas, cela serait incitatif pour stopper l'étalement urbain.

En effet, un nombre significatif de contribuables déduisent de leur revenu des frais professionnels (supérieurs à 10 % de leur revenu). Ces frais sont essentiellement des frais kilométriques liés au trajet domicile-travail. Ils sont doublement plafonnés à 7 CV et à la distance domicile-travail (40 km) mais n'en constituent pas moins une incitation à utiliser son automobile personnelle même quand il y a une possibilité réaliste de transport en commun (ou TC+vélo). Ils sont aussi dans une importante mesure une désincitation à la relocalisation du domicile plus près des pôles générateurs de déplacement (dont le lieu de travail).

Nous demandons une réforme des frais réels, vers un dispositif plus juste, plus équitable, cohérent avec la transition énergétique et les enjeux de santé publique.

Nous demandons qu'un montant équivalent à l'indemnité kilométrique vélo soit intégré au barème fiscal. Le coût prévisible pour les finances publiques pourrait être considéré comme nul (voire négatif !). En effet, le nombre de contribuables qui auraient recours à la déduction des frais réels vélo pour leurs trajets domicile-travail - compte tenu de la comparaison avec le forfait de 10 % - devrait être marginal (mini revenu imposable < 15 000 € - limite frais ≠ 1 500 € soit 6 000 km par an si IKV = 0,25 €).

Au delà des seuls frais réels, le barème fiscal sert également à rembourser les frais de déplacements des salariés qu'il effectuent en cours de journée.

Problèmes :

- Actuellement, l'item vélo manque totalement dans ce barème.
- Le remboursement n'est pas soumis à impôt, or le coût réel d'usage de la voiture, chiffré à partir de données de l'INSEE et du ministère de l'Environnement, est en moyenne de 0,34 €/km. Or ce coût réel est fortement surévalué par le barème fiscal, qui est par exemple de 0,568 €/km pour une voiture moyenne de 6 CV et 0,595 pour les 7 CV et plus.
https://www3.impots.gouv.fr/simulateur/calcul_impot/2017/pdf/baremekm.pdf

PISTES D'ACTION :

- L'alignement du barème fiscal sur le coût réel dégagerait une recette fiscale d'environ 800 millions d'euros par an pour l'État (études de Beauvais et de Cordier).
Le coût réel d'usage de la voiture, chiffré à partir de données de l'INSEE et du ministère de l'Environnement, est en moyenne de 0,34 €/km. Or ce coût réel est fortement surévalué par le barème fiscal, qui est par exemple de 0,568 €/km pour une voiture moyenne de 6 CV.
- Le plafonnement du remboursement au niveau du 3 CV.
- Baisser le plafond du montant déduit.

Pour aller plus loin : <http://www.iddri.org/Publications/Les-frais-reels-une-niche-fiscale-inequitable-et-anti-ecologique>

1 BIS. FRAIS ASSOCIATIFS

Pour les frais associatifs, il est possible :

- de déduire les frais engagés à l'euro près (billet de train),
- de percevoir un forfait pour le déplacement en voiture ou 2RM (avec un barème minoré vis à vis des frais réels).

Nous demandons à ce qu'un item vélo soit créé.

2. ABONDANCE ET PRIX DU STATIONNEMENT

Auto : les entreprises offrent le stationnement du véhicule à leurs salariés dans un nombre très important de cas. Ce stationnement est une charge pour l'entreprise, qui s'exprime en coûts de la surface de terrain possédée ou louée, de l'amortissement et de l'entretien de l'aménagement voire du bâti ou encore en coût de la location de place dans un parc public (1 100 € en moyenne à l'année à Paris, à titre d'exemple 1 800 €/an sur simple demande pour tout salarié à l'ADEME). Cette charge vient s'ajouter au versement transport (2,95 % du salaire brut maximum) qui est payé que le salarié vienne en transport en commun ou pas. Ceci est une inégalité flagrante entre salariés : elle pourrait être redressée, à minima en fiscalisant l'avantage en nature correspondant au stationnement pour le salarié !

