

PLAN NATIONAL VELO

Janvier 2012

**établi par
le groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo**

**sous la présidence de
M. Philippe GOUJON
Député de Paris**

remis à

**M. Thierry MARIANI
Ministre chargé des Transports**

Sommaire

1 Pourquoi un Plan National Vélo ?.....	3
1.1 La décision du Ministre des Transports et le Groupe de Travail.....	3
1.2 Des propositions pour les politiques publiques nationales.....	3
1.3 Des propositions pour de nouvelles avancées au-delà des décisions favorables récentes.....	4
2 Pourquoi le vélo ?.....	6
2.1 Développer l'usage du vélo : Avantages ? Inconvénients ? Difficultés ?.....	6
2.2 Quelques chiffres.....	9
2.3 Poids économique du vélo.....	11
2.4 Une difficulté spécifique à la France : l'urbanisme produit dans notre pays.....	12
3 Plan National Vélo – Préparation et présentation.....	13
3.1 Le Groupe de Travail	13
3.2 Propositions d'actions par les membres du Groupe de Travail.....	13
3.3 Le regroupement des actions proposées.....	13
4 Plan National Vélo – objectifs généraux – les domaines d'action.....	14
4.1 Les objectifs généraux.....	14
4.2 La répartition des actions en six domaines.....	15
5 Les domaines et les actions.....	16
5.1 Domaine A – Le vélo dans la rue – le vélo sur la route.....	16
5.2 Domaine B - Le vélo et la ville.....	18
5.3 Domaine C – Tourisme, loisirs et sports.....	20
5.4 Domaine D – Valorisation des atouts sociaux, économiques et environnementaux du vélo.....	22
5.5 Domaine E – L'outil vélo.....	26
5.6 Domaine F – L'État acteur.....	27
6 Les membres du Groupe de Travail.....	29
7 Glossaire.....	30

1 Pourquoi un Plan National Vélo ?

1.1 La décision du Ministre des Transports et le Groupe de Travail

- a) En juin 2011, M. Thierry MARIANI, Ministre chargé des Transports, a confié à M. Philippe GOUJON, Député de Paris et maire du 15^e arrondissement, la mission d'étudier les mesures incitatives au développement du vélo en s'appuyant notamment sur l'expérience de nos voisins européens, puis de faire émerger des propositions concrètes pour encourager les français à utiliser le vélo aussi bien comme moyen de déplacement quotidien que comme activité sportive ou de loisir. Il lui a demandé de présider le groupe de travail constitué à cet effet. Celui-ci a également auditionné plusieurs organisations invitées à exposer leurs politiques actuelles et futures.

Il a chargé le Coordonnateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo du secrétariat de la démarche.

La composition du groupe de travail figure en point 6 du présent document.

- b) La décision du Ministre répond à une large attente, déjà exprimée dans le rapport que Madame Brigitte LE BRETHON a remis en 2004 au Premier Ministre et dont la première suite positive a été la création de la fonction de Coordonnateur Interministériel en avril 2006. Elle répond aussi à une demande présentée par des élus et des associations d'usagers qui ont souhaité que les mesures progressivement adoptées par l'État s'inscrivent dans un plan global plus ambitieux en termes tant de contenu que de calendrier.

Elle rejoint pleinement les axes du Grenelle de l'Environnement et des principes du Développement Durable, tels qu'ils sont notamment exprimés dans les lois Grenelle 1 et Grenelle 2, dans la Stratégie Nationale du Développement Durable, ou encore dans divers Plans Nationaux relatifs à la Santé, au Climat, à la Nutrition, à l'Environnement...

L'objet prioritaire de la démarche est de proposer à l'État un volet « vélo » pour les politiques publiques nationales en tenant compte d'une part, des politiques déjà engagées et à développer, d'autre part, des politiques nouvelles :

- celles du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement ;
- mais aussi celles des autres Ministères parties prenantes de la démarche,
- ainsi que celles des agences, sociétés et autres établissements publics lorsqu'ils sont opérateurs majeurs de ces politiques.

1.2 Des propositions pour les politiques publiques nationales

- a) Un volet important concerne l'État acteur, c'est à dire employeur, donneur d'ordres, réalisateur, gestionnaire..., et pas seulement l'État qui fixe le cadre d'action réglementaire, fiscal, technique... des nombreux partenaires et acteurs territoriaux des politiques publiques

auxquelles il apporte son appui.

- b) D'une façon générale, un critère majeur de discernement, de sélection et d'approfondissement du groupe de travail a consisté à s'interroger sur la valeur ajoutée spécifique que l'État peut apporter à une politique en faveur du vélo -compte tenu de l'organisation politique, administrative et sociale de notre pays- et sur les moyens qu'il est nécessaire de mobiliser. Renseigner ce critère ne donne pas d'emblée une réponse automatique sur l'engagement éventuel de l'État mais éclaire très utilement les autorités chargées de cette réponse.
- c) Au demeurant, bien des propositions conçues pour l'État peuvent être adaptées et transposées directement aux autres acteurs dans leurs contextes et responsabilités respectifs : ce n'est pas l'objet premier de la démarche mais cela peut tout à fait en être une conséquence.

1.3 Des propositions pour de nouvelles avancées au-delà des décisions favorables récentes.

Le Groupe de Travail a pris acte d'avancées nombreuses et diverses opérées depuis mi-2008 :

- la prise en charge par l'employeur de 50 % de l'abonnement à un service public de location de vélos (décret du 30 décembre 2008),
- la compétence donnée aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) d'offrir un service de location de vélo (article 13 de la Loi Grenelle 1),
- les décrets de 2008 et de 2010 du « Code de la Rue » qui définissent le principe de prudence, créent les zones de rencontre, généralisent les doubles sens cyclables dans les zones 30, permettent aux maires d'autoriser le tourne-à-droite des cyclistes au feux rouges etc...,
- la prise en compte « ordinaire » des cyclistes dans l'aménagement du réseau routier national,
- l'obligation de créer des capacités de stationnement des vélos dans les immeubles à usage d'habitation neufs et dans les immeubles à usage tertiaire neufs et rénovés (article 57 de la Loi Grenelle 2),
- l'intégration du vélo dans le programme annoncé début 2011 d'aide de l'État aux projets de transport en commun en site propre (TCSP) -(tramway, bus à haut niveau de service...)- de province lancé sous la forme de l'appel à projet de 2010. Les opérations retenues -rabattement de proximité et parking aux stations et arrêts de ces TCSP- figurent dans plus de la moitié des 78 dossiers acceptés et comptent pour environ 10 M€ sur un apport total de l'État de 590 M€,
- l'adoption le 11 mai 2010 en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) révisé avec le concours décisif de l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC) et de l'association française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), ainsi que d'un cadre de co-financement sélectif de l'État pour sa réalisation, en particulier dans le cas de sections jugées stratégiques,
- le lancement de l'association France Vélo Tourisme (FVT) par les acteurs privés et publics concernés, dans le but de promouvoir le tourisme à vélo et ses considérables

retombées économiques dans notre pays. Ce projet a été proposé et initié par l'État qui l'accompagne maintenant, y compris financièrement,

- l'intégration du vélo dans les démarches Écoquartiers et Écocités,
- la prise en compte du vélo dans les filières et projets d'innovation par les ministères concernés et leurs partenaires,
- la forte et rapide montée en importance des modes actifs -marche et vélo- dans les politiques du Ministère en charge de la Santé, dont un volet « Communication - Sensibilisation » déterminant,
- enfin, la confirmation de la fonction et de la mission du Coordonnateur Interministériel, annoncée en juillet 2011, devenue effective en décembre 2011. Il s'agit maintenant de doter le nouveau Coordonnateur Interministériel d'une équipe et de moyens à la hauteur des objectifs du Plan National Vélo dont il sera un acteur clé pour l'État.

