

Paris, le 9 mars 2004

**PROPOSITIONS
POUR
ENCOURAGER
LE DEVELOPPEMENT DE LA BICYCLETTE
EN FRANCE**

Rapport remis à :

Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN
Premier Ministre

par **Madame Brigitte LE BRETHON**
Député du Calvados

Sommaire

1. Introduction.....	6
2. Le vélo pour relever quelques grands défis.....	7
2.1. Le vélo au service de la ville	
2.2. Le vélo au service de la qualité de vie	
2.3. Un mode individuel aux vertus individuelles et collectives	
2.4. Le vélo facteur de cohésion sociale	
2.5. Le vélo facteur de cohésion territoriale	
3. Diagnostic.....	17
<i>Une politique nationale vélo au milieu du gué Malgré...</i>	
3.1. Trois textes législatifs de référence : LOTI, LAURE et Loi SRU	
3.2. Complétés par l'Instruction de la Direction des routes d'octobre 2002	
3.3. Des outils de planification : SCOT, PDU, PLU, Agenda 21	
3.4. Deux décrets (1998 et 2003) modifiant le Code de la route pour une meilleure prise en compte des cyclistes	
3.5. Un cadre de financement	
3.6. Un réseau de correspondants	
3.7. Une instance nationale de suivi et de concertation	
3.8. Des recommandations techniques	
3.9. Des avancées sur le terrain	
3.10. La mise en oeuvre d'une politique vélo à la RATP et à la SNCF	
3.11. Un milieu associatif dynamique	
3.12. La création d'un « lobby » vélo	

... une ambition nationale et une action de l'Etat non lisibles

4. Pour une stratégie nationale en faveur du développement de la bicyclette	26
4.1. Une mission nationale vélo chargée de coordonner, d'animer, d'impulser	
4.2. Les relations avec les collectivités territoriales et les associations	
4.3. L'inventaire et le suivi des mesures	
4.5. La communication	
4.6. Un conseil national du vélo	
5. Des mesures concrètes pour réunir les conditions d'une véritable impulsion et d'une relance de la politique vélo en France	36
5.1. Quinze mesures simples et prioritaire	
5.2. Des propositions d'actions et de modifications réglementaires qui nécessitent une analyse approfondie que pourra engager sans délai la mission nationale	
6. Conclusion	42
7. Annexes	43
? Plan allemand d'organisation de la circulation cycliste «Roulons à vélo ! » 2002-2012 - <i>Compte-rendu de la conférence téléphonique du 3 septembre 2003</i>	
? L'implication des partenaires sociaux en Belgique	
? Le marché du cycle en 2002	
? Le vélo dans l'opinion	
? Vélo et santé	
? Le vélo pour une ville apaisée	
? La sécurité des cyclistes	
? Remerciements	
? Références bibliographiques	

1. Introduction

Le vélo est dans l'air du temps !

A ceux qui n'en sont pas encore conscients, on recommandera de regarder autour de soi ; les cyclistes sont de plus en plus nombreux en ville tout comme les touristes à vélo dans nos campagnes. Les bicyclettes sont accrochées à un nombre croissant d'automobiles sur les routes des vacances.

Il est également instructif d'ouvrir la presse magazine – les hebdomadaires d'informations comme la presse féminine et familiale consacrent régulièrement des dossiers aux vélos des villes et des champs – ou de regarder la télévision le temps d'une page de publicité pour réaliser que le vélo accompagne de nouveau notre quotidien et véhicule sur son porte-bagages de nombreux symboles qui n'ont pas échappé aux publicitaires.

La bicyclette est sortie de la marginalité !

Mais peut-on dire qu'elle s'accommode à merveille de l'air des villes et des campagnes ? A l'évidence, il faut encore quelques efforts pour inciter nos concitoyens à un usage régulier du vélo malgré des enquêtes d'opinion qui nous montrent qu'ils ont acquis la conviction que son développement était positif et évident.

Il manque donc à notre pays l'impulsion qui, dans ce contexte favorable, fera des pédaleurs du week-end des cyclistes quotidiens, des parents taxis des adultes rassurés encourageant leurs enfants à se déplacer à vélo et à pied et de tous les cyclistes en puissance des adeptes de ce mode de déplacement et de loisirs bon pour soi et pour la collectivité.



Ce rapport se propose d'investir les voies dans lesquelles devra s'engager prioritairement l'action de l'ensemble des acteurs pour un développement significatif de la pratique de la bicyclette dans notre pays.

2. Le vélo pour relever quelques grands défis

2.1. Le vélo au service de la ville

La mobilité est au cœur du fonctionnement de notre société. Le droit au transport est inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. Mais les notions intrinsèques de liberté et d'équité présentes à l'esprit du législateur, chères à notre société, s'accommodent mal d'une réalité qui, bien avant le début des années 80 et sans changement radical ensuite, a donné la priorité à un moyen de déplacement sur tous les autres.

En modifiant durablement la forme de nos villes, en transformant les rues dans lesquelles on se déplace en routes sur lesquelles on circule, en allongeant les distances et en contribuant à la spécialisation des espaces, la voiture a été plus qu'un formidable outil de mobilité et de liberté. Elle a produit un système qui a marginalisé les autres modes de déplacement (marche à pied, vélo, transports collectifs) et a contribué à limiter l'accès de certaines populations à la mobilité.

L'automobilité a bénéficié d'une affectation prioritaire des investissements publics. La rue et l'espace public ont été conçus pour favoriser les flux automobiles. La pertinence de ces aménagements de voirie a été longtemps évaluée à l'aune des seuls services rendus à la circulation automobile.

De 1985 à 2000, le trafic automobile a progressé de 44 %, soit une progression deux fois supérieure à celle des transports de voyageurs. Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France.

Fort heureusement, on a pris progressivement conscience de l'importance des nuisances provoquées par l'automobile et de la nécessité de trouver des solutions pour diminuer la pollution atmosphérique et l'engorgement des villes, dans notre pays comme dans beaucoup d'autres nations.

L'enjeu n'est pas d'interdire la voiture, mais de diminuer son usage là où il n'est pas pertinent et d'aménager la rue afin qu'elle offre un niveau de service équivalent aux autres modes de déplacement, notamment aux modes non motorisés.

Dans la palette des solutions alternatives à l'automobilité, le vélo a sa place. Sa performance pour des trajets courts, inférieurs à 5 Km ou, combiné avec les transports collectifs, pour des trajets plus longs dans les grandes agglomérations ou inter villes, en fait un outil privilégié au service de la mobilité et de l'urbanité.

Mais encourager le vélo aujourd'hui, c'est obligatoirement parler de « la ville qui va avec » : apaisée, accessible aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, aux cyclistes. C'est donc recréer les services que la rue doit offrir à chacun d'eux. Ceci implique de la volonté, quelques moyens, mais surtout un projet de ville et la ténacité de restaurer l'espace public, parfois même de le « réparer » quand il a été déstructuré par des autoroutes, autoponts et autres rocares représentant autant d'obstacles infranchissables.

2.2. Le vélo au service de la qualité de vie

Nous avons la conviction qu'il faut prendre en compte le vélo dans toutes ses composantes et exploiter ses atouts évidents. Au titre de ces atouts, l'engouement pour le vélo sportif dans notre pays, sa popularité et le capital de sympathie entretenu par les grands rendez-vous sportifs ont également créé un cadre très favorable au développement du vélo loisir qui séduit de plus en plus de Français.

Ces pratiques de loisirs, auxquelles il convient d'ajouter le tourisme à vélo, sont de nature à favoriser la pratique régulière de la bicyclette, pour des motifs tels que les trajets domicile travail ou domicile école, à condition **d'offrir aux cyclistes quotidiens en puissance les conditions d'une circulation facile, et plus sûre, et d'une organisation quotidienne facilitée : nous pensons notamment au stationnement des vélos dans les lieux d'habitation.**

Au début des années 90, un grand constructeur automobile national accompagnait le lancement d'une petite voiture avec ce slogan «à vous d'inventer la vie qui va avec ! ». Nous avons vu que l'encouragement de l'usage du vélo comme l'invitation à la marche à pied en ville pour de petits trajets ou vers l'école implique – il faudrait même dire impose – de repenser l'organisation urbaine et l'espace public, donc

d'inventer la ville qui va avec le vélo ou la marche, dans l'intérêt du piéton, du cycliste mais aussi de la personne âgée, de l'enfant, du parent avec une poussette, de la personne à mobilité réduite.

Nous pensons que le développement du vélo invite à penser « la vie qui va avec » et que, à cet égard, notre pays n'a pas encore investi tous les champs possibles de la promotion de ce mode de déplacement et de loisir.

2.3. Un mode individuel aux vertus individuelles et collectives

Les vertus individuelles de ce mode de déplacement individuel n'ont pas été valorisées contrairement à plusieurs de nos voisins comme la Grande-Bretagne et la Suisse. Ces pays ont encouragé le public à utiliser le vélo pour rester en forme, améliorer sa santé en rappelant que la pratique quotidienne du vélo pendant une demi-heure, associée à une alimentation saine et diversifiée suffisait à diminuer par deux le risque d'infarctus, de maladies coronariennes et de certains cancers, suivant en cela les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

A une époque où l'obésité progresse dans notre pays de 6% par an et concerne un Français sur dix, où un Français sur trois présente un surpoids et où 15% des jeunes souffrent de diabète (soit une augmentation de facteur 3 en dix ans), il convient d'encourager sans délai les solutions les plus simples et les plus rapides à mettre en œuvre.

La sédentarité étant une des principales causes de ces pathologies, **la pratique régulière du vélo doit être identifiée dans les recommandations de santé auprès du public, notamment auprès des enfants**, comme une priorité.

La valorisation de cet atout – faire de son trajet quotidien un temps d'exercice physique – doit être hissée en tête des argumentaires en faveur du développement du vélo dans notre pays, dans l'intérêt de chacun, dans l'intérêt de la collectivité en agissant ainsi sur le bien-être individuel et sur la diminution des dépenses de santé.

