

PLAN D' ACTIONS VELO

Avril 2004

Liste des ministères qui peuvent être concernés par les différentes propositions

Coordination générale (Premier ministre, Secrétariat d'Etat aux Transports)

- **Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (budget, industrie, PME) (MINEFI)**
- **Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer * (METATM)**
- **Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable* (MEDD)**
- **Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales**
- **Ministère de l'Education**
- **Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative**
- **Ministère de la Santé et de la Protection Sociale**
- **Ministère de la Fonction Publique et de la Réforme de l'Etat**
- **Ministère aux Affaires européennes**
- **Ministère de la Défense**
- **Ministère de la Justice**

** participent actuellement aux réunions du Comité de Suivi de la Politique vélo*

Liste des thèmes d'action contenus dans le rapport avec commentaires (non limitative)

*** PRIORITE IMMEDIATE

1) *Mise en place d'une mission interministérielle**

Ministères : Premier ministre, Secrétaire d'Etat. Aux Transports

2) *Nomination d'un délégué interministériel (M. Vélo)**

Premier ministre

3) *Elaboration d'un tableau de bord de la politique vélo**

Ministères : Premier ministre, Secrétaire d'Etat. Aux Transports

4) *Campagnes nationales de communication**

Premier ministre

5) *Encourager et développer les politiques de partage de l'espace :
apaisement du trafic, zone 30 page 36 du rapport Le Brethon: (quelles
mesures prendre pour amener les usagers à utiliser le vélo ?)**

Très important. La réalisation relève des communes, mais besoin de pédagogie pour sortir les Zones 30 du jargon technique et mettre en valeur leur potentiel pour le développement du vélo. Les aménageurs ont encore trop tendance à transposer au vélo en ville des modèles de ségrégation des flux routiers. C'est inadapté : en ville, la vitesse moyenne des voitures (10-25 Km/h selon les conditions) est quasiment la même que celle des vélos (15-20 Km/h selon les cyclistes), et le principal facteur de sécurité est la réduction des vitesses de pointe, plus que la séparation des voies. Besoin d'un effort de formation et sensibilisation des élus, des techniciens et des usagers. Ministères concernés : information, équipement, aménagement du territoire. (comment toucher aussi architectes, paysagers, les urbanistes...)

MINISTERES CONCERNES : METATM, INTERIEUR, MEDD

6) *Solutions intermodales :**

- a. accès du cycliste à d'autres modes de transport
- b. complémentarité transport en commun (train, tram, bus ou métro + vélo)

Très important du fait de la tendance à l'étalement périurbain. Bien qu'au recensement de 1999, 39% des Français effectuaient leur trajet domicile

travail à l'intérieur d'une même commune, la longueur moyenne des déplacements croît et les solutions intermodales peuvent apporter des alternatives aux captifs de la voiture.

→ **parkings relais** : leur réalisation est souvent pénalisée par le fait que chaque commune veut des parcs relais... dans la commune voisine. Et lorsque les communes sont enfin d'accord pour un emplacement, on constate 2 erreurs fréquentes : des parkings trop près du centre-ville, qui ne règlent donc rien aux problèmes de congestion d'entrée de ville et n'incitent pas l'automobiliste à laisser sa voiture (puisqu'il est « presque arrivé ») ; et un ratio de places vélos / places voitures faible, bien trop faible. Il est plus rationnel de favoriser l'intermodalité vélo+Transports en Commun lorsque la gare est dans une zone relativement densément peuplée (banlieue, bourg périurbain), car le P+R vélo consomme 10 fois moins d'espace à nombre de passagers égal.

Rôle de l'Etat: impulser le développement des P+R vélo par voie réglementaire, ou par des aides financières (ou par des mesures fiscales ?) et en diffusant des informations (rôle actuel du CERTU : renforcer les moyens humains sur ce pôle d'activité vélo serait une bonne chose). Autre difficulté appelant une intervention de l'Etat : la création de Vélo stations dans les gares se heurte souvent au fait que la SNCF privilégie pour la location de ses locaux à des boutiques plus lucratives mais qui pourraient aussi bien être hors les murs, alors que la distance entre stationnement vélo et train est un critère déterminant de choix modal. Aucune collectivité locale ne peut à elle seule infléchir ces choix de la SNCF.