Cette liste n'est pas exhaustive mais reprend les acquis récents majeurs.

Le Groupe de Travail a tenu, dans ses propres contributions, à valoriser ces acquis et, bien sûr, à aller au-delà. Il s'est aussi montré attentif à leur prolongement et à leur mise en œuvre qui devront se faire dans un esprit ouvert et constructif : il a regretté que cela n'ait pas été le cas avec le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 pour l'application de l'article 57 de la Loi Grenelle 2 (obligation de créer des locaux à vélo), et a demandé que l'arrêté à venir traduise bien l'ambition raisonnable, mais ferme de la loi.

2 Pourquoi le vélo ?

2.1 Développer l'usage du vélo : Avantages ? Inconvénients ? Difficultés ?

a) Les avantages d'une pratique accrue du vélo sont nombreux. On se bornera à en donner des illustrations et quelques chiffres seulement (la littérature spécialisée est abondante, aisément disponible) :

– Santé

L'OMS, le programme Pan européen sur les transports, la santé, et l'environnement (PPE-TSE), les ministères et les agences, les universités... s'accordent pour recommander une pratique régulière (de l'ordre de 30 minutes par jour) d'activité physique, telle que la marche et le vélo. Il en résulte une diminution de certaines pathologies chroniques (maladies cardiovasculaires, diabète de type 2, hypertension artérielle, cancer du colon...).. et donc une réduction des dépenses de santé. De plus, une pratique régulière d'activité physique participe au contrôle du poids, a des effets favorables sur la santé mentale (réduction du stress, de l'anxiété et de la dépression), et améliore la condition physique et le bien-être quel que soit son âge. La pratique régulière du vélo peut aussi présenter de nombreux atouts d'un point de vue social (rôle positif dans la cohésion sociale,...). Ainsi, ce sont toutes les dimensions de la santé, telles qu'elles sont définies par l'OMS, qui peuvent être favorisées par l'usage du vélo :

Pour la France, on évalue – méthode OMS – à 5,6 milliards d'€ par an l'économie permise par l'usage actuel du vélo (environ 3 % des déplacements quotidiens). Cette économie serait accrue de 10 milliards d'€ avec une pratique du vélo atteignant 10 % à 12 %.

– Réduction des pollutions à la fois des polluants atmosphériques (particules, dioxyde d'azote, benzène...) et des Gaz à effet de serre (GES)

Eu égard aux émissions de GES du secteur des transports (25 % des émissions nationales), un report modal vers les modes actifs est indispensable si la France veut remplir ses engagements internationaux (application du facteur 4 : division par quatre des émissions de GES d'ici 2050). Par ailleurs, le Plan national santé environnement 2 et le Plan particules encouragent le développement des mobilités actives que sont le vélo et la marche à pied pour notamment améliorer la qualité de l'air, en particulier dans le contexte de contentieux européen de la France pour non respect des valeurs réglementaires en particules dans plusieurs secteurs. La Fédération des cyclistes européens (ECF) a calculé que si chaque européen pédalait comme les Danois, à savoir 2,6 km par jour, le vélo permettrait de réduire de 15% les émissions de CO2 dans les transports. D'ici à 2020, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de CO2 de 20% par rapport au niveau de 1990, et de 80% en 2050...De plus, le vélo trouve naturellement sa place en ville à l'heure de l'expérimentation des ZAPA (zones d'action prioritaire pour l'air).

– Réduction du bruit

L'exposition des populations à de hauts niveaux de bruit liés notamment aux transports motorisés provoque des effets négatifs sur la santé via notamment des troubles du sommeil, une baisse des performances, une hypertension...

– Budget des ménages

Diverses études et enquêtes récentes (UNAF, FNAUT , ADEME, Observatoire de la vie étudiante, ...) montrent que dans le budget transport des ménages :

- le poste "automobile" est fortement sous estimé (souvent entendu comme dépenses de carburant + forfait réduit pour assurances et entretien), de l'ordre de 1000 à 1500 € par an pour une voiture, soit 1/4 ou 1/3 de son coût réel global. Il en est de même du coût kilométrique marginal...
- le poste "transport en commun", même faible, est souvent jugé trop élevé,
- le coût réel de la bicyclette est mal connu et souvent exagéré par la surestimation du risque de vol...
- l'économie permise par le recours à la bicyclette n'est pas du tout estimée à son niveau réel : de quelques dizaines (pour une personne) à quelques centaines d'€ par mois et par ménage (selon la composition du ménage), en particulier quand il permet de réduire le nombre de voitures du ménage (en le combinant avec l'usage des transports en commun, l'auto-partage, etc).

Le vélo est donc un enjeu majeur de "solvabilisation des ménages", de lutte contre la pauvreté et la dépendance géographique qui lui est liée, particulièrement évidente dans le cas des personnes seules... comme de bon nombre d'étudiants. Le vélo libère du pouvoir d'achat.

- Moindre dépendance à l'automobile, à ses contraintes et à son coût, nécessairement en rupture avec les politiques presque favorables exclusivement au système "automobile" menées depuis 50 ans (à l'exception des centres villes...).
- Moindre dépendance aux transports en commun : en cas d'horaires décalés le vélo permet de se rendre à son travail lorsqu'il n'y a pas de possibilités en transports en commun.

Or, il apparaît en France, comme dans les pays européens développés :

- que les villes favorables au vélo sont aussi des villes au revenu plus élevé ;
- que l'accès à l'emploi y est plus facile, nettement moins lié à la possession d'une voiture (et à la ponction sur le salaire qu'elle représente) ;
- que les transports collectifs y sont plus performants et plus utilisés ;
- que l'accessibilité (au sens de la loi du 11 février 2005) y est généralement meilleure.
- que 80% des trajets en véhicules à moteur représentent moins de 5km et la moitié des déplacements en ville.
- aujourd'hui seuls 3% des déplacements quotidiens sont effectués à vélo alors que les trajets de moins de 3 km (domaine de pertinence du vélo) représentent plus de la moitié des déplacements.