Il apparaît que, si beaucoup de nos concitoyens ont aujourd'hui opté pour le vélo dans leur déplacements réguliers en prenant conscience des nuisances automobiles et de l'impasse dans laquelle son usage excessif - notamment en ville - nous conduisait, la promotion de ce mode de déplacement ne peut s'organiser uniquement autour de cette conscientisation du public et de la valorisation d'une démarche « citoyenne ».

La promotion du bénéfice individuel en terme de santé, de temps gagné (on raisonne davantage en budget temps dans le choix des modes de déplacement qu'en distance), d'efficacité, doit devenir un axe fort des actions d'information et de communication autour du vélo.

Ces bénéfices individuels rejoignant d'importants bénéfices collectifs en terme de santé publique, de lutte contre la pollution, de sécurité routière, on se priverait à tort d'utiliser les atouts d'un « produit » qui, s'il s'agissait d'une réflexion marketing, n'auraient pas échappés longtemps à l'analyse du spécialiste.

Les pratiques de mobilité ont considérablement évolué ces vingt dernières années dans le sens d'une mobilité croissante et recomposée. Surtout, associée à la gestion du temps, la mobilité est constitutive de stratégies personnelles dont les acteurs de la ville – élus, décideurs, aménageurs – doivent tenir compte dans la promotion de nouveaux services urbains. Le vélo a une carte à jouer dans cette recomposition et peut attirer des catégories très mobiles et organisées, soucieuses de gains de temps et de « temps pour soi ».

Il serait dommage que ces évolutions repérées par les sociologues et les publicitaires, mais aussi par la presse féminine et familiale, échappent à ceux qui – élus locaux et nationaux – prennent au quotidien des décisions pour la vie de la cité.

Le vélo peut entrer dans la « panoplie » des objets nomades de ces citoyens hyper mobiles (comme l'ordinateur portable) soucieux d'organisation et de temps choisi. L'évaluation d'expériences comme celle des vélos en libre-service de Rennes mise en œuvre par le concessionnaire de mobilier urbain (Clear Channel) est à cet égard une bonne illustration du potentiel d'usage du vélo.

En effet, il apparaît que plus du quart des utilisations des vélos se fait pendant la tranche horaire du déjeuner, pour des courses de centre-ville ou des démarches administratives.

Les bouquets de services que proposeront de plus en plus souvent les opérateurs de transport urbain associant du transport public, du gardiennage et de la réparation, de l'information multimodale avec centrale de mobilité, mais aussi la vente de journaux, etc., contribueront à offrir un système global de déplacement susceptible de séduire l'automobiliste, notamment auprès de ce public réceptif mais exigeant.

2.4. Le vélo facteur de cohésion sociale

Le développement durable de nos territoires doit réussir la conjugaison délicate du respect de l'environnement, du développement économique et de l'équité sociale. Concernant ce troisième volet du triptyque, la problématique des transports constitue un pan important de la politique nationale et locale en faveur des quartiers et des populations défavorisées.

Avec une mobilité inférieure à la moyenne nationale, les habitants de ces quartiers ont souvent un choix plus restreint entre différents modes de transport, une offre de transports collectifs parfois insuffisante en amplitude horaire et une desserte inadaptée aux déplacements de périphérie à périphérie.

Enfin, ces quartiers se situent le plus souvent dans les secteurs périurbains où l'urbanisation s'est faite au fil de l'eau et autour des grandes infrastructures routières.

L'enjeu consiste aujourd'hui à favoriser les déplacements de proximité dans ces quartiers, à pied et à vélo, pour maintenir les activités locales de commerce et de services publics. C'est aussi un objectif de qualité de vie et les aménagements de type zone 30 ainsi que les aménagements cyclables spécifiques ne doivent pas être l'apanage des centres-villes.

Nous souhaitons inviter à une réflexion plus profonde sur cette problématique et ne pas limiter l'approche du vélo, comme facteur de cohésion sociale, aux seuls

quartiers défavorisés mais bien souligner que cet enjeu – **vivre ensemble dans la cité** – est primordial. L'intérêt particulier que présentent les démarches d'aménagement privilégiant un partage de l'espace et un rééquilibrage de la voirie, au profit des modes non motorisés et des transports collectifs, doit être présent à l'esprit de tous les acteurs de la ville.

Faire en sorte que la rue apporte à chacun le niveau de service qu'il est en droit d'attendre – sécurité, accessibilité, convivialité – en organisant l'espace public de sorte que les différents modes de déplacements y cohabitent, y compris la voiture dès lors qu'on a diminué sa vitesse excessive (les vitesses de pointe) et contrôlé son stationnement, est plus qu'un choix d'aménagement.

C'est un projet de société où, à l'instar des modes de déplacements qui s'organisent sans ségrégation dans un espace contraint, toutes les composantes sociales peuvent et doivent vivre ensemble.

Dans le même sens, nous avons la conviction que les priorités gouvernementales que sont la sécurité routière, l'accessibilité, le développement durable de nos territoires et la santé publique doivent être davantage relayées par l'ensemble de la société afin de permettre la mise en œuvre d'actions concrètes. **Outre les individus dans leur vie quotidienne, les organisations professionnelles et les syndicats de salariés sont des partenaires indispensables pour provoquer des changements durables de comportements.**

Nous pensons que l'encouragement à l'usage du vélo pour les trajets domicile travail et pour le bien-être de chacun peut constituer le premier pas, simple et lisible, d'une série de recommandations pour une meilleure mobilité des personnels des secteurs publics et privés.

A cet égard, l'exemple de la Belgique est tout à fait significatif. Le Gouvernement a engagé un plan de mobilité dans lequel il prévoit des mesures fiscales favorisant les modes alternatifs à la voiture et le développement de plans de transport dans les entreprises : l'élaboration d'un plan de gestion de la mobilité vise à mettre en place des partenariats et à inciter les différents acteurs à établir des plans locaux de gestion de la mobilité pour les activités pour lesquelles ils sont le plus compétents.

Il invite pour cela les partenaires sociaux à établir un diagnostic, régulièrement actualisé, de la mobilité et rend ce diagnostic obligatoire pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés.

Le principal syndicat de Belgique, la Confédération des syndicats chrétiens qui compte 1 500 000 membres représentant toutes les branches d'activités du public et du privé, a adopté dans son accord interprofessionnel pour 2001-2002 une série de décisions en réponse à ces priorités nationales dans le champ de la mobilité des salariés.

Outre l'encouragement à l'usage des transports collectifs et au covoiturage, la CSC invite les branches professionnelles à favoriser la pratique de la bicyclette pour les trajets professionnels.

2.5. Le vélo facteur de cohésion territoriale

Les espaces naturels et les campagnes sont perçus comme un « bien collectif » que les citoyens espèrent à la fois découvrir et préserver. La pratique du cyclotourisme et du tourisme à vélo (où le vélo est davantage un moyen de se déplacer, moins sportif) contribue largement au développement de ces comportements et à l'émergence de ces exigences de respect du patrimoine et des espaces sensibles.

La diversité de la demande et de l'offre de loisirs et de tourisme, la valorisation et l'attrait des territoires ruraux et littoraux, invitent à développer de nouveaux produits attrayants et adaptées à des clientèles différentes (familles, touristes étrangers...). D'autre part, ces aménagements peuvent faciliter les déplacements de proximité, notamment dans les petites villes qui contribuent ainsi à encourager un report de la voiture vers la bicyclette auprès de leurs administrés et les trajets à vélo des enfants vers les établissements scolaires.

Des réalisations phares démontrent ce **potentiel important des voies vertes pour la valorisation d'un territoire et pour la desserte locale**. Avec quelque 4 500 usagers en semaine et 7 000 pendant la saison touristique, la voie verte bourguignonne entre Cluny et Givry, sur 44 Km, est une remarquable vitrine.

Et cet aménagement irrigue l'arrière-pays puisque ce sont désormais 52 communes qui se sont associées à cette démarche. En organisant des circuits locaux greffés sur la piste principale, elles ont su jouer la carte du tourisme à vélo.

Le Département du Bas-Rhin a développé un réseau cyclable dès les années 80 et peut se flatter aujourd'hui d'offrir 320 Km d'aménagements en site propre et 330 Km d'itinéraires balisés sur des voies à faible trafic. Tout en maintenant le rythme des réalisations et l'effort budgétaire annuel de quelque trois millions d'euros.

Malgré des réalisations locales exemplaires, depuis la décision du Comité interministériel d'aménagement du territoire, en 1998, de doter la France d'un **réseau national** de vélo routes et voies vertes, en cohérence avec le réseau européen, la mise en œuvre du schéma défini cette même année marque le pas dans notre pays.

Susceptible de séduire l'ensemble des français, utile au développement économique local, au tourisme durable et à l'aménagement du territoire, économique, bénéfique pour les politiques de santé, de sécurité routière, renouvelant l'offre de loisirs de plein air ..., le dossier voies vertes en France doit être relancé par **un portage politique, une assise juridique des voies vertes, et des actions de promotion de ces aménagements.**

Toutes les parties prenantes de la mise en œuvre du schéma national doivent jouer leur rôle. L'Etat, garant de l'équilibre du territoire, doit coordonner la réalisation du réseau national et faciliter le travail avec les partenaires « naturels » que sont les Voies navigables de France, les parcs nationaux, la SNCF, etc.

Les Régions mettent au point les schémas régionaux. Les Départements, dans le cadre de leur maîtrise d'ouvrage des infrastructures routières, sont, avec les agglomérations qui doivent faciliter, par des aménagements adaptés et continus, les traversées, les entrées et sorties de ville, les acteurs principaux de ce dispositif.

Les voies vertes ont un intérêt économique local évident, pas seulement dans les campagnes ou sites de vacances mais également dans les villes. Elles valorisent le patrimoine de chemins de fer et de halage, les voies ferrées désaffectées.

Elles conduisent à réhabiliter d'anciens équipements tels que des gares ou des maisons d'éclusier. Elles permettent aussi une découverte en toute tranquillité de nos villes, en respectant les lieux traversés et en faisant appel à des modes de déplacements sains et bons pour l'environnement. Elles s'intègrent au tissu socio-économique local par la desserte des équipements scolaires et récréatifs, des pôles d'intérêt culturel, des centres commerciaux. Enfin, elles génèrent des emplois de service et apportent une clientèle non négligeable aux hôtels, restaurants, musées et commerces.