MIN : METATM (Aménagement du Territoire), MINEFI,

→ **transport de vélos à bord des TC**, notamment train : solution marginale en nombre, mais parfois très utile, et qui peut participer à faire percevoir le vélo comme une solution très polyvalente, et à casser la logique « monomodale » qui manque de souplesse. A la limite, cette solution pourrait permettre à certains ménages de se passer d'une 2^e voiture, et les économies ainsi réalisées peuvent très bien dynamiser l'économie dans des secteurs à plus fort ratio emploi/investissement que l'automobile. Les freins : les opérateurs Transports ont trop souvent tendance à ne raisonner qu'en termes de « le vélo me prend de la place, le vélo me prends des clients », alors que le développement de la complémentarité vélo+TC profitera aux 2 (cf exemples étrangers).

Rôle de l'Etat: Interlocuteur de la SNCF pour les trains Grandes Lignes, incitation pour que les collectivités locales inscrivent des clauses dans leurs cahiers des charges, et révision des normes d'homologations des racks à vélo ou remorques à vélos sur les autocars ou autobus périurbains (certains matériels existants et utilisés à l'étranger sont interdits en France juste pour quelques cm de trop en longueur)

→ **partage de la voirie** : couloirs bus + vélo, réviser le Code : passer de « couloir bus autorisé aux vélos seulement si un arrêté municipal le spécifie » à « autorisé aux vélos sauf arrêté municipal contraire ». Les cyclistes seront toujours bien plus en sécurité à la droite de la chaussée, dans le couloir bus,

qu'entre 2 files de circulation. Le Code précise d'ailleurs que le véhicule le plus lent (encore que le vélo n'est pas tellement plus lent que les autres en centre-ville...) doit rouler dans la voie la plus à droite de la chaussée.

MIN : , Intérieur, Justice, Défense, Relations Parlement, METATM

7) *Programme d'équipement pour le stationnement des bicyclettes, garage dans les immeubles collectifs d'habitation, financement ANAH (OPAH) HLM...**

***Important :** il existe dans les centres anciens et dans une partie des HLM de réelles difficultés pour ranger les vélos, et les locaux collectifs mal aménagés sont la proie facile des voleurs (la moitié des vols de vélos ont lieu dans des immeubles !). Les dispositions en faveur des stationnement vélos existent, mais pas encore partout (PLU pas tous réactualisés), et ne sont pas assez connues, notamment chez les professionnels de l'immobilier (promoteurs, syndicats de copropriété). Mieux diffuser l'info, et rétablir dès que les mesures seront connues la ligne budgétaire qui concernait entre autres le stationnement des vélos, qui a été réduite en 2004.*

MIN : METATM Budget,

8) *Impulser la réalisation de P.D.E. dans les entreprises publiques et privées : chèque déplacement, aménagement parking vélos, « joker » en cas d'intempérie, mesures pratiques d'entretien ou réparation vélos. L'Etat montre l'exemple : mesure nationale (reconnaissance du vélo comme moyen de transport professionnel).**

L'Etat doit montrer l'exemple en tant que premier employeur de France. Les bonnes pratiques diffuseront ensuite au niveau local.