Ce qu'attendent nos concitoyens, c'est donc une politique qui n'impose pas une solution de mobilité mais qui élargit le choix des possibles :

- interrogés par des revues de l'automobile, la plupart des automobilistes déclarent aimer leur voiture mais (selon les cas) 30 % à 50 % d'entre eux déclarent aussi qu'ils en sont captifs et aimeraient vraiment pouvoir s'en passer !
- les habitants de Copenhague choisissent massivement de pratiquer quotidiennement le vélo parce que c'est "sûr, pas cher, rapide, commode" (les

autres motifs - santé, environnement, ...- viennent beaucoup plus loin),

- les collégien(ne)s de Jacou (Montpellier) – et de beaucoup d'autres collèges – choisissent le vélo (à plus de 50 %, et jusqu'à 80 % à la belle saison) pour les mêmes raisons... avec bien entendu l'accord des parents : pistes cyclables d'accès et stationnement des vélos dans l'enceinte du collège y sont "confortables" et sécurisés,
- aidés par leurs employeurs et les villes, de plus en plus de personnes se mettant au vélo dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise (PDE) s'aperçoivent des atouts du vélo, en relativisent les difficultés... et parcourent volontiers des distances importantes (5 km et au-delà), dès lors que leurs itinéraires sont sécurisés et agréables,
- tentés par "Velo'v" à Lyon (2005) puis "Velib' " à Paris (2007) et les systèmes comparables, les citoyens ont validé le principe : l'essayer – dans de bonnes conditions : préalable indispensable – c'est le redécouvrir et l'adopter.

b) Disons le tout de suite : développer l'usage du vélo ne présente aucun inconvénient durable, individuel ou collectif.

L'objection la plus fréquente, faite en matière de sécurité comparée à l'expérience de nombreux pays et villes, montre que "beaucoup plus de cyclistes" peut s'accompagner "d'un peu plus de cyclistes accidentés" mais surtout de "beaucoup moins de personnes accidentées" en général. Les pays européens de haute sécurité routière sont – à l'exception de la Grande-Bretagne – les pays de haute pratique cyclable dans la vie quotidienne, où on a vérifié encore récemment l'effet bénéfique global sur la sécurité routière d'un accroissement de cette pratique. C'est la "sécurité par le nombre (safety by number) – provenant en partie du "respect par le (grâce au) nombre" qui rend plus difficiles, moins attractifs, plus rares les comportements transgressifs reprochés à certains cyclistes.

c) L'usage du vélo peut cependant présenter des difficultés qui ne doivent être ni confondues avec des inconvénients (Cf. ci-dessus) ni minimisées, mais évaluées à leur juste mesure :

- la distance : rarement reconnu mais bien réel, ce motif de rejet tombe le plus souvent, même pour des distances de 5 km (15 à 20 minutes), 8 km (25 à 35 minutes) voire plus, dès lors que l'itinéraire est fluide, confortable, continu... ce qui demande tout simplement une bonne qualité de l'ingénierie, d'aménagement, de maintenance, etc..., en résumé, que soit accordée à cet itinéraire la priorité adéquate.
- le vol : l'expérience montre que ce phénomène peut être très fortement réduit (dans le rapport de 1 à 20), tant en immeuble qu'en espace public, par un positionnement judicieux de l'offre de stationnement, par des dispositifs de sécurisation et d'équipement (accrochage...), des locaux... mais aussi par l'utilisation d'antivol de qualité. C'est donc un double effort collectif et personnel qui est nécessaire... et efficace.
- le climat : c'est le plus souvent un a priori : à cet égard devant les objections relatives aux intempéries, la ville de Strasbourg a observé le climat par tranche d'une demi-heure sur une année complète. Elle a constaté qu'une tranche donnée était gênante entre douze et quinze fois par an, et très gênante une à trois fois par an sauf exception. Rien qui puisse conduire à renoncer au vélo dès lors qu'on est bien équipé, qu'on circule prudemment et qu'on peut, lors des cas extrêmes, avancer ou différer quelque peu le déplacement projeté. Ceci rejoint l'expérience des citoyens d'Alsace et d'Europe du Nord que n'arrête pas le climat de leurs

contrées...

- le relief, en revanche, est un obstacle majeur, dont les effets peuvent être atténués si l'on prend en compte les remarques positives suivantes :
 - le champ d'action qu'offrent les parties plates des villes par ailleurs même à relief est en général important,
 - bien souvent, les parties en relief sont de dénivelées et de pentes moyennes ou faibles et le vélo y sera d'autant plus praticable qu'on y soignera la qualité de l'aménagement (fluidité, continuité...) et le choix des itinéraires structurants et prioritaires dans l'organisation de la ville,
 - les reliefs plus longs ou plus prononcés nécessiteront des traitements spécifiques à inclure dans un système global combiné avec des dispositifs de remonte pente, l'usage des transports en commun, etc...
 - le développement des VAE - vélos à assistance électrique - apportera une importante partie de la réponse. Les VAE représentent déjà plus de 10 % des ventes annuelles aux Pays-Bas, 3 % à 4 % en Allemagne ou en Autriche, 1.3 % en France – soit plus de 10 % des vélos de ville ou vélo "mobilité" – avec un marché qui croît de 50 % chaque année depuis plus de cinq ans (38 000 ventes en 2010, 23 000 en 2009, 15 000 en 2008, 10 000 en 2007...) ! Par ailleurs, il a été démontré, que dans les collectivités qui encouragent la pratique du VAE en accordant une subvention à l'achat, il permet un rabattement en milieu périurbain et s'accompagne d'un transfert modal (voiture/VAE), répondant également à la demande d'un public moins mobile (personnes âgées...).

2.2 Quelques chiffres...

Même s'il s'agit d'une sélection arbitraire quelques repères, très divers, permettent de caler des ordres de grandeur et de nourrir convictions, actes de travail et nouvelles questions. Pour ces chiffres, comme pour d'autres (figurant dans le présent document ou provenant d'autres sources), il est indispensable de bien clarifier leurs conditions de validité, leur variation dans le temps, leur sensibilité aux hypothèses, etc...

- Europe : pratique moyenne du vélo :
 - 27 % dans les villes des Pays-Bas (de 15 % à 50 %) ; 18 % au Danemark ; 10 % à 20 % dans bon nombre de villes allemandes, suisses, flamandes (Belgique), scandinaves ;
- France : pratique moyenne 3 %, dont :
 - 8 % dans la communauté urbaine de Stasbourg et 15 % dans la ville de Strasbourg,
 - 2 % à 3 % pour les villes de Paris, Lyon, Lille,
 - 5 % à 6 % à Grenoble, Nantes...
 - 8 % au cœur de Bordeaux, et 3 % à 4 % pour le Grand Bordeaux,
 - avec une augmentation importante de la pratique (multipliée par 2 ou 3) au

cours des 5 à 10 dernières années dans les villes "qui ont fait quelque chose de significatif" pour le vélo mais une stagnation ou une diminution dans les villes qui ont fait peu ou rien.

– Accidentalité

Le nombre de cyclistes tués annuellement sur la route est passé de 350 dans les années 1990 à 180 en 2005 et 150 en 2010 (45 % en agglomération) ce qui représente environ 3,7 % du nombre des tués soit une diminution au moins aussi rapide que le nombre total des tués, bien que la pratique cycliste se soit globalement stabilisée en ville. Il traduit une exposition au risque légèrement supérieure à celle des automobilistes et des piétons mais :

- incomparablement plus faible (rapport de 1 à 20, voire plus) que pour les deux roues motorisés,
- en diminution sensible dès que la pratique cycliste s'accroît.

– Alliance transports collectifs-Vélo

Aux Pays-Bas, près de 40 % des usagers des trains régionaux (TER) sont venus à vélo à la gare où ils déposent leur vélo, et 15 % prennent un vélo en gare d'arrivée.

Ce taux est de l'ordre de 10 % à 15 % en Allemagne. Il en est de même dans la région de Strasbourg... mais seulement de 1 % à 3 % dans les autres TER français en nette augmentation cependant là où les régions et la SNCF ont lancé des politiques ambitieuses.

