

Vélo : des clefs pour réussir la transition





Introduction.....	4
Des clefs pour réussir.....	5
Passer du Code de la Route au Code de la Rue.....	5
Améliorer la sécurité des cyclistes	6
Relancer l'apprentissage du vélo.....	7
Mettre en place des incitations financières à l'usage du vélo	8
Encourager l'intermodalité vélo-transports collectifs.....	9
Accroître l'offre de stationnement vélos sur espaces publics et privés	10
Lutter contre le vol.....	11
Développer les services au cycliste.....	12
Requalifier l'espace urbain au profit des modes actifs	13
Investir sur la recherche en santé publique et la communication .	14
Bibliographie.....	15



Présentation

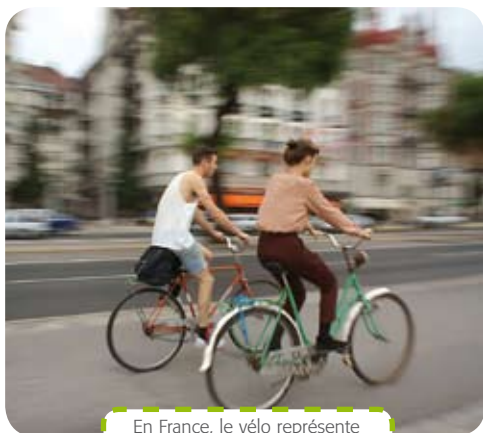
La FUB fédère les associations d'usagers du vélo, milite pour le développement de son usage et la reconquête de sa place dans la rue. Elle défend les intérêts de **3 millions de cyclistes quotidiens** et **17 millions d'usagers réguliers**.

Ce mode de déplacement représente une **alternative pour les déplacements urbains**. Il est en plein essor dans les villes et les agglomérations. Bien moins dangereux que les deux-roues motorisés, sa pratique régulière prévient la plupart des pathologies et maladies chroniques qui résultent d'un manque d'activité physique, ce qui représente une **économie annuelle de l'ordre de 6 milliards d'euros** liée aux non-dépenses de santé des cyclistes.

Dans l'économie nationale, le vélo pèse 3 milliards d'euros.

La Charte de Bruxelles signée le 15 mai 2009 par plusieurs villes européennes en conclusion de la Conférence internationale Vélo-City définit un **objectif de 15 % de part modale vélo** à atteindre en 2020. La France en est à peine à 4 % en 2011.

Le coût de l'énergie et les déplacements urbains seront au cœur des débats des prochaines échéances électorales. Ce fascicule s'adresse à tous ceux qui briguent ou occupent un mandat politique et souhaitent offrir à leurs concitoyens des **alternatives à la voiture solo** pour une meilleure qualité de vie. **Les promesses ne suffisent plus, l'heure est à l'engagement !**



F. Bray

En France, le vélo représente à peine 4 % des déplacements



Passer du Code de la Route au Code de la Rue

80 % de la population française habite en centre-ville et en périurbain. En 40 ans, la rue a remplacé la route dans notre environnement quotidien. Les règles de circulation et de cohabitation entre modes de déplacement doivent en tenir compte.

La FUB milite pour :