Selon une étude de l'Association européenne des véloroutes et voies vertes, la clientèle de la voie Givry-Cluny en Bourgogne a permis une augmentation de l'ordre de 20% du chiffre d'affaires de certains restaurateurs et de 19% du nombre de vélos loués, ainsi qu'un allongement de la durée des séjours dans les hôtels.

On observe aujourd'hui une interdépendance du tourisme et des loisirs au quotidien. En effet, il n'y a plus de distinction entre des activités caractéristiques quotidiennes et non quotidiennes. Si la famille est de plus en plus éclatée, elle n'en conserve pas moins des moments privilégiés pendant le week-end ou les courts séjours, temps durant lequel plusieurs générations cohabitent. La famille cherche alors des lieux où se retrouver et pratiquer une activité commune.

Il convient aussi de prendre en compte le développement du tourisme urbain.

Une étude réalisée en 2003 par le bureau d'études Altermodal sur l'impact économique des voies vertes, pour le compte de l'Agence française d'ingénierie touristique (Afit) et l'Association des départements cyclables, montre que le quart des usagers de ces aménagements pour le loisir et le tourisme sont par ailleurs des utilisateurs réguliers de la bicyclette comme mode de déplacement.

Aussi les véloroutes et voies vertes constituent-elles une offre susceptible de répondre non seulement aux déplacements de proximité, mais aussi à ces nouveaux comportements de loisirs et de tourisme, à cette nouvelle demande de convivialité, de pratique de l'espace public et de redécouverte du plaisir d'être ensemble.

Malgré la motivation des acteurs de terrain, des obstacles demeurent aujourd'hui au développement des véloroutes et voies vertes, notamment l'absence d'une politique centrale forte. Les acteurs, comme on l'a vu, sont multiples. La cohésion entre les différentes interventions n'est de ce fait pas simplifiée. Chaque projet est un cas particulier dans son élaboration, sa réalisation, son financement et sa gestion sans qu'aucune règle ne définisse les rôles, moyens et responsabilités de chacun.

Dans son plan national pour le développement de la bicyclette, le Gouvernement allemand a identifié la réalisation du réseau des véloroutes et voies vertes comme un axe important. En effet, la pratique sportive et touristique allemande a doublé en 20 ans. Un quart des allemands utilisent leur bicyclette en vacances et dépensent en moyenne 2,15 milliards d'euros. Dans une région comme le Münsterland, qui a encouragé le cyclotourisme et développé les aménagements favorisant le vélo quotidien, ces visiteurs à vélo représentent un chiffre d'affaires de 150 millions d'euros soit un tiers du revenu touristique total.

L'annonce du Plan allemand et d'une stratégie pour le vélo a fortement amplifié la prise de conscience de l'impact économique du cyclotourisme. C'est notamment l'argumentaire en faveur du développement du vélo dans le Plan qui a permis cette prise de conscience par les acteurs locaux.

C'est aujourd'hui cet affichage fort qui fait défaut dans notre pays.



3. Diagnostic

Une politique nationale vélo au milieu du gué

En matière de politique du vélo, comme l'observait Monsieur Armand Jung, Député du Bas-Rhin, dans son rapport remis au Gouvernement en avril 2002, il existe un paradoxe : « Les politiques publiques sont récentes. Pourtant, le dispositif de l'action de l'Etat marque le pas et rencontre ses limites ».

Nous ajoutons un second paradoxe : le cadre réglementaire existe, le dispositif d'incitation et de concertation est en place et les actions de terrain sont nombreuses mais l'addition de ces facteurs n'a pas permis à l'ensemble des acteurs de cette politique et de la société **d'identifier une « stratégie » nationale** pour le développement de la pratique de la bicyclette dans notre pays.

Tel est le constat rapide sur lequel s'accorde la majorité des acteurs et dont nous pensons qu'il explique, en bonne partie, les raisons d'un retard de la France par rapport à ses voisins européens, pourtant placés dans des contextes urbains et socio-économiques comparables.

Etat des lieux :

3.1. Trois textes législatifs de références : la LOTI, la LAURE et la loi SRU

- ? La **Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)**, du 30 décembre 1982 établit dans son article 1 le « droit qu'a tout usager à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens » et dispose dans son article 28 que « une utilisation plus rationnelle de la voiture » doit être recherchée et qu'il convient « d'assurer une bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports collectifs ». La LOTI crée également les Plans de déplacements urbains, mais les décrets qui devaient en fixer le cadre et le contenu ne sont jamais parus.

- ? **La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)**, du 30 décembre 1996, fixe un objectif de « diminution du trafic automobile et (de) développement des modes économes et moins polluants notamment bicyclette et marche à pied » Son article 14 dispose que les agglomérations de plus de 100 000 habitants sont tenues de mettre en œuvre un Plan de déplacements urbains pour un usage coordonné de tous les modes de déplacement et une affectation appropriée de la voirie. L'article 20 de la LAURE stipule que « à compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du Plan de déplacements urbains lorsqu'il existe ».
- ? Les conditions d'application de cet article, repris dans le Code de l'environnement (article 228-2), qui s'applique à toute commune quelle que soit sa taille et à toute voirie quel qu'en soit le gestionnaire, ne sont pas précisées par décret.
- ? **La Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (Loi SRU)**, du 13 décembre 2000, modifie dans un souci de développement durable les outils de planification, pour intégrer de manière cohérente dans un projet de territoire, l'ensemble des politiques d'urbanisme, de logement et de déplacements. Les besoins de déplacements et la circulation automobile doivent être maîtrisés, le stationnement automobile sur voirie doit être limité, la marche et l'usage de la bicyclette doivent être favorisés.

Il convient de souligner que les aspects de cohérence entre politique de déplacements et politique d'urbanisme ainsi que les mesures restrictives relatives au stationnement, très présents dans la législation de ceux de nos voisins

européens en avance sur la pratique du vélo, étaient absents de la Loi française avant les dispositions de la Loi SRU.

De toute évidence, **les mesures de contrôle de l'urbanisation et du stationnement, dans ces pays, ont très largement contribué à accentuer l'usage des modes alternatifs à la voiture, en créant les conditions d'un développement urbain qui leur a été très favorable.**

Par ailleurs, cet enjeu nouveau que constitue la mise en cohérence des politiques de déplacements et d'urbanisme, a amplifié le travail inter administrations au sein du ministère de l'Équipement, notamment entre la Direction des transports terrestres et la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction.

Ce cadre et ce pôle de compétences nous semblent devoir être considérés dans la définition du format et de la « localisation » d'une structure de pilotage national de la politique vélo.

3.2. Ces textes législatifs ont été complétés par l'Instruction de la Direction des routes, du 31 octobre 2002, relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national.

Cette instruction actualise - notamment au regard de l'article 20 de la Loi sur l'air - l'instruction du 2 novembre 1995 qui comportait des recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie. Ce texte vise à impliquer plus fortement les services de l'État, en collaboration avec les collectivités locales, dans les politiques de rééquilibrage des modes de déplacements.

Les recommandations tiennent compte de la diversité des usages du vélo - utilitaire, récréatif ou sportif – et des aspects intermodaux (vélo et voiture, vélo et transport en commun). Le texte stipule que « les projets nouveaux doivent, systématiquement, intégrer des aménagements destinés aux cyclistes dès lors qu'ils se situent en milieu urbain ou périurbain. ». L'instruction rappelle le dispositif de financement de ces réalisations.

Soulignons que l'instruction identifie bien **la nécessaire sensibilisation des maîtres d'œuvre et de l'ensemble des services qui instruisent et contrôlent les projets.**

Ce point est en effet capital car notre pays, comme nous l'avons déjà souligné, a développé une culture automobile très forte et favorisé fort logiquement une « culture routière » auprès des aménageurs qu'il n'est pas aisée de rééquilibrer au profit d'une culture de l'espace public dans toutes ses fonctionnalités.

3.3. Des outils de planification : PDU, SCOT, PLU, Agenda 21...

La Loi assigne aux Plans de déplacements urbains, qui doivent être compatibles avec les Schémas de cohérence territoriale, une diminution de la circulation automobile.

La Loi SRU fait du stationnement des vélos sur le domaine privé une obligation réglementaire. D'autre part, la gestion du stationnement des vélos, jusqu'alors de la compétence des communes, devient une compétence d'agglomération.

Enfin, la Loi SRU favorise explicitement le stationnement des vélos sur celui des voitures, en fixant des normes minimales, tandis que les Plans locaux d'urbanisme doivent fixer des limites au stationnement automobile en fonction de la desserte en transports collectifs (article 98).

Les agendas 21 sont également des outils au service des collectivités pour établir des objectifs locaux de report modal.

3.4. Deux décrets en 1998 et 2003 modifient le Code de la Route pour une meilleure prise en compte des cyclistes

? Le décret du 16 septembre 1998 dispose que les pistes et bandes cyclables sont exclusivement réservées aux cyclistes, que la circulation des cycles est autorisée dans les aires piétonnes et que la possibilité est laissée au maire dans le cadre de ses pouvoirs de police de rendre les pistes et bandes obligatoires, de même d'interdire la circulation des vélos sur telle aire piétonne.

Le texte permet la création de sas à vélos aux feux de circulation. Un espace de 1,50 m doit être respecté par les automobilistes qui dépassent un vélo en rase campagne. Enfin, les cyclistes de moins de 8 ans peuvent circuler sur les trottoirs, à la vitesse du pas.

- ? Le décret du 27 mars 2003 constitue la deuxième série de modifications réglementaires à ce jour. Il autorise les cyclistes à circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. D'autre part, par exception à la règle du Code de la Route, il autorise le cycliste, hors agglomération, à serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

3.5. Un cadre de financement, jusqu'en 2003, pour les réseaux cyclables d'agglomération et les réalisations favorisant l'inter modalité vélo et transport public : la circulaire du 10 juillet 2001 prévoyait que ces réalisations, dans le cadre des PDU hors Ile-de-France, pouvaient être financées à hauteur de 35% par l'Etat.