– Usage de la voiture

Pour la première fois dans les enquêtes, cet usage a diminué de plusieurs points dans les grandes villes au cours de la décennie passée, tombant même au-dessous de 50 % à Strasbourg.

- Le succès de certains PDE qui ont fait chuter de 10, 20 ou 30 points l'usage de la voiture par leurs employés, au profit des transports collectifs et du vélo (moitié-moitié) – exemples de ST Micro-electronics à Grenoble, ou de Motorola à Toulouse.

– Équipement automobile des ménages

En France, environ 500 voitures pour 1000 habitants, moyenne européenne (taux inférieur à 400 au Danemark, supérieur à 600 en Italie...).

Ne pas confondre avec l'équipement tous véhicules (dont utilitaires...), supérieur de 100 à 150 points.

Ne pas confondre avec l'équipement automobile par ménage (moins de 50 % à Paris et dans le centre des grandes villes, mais dépassant 80 %... voire 100 % dans les agglomérations moyennes ou les secteurs ruraux). Enfin compte tenu du suréquipement de certains ménages, cela signifie qu'une importante minorité – 25 % ? 30 % ? 35 % ? ... des français adultes et en mesure de conduire ne dispose pas d'une voiture, ce qui justifie l'importance de lutter contre la dépendance automobile, en rappelant à cet égard qu'une proportion non

négligeable des personnes qui utilisent leur voiture fréquemment aimeraient pouvoir s'en passer.

– La voiture, outil souvent nécessaire ?

Certes, en particulier pour le transport de charges lourdes ou volumineuses, pour les parcours complexes ou les boucles de déplacements ... mais n'en surestimons pas l'occurrence. On sait par exemple que la moitié des déplacements automobiles en ville représente une distance inférieure à 3 km. On sait moins que, très souvent, 70 % à 80 % des clients des super-marchés n'emportent que de très petits colis (ou rien du tout) ou encore que 15 % à 20 % seulement des parcours entre domicile et travail donnent lieu également à un déplacement pour autre motif (accompagnement d'enfants, achats...). Ces chiffres relativisent beaucoup la pertinence des critiques formulées quant à l'inadaptation du vélo – d'ailleurs démentie par l'adaptation du système vélo dans les villes "nord-européennes" : itinéraires, stationnement et garages, équipements des vélos multiplication et diversités des vélos-cargos..., en particulier électriques constituent en effet un système complet, de haut niveau de service, fiable, dont chaque élément mérite d'être soigneusement mis en place.

2.3 Poids économique du vélo

Une étude pilotée par Atout France en 2009 a permis d'évaluer l'importance macro-économique et sociale du vélo en France sous plusieurs angles :

- a) 40 % des français pratiquent régulièrement le vélo, 22 millions le pratiquent pour les loisirs et le tourisme.
- b) 3,1 à 3,2 millions de vélos sont vendus annuellement.
- c) Le chiffre d'affaires de l'ensemble des acteurs économiques liés au vélo est de 4,5 milliards d'€ pour 35 000 emplois. Le tourisme représente 44 % de ce chiffre d'affaires, le commerce et l'industrie respectivement 31 % et 8 %.
- d) Les économies de dépenses de santé permises par la pratique actuelle s'élèvent à 5,6 milliards d'€, elles pourraient représenter plus de 15 milliards d'€ avec une part modale de l'ordre de 10 % à 12 % pour le vélo.
- e) Le tourisme à vélo engendre 1,9 milliard d'€ de chiffre d'affaires dont 50 % en hébergement et restauration. Un Euro d'investissement initial dans une offre de tourisme à vélo – aménagement d'itinéraire en vélo routes et voies vertes, création de services et actions de promotion etc... - se traduit par au moins 1 € de chiffre d'affaires annuel pour l'économie locale. Ce constat peut être fait dans des secteurs aussi diversement équipés - mais tous très bien "promus" - que le Luberon, la Loire à vélo, le tour de Bourgogne à vélo...

Le niveau de dépenses des touristes à vélo est plus élevé que celui de la moyenne des touristes : 75 € par personne / jour pour les itinérants ; 61 € pour les touristes en séjour, contre 54 € pour l'ensemble des touristes...

Environ 1/3 des cyclistes itinérants (Loire à vélo, Bourgogne, littoral Atlantique, etc...) empruntent le train pour rejoindre puis quitter le pays ou l'itinéraire de leurs vacances à vélo.

La pratique du vélo allonge la durée de la saison touristique. Les itinéraires sont fréquentés environ huit mois par an.

2.4 Une difficulté spécifique à la France : l'urbanisme produit dans notre pays

L'examen des pays européens avancés en matière de vélo urbain et de diverses situations françaises converge vers un constat spécifique à notre pays (qu'on retrouve dans d'autres pays avec des variantes : Italie, Wallonie, Europe centrale et orientale, Croatie...) : l'urbanisme produit depuis 40 à 50 ans y est hostile au vélo. Il crée des quartiers, des villes et des bourgs aux distances étirées, aux emplois et aux services dispersés, à l'accessibilité essentiellement automobile. Ce phénomène se poursuit – documents d'urbanisme, foncier, armature viaire etc... : tout va dans ce sens. Rares sont les initiatives qui tendent à corriger ou à infléchir sensiblement les situations et les tendances d'aujourd'hui. Encore trop peu nombreuses sont les villes qui construisent leurs projets (d'extension, de rénovation...) autour d'une trame performante d'itinéraires transports collectifs, vélo, marche, en organisant l'occupation du sol de "courtes distances", en soumettant la desserte, la circulation et le stationnement automobiles de proximité aux contraintes qui découlent nécessairement de ces priorités. Encore peu nombreuses sont les villes françaises qui en 2011/2012 mettent ces principes au premier rang de leurs Écoquartiers - c'était déjà chose courante dans les équivalents européens en 2007/2008 - ou de leurs opérations ANRU (la première génération de conventions n'ayant pas traité ces sujets, sauf exception...).

Au risque de la simplification, on peut dire qu'une politique pro-vélo qui ne change rien à l'urbanisme réduit d'emblée son effet potentiel de la moitié, voire des trois quarts dans les situations d'urbanisme automobile les plus diffus (et donc les plus défavorables aux transports collectifs et au vélo).

Inversement, identifier et affronter ce handicap, c'est se donner les moyens de le réduire significativement en 10 ou 20 ans, en jouant simultanément sur les diverses échelles (du voisinage, du quartier, de la ville, de l'aire urbaine...) et les diverses interventions (aménagement et gestion de la voirie ; (ré) urbanisation conditionnée à la desserte transports collectifs + vélo + marche prioritaire et performante ; politique foncière...). Tout élément manquant (par exemple une intercommunalité défaillante ou absente dans ce domaine...) prolongera le handicap et son effet négatif sur les efforts consentis par ailleurs. Lund (Suède), Freiburg ou Münster (Allemagne), Graz (Autriche), Strasbourg, Groningen ou Houten (Pays-Bas)... mais aussi de grandes villes comme Munich, Copenhague ou Amsterdam confirment cette orientation depuis 30 à 50 ans. L'adopter aujourd'hui en totalité peut donner d'excellents résultats en beaucoup moins de temps !

3 Plan National Vélo – Préparation et présentation

3.1 Le Groupe de Travail

Le Président a réuni à quatre reprises (juillet, septembre, octobre, décembre) le Groupe de Travail installé le 13 juillet 2011 par le Ministre chargé des Transports.

