



Un plan national vélo est en préparation

Le député parisien Philippe Goujon et le ministre des Transports Thierry Mariani ont réuni les partenaires concernés par l'élaboration d'un plan vélo national, initialement annoncé pour mi-décembre. Que peut-il en sortir ? Le point de vue d'Alain Jund qui participe, aux côtés de la FUB, à ce groupe de travail en tant qu'élu de la ville de Strasbourg et représentant du Club des Villes et Territoires Cyclables.

Quels doivent être selon vous les objectifs essentiels à défendre dans ce plan national ?

« Je vois trois choses. Premièrement qu'il y ait enfin en France une politique nationale au niveau du vélo, qui aujourd'hui n'existe pas, puisque ce sont principalement les collectivités locales qui s'en occupent. Il n'y a pas d'action nationale qui donne une légitimité à ce type de déplacement au même titre que les autres.

Ensuite, et c'est là l'une des priorités du Club, nous souhaitons une affectation de 10 % du budget des routes nationales et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires cyclables. Il faut que ce type d'aménagement soit pris en compte comme les autres. Et aujourd'hui la question de ce mode de déplacement est absente des grands débats type Grenelle de l'environnement. 10 % c'est à la fois du possible, et c'est moins que ce que consacre le Danemark à ses déplacements cyclables. Avec ce chiffre, on n'est pas seulement dans du symbolique.

En troisième lieu, il y a la question de la fiscalité qui touche aussi le vélo. On a eu depuis 25 ans les primes à la casse qui ont fait que toute la fiscalité des déplacements s'est concentrée sur l'automobile et n'a jamais pris en compte le vélo. En Belgique, quand le trajet est fait à vélo, on touche 0,21 € du kilomètre. C'est exonéré de charges pour l'employeur et non imposable pour le salarié. »

Faire avancer le vélo, ça fera forcément reculer la voiture ?

« Je suis convaincu que l'augmentation de la part modale du vélo et du

piéton ne peut se faire qu'au détriment de la voiture. Que ce soit en partage de l'espace public, en itinéraires cyclables, en stationnement sécurisé. Et même si ça génère des discussions ou des crispations. Par exemple, à Strasbourg, depuis quelques années on est passé à 46 % de part modale de la voiture, pour le vélo on est entre 8 et 10 % : ça se fait par vases communicants. »

Quelle place donner à l'argument de la santé ?

« C'est un autre élément qu'on doit faire avancer : tout ce qui est lié à la santé. Il n'y a pas de proposition précise dans ce domaine, mais on est convaincu qu'il faut absolument développer le vélo sur cette question de santé publique. Ce qu'on a fait pour dire aux gens de manger cinq fruits et légumes par jour, on estime qu'il faut le faire pour le vélo ou la marche à pied. Ça a été fait un peu l'an dernier c'est vrai, mais très timidement.

Et on ne prend pas la question de la santé comme une espèce d'injonction : c'est aussi du plaisir qu'on trouve avec le vélo. Et le représentant du ministère de la Santé qui est à notre réunion a ressenti la nécessité de développer cela au niveau de la communication. »

Justement, la comm', parlons-en : est-ce que ça ne doit pas être un aspect important du plan ?

« Oui, il faut donner ou redonner au vélo l'image d'un mode de déplacement sur lequel on va vite, qui permet d'être ponctuel, et où il y a l'élément santé. Je parle souvent de la légitimité du vélo comme un mode de déplacement comme les

autres. En plus, c'est ce qu'il y a de plus pratique dans l'espace urbain, et c'est économique. Face à l'augmentation importante du coût des matières premières, le vélo est pour tout le monde une source d'économies : pour le ménage, pour les collectivités, pour la sécurité sociale. Le ministère de la Santé avait fait une étude il y a deux ans sur ce que fait économiser le vélo : près de 5 milliards d'euros avec une part modale à 3 %, et 15 milliards avec 12 % de part modale. »

Plan national vélo : est-ce que ça n'est pas l'occasion de relancer le code de la rue ?

« Il faudrait déjà qu'on ait les décrets pour tout ce qui est lancé. Et il y a des choses complètement aberrantes : on attend toujours la mise en œuvre du panneau de tourne à droite pour les vélos au feu rouge. Il est urgent de relancer cette démarche code de la rue et d'en faire une référence, et pas seulement une espèce d'appendice au code de la route. Encore une fois, donner une légitimité. Parce que jusqu'à présent, qui en parle du code de la rue : les initiés, les convaincus, mais les autres ?