Il s'agit d'un enjeu très important :

- *même si les déplacements domicile - travail ne constituent guère plus d'un quart des déplacements, ils sont les plus coûteux pour la collectivité car concentrés en heure de pointe.*
- *les économies possibles en matière de parking voiture compenseront largement les dépenses en faveur des autres modes (installation de parkings vélo et autres mesures pratiques, subvention de abonnements TC, etc.).*
- *les premières expériences, très réussies, montrent que les citoyens sont réceptifs à une modification de l'offre sur des trajets réguliers, plus que pour leurs loisirs où ils privilégient davantage la souplesse de la voiture.*

MIN : tous en tant qu'employeurs + Intérieur, Fonction Publique, MINEFI(Industrie),

9) *Mettre en place un Plan de Déplacement Scolaire avec campagne nationale de communication (priorité)**

Très important. A la fois pour l'impact éducatif à long terme, et à court terme pour désamorcer le cercle vicieux des parents taxi : on emmène l'enfant en voiture -> plus de voitures -> risques accrus pour les familles venant à vélo ou à pied -> on renonce aux modes doux. Modalités : initier des démarches pour la sécurisation des itinéraires d'accès aux écoles (dont Zones 30), stationnement vélo dans les écoles, aide à la mise en place de ramassages scolaires à vélo (diffuser les outils pédagogiques qui commencent à exister, clarifier les questions de responsabilité et assurances). Un effort particulier doit porter sur la tranche d'âge sensible des collèves, pour lesquels la distance domicile école est souvent typiquement à l'échelle du vélo, mais ne pas négliger de poursuivre une fois les bonnes habitudes prises (lycée, université). Ce point est lié au point 10.

MIN : Education, METATM, MEDD,

10)*Créer des normes des stationnements vélos dans tous les établissements scolaires et universitaires**

Très lié au point 9 : Plans de Déplacements scolaires.

MIN : METATM, Education,

11)*Généraliser le double sens cyclable (appelé «contresens » cyclable) (se référer aux pratiques en Europe : Belgique Allemagne Danemark) (assurer l'acceptabilité de la notion de contresens)**

Important. Mesure d'un excellent rapport qualité/prix pour compléter le maillage d'un réseau cyclable et modérer la vitesse du trafic en ville. L'Etat peut faire évoluer la règle actuelle « cyclistes interdits sauf arrêté municipal spécifique » à celle déjà en vigueur en Belgique « cyclistes autorisé sauf arrêté municipal contraire »

Gros effort à faire pour informer élus locaux, services techniques, et usagers (aussi bien automobilistes que cyclistes) de l'intérêt de cette mesure, qui globalement REDUIT le taux d'accidents, à condition d'être assez systématique et accompagné d'une campagne de communication.

MIN :les 5 ministères concernés par modifications du Code de la route METATM Intérieur, Défense, Justice, Relations Parlement

12)*Mise en place d'un plan de sensibilisation et formation des techniciens, ingénieurs concernés par la mise en œuvre des politiques d'urbanisme et de déplacements**

Les formations existantes ne sont pas perçues (à tort !) comme « nécessaires » (notamment chez les urbanistes ou paysagistes) ou « valorisantes » (la culture technique française valorise plus les « grands équipements » que la démarche « qualité » à chaque échelon aussi modeste soit-il). Gros travail d'info comme et de valorisation à faire. A noter dans cette rubrique : une des actions les plus formatrices est de faire en sorte **que**

les responsables techniques utilisent un vélo de service lors des visites de chantier ou des déplacements professionnels de moins de 5 km. Le rapport impact / coût de cette mesure est excellent et durable.

MIN : METATM, Culture

13)*Marquage des vélos et inscription des déclarations des vélos volés au Fichier national des objets volés. Mesure accompagnée d'une campagne de communication**

Préserver la synergie entre futur marquage systématique des vélos neufs par les fabricants, et marquage du parc existant, qui va démarrer en Juin 2004 dans plusieurs villes de France

14)*Organiser une grande campagne annuelle de communication sur l'usage du vélo**

Eviter les campagnes contre-productives, comme par exemple celle de l'INPES (Min. Santé) qui diffuse le message aux citoyens que rouler à vélo à vitesse modérée en ville serait aussi risqué que rouler en cyclomoteur, ou que la pratique sportive du vélo.