Les contributions des membres, nombreuses et clairement motivées, ont été recueillies au cours de ces réunions, mais aussi à l'occasion d'entretiens, ou encore par documents écrits adressés par chacun d'entre eux aux Présidents du Groupe de Travail et au Coordonnateur.

Ces contributions ont été enrichies et complétées grâce à l'audition, au cours des réunions, de représentants d'organismes dont l'expérience et les missions sont de nature à enrichir la réflexion.

3.2 Propositions d'actions par les membres du Groupe de Travail

La liste des actions proposées par les membres du Groupe de Travail s'est révélée d'emblée riche et foisonnante.

Une première mise en tableau récapitulatif a permis à chacun de vérifier la prise en compte de ses contributions et de mettre l'accent sur les actions majeures à ses yeux.

Le présent projet de Plan National Vélo conserve l'essentiel de la liste initialement établie, avant d'en extraire un plan d'actions prioritaires. Il s'agit en effet, malgré une telle sélection tout à fait nécessaire au demeurant, de ne pas rejeter dans l'ombre puis, rapidement, dans l'oubli les « autres actions », aujourd'hui jugées pas ou moins prioritaires, mais que demain peut rendre opportunes et pertinentes.

Cette simplification de la liste permet aussi à ce stade de ne pas détailler excessivement tel ou tel domaine (par exemple des dispositions techniques pour les aménagements et itinéraires cyclables, pour les formes urbaines, pour la « perméabilité cyclable » de certains secteurs de ville...), tout en rendant aisé ultérieurement le recours à ces détails.

3.3 Le regroupement des actions proposées

Le regroupement des actions proposées par domaine aurait bien entendu pu être organisé différemment. Le projet s'efforce de renforcer sa pertinence en inscrivant d'une part des objectifs généraux en introduction de l'ensemble, d'autre part des objectifs particuliers en introduction de chaque domaine.

4 Plan National Vélo – objectifs généraux – les domaines d'action

4.1 Les objectifs généraux

Les objectifs à dominante environnementale, qui incluent la lutte contre le réchauffement climatique, sont d'emblée suffisamment importants pour justifier à eux seuls une politique forte en faveur du vélo.

Ils ne doivent pas faire oublier un autre ensemble d'objectifs où se mêlent social et économie :

- développer les politiques favorables à la santé en maîtrisant leur dépenses (on ne se prononce pas ici sur dépenser plus ou moins, mais évidemment dépenser mieux) ;
- développer l'autonomie des personnes et des ménages, leurs possibilités de choix, en particulier dans le domaine de la mobilité - ce qui se traduit notamment par une forte réduction de la dépendance automobile et des dépenses qui lui sont liées. Il s'agit en quelque sorte d'autonomiser et de solvabiliser les ménages et les personnes.

On propose ici de porter une attention particulière :

- à un objectif : « au travail à vélo » ;
- à une catégorie : les jeunes depuis l'école, et surtout le collège, jusqu'à l'entrée dans la vie active et aux années d'études post-bac ;
- à une pratique du loisir, qu'il s'agisse de sport, de la randonnée, de tourisme, de la promenade de proximité... L'enjeu est celui de l'économie locale, du loisir de proximité urbaine (les voies vertes proches des villes, plébiscitées par les marcheurs, les patineurs, les cyclistes, les personnes handicapées, les plus jeunes et les plus âgés...). Il est aussi celui de l'apport du vélo aux diverses facettes de la vie des jeunes générations, proposée ci-dessus comme cible particulière ;
- à ceux qui assurent le développement du vélo sport et loisirs notamment au travers des écoles de cyclisme.

La tonalité qui marque ces objectifs est de « permettre », « rendre possible », « donner et élargir le choix »... On n'oubliera pas que le choix du vélo doit non seulement exister réellement mais qu'il doit être attractif, très attractif même :

- parce que des résultats chiffrés significatifs sont indispensables ;
- parce que le choix personnel du vélo est d'autant plus facile que l'offre du système vélo est de qualité, ce que seul rend viable et fiable un niveau collectif de pratique (une clientèle) élevé, illustrant ainsi un phénomène de spirale vertueuse.

Il est donc proposé de concrétiser cet objectif général par un taux d'usage global de 10 % en 2020, soit + 1 % par an sur 2012-2020.

Cet objectif de 1% par an sera :

- à adopter par chaque acteur
- mais aussi à adapter en fonction de la situation de départ, de l'ancrage existant des politiques vélo, de la contribution des autres acteurs publics et privés.

Dans cet esprit, l'État aura également à en traduire l'incidence dans les divers volets de ses politiques. Il devra mettre en place les méthodes et le cadre de mesures en lien avec les

autres acteurs, notamment publics (état de référence, choix des indicateurs, suivi complet et suivi simplifié..) ainsi qu'un processus d'identification des écarts et des causes de ces écarts.

4.2 La répartition des actions en six domaines

La grande variété des actions proposées et leur rapprochement ont conduit à retenir six domaines :

- A- Le vélo dans la rue – le vélo sur la route
- B- Le vélo et la ville
- C- Tourisme, loisirs et sports
- D- Valorisation les atouts économiques, sociaux et environnementaux du vélo
- E- L'outil vélo
- F- L'État acteur

Cette répartition peut sembler déséquilibrée. On a supposé que ce déséquilibre vient largement du fait que certains domaines ont déjà été largement explorés et d'autres moins. On a également supposé que le Plan vivra, et que le chapitre 5 suivant, détaillant les actions par domaine, sera un outil vivant avec le Plan, à actualiser régulièrement et profondément si besoin.

5 Les domaines et les actions

5.1 Domaine A – Le vélo dans la rue – le vélo sur la route

Objectifs :

- hors agglomération, sécuriser et faciliter la circulation des cycles sur tout le réseau ordinaire (= où elle est juridiquement possible, donc « de droit »).
- en agglomération, rendre accessible aux cyclistes de toutes conditions, de façon sûre, aisée et directe, le réseau viaire et les fonctions urbaines qu'il dessert.

A1. Poursuivre la modernisation du Code de la Route, notamment le volet Code de la Rue, et en promouvoir la connaissance dans le grand public comme auprès de tous les publics spécifiques concernés (DSCR et CERTU).

A2. Expérimenter des cheminements mixtes piétons – cyclistes dans certaines circonstances.

A3. Adopter en France des mesures comme le franchissement conditionnel des lignes continues pour doubler un cycliste, la possibilité pour les cyclistes de ne pas circuler obligatoirement le long du bord droit d'une voie (portière...) (DSCR).

A4. Elaborer et mettre en place un dispositif de mesures des pratiques cyclables (nombre, pourcentage modal, kilométrage...) afin de les rendre homogènes.

A5. Améliorer la connaissance de l'accidentalité.

Les items A.4 (mesure de la pratique) et A.5 (connaissance de l'accidentalité) donneront lieu à des groupes techniques dont les programmes de travail seront à construire par leurs responsables.

A6. Intégrer les zones 30 et les zones de rencontre comme parties d'itinéraires appliquant la loi sur l'air (LAURE – 30 décembre 1996).

A7. Renforcer la sensibilisation des « Professionnels de la Route » (Ecoles de conduite, centres de formation...) au code de la Rue (DSCR).