On passe de la conception de la route comme un tuyau à la rue comme un espace public. Et ça c'est aussi de la comm', de la formation, de la légitimation. Comment faire pour que ces règles marginales soient de plus en plus connues du grand public ? Que ce soit aussi un outil national de politique des déplacements ? C'est là qu'une politique nationale est importante.

Avant d'y ajouter d'autres mesures, si on arrive déjà à légitimer ce code de la rue dans son rapport avec le code de la route, on aura beaucoup avancé. »

Et en période pré-électorale, est-ce qu'on peut y croire vraiment à ce plan ?

« C'est un peu ma crainte. J'ai demandé si le ministère des Finances



Alain Jund en compagnie de Hubert Peigné

était présent à notre réunion, et il n'y était pas. Il faut avancer sur la comm', la légitimité, mais aussi que quelque part il y ait une suite en termes budgétaires.

Le ministère avait prévu des assises du vélo initialement en décembre, ça se fera plutôt fin janvier, et ce devrait être l'occasion de faire l'annonce du plan vélo. Mais bon, que le ministre des Transports communique sur un plan vélo, j'ai envie de dire : enfin ! Si fin janvier il peut y avoir un certain nombre de décisions prises au niveau fiscal, de la comm', du code de la rue, tant mieux. »

Chez nos voisins européens, on trouve des plans comparables ?

« Il y a ce qui se fait en Belgique, par exemple, notamment sur la fiscalité. Ensuite, en Grande-Bretagne, il y a « *Cycle to work* », lié à tous les déplacements pendulaires. »

Mais au fait : à Strasbourg, vous avez très bien su faire sans plan national...

« On s'en est passé, c'est vrai. J'ai l'habitude de dire qu'on a de l'avance sur le retard. Mais quand depuis Strasbourg je regarde vers l'est, à Copenhague ils sont à 33 % de part modale, et leur objectif est d'arriver à 50 %. On a encore beaucoup à faire. Et l'intérêt d'un plan national est là : ça ne peut pas être exclusive-

ment le fruit de volontés politiques locales. Si l'Etat est assez incitatif, ce que fait Strasbourg, d'autres villes peuvent le faire. »

Recueilli par J.M. Trotignon



Ce que veut la FUB

La FUB a bien sûr de nombreuses propositions à défendre dans le cadre d'un plan vélo national. Voici celles que nous avançons aujourd'hui comme prioritaires :

- la généralisation du marquage Bicycode avec le soutien actif des services de l'Etat ;
- des normes correctes imposées pour le stationnement des vélos dans les immeubles (habitation et bureaux) ;
- des incitations financières à l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail ;
- une offre adaptée au transport des vélos dans les trains ;
- un panneau de tourne à droite, mesure autorisée par décret interministériel depuis un an maintenant, et qu'on attend toujours !

Urbanisme et stationnement vélo

A-t-on une chance de voir le plan national vélo inclure les contraintes qui font toujours cruellement défaut pour imposer un stationnement vélo digne de ce nom dans les immeubles d'habitation et de bureaux ? Après le décret notoirement incomplet du 25 juillet dernier (voir *Vélocité* n° 112), on reste toujours sur notre faim à ce sujet. Alors qu'au cours de la dernière réunion de travail Annick de Montgolfier au nom de la FUB demandait une correction de ce décret, Hubert Peigné ne s'est pas privé de pointer cette incompréhensible lacune devant le ministre des Transports.

Alain Jund n'est pas très optimiste : « Goujon nous a promis que ça avançait. Mais ça fait un peu serpent de mer. Des normes pour les espaces de stationnement dans les immeubles ont été demandées par le Club, par la FUB, et c'est vrai qu'il faut que ce soit contraignant. Mais je ne sais pas si la légitimité du plan vélo aura suffisamment de force pour ça. »

Ce qui n'empêche pas les communes qui le souhaitent de se montrer volontaristes en la matière. A Strasbourg, Alain Jund peut en parler : « On a fait modifier le POS pour imposer depuis 2009 une norme minimale stationnement vélo dans tous les immeubles : 3 % de la SHON dont les deux tiers au moins de plain pied. Et on se rend compte que le stationnement vélo est très vite occupé. C'est un aspect extrêmement important, d'autant que dans les villes beaucoup de gens ont maintenant des vélos à eux. »

Ce qui découle logiquement d'une position adoptée en amont : l'adjoint en charge de l'urbanisme estime que « le vélo a encore plus de pertinence quand on est sur un modèle urbain à l'encontre de l'étalement urbain. »