Dans la Loi de Finances pour 2004, cette ligne budgétaire a été supprimée. Les réalisations en faveur du vélo dans le cadre des Plans de déplacements urbains, obligatoires (agglomérations de plus de 100 000 habitants) ou volontaires, ne bénéficient donc plus du concours de l'Etat.

La mise en œuvre du schéma national vélo routes et voies vertes trouve un cadre de financement dans les contrats de plan Etat-Région. Cependant, toutes les régions n'avaient pas inscrit un volet vélo routes dans leur contrat et toutes n'ont pas saisi l'occasion de leur révision en 2003 pour le rectifier.

3.6. Un réseau de correspondants vélo, dans les Directions départementales de l'Équipement et dans les Centre d'études techniques de l'Équipement (Cete), animé par le Certu

3.7. Une instance de suivi et de concertation nationale : le Comité de suivi de la politique du vélo en France réunit des représentants des ministères de l'Équipement, de l'Écologie, des Sports et du Tourisme ainsi que des représentants des principaux acteurs institutionnels et associatifs du vélo. Il joue un rôle de conseil auprès du Gouvernement et d'interface avec les différents échelons de mise en œuvre de la politique vélo. Son travail de réflexion et de préconisation est enrichi notamment de l'expertise du Certu.

Cependant, le Comité de suivi ne dispose d'aucun budget propre, donc d'aucun moyen d'étude, de promotion et de diffusion des bonnes pratiques. Il fonctionne sans secrétariat.

Après quelques années qui ont permis à ses membres de lancer la politique nationale des vélo routes et voies vertes (en élaborant le Schéma national adopté par le CIADT de 1998), de contribuer à faire avancer des éléments du dispositif national vélo comme les deux trains de mesures réglementaires ou la publication de l'Instruction de la Direction des routes et d'assurer une meilleure liaison entre les partenaires dispersés de la politique vélo, le Comité de suivi a procédé à une réflexion sur son rôle en début d'année 2002.

Compte tenu de l'absence de moyens et de stratégie nationale, ses membres ont convenu, à l'unanimité, qu'une redéfinition des objectifs s'imposait avant même de s'interroger sur la nature des prochains sujets de concertation et de réflexion.

Si le bilan des travaux du Comité de suivi de la politique du vélo est positif, tant il a permis de constituer la « boîte à outils » indispensable (diffusée grâce au Recueil pour les aménagements cyclables/RAC édité par le CERTU 2000), la diffusion des connaissances et des bonnes pratiques au sein d'un petit réseau d'acteurs en contact avec des relais nombreux et efficaces, la mise au point d'une expertise et le rapprochement avec de nombreux partenaires étrangers, force est de constater que ce n'est pas son fonctionnement ni sa composition qui sont aujourd'hui en cause mais bien l'absence d'une véritable politique nationale du vélo en France... qu'il est en principe chargé d'éclairer.

3.8. Des recommandations techniques : le RAC est l'ouvrage de référence des décideurs et des aménageurs. L'instruction du Directeur des routes du 31 octobre 2002 s'y réfère explicitement. Il convient de rappeler que ce manuel a été une des meilleures ventes des éditions du Certu en 2001, preuve à la fois d'un manque qu'il est venu combler et de la volonté des collectivités territoriales d'acquérir une culture technique des aménagements cyclables.

3.9. Des avancées sur le terrain : nombreuses sont aujourd'hui les réalisations en faveur de la pratique de la bicyclette initiées par les villes et agglomérations, les départements et les régions. Le nombre d'adhérents au Club des villes cyclables, passé de 10 villes en 1989 à plus de 550 aujourd'hui, ainsi que le réseau des 51 Conseils généraux réunis au sein de l'Association des départements cyclables sont à cet égard des indicateurs très positifs.

3.10. La mise en œuvre d'une politique vélo à la SNCF et la RATP : depuis 1996, la RATP s'est engagée dans une politique ambitieuse en faveur du vélo. L'entreprise favorise la multi modalité dans son offre de transport et le vélo y a une place importante.

Les Maisons roue libre qui permettent le stationnement sécurisé et l'entretien de vélos, près de stations de métro ou de RER, la location de vélos (la RATP est le premier loueur d'Ile-de-France) et la cohabitation des vélos et des bus dans les couloirs protégés, constituent les dispositifs principaux d'une politique vélo au cœur de la stratégie de développement de l'opérateur.

La SNCF a engagé depuis quelques années un travail important de concertation avec les associations d'usagers et ses principaux partenaires afin d'améliorer son offre multimodale tant pour le transport des vélos dans les trains que pour le rabattement vélo vers les pôles d'échanges.

3.11. Un milieu associatif dynamique : la participation des associations de cyclistes à la concertation au plan local, comme au niveau national, est très caractéristique de la dynamique de ce secteur.

Les associations locales ont souvent contribué à l'impulsion des premières initiatives locales en faveur de la pratique de la bicyclette et par la qualité de la concertation qui se mettait en place, encouragé la conception de programmes plus ambitieux et plus complets autour du vélo.

3.12. La Constitution d'un « lobby » en faveur de la promotion et du développement du vélo. La création, au printemps 2001, du Comité de promotion du vélo représente une avancée significative. Il a été mis en place par les professions du cycle françaises membres de Tous à vélo, du Conseil national des professions du cycle, de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) et du Club des villes cyclables.

Ce comité rassemble désormais toute la famille du vélo dans notre pays : les grandes fédérations sportives (FFC et FFCT), l'Association des départements cyclables, l'Association française des vélo routes et voies vertes, les Amicales cyclistes parlementaires ont en effet rejoint les fondateurs. Ce rassemblement a permis de définir les priorités d'une relance du vélo en France, la mise en commun de problèmes et la recherche collective de solutions, une meilleure priorisation des thèmes à traiter et la constitution d'un front uni, interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.

En conclusion provisoire, à l'examen de cet état des lieux, il apparaît que de nombreux outils sont en place, que leur pertinence n'est pas en cause, bien au contraire, mais que le cadre général ne favorise pas leur mise en cohérence ni leur optimisation.

Ce ne sont pas les moyens qui font défaut, mais la lisibilité indispensable qui permet de repérer et de mobiliser l'ensemble des moyens. La comparaison avec les pays européens, qui connaissent une forte pratique de la bicyclette, met en évidence que la détermination d'objectifs nationaux chiffrés faisant l'objet d'un suivi strict (aux niveaux local et régional) et d'évaluations régulières, a été déterminante.

En subordonnant les autres éléments du dispositif d'incitation nationale – subventions d'initiatives locales, labels de qualité type « ville durable »... - à l'atteinte de ces objectifs quantifiés nationaux, ces Etats, même fortement décentralisés, ont créé les conditions d'une dynamique nationale autour d'un enjeu fort et lisible.

Par ailleurs, des éléments du dispositif français actuel auraient nécessité une attention plus particulière et une volonté d'opérer des changements rapides et conséquents, faute de quoi les évolutions ne peuvent qu'être très lentes.

Nous pensons, notamment à la formation des personnels de l'Etat et plus généralement de l'ensemble des aménageurs (pas seulement les spécialistes de la voirie mais aussi les urbanistes, architectes, paysagistes...) qui doivent abandonner, sans délai, leurs réflexes « routiers », afin de mettre en œuvre les orientations nationales privilégiant la connexion entre transport et urbanisme pour un développement urbain véritablement durable.

De même, le déficit d'information du public et de promotion des modes doux contribue à la lenteur avec laquelle s'opèrent les changements de comportements.



4. Pour une stratégie nationale en faveur du développement du vélo

L'état des lieux de la politique en faveur de la bicyclette en France nous a permis de constater que l'action à tous les échelons de l'architecture républicaine existait mais que la dispersion était importante et surtout préjudiciable à l'identification d'une stratégie claire.

Il y a donc urgence à coordonner et à valoriser la cohérence des actions engagées.

Pour ce faire, il faut fixer des objectifs et élaborer des orientations

Les mesures définies dans le cadre du "Plan d'action en faveur du vélo", décidé lors du séminaire gouvernemental sur le Développement durable en novembre 2002, ainsi que la nomination récente d'un chargé de mission vélo au ministère de l'Ecologie et du développement durable, en charge de la coordination de schémas régionaux Vélo routes/Voies Vertes, confirment l'intérêt du Gouvernement et la prise en compte de cet outil de développement et d'aménagement du territoire. Mais elles ne sauraient constituer, seules, une véritable politique du vélo dans notre pays.

La suppression, dans le budget 2004, des crédits pour les réalisations dans le cadre des PDU et donc de l'éligibilité aux aides de l'Etat des aménagements en faveur du vélo dans les agglomérations (à hauteur de 35 %), ne constitue pas un signe de la volonté de l'Etat d'accompagner les efforts des collectivités locales et d'accélérer le rythme des réalisations.

Le vélo reste sous estimé comme outil des politiques publiques actuellement engagées par le gouvernement : santé publique, sécurité routière, développement durable.

Nous proposons, pour signifier une prise en compte du vélo dans ces politiques publiques et la volonté du Gouvernement d'accentuer son développement, de **fixer des objectifs nationaux** quantifiés, à l'instar des démarches engagées par plusieurs pays européens, comme l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

Il s'agirait, notamment, de se donner les moyens d'arriver à une part de 10% des déplacements effectués à vélo en ville en 2010. Cet objectif ne paraît pas irréaliste puisqu'il correspond déjà à ce qu'un certain nombre de PDU annoncent...

Pourquoi un objectif quantifié ?

- ? **Fixer un objectif quantifié d'augmentation de la part modale du vélo permet :**

- ? d'atteindre un objectif global d'amélioration de la sécurité routière. Une ville cyclable, une route où la circulation des cyclistes est prise en compte, offrent un cadre plus sûr pour les déplacements à pied et à vélo mais également en voiture.

- ? d'inviter l'ensemble des partenaires – ministères, collectivités territoriales - à définir les actions et les moyens financiers de parvenir, chacun dans son domaine de compétence, à atteindre cet objectif :

Les ministères concernés définiront leur programme d'actions, de même que les collectivités territoriales, chacun s'engageant également à l'exemplarité « chez soi » en initiant des actions en faveur du vélo à l'attention de ses personnels notamment.

