

ANNEXE 1

Décryptage du plan national vélo

Nous prenons bonne note du fait que l'Etat partage notre constat : le vélo pourrait permettre de répondre aux enjeux de la mobilité quotidienne, ce qui serait assorti de nombreux bénéfices, qualifiés dans le dossier de presse de « bien connus » : santé, environnement, emploi.

L'Etat fixe pour objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements d'ici 2024, ce qui est un objectif ambitieux, mais tenable.

Pour atteindre ces objectifs, quatre grandes orientations ont été choisies :

- **la sécurisation des déplacements à vélo ;**
- **la lutte contre le vol ;**
- **la mise en place d'un cadre incitatif, notamment fiscal ;**
- **et la promotion d'une véritable culture du vélo.**

Dans les pages suivantes, retrouvez dans les encadrés les commentaires de la FUB sur le contenu du dossier de presse du Ministère.

Les 5 avantages du vélo pour les cyclistes et la collectivité

- 1. La santé
- 2. La transition écologique et énergétique
- 3. L'attractivité des villes
- 4. L'accès à la mobilité pour tous au moindre coût
- 5. La création d'emplois

Commentaire FUB

La FUB note que les aspects transverses et donc interministériels sont enfin pris en compte par l'Etat.

Les freins à l'usage du vélo

- L'insuffisance et les discontinuités des aménagements cyclables sécurisés
- Les vols de vélos
- Un cadre n'incitant pas à l'usage du vélo
- Les obstacles d'ordre culturel et le déficit d'image

Commentaire FUB

Le dossier de presse reprend quasi intégralement les propos de la FUB d'il y a quelques mois, d'ailleurs le baromètre des villes cyclables est utilisé comme support pour illustrer les freins.

Les leviers à actionner pour développer le vélo en France

Il s'agit d'un plan vélo qui se veut un plan "électrochoc". Le plan est annoncé comme étant interministériel : ministère de l'Intérieur, ministère de la Transition écologique et solidaire (dont le ministère des Transports), ministère de la Cohésion des territoires, ministère des Solidarités et de la Santé, ministère du Travail, ministère de l'Education nationale, ministère de l'Action et des Comptes publics, ministère de l'Economie et des Finances, ministère des Sports...

Le plan repose sur quatre axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français :

- le développement d'aménagements cyclables de qualité ;
- la lutte contre le vol et le recel de vélos ;
- l'incitation ;
- le développement d'une culture vélo.

Il est remarquable de noter que le dossier de presse cite « les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers » comme jouant un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables.

Le dossier de presse insiste sur le fait que le plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires, ce qui constitue une attente majeure de la FUB

Un aspect essentiel est l'accent mis sur l'animation, qui devrait être assurée par le ministère des Transports. La FUB s'inquiète des conditions pratiques de cette animation (comité de suivi ? Délégation interministérielle ?)

I. Sécurité : Développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Comme cela a été confirmé par le Baromètre des villes cyclables réalisé par la FUB fin 2017, la peur de faire du vélo au cœur du trafic motorisé est un des principaux freins à l'usage du vélo.

Le dossier de presse évoque la création d'un **fonds vélo**, qui ciblera notamment la résorption des discontinuités (« coupures urbaines »). C'est la première fois que l'Etat va faire un tel effort. L'appel à projet est annoncé pour 2019, avec un pré-appel à projet de l'ADEME, qui va permettre aux territoires de préparer leur candidature.

Le montant de 350 millions d'euros sur 7 ans est certes en deçà de la proposition de la FUB (pour rappel : 200 millions d'euros par an). Néanmoins le périmètre n'est pas le même. En effet, la FUB proposait d'englober 5 types d'action dans les 200 millions d'euros par an, notamment le stationnement vélo en gare et la communication.

