



Strasbourg, le 24 juillet 2007

Monsieur Jean-Louis Borloo, Ministre d'État en charge de  
l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Aux bons soins de M. Ghislain Gomart  
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables  
Arche Sud  
92055 La Défense Cedex

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous exposer quelles sont nos recommandations pour mettre en place au niveau national une vraie politique de promotion des déplacements à vélo.

La FUBicy, forte de ses 140 associations locales (150000 cyclistes urbains), souhaite vous exprimer ce qu'est la demande sociale pour les déplacements à vélo, et ce que le public attend des Pouvoirs Publics.

La France est bon dernier de l'Europe du nord-ouest pour le vélo, malgré l'intérêt certain de celui-ci pour limiter les émissions de CO2, son énorme potentiel «Santé» (la fameuse demi-heure d'exercice physique régulier), son rôle pour des villes apaisées, et la demande forte des habitants, révélée par toutes les enquêtes.

Les mesures prises par les Pouvoirs Publics ces dernières années sont loin d'avoir produit les effets qu'on aurait pu en attendre

- La Loi sur l'Air, applicable depuis 1998, prévoit l'obligation dans son Art. 20 de penser au vélo dans les rénovations de voiries et dans la réalisation de nouvelles voiries urbaines. Cette disposition légale est peu appliquée, son respect n'est pas contrôlé par les services de l'Etat.
- Le rapport Le Brethon sur le vélo remis au Premier Ministre en 2004, a eu deux suites
  - La nomination de Monsieur Vélo, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

- Le début des discussions pour un «Code de la rue».
- L'action de M. Vélo est en attente. Les discussions sur le code de la rue, sous l'égide de la Direction de la Sécurité Routière, ont avancé sur certains points, et sont en attente de décisions.

Du côté des collectivités locales, une prise de conscience des élus est certaine, des programmes consistants sont décidés dans des villes en nombre croissant (Bordeaux, Lyon, Paris), avec de nouveaux objectifs affichés pour augmenter la part du vélo dans les déplacements (doublement à Bordeaux, Nantes, Orléans...), de nouveaux services (libres-services vélos dans une douzaine de villes...).

Le développement du vélo nécessite de nouveaux trains de mesures et un affichage clair de l'Etat, car les atouts d'une politique vélo affirmée sont nombreux :

- Le vélo est un instrument fort de la politique environnementale. Une politique vélo est toujours très visible et médiatique, et contribue fortement à l'évolution des comportements. .
- Les mesures vélo demandées sont simples, peu coûteuses au niveau de l'Etat.
- Elles ont une forte maturité (discussions en cours, exemples étrangers) et peuvent être prises rapidement.
- Ces mesures auront de fortes répercussions sur les actions des collectivités locales.

Nous souhaitons que ce sujet soit considéré avec l'intérêt qu'il mérite, et la spécificité qu'il a, au moment où vont débiter les discussions du «Grenelle de l'environnement», et qu'il soit un élément majeur de la politique nationale des déplacements. Nous souhaitons participer activement à l'élaboration des mesures en faveur du développement des déplacements à vélo.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes respectueux sentiments.

Christophe RAVERDY  
Président de la FUBICY

*signé*

Annexe □ mesures demandées

Contacts □ Christophe Raverdy, Président

Christian de Valence, membre du bureau, 06 \*\* \*\* \* \*\* @fubicy.org

## Mesures demandées

Les principales mesures pour le développement des déplacements à vélo concernent plusieurs aspects. Leur présentation est faite ici par ordre d'importance, mais un large concours de mesures est nécessaire pour qu'elles aient l'effet souhaité.

### 1. Mettre le vélo dans la politique nationale des déplacements

Nous demandons à l'Etat de considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière dans sa politique des déplacements. Il faut pour cela

- Un discours des pouvoirs publics en faveur du vélo qui soit clair et officiel
- Donner des pouvoirs et des moyens à Monsieur Vélo, avec le lancement d'un vaste plan de communication en faveur du vélo et un budget à la hauteur des mesures incitatives d'ampleur nationale.

### 2. Adopter les mesures les plus urgentes du Code de la Rue

Le code de la rue est un ensemble de mesures pour adapter la ville aux modes doux, certaines mesures sont prêtes à être adoptées. Les mesures les plus urgentes du code de la rue pour développer la circulation à vélo que nous demandons sont

- La généralisation des double-sens cyclables
- Le chevauchement d'une ligne continue pour respecter la distance latérale de sécurité lors d'un dépassement de vélo
- La création de «Zones de rencontre».
- L'adoption de tarifs d'amendes selon les modes de déplacement

### 3. Loi sur l'Air, infrastructures routières, liaisons entre communes, véloroutes et voies vertes

Rappelons que la «Loi sur l'Air» (L 228-2 du code de l'Environnement) contient un article opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1998

«A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants en fonction des besoins et contraintes de la circulation.(...)»