- ? de transformer un mot d'ordre national en une politique impliquant l'ensemble des acteurs.

Comme le soulignait le Ministre des Transports néerlandais en 1999 à l'occasion de la publication du « Bicycle Master Plan », « le vélo profite d'une politique intégrée, d'une division fonctionnelle des tâches et des rôles, d'une collaboration efficace à tous les niveaux de responsabilité politique (échelon national, régional et local). L'implication des usagers, représentés par leurs associations, garantit l'efficacité dans la réalisation et le suivi ».

La création d'une mission interministérielle chargée de mettre en œuvre la stratégie nationale en faveur du vélo, permettrait d'assurer la coordination des initiatives, la cohérence des politiques nationales, le respect des engagements et la mobilisation des moyens nécessaires à la réalisation de cet objectif.

Le cadre de compétences et de références de cette mission nationale vélo nous paraît être situé au **ministère de l'Équipement, du logement, des transports, de la mer et du tourisme** où existe déjà un pôle de compétences sur la bicyclette. Les autres ministères concernés pourraient apporter leur contribution à la constitution de cette administration de mission par détachement de personnels.

La mission vélo routes et voies vertes qui a démarré en début d'année 2003 serait bien évidemment intégrée à cette mission nationale vélo. Le travail inter administrations centrales du MELTMT, ainsi que le réseau des correspondants vélo dans les DDE seraient optimisés.

Mais nous suggérons que le responsable de cette mission soit nommé par le Premier Ministre, tirant sa légitimité de cette désignation, signe d'une volonté forte de l'Etat d'accélérer le développement du vélo dans notre pays.

En la matière, l'exemple de la sécurité routière constitue la bonne référence. Au début des années 70, la France battait des records en matière d'insécurité routière, les statistiques montrant à l'été 1972 que nous nous orientons vers le chiffre de 20.000 tués par an si rien n'était entrepris d'efficace.

Il existait pourtant une mission interministérielle, mais le peu de moyens et d'autorité dont elle disposait traduisait le caractère non prioritaire de cette question à une époque où rien ne devait être entrepris qui pouvait gêner en quoi que ce soit le développement de l'automobile.

C'est en fait la crainte de voir augmenter trop fortement le coût des assurances, comme conséquence de l'augmentation rapide du nombre des accidents, qui, en mettant ainsi en cause le devenir de l'industrie de l'automobile, a décidé le Gouvernement à réagir.

Ce fut la dernière mesure du Gouvernement Chaban-Delmas que de mettre en place le 5 juillet 1972 la Délégation à la Sécurité Routière et de nommer un "Monsieur Sécurité".

Cette structure, placée sous l'autorité du Premier Ministre, avait pour caractéristique de fonctionner comme une administration de mission, disposant essentiellement d'un budget voué à la communication auprès du grand public et aux frais de fonctionnement réduits à l'engagement de quelques contractuels, la grande majorité du personnel composant cette Délégation étant des fonctionnaires détachés et mis à disposition par leur administration d'origine.

Placée ainsi dans les meilleures conditions pour agir efficacement, la Délégation à la Sécurité Routière a réussi, en quelques années, à prendre des mesures (limitation de vitesse, contrôle de l'alcoolémie, port obligatoire de la ceinture) qui ont entraîné une baisse rapide et spectaculaire du nombre des victimes, puisque le nombre annuel des tués fut ramené en cinq ans de 17.600 à 12.500

4.1 Une mission nationale vélo chargée de coordonner, animer, impulser

Nous préconisons de fixer une durée de vie déterminée à la structure de la mission interministérielle pour le vélo. Il ne s'agit pas en effet d'encourager la création d'une structure administrative appelée à perdurer et à constituer un coût pour la collectivité au delà de la mission qui lui est impartie.

Nous pensons qu'une mission dont la durée serait limitée à cinq ou six ans, avec des objectifs d'augmentation significative de la part modale du vélo – par exemple 10% en 2010 (soit un doublement de la part actuelle en moyenne nationale) - serait réaliste et comprise du grand public et cela d'autant plus que la légèreté de la structure en matière budgétaire sera garantie.

L'énumération des missions qui seraient confiées à cette Mission interministérielle et à la personne qui serait placée à sa tête par le Premier Ministre, que nous appellerons pour simplifier "Monsieur (ou Madame) Vélo", suffit à démontrer qu'il est indispensable de mettre en place une telle structure et de la doter de l'autorité et de la compétence nécessaires.

Mais avant tout, la mission première d'une telle entité serait précisément d'examiner les mesures à mettre en œuvre, d'identifier les besoins financiers, d'établir un calendrier opérationnel et réaliste.

Les initiatives pouvant favoriser le développement de l'usage de la bicyclette étant éparpillées dans différents départements ministériels, il convient tout d'abord de coordonner ces actions et de leur donner de la cohérence dans le cadre d'un plan national ou d'une stratégie nationale pour le développement du vélo.

Monsieur Vélo aura donc pour tâche première de mettre en œuvre cette stratégie, annoncée et définie par le Premier Ministre. Il devra la relayer, la développer, en rassemblant notamment les différentes enquêtes permettant de mieux orienter cette politique, en mettant parallèlement en place des outils de suivi et d'évaluation permettant de mesurer à court terme l'impact des mesures mises en œuvre et d'être le plus réactif possible pour atteindre les objectifs fixés.

Ce travail de coordination devra bien évidemment allier autorité et souplesse dans les relations avec les différents départements ministériels pour que chacun se sente motivé dans la mise en œuvre de cette politique, sans se sentir dépossédé de ses prérogatives.

4.2. Les relations avec les collectivités territoriales et les associations

La nomination d'un Monsieur Vélo, connu du grand public et des autorités administratives, suppose que celui-ci se rende au maximum sur le terrain pour marquer l'engagement et l'implication de l'Etat dans cette politique et faire connaître les expériences les plus abouties, ce qui motive les responsables locaux, fournit l'occasion d'actions de communication et surtout doit permettre d'accélérer la diffusion des « bonnes pratiques » auprès d'autres villes et d'autres départements.

Ces déplacements doivent être l'occasion d'une rencontre avec les autorités administratives, les élus et les associations concernées et peuvent constituer une bonne méthode pour réanimer les initiatives anciennes qui prévoyaient telle ou telle action ou telle ou telle mesure en faveur du vélo et qui n'avaient pas été vraiment suivies d'effet.

L'exemple montre, en effet, que ce type de réunion, provoquée de l'extérieur, constitue souvent une première au cours de laquelle des structures ou des personnes poursuivant le même objectif, en l'occurrence le développement de l'usage de la bicyclette, peuvent être conduites à se rencontrer pour la première fois. L'objectif assigné à la Mission Interministérielle sera de provoquer des déplacements et des réunions dans chacun des départements.

Il est à noter que cette action pourrait parfaitement tracer les contours d'une sorte de "politique pilote en matière de décentralisation" et notamment pour la bonne juxtaposition des compétences respectives des différents niveaux d'autorité depuis les communes jusqu'à l'Etat, en passant par les départements et les régions, sans parler des structures intercommunales. Les exemples étrangers montrent bien l'implication de ces différents niveaux pour la mise en œuvre des schémas nationaux favorisant le développement de l'usage de la bicyclette.

4.3. L'inventaire et le suivi des mesures

Evidemment, le travail permanent d'une telle structure va consister à mettre en exergue les mesures les plus efficaces pour favoriser le développement de l'usage de la bicyclette et faire en sorte qu'elles soient effectivement mises en œuvre. Pour l'aider dans cette tâche, Monsieur Vélo devra être secondé par un spécialiste de l'équipement et de l'urbanisme afin que soit définie le plus clairement possible une politique d'infrastructures et d'accueil.

Beaucoup a déjà été fait, mais l'expérience montre qu'il n'existe pas encore de solutions pleinement satisfaisantes, notamment en matière de stationnement et de lutte contre le vol.

Dans le cadre de cet inventaire des mesures à mettre en place, il y a évidemment lieu à réfléchir au volet concernant le Code de la Route et le souci d'assimiler beaucoup plus le cycliste au piéton qu'à l'automobiliste. La marche et le vélo ont en effet ceci de commun de n'être pas dangereux pour autrui, de ne pas polluer et d'être bons pour la santé de ceux qui utilisent ce mode de transport.

Assimiler le cycliste aux autres usagers de la route que sont les deux roues à moteur, les automobilistes et les poids lourds et lui imposer les mêmes contraintes et les mêmes sanctions n'a pas véritablement de fondement, sauf à considérer qu'il utilise une partie de l'espace routier, mais ceci est également vrai pour le piéton lorsqu'il doit traverser la rue.

Au delà des mesures de caractère réglementaire, il y a tout le domaine législatif. On doit ici s'interroger sur l'opportunité ou non de proposer un véritable projet de loi de portée générale ou choisir une autre solution consistant à intervenir dans différents textes législatifs, y compris par le biais d'amendements.

Monsieur Vélo aura ici à **travailler en étroite relation avec le Parlement**, sachant qu'il existe d'ores et déjà, tant à l'Assemblée Nationale qu'au Sénat, des parlementaires sensibilisés à cette question et notamment regroupés dans le cadre des Amicales Cyclistes Parlementaires.

4.4. Les relations internationales

Monsieur Vélo aura à entretenir et à développer des contacts avec nos principaux voisins européens, qui possèdent une bonne avance sur nous en matière d'utilisation quotidienne du vélo.

Dans ce cadre, il s'agira de privilégier l'Allemagne avec pour objectif de **développer une coopération exemplaire en matière de politique en faveur du vélo**, en essayant notamment d'harmoniser les politiques développées de part et d'autre du Rhin. On pourra se fixer pour objectif d'aboutir à des signalétiques communes, à des normes en matière d'infrastructure et d'urbanisme, voire également dans le domaine de la fiscalité, pouvant déboucher sur des directives européennes.