A8. Encourager le développement, la qualité de l'enseignement et la pérennisation de vélos-écoles pour tous.

A9. Développer le marquage des vélos « à la source » et sensibiliser – former les forces de l'ordre – à l'utilisation du marquage (en lien avec le ministère de l'intérieur).

A10. Réexaminer la possibilité d'une modulation des peines (en fonction de la nature de l'auteur de l'infraction).

Cet item devrait être réexaminé au regard :

- de la constitutionnalité de la mesure ,
- des expériences de modulations existant dans d'autre pays ,
- du jugement réservé de plusieurs ministères et autres acteurs.

A11. Procéder à un inventaire des portions du réseau routier national (RRN) nécessitant un aménagement cyclable

L'action proposée ne consisterait pas à affecter à priori un pourcentage (1 %, 10 %...) du budget du RRN, dont seul un quart - environ 5000 km - peut accueillir des cyclistes, mais à recenser les aménagements cyclables pertinents et manquants, souvent dépendants des réseaux des collectivités locales, à les évaluer et à en programmer la réalisation.

5.2 Domaine B - Le vélo et la ville

Objectifs :

- Passer d'un urbanisme indifférent ou hostile au vélo (et aux modes autres que l'automobile) à un urbanisme favorable, par ailleurs en phase avec les préoccupations du développement durable déjà bien ancrées chez les professionnels concernés.
- Intégrer la promotion du vélo avec les professionnels concernés dans toutes les démarches actuelles et à venir de planification et de réalisation opérationnelle.

B1 Introduire le vélo dans la politique de la ville, en particulier dans le Programme national de Rénovation urbaine (PNRU 2).

B2 Vérifier et/ou compléter la prise en compte du vélo dans les documents (schéma, plan...) de planification et de programmation en matière d'urbanisme et d'aménagement.

B3 Inviter les opérateurs État de l'aménagement urbain (EPA...) à concevoir et à réaliser des opérations favorables aux modes actifs, à l'apaisement du trafic, à la vie locale... en particulier, à l'intention des cyclistes potentiels de tous âges et toutes conditions.

B4 Favoriser les déplacements actifs - vélo et marche - entre le domicile et l'établissement d'enseignement et entre le domicile et le travail.

B5 Enseigner la pratique du vélo dès l'école primaire. Favoriser la mise en place de plans de déplacement d'établissements scolaires (PDES). Développer la prise en compte de la pratique du vélo dans les programmes : les attestations scolaires de sécurité routière 1 et 2 (ASSR1, ASSR2) et le brevet de sécurité routière (BSR).

B6 Développer le stationnement des vélos dans l'habitat collectif :

B 6.1 Produire et diffuser les informations, éléments et recommandations (techniques, économiques) d'application de la Loi Grenelle 2 (article 57),

B 6.2 Généraliser l'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos des logements des étudiants,

B 6.3 Développer l'utilisation du financement HLM, de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) etc..., pour créer des locaux à vélos,

B 6.4 Faciliter la création ou l'aménagement de locaux à vélos adaptés pour les copropriétés (par exemple : inverser le mode de décisions...),

B 6.5 Diminuer les franchises contre le vol des vélos. Intégrer dans les assurances habitation la protection contre le vol des vélos y compris contre ceux stationnés dans les garages à vélo (actuellement locaux considérés comme des parties communes généralement non couvertes par les assurances habitation),

B 6.6 Inviter les opérateurs de l'État selon leurs missions :

- soit à produire du foncier accompagné d'une obligation de créer des locaux à vélo,
- soit à produire et gérer un parc de logements équipés de tels locaux.

B7 Concevoir avec les représentants des professionnels (architecte, urbanistes...) un processus et un programme pour développer la prise en compte du vélo et de la mobilité dans leurs formations et dans leurs pratiques.

5.3 Domaine C – Tourisme, loisirs et sports

Objectifs :

- Faire de la France la première destination pour le tourisme à vélo en Europe.
- Faciliter l'accès du plus grand nombre - jeunes et moins jeunes... - aux diverses pratiques de sports, de loisirs, de tourisme.
- Tirer le bénéfice économique, d'abord au plan local, d'une offre d'itinéraires et de services Véloroutes et Voies Vertes répondant aux attentes des clients.
- Promouvoir l'émergence de parcours emblématiques et sportifs de haut niveau, porteurs de visibilité, de notoriété et d'attractivité du vélo.

C 1 Promouvoir la réalisation du SN3V – Schéma National des Vélos Routes et Voies Vertes

C 1.1 Intégrer le SN3V au SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport)

C 1.2 Apporter annuellement le financement de l'État aux sections stratégiques et faciliter ainsi la contribution financière de l'Union Européenne.

C 1.3 Prendre en charge, à titre d'expérimentation, la signalisation et le jalonnement de trois itinéraires majeurs du SN3V choisis avec les représentants des collectivités locales et des usagers en vue d'une mise en œuvre complète pour l'ensemble du SN3V dans un délai de 5 ans.

C 1.4 Elargir, expliciter et faciliter la contribution des Établissements Publics de l'État - VNF, RFF, ONF... - à la réalisation du SN3V ;

C 1.5 Encourager l'achèvement d'itinéraires partiellement réalisés et le développement de nouveaux itinéraires en lien avec les collectivités locales, avec leurs agences, avec France Vélo Tourisme, par exemple sous la forme de comités d'Itinéraires inter-régionaux. Mettre en place les contributions (financières, d'ingénierie, d'accompagnement administratif) et les initiatives (appels à projets) de l'État.

C 1.6 Développer le partenariat avec France Vélo Tourisme pour les actions de son ressort.

C 1.7 Adopter et actualiser des Schémas Régionaux de Véloroutes et Voies Vertes en réunissant régulièrement les comités régionaux.

C 2 Mettre en valeur et développer

- les manifestations emblématiques (L'Ardèchoise, Etape du Tour, Roc d'Azur...)
- les écoles de cyclisme
- les véloroutes cycloportives.

- C 3** Favoriser la bonne intervention des services de l'État pour l'accompagnement et le traitement administratif des « dossiers » :
- dans les espaces sensibles en raison de l'environnement, du paysage... (diffuser et faire appliquer le cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés conçu par le Ministère de l'Écologie en 2011)
 - dans les sites sensibles en raison des risques technologiques...
 - dans la résorption des coupures physiques dues à ses infrastructures.
- C 4** Améliorer et tenir à jour la connaissance du marché du tourisme à vélo : demande de la clientèle étrangère (notamment européenne), offre de pays concurrents...
- C 5** Pérenniser l'ON3V – Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes – construit avec l'Association des Départements et Régions Cyclables (DRC) et géré par elle. Mettre à disposition les données SIG (systèmes d'information géographique) relatives aux véloroutes et voies vertes. En développer les services et les fonctions.
- C 6** Dans le cadre de l'engagement de « l'État acteur » (cf. action F6), conforter la MN3V – Mission Nationale des Véloroutes et voies vertes.

5.4 Domaine D – Valorisation des atouts sociaux, économiques et environnementaux du vélo

Objectifs :

Considérer le vélo comme un outil devenant normal, ordinaire, à traiter à la mesure de son intérêt individuel et collectif en ce qui concerne :

- l'accès au poste de travail ou à l'activité quotidienne,
- la fiscalité, à la fois vertueuse (niveau global maintenu, esprit bonus-malus, rééquilibrage par rapport à la voiture...)
- la santé,
- l'emploi combiné avec les transports collectifs,
- la redécouverte et l'affirmation publiques de ses atouts pour tous, après une longue éclipse...