MIN : Premier Ministre METATM

15)*Etude épidémiologique sur le vélo et la santé**

MIN : MEDD, Santé

**** PRIORITE COURT TERME**

16)Comités d'axes : niveau régional :**

- a. Loisirs : comités d'itinéraires,
- b. Périurbain : le PDU d'Ile de France a prévu un comité d'axe,
- c. Echanger au niveau national et faire connaître les bonnes pratiques, pas d'incidence budgétaire – respect des textes à assurer au niveau national.

La continuité des itinéraires est importante, mais dépend au moins autant des acteurs locaux que de l'Etat. Tous les départements ou toutes les régions n'ont pas de schéma directeur cohérent, et même lorsqu'une collectivité locale a un schéma directeur, la cohérence avec les entités limitrophes n'est pas toujours assurée. La continuité d'un itinéraire cyclable est importante pour réduire les risques d'accidents, et pour conforter l'utilisateur novice dans la pratique du vélo. Utilité que des échanges d'informations avec la Mission interministérielle soient systématiques.

MIN : METATM (Equipeement, Tourisme, Aménagement du Territoire), MEDD

17)Chèque déplacement**

Mesure à mettre au même niveau que la précédente pour la compléter : besoin d'une offre alternative pour les structures qui ne peuvent mettre en place de PDE (petites entreprises en particulier)

MIN : MINEFI (Industrie, PME), METATM

18)Subordination de la délivrance de permis de construire de pôles générateurs de trafic à l'existence d'une desserte transports collectifs et ou pistes cyclables (dans le fil de la loi SRU qui le préconise)**

Mesure « long terme » visant à enrayer la spirale infernale de la périurbanisation, qui crée des captifs de la voiture, et in fine coûte cher à la collectivité.

MIN : Aménagement du Territoire, MEDD, METATM

19)Autorisations d'événements organisés sur des équipements permanents, subordonnées à la réalisation de navettes bus et de parc vélo.**

*Mesure relativement facile à mettre en place, effet pédagogique certain. Ne pas négliger dans cette approche les **stationnements vélos permanents dans les établissements recevant du public** (ERP : stades, gymnases,*

bibliothèques, salles de concert, salles de conférences, halls d'exposition, etc...).

MIN : METATM, Intérieur, Culture, Sports,

20) **Instaurer dans les écoles primaires, un brevet d'initiation à la circulation routière. Normes de stationnement.

***Important** pour préparer les enfants à aller au collège à vélo. Les formations existantes (Sécurité Routière) donnent de bonnes bases sur le Code, mais sont insuffisantes sur l'aspect comportement dans le trafic (tout ce qui n'est pas écrit dans le Code, mais qui compte encore plus que la théorie pour réduire les risques d'accident)*

MIN : Education, METATM, METATM, Intérieur

21)Inscrire le schéma des vélos routes voies vertes dans une politique de coordination nationale (jalonnement inclus)**

*Mission de coordination typiquement interministérielle. **Le jalonnement est indissociable** de l'aménagement et sa qualité (**continuité, lisibilité**) est importante car un bon jalonnement bien étudié évite aux « novices » de se fourvoyer dans des portions d'itinéraires « à risques » ou trop difficiles pour leur niveau de pratique. Veiller également à la cohérence avec le schéma directeur européen du **programme EuroVelo**.*

MIN : METATM(Transports, Equipement, Tourisme) Sports, MEDD, Affaires européennes

22)Audit de l'application de l'article 20 de la Loi sur l'Air (LAURE), aménagements obligatoires de voies cyclables lors des travaux de voirie dans les villes de plus de 100 000 habitants, (seuil à ramener à 50 000 h.)**

*Le programme européen « **BYPAD** » BYcicle Policy Audit a été testé dans 7 villes- pilotes dont une ville française en 2001, cette expérience s'est avérée constructive. Il serait bon de généraliser ce genre d'expérience (programme Bipa ?)*

MIN : METATM, MEDD, Affaires Européennes

23)Création d'un Conseil national du vélo ayant un rôle de préconisation et de promotion**

MIN Premier Ministre, METATM(Secrétariat aux Transports)