- une **communication institutionnelle d'ampleur** sur les nouvelles dispositions du Code de la Route : généralisation des doubles sens cyclables en zone 30, création de la zone de rencontre, principe de prudence ;
- l'instauration d'un concept de « **ville 30** » : la limite à 30 km/h devient la règle et le 50 km/h l'exception. En agglomération, les fonctions de vie locale sont prépondérantes sur les fonctions de trafic. Les pointes de vitesse augmentent l'insécurité, l'exclusion, le bruit et la pollution. Seul 20 % de la voirie a vocation à rester limitée à 50 km/h (Certu). Sur ces axes à 50, des aménagements cyclables spécifiques doivent être instaurés, ailleurs la cohabitation doit être privilégiée ;
- de nouvelles mesures pour améliorer la circulation et la sécurité des cyclistes :
 - * généraliser pour les cyclistes, sur l'ensemble des voiries, **les doubles sens, les sas en carrefour à feu, le « tourne à droite »** aux feux rouges et aux stops afin de fluidifier le trafic vélo, d'apaiser les vitesses et de favoriser un meilleur partage de la rue ;
 - * généraliser l'**ouverture des couloirs bus** aux cyclistes ;
 - * supprimer progressivement les **feux et stops devenus inutiles** en zone apaisée, favoriser la priorité à droite ;
 - * sanctionner le **stationnement sur aménagement cyclable** comme dangereux - et non seulement gênant - ;
 - * instaurer une « **proportionnalité des peines** », pour que la sanction infligée aux usagers en infraction soit en rapport avec le danger qu'ils font courir à autrui ;
- des **campagnes de sensibilisation des conducteurs** sur le respect des cyclistes (surveillance des angles morts, enjeu du clignotant, etc.).



P. Nogues

Fontainebleau est l'une des premières « ville 30 »



Améliorer la sécurité des cyclistes

Les accidents des cyclistes sont en baisse sensible depuis 2006, dans un contexte où la pratique explose dans la plupart des villes. En matière de pratique cyclable, c'est le nombre qui fait la sécurité.

En revanche, les deux-roues motorisés sont sur-représentés dans les statistiques (23 % des tués en 2010 alors qu'ils représentent à peine 2 % de part modale). D'où l'importance de distinguer ces deux modes et de ne pas favoriser un report massif vers le deux-roues motorisé en prônant l'obligation du port du casque.

La FUB milite pour :

- **réduire le fléau des angles-morts** à l'origine de 10 % des accidents mortels de cyclistes : désynchronisation des flux motorisés et actifs (ligne avancée de départ des cyclistes au feu), équipements obligatoires des poids lourds (rétroviseur avant, feux clignotants assortis d'un signal sonore lors de mouvements tournants à faible vitesse, protection latérale entre les roues du camion et de sa remorque, etc.),
- des **normes de qualité** supérieure pour **l'éclairage des vélos** : présence obligatoire à l'achat quel que soit le modèle de vélo, puissance et fiabilité améliorées.



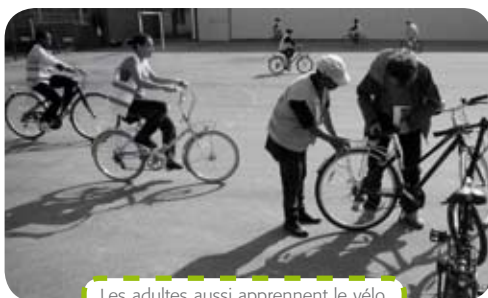
R. Villalon - Fotolia

Relancer l'apprentissage du vélo

Tout le monde n'est pas forcément à l'aise sur un vélo. Il faut faciliter la (re)mise en selle des enfants et adultes en leur apprenant à se déplacer dans un environnement urbain. L'essor des vélo-écoles est une preuve de l'appétit des Français pour le vélo, une contribution essentielle à la sécurité des nouveaux cyclistes et un signe de la vitalité du réseau associatif.

La FUB milite pour :

- la création, le développement et la pérennisation des **vélo-écoles** ;
- la mise en place d'un **Certificat de Qualification Professionnelle d'animateur** qui ne se limite pas aux seuls aspects mécaniques mais axe son enseignement sur le déplacement en milieu urbain ;
- une **sensibilisation** des jeunes aux **avantages des modes actifs** : santé, lutte contre l'obésité, réduction des émissions de GES, des nuisances sonores, de la pollution et en insistant sur la nécessité d'avoir un vélo bien équipé (freins, bon antivol, etc.), d'être visible (éclairage, gilet fluorescent la nuit), de se méfier des angles morts ;
- une généralisation des **plan de déplacement d'établissement** (PDE), d'administration (PDA), d'établissement scolaire (PDES) ;
- l'organisation de **challenges inter-écoles, inter-entreprises** pour récompenser les plus éco-mobiles ; de campagnes « allons-y à vélo », etc..