Or, au-delà du fonds vélo, la **dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** devrait pouvoir être utilisée par les collectivités pour le vélo, notamment une enveloppe de 500 M € dédiée aux enjeux de mobilité d'ici la fin du quinquennat. Une attention particulière sera donnée aux installations facilitant l'intermodalité, ce qui est essentiel pour rendre crédible le vélo dans tous les territoires, notamment le périurbain et le rural.

Le dossier de presse explique par ailleurs que la future Loi d'orientation des mobilités renforcera la place des mobilités actives dans les documents de planification, en prescrivant notamment l'élaboration de réseaux structurants cyclables continus et sécurisés.

L'assouplissement du statut de voie verte, quant à lui, permettra de sortir de situations aujourd'hui absurdes (chemins de halage par exemple).

Pré-appel à projet ADEME

L'appel à projet « Vélo et territoires », de l'ADEME, proposera trois axes :

Axe 1 : financement d'études en vue de répondre à l'appel à projet 2019

Axe 2 : émergence de services vélo / innovants

Axe 3 : recrutement de chargés de mission vélo et des campagnes de communication.

La FUB va largement relayer cet appel à projet, mais s'inquiète de son budget, calibré pour un nombre assez faible de réponses, alors que les attentes pourraient être importantes

Un autre aspect est l'adaptation du code de la route. L'encadré Code de la rue rappelle les derniers changements dans le code de la route. La FUB a soulevé depuis de nombreuses années le fait que bien que la boîte à outils des aménageurs s'élargisse, l'Etat ne communique pas assez sur ces nouvelles mesures, au point que même les membres de forces de l'ordre ne connaissent pas toujours toutes les dispositions nouvelles.

Dans la continuité de cette démarche, de nouvelles mesures sont annoncées (ce sont des mesures réglementaires, elles ne rentreront donc pas dans le cadre de la Loi mobilité).

Amélioration de la visibilité aux passages piétons. Seuls des emplacements de stationnement réservés aux vélos seront autorisés cinq mètres en amont des passages piétons. Cette mesure était déjà annoncée dans le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018.

Généralisation de sas vélo aux feux. La FUB salue cette mesure, mais s'inquiète du fait que peu de monde comprenne réellement l'intérêt des sas vélo. De nombreux deux roues-motorisés pensent pouvoir les utiliser, sans doute souvent de bonne foi, ce qui indique encore un déficit de communication.

Généralisation des doubles sens cyclables sur les rues limitées à 50 km/h. Cette mesure est très attendue des cyclistes, à coupler avec une communication sur l'intérêt des doubles sens cyclables, qui ne sont pas un « passe droit absurde », mais une mesure de bon sens.

Organisation de l'usage des engins de déplacement personnels. Concernant les EDP électriques, les collectivités auront la possibilité de réglementer l'usage en fonction des situations locales. La FUB espère que les spécificités de ces EDP permettront un cahier des charges plus exigeant pour les pistes cyclables.

Autorisation pour les cyclistes de porter des dispositifs d'éclairage non éblouissants. Il s'agit en réalité de l'application d'une mesure du Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015. Cela constitue néanmoins une avancée considérable.

Circulation en zones de circulation apaisée. Les cyclistes pourront rouler à deux de front sans être dans l'obligation de se rabattre, ce qui affirme un changement de paradigme sur la supériorité du trafic motorisé qui primait depuis 60 ans.

Les amendes minorées sont par ailleurs réclamées depuis des années par la FUB, qui se base sur le principe de proportionnalité des peines. Cette mesure ne sera efficace que si des infrastructures adaptées existent (notamment pistes cyclables, doubles sens cyclables).

Prescription pour les poids lourds. De nombreux accidents entre cyclistes et véhicules à grand gabarits – comme celui du 20 avril 2018 sur le pont de la Concorde – témoignent d'un besoin urgent en la matière.

Certaines revendications de la FUB, comme l'autorisation de considérer un panneau stop comme un "cédez le passage", n'ont pas été retenues à ce stade.