Vélo : la fiscalisation des places de parking permettrait de financer la revalorisation du plafond exonéré de l'IKV à 500 € annuels.

Autre disposition possible n'excluant pas la précédente : permettre à l'entreprise qui investit en stationnement vélo, dans le contexte d'un Plan de mobilité par exemple, de récupérer son investissement en CEE à hauteur de 75 % (nécessite une fiche standard CEE).

PISTE D'ACTION :

Le prix du stationnement dans l'espace public est souvent nul, alors que l'espace occupé - dégagements compris - est de 25 m² par stationnement (sic !). Par équité, il faut donc développer le stationnement sécurisé et normatif de libre accès pour les vélos, sans surcoût pour l'utilisateur. On ne peut pas laisser autant de stationnement automobile gratuit et demander de payer le stationnement vélo, même sécurisé (sauf gares, etc.). Coût à comparer à 25 m² d'espace public.

Surcoût - nul - puisqu'on retire des voitures et que la prime à la conversion existe déjà pour 2018.

Rappel : la dépense totale nationale du stationnement s'élève à 50 milliards d'euros par an.

<http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Pourquoi-tarifer-le-stationnement-2013.pdf>

3. VÉHICULE DE FONCTION

Dans un système de transport multimodal, la voiture de fonction est une hérésie puisqu'elle est l'incitation la plus parfaite à n'utiliser que la voiture même pour des trajets urbains. Le titulaire d'une voiture de fonction doit pouvoir abandonner sa voiture notamment en faveur d'un vélo de fonction. Un véhicule de fonction est assujéti à la TVS (Taxe sur les Véhicules de Société), à cotisations sociales patronales et salariés sur un avantage en nature ainsi qu'à l'impôt sur le revenu pour le salarié basé sur le même montant d'avantage en nature.

La Wallonie a décidé de proposer le remplacement du véhicule de société par une « allocation de mobilité » fournie par l'employeur à ceux qui décident de se passer de leur véhicule de fonction et de gérer eux-mêmes leur budget déplacement.

https://www.groups.be/1_86573.htm

https://www.groups.be/1_87248.htm

Vélo de fonction

Compte tenu de l'actuelle addiction à l'automobile, la mise à disposition d'un vélo de fonction individuel ne doit pas être considérée comme un avantage en nature : elle ne donnera donc lieu à aucune taxation pour le travailleur et ce, même si le vélo sert également à effectuer des déplacements privés.

4. GRATUITÉ DE 1 MILLION DE KM DE ROUTES POUR VOITURES

Les routes mises à disposition de la voiture et surtout des poids lourds sont coûteuses à entretenir. L'effet de la dégradation est en effet fonction du cube de leur poids.

Nous demandons le retour à l'écotaxe poids lourds pour financer les TC et les infrastructures vélo. Il faut avoir à l'esprit le ratio « part modale cible »/budget voirie : en moyenne il y a moins de 2 €/pers./an « pour le vélo », mais 150 €/pers./an sur la voirie complète. Soit 1,3 % du budget voirie alloué au vélo contre une part modale vélo de 2,4 % et 12,5 % visé dans la stratégie de mobilité propre.

Un rapport de l'ONU de novembre 2016 préconise de consacrer 20 % du budget des routes aux infrastructures piétons et cyclistes.

5. DROIT À POLLUER / DROIT À SÉDENTARISER / BONUS BASÉ UNIQUEMENT SUR LES GES

La TICPE contient un droit à polluer : la CCE (contribution climat énergie).

« De plus, la composante carbone (également appelée Contribution Climat Énergie) de la TICPE va également augmenter puisque son objectif a été revu à hauteur de 86 €/t CO₂ en 2022. Les chiffres donnés initialement dans la loi de transition énergétique et dans la loi de finances révisée prévoyaient 56 €/t CO₂ en 2020 et 100 €/t CO₂ en 2030. En ayant établi une augmentation régulière chaque année, la composante carbone aurait dû être alors de 65 €/t CO₂ en 2022, soit 21 € de moins.»