Tout en privilégiant les relations avec l'Allemagne, on ne négligera pas ce qui se passe en Suisse. Les efforts développés par l'Italie sont par ailleurs riches aussi d'enseignements, lorsque l'on met en avant les difficultés rencontrées dans les pays latins pour convaincre la population d'utiliser plus systématiquement la bicyclette pour ses déplacements quotidiens, par contraste avec les pays nordiques.

La Grande Bretagne et les Pays Bas nous indiquent par ailleurs des pistes intéressantes à suivre en matière d'implication des autorités locales ou en matière de financement des infrastructures et d'actions en direction des jeunes dans le cadre des déplacements école domicile.

4.5. La communication

Le rôle de la communication est ici essentiel, puisqu'il s'agit de parvenir à modifier les comportements et à convaincre un nombre significatif de personnes, notamment les citoyens, d'adopter la bicyclette comme moyen de déplacement quotidien. Cette communication ne devra pas intervenir avant la mise en œuvre de nouvelles mesures, mais contribuer à les faire connaître et à garantir leur succès.

Cette communication, qui mettra en avant les avantages souvent rappelés de la bicyclette, notamment pour la santé, devra aussi rassurer en matière de sécurité et surtout convaincre que le vélo est "la bonne réponse" à un certain nombre d'inquiétudes auxquelles sont confrontés les citoyens (pollution, gestion du temps, stress, santé, agressivité,...).

A cet égard, les exemples étrangers démontrent clairement qu'il s'agit tout à la fois d'expliquer que, pour quelques kilomètres quotidiens, le vélo est le mieux adapté des différents moyens de déplacement, mais aussi que l'on pourra tout à la fois disposer d'un engin pratique, facile à garer et qu'on aura peu de chances de se le faire dérober.

Faute de préparer tout cet environnement favorable, susceptible d'aider à franchir le pas, une communication incitant massivement à adopter le vélo pour ses déplacements quotidiens n'aura que peu d'effets.

Cette campagne devra utiliser des supports de diffusion nationaux (notamment télévision et radio) afin de marquer fortement la volonté gouvernementale de développer une politique nationale en faveur du vélo. Elle devra aussi être déclinée en province et notamment dans les principales villes concernées.

4.6. Un conseil national du vélo

Nous avons eu l'occasion de dire que la France est très en retard en matière d'utilisation de la bicyclette, mais qu'il faudrait probablement peu de choses, en l'occurrence une volonté politique clairement affirmée, pour modifier cet état de fait. La bicyclette n'est plus le mode de déplacement du pauvre, elle est à nouveau adoptée par l'ensemble des classes sociales, ne serait-ce que dans le cadre des loisirs ou du tourisme.

Globalement le vélo a une bonne cote et de nombreuses personnalités des médias, de la politique, de la médecine, du show-biz ou du sport se flattent d'en être des adeptes.

Sachant le rôle incitateur que pourraient avoir ces leaders d'opinion, il serait sûrement utile de **constituer un "conseil national du vélo" regroupant des personnalités de ces différents horizons** où l'on pourrait retrouver côte à côte des personnalités comme François-René DUCHÂBLE, Alain PROST, le Professeur CABROL, Michel DRUCKER ou Antoine de CAUNES pour ne citer qu'eux.

Une réunion annuelle de toutes ces personnalités, sous la présidence du Premier Ministre, des interventions à la télévision et dans les radios, des manifestes signés par l'ensemble des membres dans la presse écrite appelant à adopter la bicyclette au quotidien, fourniraient un appui précieux pour atteindre les objectifs assignés à la Mission Interministérielle chargée du vélo.

Ces différentes missions réclament, bien évidemment, de l'expérience et une bonne connaissance de ces différents domaines, donc la constitution d'une équipe compétente et polyvalente.

Mais il apparaît bien que, pour mener à bien chacune d'elles, il faut, par delà l'expérience et la compétence, disposer de l'autorité indispensable.

Organiser une réunion décentralisée en mobilisant le Préfet et ses services, constituer un Conseil National avec les plus hautes personnalités, développer des relations internationales, imposer rapidement des mesures de caractère réglementaire, établir des partenariats avec les médias nationaux, sont des missions qui supposent de la crédibilité et une "carte de visite" qui permettent d'ouvrir les portes et d'être rapidement entendu.

Or, si l'on admet que ces différentes actions sont nécessaires pour asseoir une véritable politique nationale en faveur du vélo, il apparaît bien que celle-ci suppose un signal fort de l'Etat.



5. Des mesures concrètes pour réunir les conditions d'une véritable impulsion et d'une relance de la politique vélo en France

La mission nationale vélo aura à définir les mesures prioritaires à mettre en œuvre pour encourager efficacement la pratique de la bicyclette dans notre pays, relancer les dispositifs qui marquent le pas comme la réalisation du schéma national des vélo routes et voies vertes, donner les conditions d'un transfert massif de la voiture vers le vélo parmi la palette des modes alternatifs.

Nous proposons ici un ensemble de mesures, hiérarchisées en fonction d'un calendrier réaliste et selon qu'elles peuvent être réalisées à budget constant ou non. Parmi ces mesures, certaines ne sont que la poursuite d'initiatives locales et/ou dispersées, mais nous avons la conviction qu'elles doivent être aujourd'hui amplifiées, voire généralisées (comme par exemple les aménagements de type zone 30).

5.1. Quinze mesures simples et prioritaires :

Aménagement urbain, sécurité routière, accessibilité

- ? Encourager et développer les politiques de partage de l'espace et notamment les zones 30 (ou quartiers tranquilles, à priorité donnée à la vie locale, aux déplacements de proximité) notamment par la diffusion de « bonnes pratiques »

- ? Développer les solutions intermodales vélo + transports en commun, notamment dans les zones périurbaines, en fixant des normes de stationnement vélo dans les gares et stations de transports collectifs, en développant les solutions train + vélo à l'instar des pays comme la Suisse et l'Allemagne

- ? Afin d'assurer la continuité des aménagements cyclables sur des territoires institutionnels différents, créer des comités d'axe réunissant décideurs et aménageurs
- ? Engager un programme national visant à équiper les immeubles collectifs d'habitation, basé notamment sur les financements ANAH et HLM et encourager l'inscription d'un quota de stationnement vélo dans l'article 12 des PLU pour assurer le premier maillon de la chaîne de déplacement à vélo, garer son vélo chez soi
- ? Proposer des outils pédagogiques aux collectivités pour la conduite des évaluations des PDU (prévues par la Loi) avec bilans économiques comparés des investissements par mode de transport – inciter à la mise en œuvre de démarches d'évaluation des politiques cyclables selon la méthode Bipa (dotée de financements de la Commission européenne DGTREN)
- ? Renforcer la sensibilisation des professionnels de la route (auto-écoles notamment)

Développement local

- ? Impulser la réalisation des Plans de déplacements d'entreprise et la prise en compte du vélo dans ces plans : l'Etat pourrait se doter d'une politique propre de réalisations et d'évaluation de PDE pour ses services (méthodologie, coordination nationale et régionale...)
- ? Sensibiliser les partenaires sociaux, notamment dans le cadre de PDE, à l'intérêt, l'efficacité et la souplesse d'initier un volet vélo et les salariés au bénéfice personnel et collectif des déplacements à bicyclette. Ces actions pourraient se situer dans une démarche plus globale sur la mobilité alternative et l'incitation des partenaires sociaux – entreprises et syndicats – à développer des actions concrètes pour contribuer à relever, ensemble, ces défis socio-économiques

- ? Pour la réalisation de nouveaux pôles générateurs de trafic, subordonner la délivrance d'un permis de construire à l'existence d'une desserte par une ligne de transports collectifs et/ou un accès cyclable
- ? De même pour les grands événements, subordonner les autorisations à la réalisation de navettes bus et de parcs vélo
- ? Vélo et commerces de proximité : prescrire des quotas de stationnement vélo sur l'espace public dans les zones commerçantes de centre-ville et dans les espaces commerciaux privés
- ? Encourager le vélo dans les zones touristiques pour les déplacements de proximité, notamment par la promotion des bonnes pratiques
- ? Favoriser les actions en faveur des déplacements doux domicile école en informant les établissements scolaires sur l'organisation de Plans de déplacements écoles, en promouvant les réalisations réussies
- ? Prescrire des normes de stationnement vélos dans les nouveaux établissements scolaires (écoles, collèges, lycées) et dans les universités. Prescrire également la réalisation d'itinéraires cyclables pour la desserte de ces établissements

Incitations économiques

Préambule :

La baisse de la TVA sur les bicyclettes nous semble une mesure très coûteuse pour l'Etat et d'un impact incertain sur l'usage. Aussi préconisons-nous de ne pas investir cette piste plus avant et de recommander, en revanche, de restaurer les crédits du ministère de l'Équipement consacrés au financement des réalisations dans le cadre des PDU dans les Lois de finances pour 2005 et suivantes.

Rappelons que ces réalisations – réseaux cyclables, stationnement dans les pôles d'échanges, actions innovantes – étaient éligibles aux subventions d'Etat depuis 2001

(circulaire du 10 juillet 2001. L'enveloppe consacrée à ces dotations - qui permettait de financer 35% du coût total - a diminué de 85% dans le Budget 2003 passant de 85 à 13,5 millions d'euros (hors PDU d'Ile-de-France dont la dotation est de 10 millions d'euros) et la ligne budgétaire a été supprimée dans la Loi de Finances pour 2004.

Nous soulignons également la nécessité de préserver les financements pour les véloroutes et voies vertes et les aides aux associations, au regard du rôle important qu'elles jouent dans le dispositif actuel de sensibilisation et qu'elles seront amenées à jouer plus encore à l'instar de leurs homologues allemandes et ainsi que nous le préconisons. La diminution des subventions y compris dans le cadre de Conventions pluriannuelles d'objectifs, conduit aujourd'hui ces associations d'usagers à reconsidérer leurs actions à la baisse.