Cette disposition est largement ignorée.

Pour la faire connaître et appliquer, les mesures demandées sont

- contrôle et responsabilité des préfets sur cette application (exercice de leur contrôle de légalité).
- Mise en œuvre de réseaux péri et inter-urbains pour rendre possible les déplacements à vélos entre agglomérations.

Les véloroutes et voies vertes sont aussi en l'attente de mesures : signalisation, respect des divers usages.

### 4. Le stationnement des vélos dans l'habitat

La réglementation devrait intégrer plus fortement les véhicules non motorisés dans les PDU et les PLU.

Aucune réglementation n'impose de norme, ni de minima pour les établissements scolaires et d'enseignement supérieur, ni pour les lieux de travail (en particulier administrations, collectivités locales), ni pour les lieux recevant du public.

Mesure demandée☐

- établissement de normes minimales pour le stationnement des vélos dans les immeubles, les lieux publics, les lieux de travail...

## 5. Modération du trafic motorisé en ville

La vitesse des voitures en ville est le principal facteur d'insécurité de la circulation à vélo, avec le non respect des règles de dépassement (+ 1 m en ville, + 1,5 m hors agglomérations).

Mesures demandées☐

- Campagne en direction des automobilistes (orientée en faveur des modes doux, et non pas sur leur danger face aux voitures), contrôles et contraventions.
- Extension de larges zones 30, création de la notion de «☐Zone de rencontre☐» (mesure demandée pour le «☐Code de la rue☐»).

## 6. Lutte contre le vol des vélos

Le vol des vélos est un frein important à leur usage urbain. Un système national de marquage des vélos est opérationnel. Il convient d'en renforcer l'efficacité.

Mesures demandées☐

- consignes aux commissariats de police et aux postes de gendarmerie pour l'information sur les vélos volés marqués.
- Appui à la mise en œuvre du marquage des vélos

## 7. Trajet domicile-travail, et dans le cadre du travail

Rendre accessible et performante☐intermodalité vélo+Transports en Commun (TC)

Les déplacements à vélo pour le travail sont actuellement le plus souvent ignorés par la réglementation, et même largement rejetés ou défavorisés.

Mesure demandée

- Nous demandons que toutes les dispositions et toutes les aides qui s'appliquent aux Transports en commun et aux véhicules électriques et propres puissent s'appliquer au vélo.

Cela implique notamment les dispositions suivantes☐

- Prise en compte des dépenses vélo (et vélo + Transports en Commun) dans le "chèque transport", ou exonération des remboursements aux salariés au plan fiscal et social.
- Réintroduire le vélo dans les véhicules utilisables par les fonctionnaires (modification du décret interministériel du 3 juillet 2006 qui a supprimé cette possibilité de se déplacer à vélo pour son travail pour un fonctionnaire).
- Rendre éligible à la taxe versements transports les investissements pour le vélo (comme les pistes cyclables et les libres-services vélos par exemple). Ceci en

équité avec le financement des investissements des transports en commun par cette même taxe.

- Tout financement par la taxe versements transports ou par l'Etat des TC et de leurs infrastructures devrait comprendre un volet d'application de mesures favorisant l'intermodalité TC+vélo.
- Imposer des règles «vélo» de service public à la SNCF : parkings dans les gares, vélos dans les trains (en particulier les Trains Grandes Lignes, TGV, Thalys, TER).
- Réduction des cotisations accidents du travail pour les entreprises dotées de PDE consistants.
- Soumettre au taux réduit de la TVA «écologique» (5,5%) les investissements et services vélos (en particulier les «libres-services vélos»). Ceci est en accord avec les récentes déclarations du Président de la République, et permet de retrouver la parité avec les TC sur la TVA.
- Comme pour les véhicules électriques et «propres», des mesures d'aide fiscale au Vélo à assistance électrique (VAE): un excellent moyen de déplacement pour les salariés des périphéries urbaines.

## 8. Vélo-école

Les enjeux de la formation au vélo dans les établissements scolaires, et de la promotion des trajets à vélo pour s'y rendre ne doivent pas être sous-estimés. L'Education Nationale est sur le point de vouloir traiter les questions «vélo» touchant les scolaires avec la nomination d'un «Monsieur Vélo Education Nationale». Une expérimentation de grande ampleur pour l'éducation dans les écoles aux déplacements à vélo serait décisive pour résoudre les questions de formation des jeunes, pour banaliser l'usage du vélo et rompre avec les méfaits des trajets domicile-école-travail des parents-taxis.

Mesures demandées :

- Expérimentation à l'échelle d'un département.
- Un plan d'action ambitieux de «Monsieur Vélo Education Nationale».

## 9. Soutien de l'action des associations

Le budget de la FUBicy est étranglé par les baisses de subventions, malgré l'avis favorable de nos interlocuteurs ministériels sur le bilan de notre activité

Mesure demandée :

- retrouver les niveaux de 2005.