24)Créer une dotation pour accélérer les aménagements cyclables du réseau routier national (supprimer les effets de coupures etc.)**

25)Objectif 2010 : part modale de 10 % de l'usage de la bicyclette. Créer un organe de suivi des actions entreprises.**

Ministères : Premier ministre, METATM(Secrétaire d'Etat. Aux Transports)

* PRIORITE MOYEN TERME

26)*Prescrire des quotas de stationnement vélos sur l'espace public dans les zones commerçantes de centre ville (quelles mesures ? nationales ? plutôt initiatives locales, concours récompensant les villes performantes)

Possibilité d'agir par voie réglementaire (prescrire des quotas aux PLU), par voie d'information à destination autant des collectivités locales que des associations de commerçants (cf récente enquête à ce sujet « piétons et cyclistes dynamisent le commerce de proximité »), et enfin en montrant l'exemple dans les établissements gérés par l'Etat (mesure allant de pair avec l'offre « PDE »)

MIN : METATM(aménagement du Territoire),

27)*Redéfinition du code de la route à la spécificité de l'utilisateur vélo (adapter les règles et les sanctions)

Mesure qui n'aura peut-être pas d'impact direct sur le développement de la pratique, mais qui permet d'affirmer une volonté politique de manière claire. On peut citer l'exemple de l'Allemagne, où le barème des contraventions dépend de la masse et de la vitesse du véhicule, puisque ces 2 paramètres déterminent mécaniquement les dégâts qu'on peut causer à autrui en cas d'accident.

MIN : les 5 ministères concernés par modifications du Code de la route METATM, Intérieur, Défense, Justice, Relations Parlement

28)*Encourager la généralisation de la mise à disposition de vélos libre service dans les villes

MIN : METATM, Culture, Sports

AUTRES ACTIONS A PREVOIR

29)Outils pédagogiques pour la conduite des évaluations des PDU, avec bilan économique par catégorie de population

Les PDU relèvent des agglomérations urbaines, et la LAURE de 1996 (ou Loi sur l'Air) + quelques jurisprudences récentes précisent leurs obligations. Mais manque d'outils pour évaluer leur conformité aux objectifs et à la LAURE de 1996 et prendre le cas échéant des mesures correctives.

MIN : METATM, MEDD, Justice

30) Sensibilisation des professionnels de la route (les autres usagers) par rapport à l'utilisateur du vélo,

Les associations d'utilisateurs déjà actives sur le terrain ne demandent qu'à poursuivre en ce sens, en profitant de la synergie avec une campagne de communication institutionnelle qui aura plus de visibilité. C'est un moyen simple d'améliorer la sécurité et de préparer l'opinion à une cohabitation plus équilibrée sur la voirie.

MIN : METATM, Education, Fonction Publique,

31) Baisse de la TVA sur l'achat des vélos utilitaires (vélos villes), et a minima appliquer le taux réduit de TVA pour l'entretien et les réparations

Les services de maintenance des bicyclettes sont assurés par les seuls détaillants spécialisés et sont moins rémunérateurs que les ventes de vélos neufs, alors que les grandes surfaces n'assurent quant à elles que la vente de vélos neufs. Ceci amène des délais de réparation et pénalise le développement de l'usage du vélo. Il n'est pas rare que les vélocistes aient des listes d'attente de plus de 2 semaines pour la moindre réparation. Mais comme cette activité est moins lucrative que la vente de vélos neufs, la concurrence avec les grandes surfaces qui ne font que de la vente pénalisent les vélocistes. D'où l'intérêt d'appliquer à l'instar des pays du BENELUX, le taux réduit de TVA.

MIN : MINEFI, (Industrie)

32) Statut juridique des voies vertes (en cours)

MIN : les 5 ministères concernés par les modifications du Code de la Route METATM, Intérieur, Défense, Justice, Relations Parlement

33) Organisation des compétitions sur la voie publique

MIN : Sports, Intérieur, Défense