5.2. Des propositions d'actions et de modifications réglementaires qui nécessitent une analyse approfondie que pourra engager sans délai la mission nationale

Modifications législatives et réglementaires

- ? Prendre en compte dans l'article R.417-11 l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs : stationnements dangereux punis d'une contravention de 4^{ème} classe.
- ? Doter les voies vertes d'un statut juridique
- ? Généraliser les contresens cyclables (réglementairement « voie à double sens dont un sens est réservé aux cycles ») et l'accès aux vélos des couloirs bus sauf décision contraire motivée du maire ou de l'autorité investie des pouvoirs de police
- ? Relancer la réalisation du schéma national des vélo routes et voies vertes susceptibles d'encourager le vélo utilitaire par les traversées d'agglomérations et la réalisation de liens entre les villes et, bien sûr, l'activité et la fréquentation touristiques locales

- ? Permettre un déploiement massif du jalonnement des itinéraires cyclables sur le territoire national, engager une cohérence avec les dispositifs voisins notamment avec l'Allemagne, favoriser une appréhension du produit touristique et pas seulement de l'infrastructure
- ? Assurer l'application de l'article 20 de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en précisant son cadre, en sensibilisant les décideurs (la décision de la Cour Administrative d'Appel de Lyon de juillet 2003 suite au recours d'une association locale contre une ville apporte un éclairage nouveau et favorable au vélo). Inciter les municipalités et associations à engager une concertation sur l'interprétation de cet article pour un ensemble de projets de voirie et inscription de ces réalisations dans le budget annuel
- ? Développer les compétences requises pour mettre en œuvre aux niveaux national et local ces dispositions : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs de l'Etat et des collectivités territoriales... Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes
- ? Education routière : ajouter au Brevet de sécurité de circulation routière (BSCR) une épreuve théorique sur le Code de la Route et une épreuve pratique à vélo
- ? Lutter contre le vol avec la mise en place d'un système de marquage au plan national
- ? Revoir les dispositions réglementaires actuelles relatives à la sécurité des rassemblements sportifs et à l'occupation de la voie publique. Mettre en œuvre une véritable coordination nationale des référents préfectoraux. Il faut engager, sans délai, une analyse fine des conséquences des obligations réglementaires sur le terrain de la sécurité et l'évaluation de leur bénéfice et de leur impact négatif sur la capacité des associations à maintenir leurs animations en s'y conformant.

Incitations économiques

- ? Créer une dotation pour accélérer et encourager les aménagements cyclables du réseau routier national afin de prendre en compte les cyclistes, supprimer les effets de coupures, notamment dans les zones périurbaines, induites par les grandes infrastructures (routières, ferroviaires, etc.) et « rattraper » ainsi le retard accumulé pendant les 30 dernières années
- ? Simplifier et adapter les barèmes de réduction d'impôts pour frais de déplacements professionnels (frais réels), de sorte de favoriser les usagers faisant leur trajet domicile travail à vélo, réduction du nombre de tranches, indexation de la réduction d'impôt sur la distance quel que soit le mode de transport choisi (l'Allemagne et la Belgique ont effectué cette réforme, l'Allemagne très récemment, dans le cadre de son plan stratégique national pour le vélo)
- ? Favoriser fiscalement l'usage de la bicyclette pour ces déplacements domicile travail avec possibilité pour les entreprises d'indemniser les salariés qui optent pour le vélo, en prenant en charge la mise à disposition du vélo avec possibilité d'amortissement. Ex. en Belgique, il existe une indemnité kilométrique vélo.
- ? Inciter et stimuler la mise en place de services que le marché actuel ne rend pas encore solvables – gardiennage, location, réparations... - par des aides à l'emploi, des exonérations
- ? Organiser une meilleure répartition des crédits de recherche, notamment dans le cadre du Predit, au profit des modes de déplacements non motorisés. Le rééquilibrage des budgets de recherche en faveur des modes non motorisés aura un impact non négligeable sur l'attrait de cette filière et l'enseignement des cadres techniques.

6. Conclusion

Les effets positifs de la pratique de la bicyclette en termes de santé publique, d'accessibilité des infrastructures, de qualité de vie et de développement durable de nos territoires sont évidents. Ils doivent être mobilisés au service des politiques publiques de notre pays et des grands chantiers prioritaires définis par le Président de la République.

Notre pays n'est pas en tête du peloton des pays européens en matière d'usage de la bicyclette et de réalisations qui l'encouragent. Mais il n'est pas non plus parmi les derniers.

Des actions ont été engagées par les pouvoirs publics. Des politiques ambitieuses sont conduites par les collectivités territoriales. L'opinion est favorable à ce développement de la bicyclette.

Notre travail d'observation de ces acquis et d'analyse des politiques européennes dans ce domaine nous montre que, si beaucoup d'acteurs interviennent aujourd'hui et sont en capacité de faire avancer ici ou là des initiatives favorables au développement de la bicyclette, personne n'est véritablement en responsabilité de rassembler ces actions pour les mettre au service d'un objectif clairement défini.

Nous proposons donc de fixer un objectif clair – augmenter la part des déplacements quotidiens à vélo en ville – et de mobiliser les moyens et les énergies – grâce à la coordination que pourra assurer une structure de mission interministérielle - pour transformer cet objectif en politique concrète d'encouragement de la bicyclette dans « tous ses états », pour la balade, le tourisme le sport, la vie quotidienne et... la qualité de vie qui va avec !

7. Annexes

Annexe 1

PLAN NATIONAL ALLEMAND D'ORGANISATION DE LA CIRCULATION CYCLISTE « ROULONS À VELO ! » 2002-2012

Objectifs et orientations :

Le but du Plan national d'organisation de la circulation cycliste pour la période de 2002 à 2012 consiste à initier de nouvelles conceptions et stratégies destinées à promouvoir la pratique de la bicyclette en Allemagne, à exprimer des recommandations d'actions et à contribuer, d'une manière générale, à la création d'un climat favorable à l'usage de la bicyclette.

Le Plan national d'organisation de la circulation cycliste s'adresse, non seulement à l'ensemble des acteurs de la vie politique, économique et sociale, mais également aux citoyens individuellement en leur qualité d'usagers actifs de la route. En présentant ce plan, le Gouvernement fédéral tient à manifester le rôle actif de catalyseur et d'animateur qu'il a l'intention de jouer sur le plan de la promotion du cyclisme.

Les efforts conséquents engagés en vue du développement et de l'optimisation des conditions générales favorisant l'usage renforcé de la bicyclette ne pourront réussir que si les mesures destinées à promouvoir le cyclisme sont conçues et mises en œuvre dans le cadre d'une action générale, et si la bicyclette est considérée comme un moyen de transport à part entière par les responsables de la politique des transports.

Il s'agit là d'une tâche que la Fédération, les Länder et les communes devront réaliser en commun en mobilisant l'ensemble des forces de la société civile. Le Gouvernement fédéral est disposé à apporter sa contribution à la promotion du cyclisme dans le cadre des prérogatives qui lui sont conférées par la Constitution.

Il est toutefois incontestable que, conformément aux principes du système fédéral et au principe de subsidiarité, la promotion de la pratique de la bicyclette relève en premier lieu de la compétence des Länder et des communes.

Le Plan national d'organisation de la circulation cycliste devra contribuer à ce que, en Allemagne, les potentialités de la pratique du vélo soient mises en valeur d'une façon plus concrète que cela n'a été le cas dans le passé. Les exemples que nous fournissent les pays voisins montrent qu'un tel projet est réalisable. Aux Pays-Bas, la part du vélo dans les déplacements est actuellement d'environ 27% pour l'ensemble du pays.

En suivant cet exemple, une augmentation significative de la part du vélo devrait donc être visée en Allemagne dans les dix années à venir. D'ici la fin de l'année 2012, la bicyclette devra constituer un élément incontesté d'une politique des transports intégrée et durable et être pris en compte d'une manière appropriée par tous les plans de développement des transports ainsi que par tous les concepts d'urbanisme et d'aménagement du territoire. A cet égard, le Gouvernement fédéral attend des acteurs locaux et régionaux qu'ils rendent l'aide en faveur du cyclisme visible, en définissant des objectifs concrets et mesurables pour autant que cela leur paraît possible et raisonnable.

Les objectifs visés par le Gouvernement fédéral

Objectifs généraux :

- Augmentation de la part du vélo dans les déplacements en Allemagne à l'horizon de l'an 2012
- Promotion de l'usage du vélo comme élément d'une politique des transports intégrée et durable
- Renforcement de la mobilité à courte distance conformément au principe de la "Ville des trajets courts", renforcement de la sécurité routière

Mesures concrètes :

- Doublement des fonds budgétaires fédéraux 2002 affectés à la construction et à l'entretien des pistes cyclables sur les routes fédérales (100 millions d'euros par an)
- Optimisation du cadre juridique
- Campagne pour le renforcement de la sécurité routière et une meilleure culture de la circulation à destination de tous les usagers de la route (Programme de sécurité routière 2001)
- Coordination des stratégies de mise en œuvre du Plan national d'organisation de la circulation cycliste par le groupe de travail "trafic cycliste" du gouvernement fédéral et des Länder
- Contrôle de la mise en œuvre du Plan national d'organisation de la circulation cycliste et des rapports sur les progrès réalisés au niveau de la promotion de l'usage de la bicyclette
- Réalisation de projets de recherche (plus d'un million d'euros) et de projets-pilote
- Inventaire des recherches conduites en Allemagne et à l'étranger sur l'usage de la bicyclette en ville
- Promotion du concours fédéral "Best for bike »
- Aide en faveur de l'Association des cyclistes allemands (ADFC) et des associations pour la sécurité routière
- Ouverture d'un site Internet accessible au public dénommé "Dialogue Plan national d'organisation de la circulation cycliste"

**COMPTE-RENDU DE LA CONFERENCE TELEPHONIQUE
DU 3 SEPTEMBRE 2003 AVEC :**

Madame Petra Winkler-Maître, déléguée aux relations franco-allemandes du
Ministère des Transports, de la construction et du logement,
Monsieur Thorsten Willardt, chef du bureau en charge de la mobilité dans les villes
et les régions
Madame Sieglinde Loh, responsable de la politique du vélo (bureau mobilité)

Préambule :

Nous étions vivement intéressés par cette démarche d'impulsion d'une cohérence nationale dans un pays fédéral. La méthode pour atteindre cet objectif retenait toute notre attention.