Vélo-école La Rochelle

Les adultes aussi apprennent le vélo



Pignon sur Rue

Organisation de challenge inter-entreprises



Mettre en place des incitations financières à l'usage du vélo

La France se distingue de ses voisins en accordant à l'automobiliste des avantages fiscaux (déclaration de frais réels).

La FUB milite pour :

- la **suppression du barème de frais réels automobile** dans l'impôt sur le revenu car il encourage l'éloignement domicile-travail et favorise l'étalement urbain ;
- une **incitation financière versée par l'employeur** basée sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo comme en Belgique (0,21 € par km parcouru), au Danemark, aux Pays-Bas, etc..



Kati Molin - Fotolia

Lorsqu'il n'existe pas d'indemnité vélo, 73,4 % des travailleurs utilisent la voiture pour leurs déplacements et 6,3 % le vélo. Lorsqu'il existe une mesure incitative pour les vélos, l'utilisation de la voiture passe à 65,7 % et l'utilisation du vélo à 9,5 %. Cela représente donc une hausse de près de 50 %.
Rapport 2005 sur la mobilité des travailleurs aux Pays-Bas

Il existe également des actions efficaces à l'échelle d'une agglomération : les **aides à l'achat de vélos à assistance électrique** ont un véritable impact sur le nombre de pratiquants réguliers.

A Chambéry, 77 % des bénéficiaires utilisaient auparavant leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail. Les 25 à 30 000 kilomètres parcourus chaque mois par ces nouveaux cyclistes évitent le rejet de 6 tonnes en CO₂ dans l'atmosphère.

Encourager l'intermodalité vélo-transports collectifs

L'usage combiné du vélo et d'un transport collectif (train, RER, tram, bus, navette fluviale et maritime) est une des solutions d'avenir, notamment pour les déplacements en périurbain (gain de temps et d'argent).

La FUB milite pour :

- une **offre de stationnement** massive et adaptée aux besoins sous forme d'arceaux, box sécurisés, velostations au **plus près des arrêts, des stations et des gares** ;
- la possibilité d'**embarquer des vélos** (non pliés ou emballés) dans les trains ainsi que métros, trams, bus ou autocars, dans certains cas hors des heures de pointe ;
- des **parking-relais** et aires de co-voiturage + vélo.



M. Giroud

Pouvoir embarquer son vélo dans un train doit être une priorité



FUB

Parking vélos de la gare de Strasbourg



Accroître l'offre de stationnement vélos sur espaces publics et privés

L'article 57 du CCH (code de la construction et de l'habitat) rend obligatoire la réalisation d'espaces de stationnement vélos sécurisés dans tout bâtiment (logement ou accueil d'activités) construit après le 1^{er} janvier 2012 (décret du 27 juillet 2011).

La FUB milite pour :

- des **campagnes d'information** et la diffusion d'un guide des règles de l'art et des bonnes pratiques auprès des professionnels de l'immobilier ;
- **élargir le champ d'application au bâti existant** en s'inspirant de ce qui est proposé pour la prise en compte des véhicules électriques (notamment sur les votes en copropriété) ;
- des règles d'urbanisme volontaristes imposant des **locaux à vélo sécurisés, équipés et accessibles** dans l'habitat collectif, entreprises, commerces, écoles et administrations ;
- la **suppression de places de stationnement automobile pour installer des arceaux**, des box à vélo, des vélo-stations ou vélopôles devant les générateurs de déplacement et pôles d'échanges multimodaux.



G. Landreau

Arceaux à vélo dans le centre-ville de Bordeaux

Lutter contre le vol

Le vol est considéré comme le second frein à la pratique du vélo, derrière l'insécurité ressentie.

Sur environ 400 000 vélos volés chaque année, moins de 3 % sont restitués à leur propriétaire, alors que 150 000 sont retrouvés sur la voie publique. Conséquence : 24 % des cyclistes victimes de vol renoncent à faire du vélo ; 50 % rachètent un vélo d'occasion, moins bien équipé.