Par contre, le fait de sédentariser n'est jamais pris en compte pour la voiture, alors qu'une heure d'activité physique modérée permet de compenser les conséquences de 8 heures de travail de bureau en position assise.

Le bonus/malus automobile ne prend en compte que les émissions de GES, alors qu'il y a également les émissions de polluants atmosphériques et les conséquences en terme de sédentarisation.

6. DROIT À MENTIR DANS LES PUB (ANALOGIE MANGER-BOUGER)

La publicité automobile représente 2 Mds d'€ par an ; c'est le 2^{ème} budget publicitaire français après la grande distribution. A comparer avec le budget consacré par l'État à la communication sur la sécurité routière : 18 Mds d'€. Or les constructeurs automobiles ne contribuent pas à la formation de leurs clients. Ce sont les clients eux-mêmes qui y contribuent via le budget obligatoire de 0,5 % consacré à la prévention par les compagnies d'assurance, soit plus de 37 millions d'euros pour les adhérents de la Fédération française des sociétés d'assurance et plus de 13 millions pour les mutuelles du Gema.

Nous demandons une taxe qui finance un portail d'information sur les bienfaits des modes actifs, en taxant la publicité automobile à hauteur de 0,5 %.

7. PRIME ACHAT VOITURE ELECTRIQUE + PRIME À LA RECONVERSION

Le mécanisme pourrait être de consigner les sommes collectées par le malus et de les restituer au moment de la casse ou de la revente du véhicule. En fait, c'est ce qui se passe, puisque les sommes du malus viennent bonifier les achats de véhicules moins polluants. Sauf que les alternatives à la voiture ne sont pas considérées dans le système... usage des TCSP ou vélo justement.

Passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité » :

- Adossée aux conditions de revenus, et différenciée en fonction des territoires ;
- Qui prennent en compte les voitures, les deux-roues motorisés, les vélos ;

- Qui soutiennent, de manière équilibrée :
 - * La conversion d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou GNV ;
 - * L'abandon d'un véhicule thermique pour un ou plusieurs vélos électriques (fonction du nombre de personnes dans le ménage) ;
 - * L'abandon d'un véhicule thermique pour une ou plusieurs années d'abonnement aux transports en commun ou services d'autopartage.

Le décloisonnement des dispositifs voitures/vélo ne plaira pas aux constructeurs, et pour cause il promeut efficacement la démotorisation. C'est pourtant essentiel, et c'est une question d'équité dans le cadre de la transition écologique.

8. AIDE CAF / PÔLE EMPLOI

Les CAF et Pôle emploi qui aident à la formation du permis de conduire et/ou réparation de voiture doivent également proposer d'aider à l'apprentissage de la mobilité à vélo ainsi qu'à l'acquisition et à l'entretien d'un vélo.

CONTACTS

Olivier SCHNEIDER

Président

president@fub.fr

Tél : +33 (0)6 16 09 12 29

Perrine BURNER

Chargée de communication

p.burner@fub.fr

Tél : +33 (0)3 88 75 71 90

Plus d'infos :

Parlons Véto!

www.parlons-velo.fr



www.fub.fr

Vers une stratégie nationale vélo et modes actifs édité par la FUB • 12 rue des Bouchers • 67000 Strasbourg • Tél. : 03 88 75 71 90

Directeur de la publication > Olivier Schneider

Chargée de communication, conception graphique > Perrine Burner : p.burner@fub.fr

Photo de couverture > Photo Cycling • Illustrations > Amandine Dupré

La FUB remercie Pierre Condamine, Charlotte Labbé et Chloé Hidalgo Monroy pour ce document.

Les illustrations ne sont pas libres de droits, contacter la FUB pour tout renseignement.

L'ensemble du contenu de ce support peut être reproduit, à condition d'en indiquer la source.