II. Sûreté : Mieux lutter contre le vol

La peur du vol de vélos est un des freins principaux à l'usage du vélo.

Généralisation du marquage des vélos. La mesure proposée est pertinente, mais ne constitue qu'un premier pas : il faut que la France porte la question au niveau européen, notamment en coopération avec Christophe Najdovski, récemment élu président de la European Cyclists' Federation (ECF), ombrelle des associations de chaque pays européen équivalentes à la FUB.

Un Plan d'action de lutte contre le vol de vélo. Le dispositif doit permettre aussi bien de faciliter le dépôt de plainte que de mener des analyses statistiques basées sur de la géo-localisation. La FUB espère que les nombreux témoignages de refus de dépôt de plaintes pour vol de vélo vont devenir histoire ancienne.

La peur du vol de vélo nécessite aussi des actions préventives, et notamment grâce à des **infrastructures sécurisées dédiées au stationnement**, notamment aux abords des gares. La FUB attend avec impatience la prise de parole de la SNCF (notamment Gares et Connexions) à ce sujet. La ministre Élisabeth Borne avait, pendant la concertation ferroviaire, repris à son compte la proposition de la FUB de créer rapidement 200 000 places de stationnement vélo en gares. Le stationnement vélo dans les bâtiments est un serpent de mer depuis la loi Grenelle II. La FUB espère que ces obligations permettront d'améliorer enfin la situation.

Etant donné que les infrastructures de stationnement permettent le report modal, la FUB a proposé que la création de stationnements vélo génère des Certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce mécanisme devrait permettre de co-financer l'équipement des écoles, de l'habitat

social et des gares ferroviaires et routières. Ceci reste néanmoins conditionné aux décisions de la DGEC (direction énergie-climat) qui gère le mécanisme CEE.

III. Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

L'indemnité kilométrique vélo, créée en 2015 dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTE), n'a pas rencontré le succès escompté, puisqu'elle est restée facultative, et que peu d'employeurs ont décidé de la mettre en place. Le nouveau dispositif reste facultatif, mais se veut plus simple, car basé sur un forfait et non sur le nombre de kilomètres parcouru. La FUB attend les textes précis pour se positionner, mais regrette que le mot vélo disparaisse du dispositif. Elle rappelle qu'elle demande une application immédiate dans les trois fonctions publiques et que le cumul avec le remboursement de 50 % des frais de transport en commun est indispensable pour atteindre un report modal.

L'introduction du vélo dans le barème fiscal met fin à une inégalité entre les modes de transport.

Soutien à l'achat de vélos à assistance électrique. La fin de la prime « Ségolène Royal » fin janvier 2018 a marqué les esprits, et Bercy a réussi à dénaturer le nouveau dispositif avec des conditions beaucoup trop restrictives.

La FUB suggère que pour être rendu efficace, le nouveau dispositif CEE soit abondé d'une aide de l'Etat pour atteindre au minimum 100 euros par VAE. La FUB attend donc impatiemment de connaître les détails du dispositif.

Soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises. Une anomalie est enfin réparée depuis la mesure de 2015. En effet, la mise à disposition de flotte de vélos donnait lieu à une réduction fiscale, mais uniquement en cas d'achat, alors que c'est la location clé en mains qui est le mode le plus pertinent pour les grandes entreprises (comme pour le leasing des voitures de service). La FUB salue donc cette mesure corrective.

IV. Développement d'une culture vélo

La FUB en avait fait une de ses trois priorités : plutôt que d'attendre que le changement sociétal arrive, il faut le provoquer, en touchant tous les publics, notamment les plus jeunes.