La FUB milite pour :

- des **campagnes d'informations** nationales et locales sur les moyens de lutte contre le vol : marquage, antivol en U de bonne qualité, attache cadre + roue ;
- une **reconnaissance par le Ministère de l'Intérieur du système Bicycode** initié et géré par la FUB comme standard de marquage officiel et une promotion de ce système efficace auprès des fabricants, revendeurs et assureurs pour le généraliser.



FUB

Marquage Bicycode



FUB

Il est conseillé d'attacher le cadre et la roue avant du vélo à un point fixe



Développer les services au cycliste

Pour encourager la pratique et se rapprocher de l'objectif européen de 15 % de part modale en 2020, il faut faciliter l'accès au vélo pour tous et apprendre à l'entretenir correctement.

La FUB milite pour :

- la création, le développement et la pérennisation d'**ateliers vélo d'auto-réparation** basés sur le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de gestes simples de mécanique par les cyclistes ;
- la **location vélo toutes durées** : le vélo en libre service ne couvre pas tous les besoins et ne s'adapte pas à toutes les tailles d'agglomération ; le prêt étudiant, la mise à disposition longue durée aux salariés d'entreprises sont des solutions à développer parmi d'autres.

Un P'tit vélo dans la tête - Grenoble



Atelier de réparation de vélos sur le campus à Grenoble

Requalifier l'espace urbain au profit des modes actifs

L'espace agricole disparaît au profit des zones urbanisées. Le gaspillage d'espace et les contraintes économiques qu'il engendre pour l'entretien et l'extension des réseaux n'est pas une fatalité. La mobilité des habitants du périurbain et les connexions entre pôles urbains générateurs de déplacements sont un enjeu majeur.

La FUB milite pour :

- un urbanisme renouvelé moins consommateur d'espace, une **concentration du bâti autour des axes de transport public** et un renforcement de l'attractivité des pôles secondaires ;
- l'augmentation des contraintes sur l'usage et le **stationnement de l'automobile** ;
- la mise en oeuvre des obligations réglementaires du **Code de l'environnement** ;
- le maillage de parcours pédestres et d'**itinéraires cyclables confortables, directs et sécurisés** ;
- la création d'**autoroutes à vélo** pour le rabattement vers des modes de transports collectifs ;
- un **budget de 25 € par habitant** consacré à la politique cycliste de chaque ville.



H. Giraud

La FUB demande l'augmentation des contraintes sur le stationnement automobile



Investir sur la recherche en santé publique et la communication

Alors que des pays européens adoptent depuis plusieurs années des politiques de santé publique articulées autour de l'usage du vélo, la France se distingue par son silence sur le sujet. Pourtant, la plupart des pathologies et maladies chroniques (cardio-vasculaires, métaboliques, cancéreuses, psychiques, etc.) résultent d'un manque d'activité physique et peuvent être prévenues par un exercice régulier, **comme le montrent plusieurs rapports réalisés sur le sujet.**

Selon l'étude Altermodal « L'économie du Vélo » réalisée en 2010, la pratique du vélo engendre en moyenne une **économie annuelle de 5,7 milliards d'euros** liée aux non-dépenses de santé des cyclistes (chiffres 2008).

Ainsi une part modale de 15 % en 2020 triplerait les impacts sur la santé et engendrerait une **économie de dépenses de 15 milliards d'euros, soit le déficit actuel de la sécurité sociale !**



La FUB milite pour :

- qu'une **part plus importante du budget de l'Etat soit consacrée à la recherche** pour quantifier les bienfaits de l'exercice physique quotidien : santé, réduction des incapacités de travail, meilleure efficacité dans le travail ;
- que l'on qualifie le comportement du citoyen vis-à-vis des modes actifs afin de pouvoir orienter son comportement vers **plus de responsabilité vis-à-vis de ses moyens de transport** et favoriser ainsi la multimodalité ;
- que tous les **services publics** (Etat, sécurité sociale, entreprises de transport ayant délégation de service public) **communiquent en ce même sens** et montrent l'exemple.