D 1 Au travail à vélo

D 1.1 Mettre en place un dispositif incitant les entreprises à mettre des vélos à la disposition des salariés (prêt gratuit avec option d'achat, achats groupés...) à aménager les locaux et à installer des équipements (vestiaires, douches, parkings...) nécessaires.

D 1.2 Promouvoir les Plans de Déplacements des Entreprises (PDE) et les Plans de Déplacements des Administrations (PDA) incluant le vélo. Les rendre obligatoires au-delà de certains seuils. Sensibiliser et associer les partenaires sociaux à leur mise en œuvre et à leur suivi.

D 2 Mesures fiscales

D 2.1 Mettre en place une indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo entre travail et domicile, non imposable pour le salarié, versée par l'entreprise et exonérée de charges, comme cela se pratique en Belgique depuis 1997.

D 2.2 Permettre une indemnisation (vélo + transports en commun) en explicitant le caractère cumulatif de la prise en charge par l'employeur de la moitié de l'abonnement transport collectif et de la moitié de l'abonnement à un service public de location de vélos.

D 2.3 Instaurer une TVA réduite pour les petits services de réparation de tous types de bicyclettes, comme l'autorise la législation européenne.

D 2.4 Mettre en place un crédit d'impôt pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

D 2.5 Instituer un crédit d'impôt pour aider les propriétaires de bâtiments existants à usage de logement à réaliser des stationnements sécurisés pour les vélos.

D 3 La santé par la pratique du vélo

Promouvoir (cf chapitre II ci-dessus) la pratique du vélo dans la vie quotidienne pour contribuer à une amélioration de l'état de santé des français, notamment à travers les actions suivantes menées en lien avec les autres plans d'actions nationaux encourageant le développement de l'activité physique et des mobilités actives (PNSE 2, Plan particules, Programme national nutrition santé (PNNS), Plan de lutte contre l'obésité, Plan cancer,...) : :

D 3.1 Assurer une meilleure visibilité de la pratique plaisir du vélo dans les campagnes de communication et notamment dans le cadre de la campagne « Manger Bouger » de l'INPES ;

D 3.2 Sensibiliser les différents acteurs du milieu de la santé notamment les professionnels de santé aux bienfaits de la pratique du vélo (développer ou renforcer dans ce sens la formation des professionnels de santé). Présenter les travaux du plan vélo devant le Comité de Pilotage du programme national nutrition santé (PNNS) et du plan de lutte contre l'obésité ;

D 3.3 Concevoir et diffuser des outils à destination des collectivités pour favoriser le développement d'aménagements urbains ou d'actions favorables à l'utilisation du vélo et à la marche : appui à la réalisation et à la diffusion d'un guide recensant les bonnes pratiques en matière de mobilités actives par le réseau français des villes santé de l'OMS, appui au développement d'un outil informatique par l'Institut national du cancer (InCA) fournissant des exemples pratiques d'actions de promotion de l'activité physique réalisées par différents types de collectivités françaises, ... ;

D 3.4 Travailler avec les assureurs pour promouvoir auprès de leurs sociétaires ou associés les bénéfices de la pratique cycliste, levier d'amélioration de leur balance économique « santé » ;

D 3.5 Assurer des mesures d'information et de prévention en direction des jeunes et des sujets sédentaires qui souhaitent reprendre une activité physique à travers la pratique du vélo ;

D 3.6 Diffuser l'outil HEAT (Heath Economic Assessment Tool)(OMS) d'évaluation économique des gains pour la santé de la pratique de la marche et du vélo, et favoriser son utilisation par les collectivités et les autres acteurs.

D 4 Le vélo allié des transports collectifs

Combiner le vélo et les transports collectifs - urbains et interurbains, routiers et ferroviaires - peut représenter une excellente alternative à l'usage de la voiture, notamment dans le périurbain. Pour ce faire, il convient à la fois de renforcer la clientèle et donc l'attractivité des lignes de transport collectif structurantes et d'envisager la suppression de bon nombre de lignes de desserte fine mais peu performante, donc coûteuses et largement inefficaces (à remplacer, d'une part, par une politique de rabattement vélo vers les lignes structurantes, d'autre part de transport à la demande).

D 4.1 Définir les modalités de transport des vélos dans les transports collectifs (autobus, autocars, trams, trains, futur réseau express du

Grand Paris...). Mobiliser pour cette action les usagers, les autorités organisatrices de transports (AOT), les industriels et les opérateurs de transport. Définir une politique tarifaire unique d'embarquement des vélos pour tous les trains dont l'Etat est l'autorité organisatrice.

- D 4.2** Élaborer en partenariat avec les collectivités locales, les recommandations pour l'équipement en parkings vélo des gares ferroviaires et stations de transport collectif (positionnement, diversité de l'offre et des services annexes...), et pour leur accessibilité cyclable.
- D 4.3** Faire connaître aux publics les engagements et les contributions de l'État et de ses opérateurs.
- D 4.4** Promouvoir et expérimenter dans quelques agglomérations volontaires - avec l'appui de l'État – une politique de rabattement cyclable de secteurs périurbains vers des centres secondaires et vers des lignes de transports collectifs structurantes.

D 5 Faire redécouvrir le vélo.

Longtemps en échec, la reconnaissance publique du vélo, de ses atouts et des services qu'il peut rendre est en bonne voie... auprès de certaines catégories mais insuffisamment dans la population en général. C'est pourquoi peuvent être proposées sous l'appellation « communication » des démarches réparties en plusieurs volets et visant à rendre évident qu'il s'agit bien du « vélo pour tous ».

D 5.1 Santé

Ce volet, traité au E3 ci-dessus est ici rappelé en raison de son importance et parce qu'il concourt aux autres volets.

D 5.2 Code de la Rue

La nécessité de mieux faire connaître le code de la rue et ses évolutions a été soulignée dans le domaine A (Le vélo dans la rue, le vélo sur la route). Elle est ici rappelée également car elle concourt à la légitimation du cyclisme urbain aux yeux de l'ensemble des citoyens, ainsi qu'à la juste appréciation du vélo au service de la sécurité routière (urbaine et interurbaine)

D 5.3 Image, valeurs, atouts du vélo

Il s'agit ici d'un volet « communication » autonome à concevoir pour améliorer la perception :

- de l'image du vélo, outil de modernité, d'innovations au service des personnes, des familles, des entreprises.... ; de plaisir ; de liberté et de sociabilité, etc...
- des avantages objectifs immédiats, en particulier les éléments de coûts, comparés à ceux de l'usage de la voiture...
- du cycliste citoyen, acteur de la convivialité, de la cohésion sociale...

La première étape sera l'établissement du programme (et de ses modalités de réalisation) relatif à ce volet sous l'égide du Coordonnateur interministériel

D 5.4 Des personnalités à vélo

Le groupe de travail a constaté que rares – trop rares – sont les

personnalités à pratiquer le vélo, au moins pour une partie des déplacements de leur vie quotidienne. L'exemple de pays étrangers et de quelques situations françaises montre que l'effet peut être très positif sur deux registres :

- un(e) responsable qui manifeste ainsi son engagement personnel au regard de ses collaborateurs ;
- une personnalité dont la pratique est portée à la connaissance du public par des médias.