Développement de la pratique du vélo en toute sécurité. Le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) de janvier 2018 a acté la généralisation du « Savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies. La FUB s'inquiète néanmoins de la mise en place pratique de ce dispositif, les moyens n'étant pas forcément disponibles côté ministère de l'Education nationale. Piloté par le ministère des Sports, le développement de cette mesure doit pleinement associer le ministère de l'Education nationale pour que la généralisation de la mesure, positivement annoncée pour 2022, soit effective. La FUB pourra proposer des sessions de formation aux professeurs des écoles volontaires et les éducateurs mobilité à vélo et autres diplômés devront être intégrés plus systématiquement au sein de l'école. Reste également à financer ces formations auprès des élèves : parvenir à l'autonomie à vélo nécessite autant de séances que de « savoir nager ».

Prescription d'activité physique. C'est le principal avantage du vélo : permettre de lutter contre la pandémie de sédentarité. Reconnaissance enfin obtenue avec cette mesure. La FUB attend d'en connaître les modalités concrètes. Prescrire la marche et le vélo n'est pas une mesure révolutionnaire : la plupart des médecins l'encouragent, il s'agit plutôt d'accompagner les patients à passer véritablement à l'acte.

Encadrement des nouveaux services de mobilité. Le « freefloating » pose de nombreux problèmes. La FUB propose de mettre la priorité sur la qualité des vélos et leur bonne gestion de l'espace public (ne pas encombrer les trottoirs, notamment). Il sera important de voir le détail des mesures prévues dans le projet de loi.

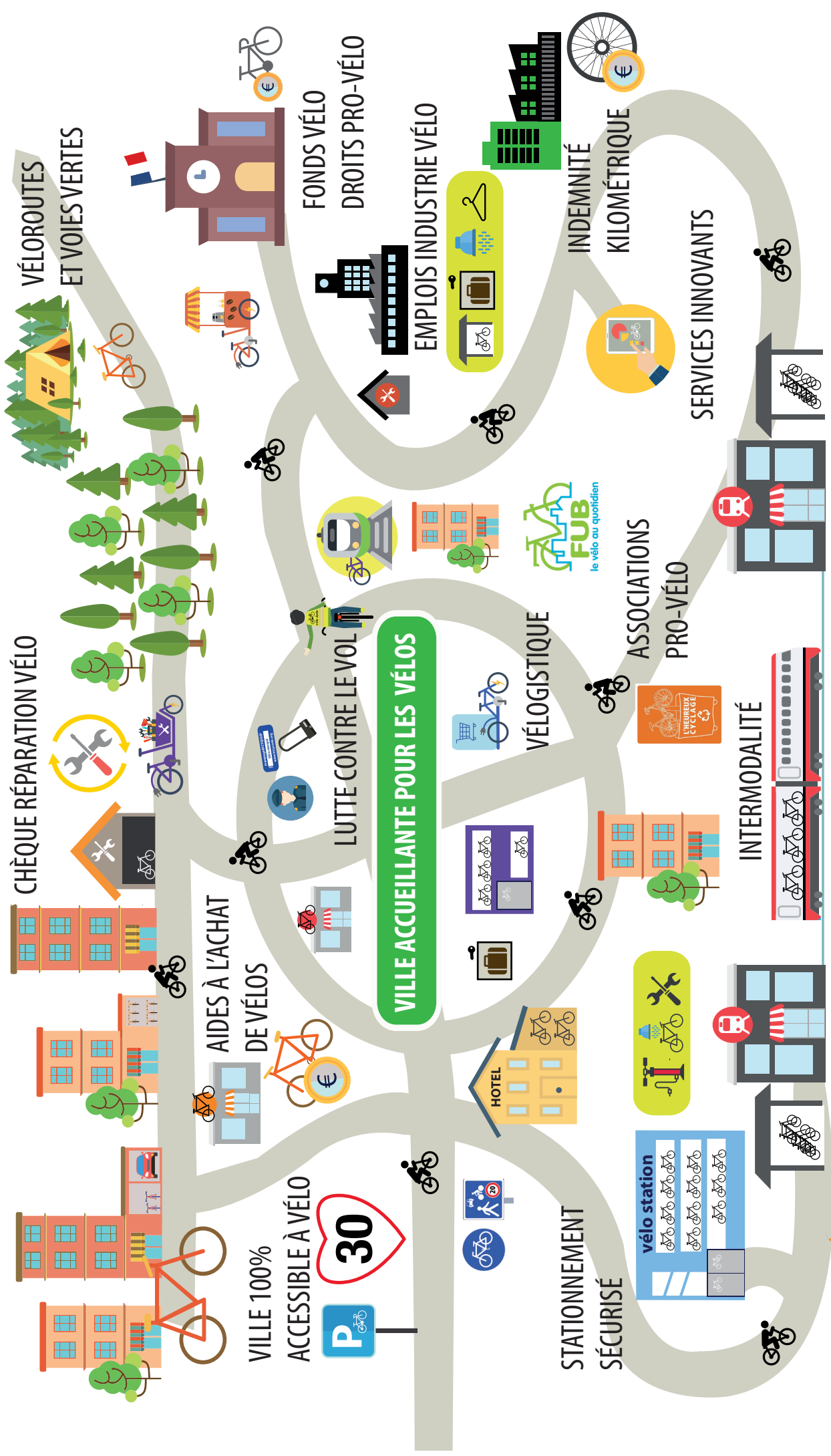
Données et vélo. Le vélo a été inventé il y a plus de 150 ans, mais il reste moderne et d'actualité. Compte tenu du potentiel de report modal voiture vers train+vélo, une bonne information sur les conditions d'embarquement et de stationnement est essentielle.