Quelques références de documents :

- Fiches du Certu : code de la rue, zones à circulation apaisée, doubles sens cyclables, ...
- *Les accidents de la circulation au cours des trajets domicile-travail : deux-roues motorisés, vélo et covoiturage*, rapport Certu, 2010
- *Enquête vélo-écoles*, FUB, 2009
- *Intermodalité*, rapport Port-Vert, IFSTTAR, 2011
- *Le stationnement des vélos dans les espaces privés*, actes de la 13^e journée d'études de la FUB à Clermont-Ferrand, 2011
- *Le vol de bicyclettes*, Héran Frédéric, 2003
- *Panorama 2010 des ateliers vélos en France*, L'Heureux Cyclage, 2010
- *Recensement des aides financières pour développer l'usage du vélo*, FUB, 2010
- *Étalement urbain et changements climatiques, états des lieux et propositions*, RAC-France, 2010
- *L'économie du vélo*, Atout France, 2009
- *Rapport Retrouver sa liberté de mouvement - Plan National de prévention par l'Activité Physique ou Sportive* de Jean-François Toussaint, 2008

Les études et éléments fondateurs de ce document sont disponibles à la FUB. Ce document n'est pas exhaustif et ne préjuge pas des positions que la FUB pourrait prendre à l'avenir.

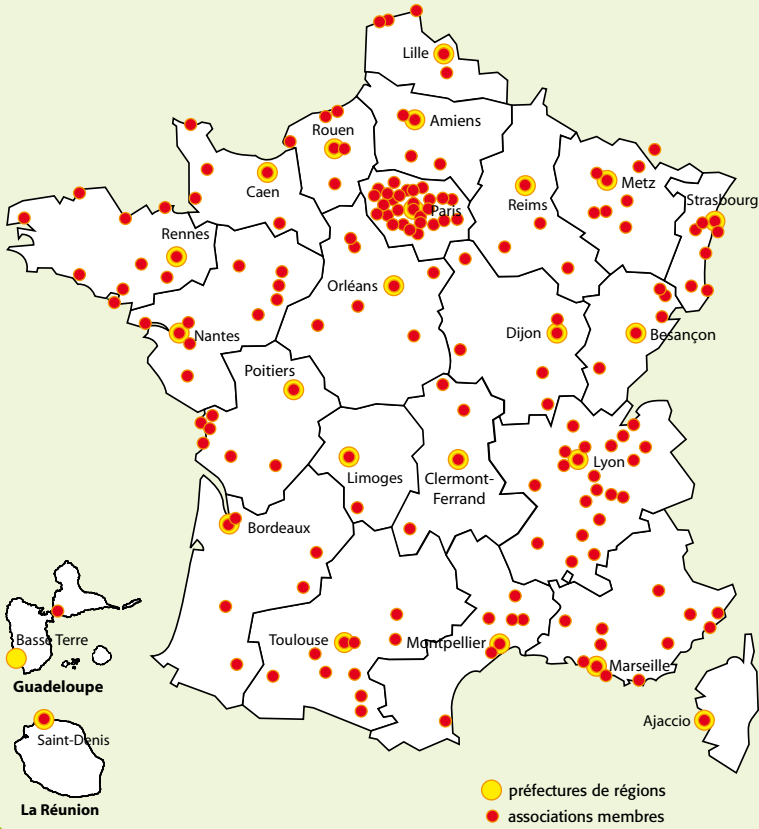
Contact :

Perrine Gaillet - Chargée de communication
Fédération française des Usagers de la Bicyclette
12 rue des Bouchers
67000 Strasbourg
Tél. : 03 88 75 71 90
Fax : 03 88 36 84 65
E-mail : p.gaillet@fubicy.org

Actualités, conseils pratiques et dossiers : www.fubicy.org

Photo de couverture : Fête du Vélo à Clermont-Ferrand - B. Neullas
Tous droits de reproduction réservés © : FUB, novembre 2011

Le réseau de la FUB en France



FUB - octobre 2011

TAMPON