Il est donc proposé – selon une initiative à prendre - qu'une campagne soit lancée pour obtenir l'adhésion et la pratique effective (même partielle) de personnalités, et la mise en valeur de ces adhésions aux niveaux et selon les médias adéquats (Etat, Collectivités Locales, Entreprises, milieu professionnel...).

D 6 Le vélo, allié de la protection de l'environnement

Développer les voies vertes qui favorisent les fonctions écologiques notamment la migration des espèces lorsqu'elles sont réalisées et gérées dans la logique de la trame verte et bleue.

5.5 Domaine E – L'outil vélo

Objectifs :

- Valoriser la qualité et la compétitivité des produits de l'activité industrielle et commerciale du vélo, de ses composants et de ses accessoires.
- Aider au développement de programmes spécifiques d'innovation favorisant l'évolution du produit vélo et son image (matériaux, adaptation des nouvelles technologies, intégration de nouvelles énergies, recyclage du produit... etc).
- Favoriser la recherche conceptuelle pour optimiser le produit dans son positionnement intermodal vis à vis des autres modes de transports.

E 1 Développer la prise en compte du vélo dans les recherches technologiques (PREDIT, Pôles de compétitivité...). Créer, sous le pilotage de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), une instance de proposition pour des thèmes et des filières de recherche.

E 2 Mettre en place un groupe de travail intermodal réunissant les acteurs des transports publics, les constructeurs automobiles et les constructeurs de cycles.

E 3 Améliorer des systèmes de protection contre le vol dans un rapport efficacité/prix acceptable. Concevoir et initier des systèmes d'identification et de traçabilité dès la conception du vélo. Réfléchir avec les pouvoirs publics à la mise en place d'une carte d'identité informatique qui le suive jusqu'à sa destruction.

E 4 Favoriser les initiatives concourant au bon entretien et à la présence des éléments de sécurité du vélo.

5.6 Domaine F – L'État acteur

Objectifs :

- L'état s'applique à lui même le cadre et les objectifs qu'il propose à l'ensemble des acteurs.
- Il missionne, forme et aide les services et les agents dans cette perspective, à tous les niveaux. Il se dote des moyens nécessaires au niveau national. Il reconnaît son rôle à l'international et l'exerce - y compris pour faciliter cette dimension - chez les acteurs français.

- F 1** Soutenir et expliciter (feuilles de route, projets de service) les objectifs, les tâches et les moyens humains relatifs au vélo - plus généralement à la mobilité alternative à l'automobile - dans les ministères et instances de l'État.
- F 2** Reconstituer le réseau des relais-vélo dans les Directions Départementales des Territoires (DDT) et les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du Ministère du Développement durable en invitant les chefs de service, selon le contexte de leur unité et les priorités des Préfets, à inscrire leur relais-vélo dans une équipe (mobilité, accessibilité de l'espace publics, modes actifs...), à situer ses missions dans un cadre élargi valorisant les interventions de type ATESAT (Assistance Technique de l'Etat pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire) ou similaires. Conforter la structure de ce réseau autour du CERTU, des CETE (experts vélo) et du Coordonnateur Interministériel.
- F 3** Promouvoir les Plans de Déplacement des Administrations (PDA) et l'usage du vélo dans les services de l'État. Développer le recours aux Vélos à Assistance Électrique (VAE) en organisant leur acquisition et leur gestion. Aménager des parkings sécurisés, des vestiaires et des douches.
- F 4** Apporter le soutien de l'État aux manifestations et aux projets d'importance nationale ou internationale. Favoriser celles des autres acteurs français.
- F 5** Faire connaître aux Directions et Services du Ministère en charge de l'Écologie du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) les responsabilités qui leur incombent et les attentes des Ministères pour l'application du Plan National Vélo.
- F 6** Reconstituer l'équipe du Coordonnateur Interministériel. Identifier et missionner les personnes chargées de mettre en œuvre les actions vélo des divers ministères, en particulier les personnes des directions et services du MEDDTL. Faire progresser le budget annuel du Coordonnateur Interministériel, budget destiné prioritairement aux études et actions menées en partenariat avec les autres acteurs du vélo.
- F 7** Favoriser les échanges de savoir faire et la culture du partenariat entre les services et les réseaux techniques de l'État et ceux des collectivités locales.

6 Les membres du Groupe de Travail

M. Philippe GOUJON,	Député-maire du 15 ^{ème} arrondissement de Paris.
Mme Fabienne KELLER,	Sénatrice du Bas-Rhin
Mme Élisabeth LAMURE	Sénatrice du Rhône
M. Jean-Marie DARMIAN,	Vice-Président du Conseil Général de Gironde, Président des villes et territoires cyclables
M. Alain SPADA,	Conseiller général du Var, Président de l'Association de départements et régions cyclables
M. Wilfrid SEJEAU,	Conseiller régional de Bourgogne, Président de la Commission Culture, Tourisme et Culture
M. Alain JUND,	Adjoint au Maire de Strasbourg
M. Dominique LAMOULLER,	Président de la Fédération française de cyclotourisme
M. Alain PRADIER,	Président du Comité régional de Bourgogne, Membre du Conseil d'administration de la Fédération française de cyclisme
M. Thierry FOURNIER,	Président du Conseil national des professions du cycle
Mme Geneviève LAFERRÈRE,	Présidente, Fédération française des usagers de la bicyclette
M. André-Pierre DOUCET,	Président du Comité de promotion du vélo
M. Nicolas POULOUIN,	Président de l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Le Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration

Le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé

Le Ministère des Sports

Le Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

7 Glossaire

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AF3V	Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes
ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
ASSR1	Attestation Scolaire de Sécurité Routière 1 (classe 5ème)
ASSR2	Attestation Scolaire de Sécurité Routière 2 (classe 3ème)
ATESAT	Assistance Technique de l'Etat pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire
BSR	Brevet de Sécurité Routière
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CIADT	Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGS	Direction générale de la santé
DRC	Association des Départements et Régions Cyclables
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSCR	Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières
ECF	European Cyclists' Federation
EPA	Établissement Public d'Aménagement
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
FVT	France Vélo Tourisme
GES	Gaz à Effet de Serre
HEAT	Health Economic Assessment Tool
IFFSTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'aménagement et des réseaux

INPES	Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé
MEDDTL	Ministère de l'Ecologie du Développement durable, des Transports et du Logement
MN3V	Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
ON3V	Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes
ONF	Office National des Forêts
PDA	Plans de Déplacements des Administrations
PDE	Plan de Déplacement des Entreprises
PDES	Plan de Déplacement d'Etablissements Scolaires
PNNS	Programme National Nutrition Santé
PNRU 2	Programme National de Rénovation Urbaine
PNSE	Plan National Santé Environnement
PREDIT	Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports
RFF	Réseau Ferré de France
RRN	Réseau Routier National
SIG	Système d'Information Géographique
SN3V	Schéma National des Vélo-routes et Voies Vertes
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transport
TER	Train Express Régional
UNAF	Union Nationale des Associations Familiales
VAE	Vélo à Assistance Electrique
VNF	Voies Navigables de France
ZAPA	Zone d'Action Prioritaire pour l'Air