ANNEXE 2

**Infographie Système Vélo
et rappel de la campagne www.parlons-velo.fr**

Vers un système vélo efficace

Parlons Vélo!



2016

- 2% de part modale vélo
- Les acteurs pro-vélo se mettent d'accord sur 10 propositions



Début 2017

- La FUB fait campagne : 600 candidats s'engagent, dont 67 députés élus et Emmanuel Macron

Parlons Vélo!

Fin 2017

- Baromètre vélo : contribution citoyenne la plus massive des Assises de la mobilité



Début 2018

- Annonce d'E. Borne au Congrès FUB
- Plaidoyer pro-vélo avec 100 000 cartes postales envoyées au Premier Ministre



14/09/2018

- Annonce d'un plan national vélo financé



2019

- 1ère année avec des financements du fonds vélo
- Seconde édition du Baromètre vélo



2020

- Élections municipales avec le vélo au coeur des campagnes



2024

- Accueil des JO et 9% de part modale vélo



Parlons Vélo!

Parlons Vélo !

www.parlons-velo.fr

PROJET IDÉAL

PROMESSES
D'E. MACRON

ANNONCE 2018



Plan vélo



2018-2024
Objectif : tripler la part
modale vélo

FINANCER LA TRANSITION CYCLABLE DES TERRITOIRES



Créer un fonds vélo

**200 millions €
par an**



**350 millions €
sur 7 ans**



Appel à projet
"Territoire cyclable"



Encourager les innovateurs vélo



?



Finaliser les véloroutes
et voies vertes programmées



?

FAVORISER L'ÉMERGENCE D'UNE "GÉNÉRATION VÉLO"



Apprentissage mobilité à vélo
à l'école, initiation mécanique



Stationnement sécurisé =
efficacité énergétique des
bâtiments



Ville à 30km/h en ville
(50km/h sur grands axes)



?

DÉVELOPPER UNE FISCALITÉ QUI ENCOURAGE L'USAGE DU VÉLO



Augmenter le plafond de
l'Indemnité Kilométrique Vélo
à 385 euros



Nouveau dispositif :
forfait mobilité durable
jusqu'à 400€ par an



Pérenniser l'aide à l'achat de
Vélo à assistance électrique



Financement via CEE



"Chèque-réparation vélo"
pour les ménages modestes



?

?