Nous souhaitions également savoir si, parmi les mesures concrètes et au regard des difficultés économiques du pays, le doublement des financements pour la réalisations d'itinéraires cyclables sur le domaine routier fédéral était maintenu pour cette année et les suivantes, plus globalement, si ce plan national demeurerait une priorité.

L'intérêt d'un tel échange de vues avec l'Allemagne, outre la proximité géographique et les relations entre nos deux pays, réside dans un certain nombre de traits communs de la situation du vélo. Comme en France, la moitié des trajets de moins de 5 Km est effectuée en voiture. Comme en France, il existe une forte disparité entre les villes, notamment entre villes du Nord et villes du Sud de l'Allemagne. Münster avec 34 % de déplacements à vélo, Brême, Fribourg et Karlsruhe avec 20 à 30 % sont parmi les agglomérations les plus exemplaires. Le peloton de queue se situe à 2%.

Enfin, la pratique sportive et touristique a doublé en 20 ans. Un quart des allemands utilisent leur bicyclette en vacances et dépensent en moyenne 2,15 milliards d'euros. Dans une région comme le Münsterland, qui a encouragé le cyclotourisme, ces visiteurs à vélo représentent un chiffre d'affaires de 150 millions d'euros soit un tiers du revenu touristique total.

(Source : Les politiques cyclables en Europe par Geneviève Laferrère – 2001)

Précisions sur le cadre institutionnel et réglementaire de cette politique vélo :

Nos interlocuteurs ont souligné le caractère intégré de la politique transports en Allemagne incluant des moyens de déplacements pas ou peu polluants parmi lesquels le vélo qui dispose d'atouts majeurs à cet égard.

Dans le système fédéral allemand, la planification des transports est placée sous la responsabilité des Länder. Le réseau routier national, composé de routes nationales, d'autoroutes et de voies de transport nationales est la propriété du Gouvernement fédéral. Les Länder sont chargés de l'entretien et de l'élargissement de ces infrastructures. Ils reçoivent pour cela des subventions du Gouvernement fédéral.

Depuis vingt ans, les Länder ont réalisé progressivement 15 000 Km de pistes cyclables le long des routes nationales (le réseau cyclable français est environ 10 à 50 fois moins développé, avec de fortes disparités régionales et urbaines).

Dans les agglomérations de moins de 80 000 habitants, l'Etat fédéral participe financièrement à l'entretien des routes nationales qui traversent ces aires urbaines.

Dans les agglomérations de plus de 80 000 habitants, l'Etat n'apporte pas de contribution financière à l'entretien de ces routes qui restent dans son domaine.

Concernant la voirie communale, une loi fédérale allemande sur le financement des voies de circulation communale prévoit le cadre de financement et la destination (les Länder) des fonds avec une clé de répartition en fonction de la population.

Les fonds fédéraux transférés aux Länder sont redistribués aux communes. L'enveloppe pour 2003 est de 1,7 milliard d'euros. Ce sont les Länder qui établissent la répartition de ces aides fédérales entre transports collectifs, aménagements en faveur du vélo, etc.

Concernant les chemins de halage et les abords des voies d'eau, l'Etat est seul propriétaire et aménageur de ces voies.

La réalisation du plan :

Les voies pour le vélo ont été, par le passé, réalisées à côté des routes nationales. Elles sont aujourd'hui réalisées en bordure de ces mêmes routes.

Cent millions d'euros – soit un doublement des financements à compter de 2003 – sont affectés à ces itinéraires vélo.

Les aménagements le long des voies d'eau (chemins de halage, etc.) sont financés dans cette même enveloppe, dans la limite de dix millions d'euros par an.

Dans le cadre de ce plan, des modifications du Code de la Route ont été effectuées : elles portent sur l'interdiction de circuler à vélo sur les routes pour les enfants de moins de 8 ans, qui doivent emprunter les voies cyclables ou les trottoirs, ainsi que la généralisation de l'accès aux cyclistes des couloirs bus et des contre sens cyclables. Des recommandations et spécifications techniques ont également été mises au point.

Le suivi et l'évaluation :

A la question sur le **caractère incitatif ou « obligatoire »** de cette politique et les moyens de s'assurer que ce plan vélo est décliné de façon cohérente par les Länder, nos correspondants insistent sur le large consensus qui préside à la mise en œuvre de cette politique. Concernant **le suivi et l'évaluation**, le dispositif repose sur un groupe de travail réunissant des représentants du ministère des Transports, des Länder et des associations d'usagers. Ce groupe se réunit deux à trois fois par an. Lui sont rattachés des sous-groupes qui traitent de thèmes précis. Un groupe de travail interministériel est également mis en place au niveau fédéral depuis un an. Les coordonnateurs sont Monsieur Willhardt et Madame Loh du ministère des Transports.

Ce Plan pour 2002 – 2012 est l'expression d'une volonté politique et la traduction de cette volonté en un programme d'actions. Il a été approuvé par le Parlement.

Nos interlocuteurs soulignent que le Plan a eu un impact important sur les mentalités.

Si, à des niveaux différents, le sommet de Kyoto, la nécessité d'engager une politique de développement durable et le mouvement écologiste ont contribué à l'émergence d'une conscience publique favorable à des mesures de protection environnementale, l'annonce du Plan fédéral en faveur du vélo, confortée par une demande sociale forte et une adhésion importante à ce dispositif, a permis de créer « de bonnes bases psychologiques » pour prendre ces mesures.

L'affichage de ce Plan a fortement amplifié la prise de conscience de l'impact économique du cyclotourisme. C'est notamment l'argumentaire en faveur du développement du vélo dans le Plan qui a permis cette prise de conscience.

Le Plan fédéral s'appuie sur la promotion des « bonnes pratiques » et a donc une mission pédagogique importante.

Concernant le volet communication et promotion, nous avons souhaité connaître les moyens budgétaires de cette politique. Nos interlocuteurs ont fait observer que les députés allemands avaient interrogé le Gouvernement sur le même thème. Ce budget est très restreint – 20 000 euros par an – et couvre pour l'essentiel la réalisation d'une lettre de liaison et d'information diffusée notamment auprès des associations et des collectivités locales.

Il n'y a pas de service et de personnel affectés au suivi de cette politique au niveau fédéral, sauf Madame Loh qui au ministère des Transports assure la coordination de ces moyens.

Certains Länder seraient très hostiles à la mise en place d'une structure centralisée. Les cent millions d'euros doivent être impérativement redistribués aux Länder et ne peuvent financer d'opérations ou de technostructures centralisées.

La mise en œuvre de cette politique s'appuie sur les réseaux existants. L'Etat fédéral joue un rôle de catalyseur.

La seule annonce de ce Plan et la mise en place du groupe de travail ont donné une impulsion forte.

L'Etat allemand a affiché la volonté de multiplier par deux le nombre de déplacements à vélo d'ici 2012.

L'IMPLICATION DES PARTENAIRES SOCIAUX

BELGIQUE

Le Gouvernement a engagé un plan de mobilité dans lequel il prévoit des mesures fiscales favorisant les modes alternatifs à la voiture et le développement de plans de transport dans les entreprises, l'élaboration d'un plan de gestion de la mobilité visant à mettre en place des partenariats et à inciter les différents acteurs à établir des plans locaux de gestion de la mobilité pour les activités pour lesquelles ils sont les plus compétents. Il invite notamment pour cela les partenaires sociaux à établir un diagnostic régulièrement actualisé de la mobilité et rend ce diagnostic obligatoire pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés.

Le principal syndicat de Belgique, la Confédération des syndicats chrétiens qui compte 1 500 000 membres représentant toutes les branches d'activités du public et du privé, a adopté dans son accord interprofessionnel pour 2001-2002 une série de décisions, en réponse à ces priorités nationales et dans le champ de la mobilité des salariés. Outre l'encouragement à l'usage des transports collectifs et au covoiturage, la CSC invite les branches professionnelles à favoriser la pratique de la bicyclette pour les trajets professionnels.

Extrait de cet accord interprofessionnel :

Les interlocuteurs s'inscrivent dans l'objectif gouvernemental d'améliorer la mobilité, et ce tout autant dans l'intérêt de la compétitivité des entreprises que de la qualité de la vie des travailleurs et de la population en général. Ils soulignent à cet égard qu'une approche réussie de la question de la mobilité requiert une action coordonnée de tous les niveaux de pouvoir.

Ils rappellent l'avis unanime qu'ils ont émis le 21 septembre 2000 au CNT/CCE sur la politique de mobilité et dans le cadre duquel ils veulent inscrire leurs accords et leurs recommandations aux secteurs.

Entre-temps, le gouvernement a approuvé un plan de mobilité dans lequel il prévoit notamment ce qui suit :

- ? mesures fiscales (sans modifier les déductions d'application pour la voiture, déductibilité de 6 BEF/cm jusqu'à 50 Km aller et retour si l'enveloppe budgétaire n'est pas dépassée pour tous les autres moyens de transport utilisés pour les déplacements domicile - travail; le remboursement par l'employeur des frais de transport en commun ne sera plus considéré comme avantage en nature, et ne sera dès lors plus imposable ; cette mesure vise également à encourager le développement de plans de transport d'entreprises). L'exonération totale de l'intervention patronale est appliquée depuis 2001 et est également appliquée aux transports organisés par l'entreprise même.

- ? élaboration d'un plan de gestion de la mobilité visant à mettre en place des partenariats et à inciter les différents acteurs à établir des plans locaux de gestion de mobilité pour les activités pour lesquelles ils sont compétents ; pour ce faire, pouvoir établir un diagnostic régulièrement actualisé de la mobilité, notamment en rendant obligatoire l'établissement d'un diagnostic mobilité pour toutes les entreprises comptant au moins 100 travailleurs.

Afin de répondre à la problématique de la mobilité et compte tenu des décisions gouvernementales en la matière, les partenaires sociaux conviennent de supprimer le plafond salarial de 1,2 millions d'euros pour l'intervention patronale.

Parallèlement, ils appellent les secteurs à prévoir une augmentation de l'intervention de l'employeur dans un abonnement de train, de tram ou d'autobus, dans le cadre de la stimulation de l'utilisation des transports publics. L'intervention dans les frais d'abonnement (CCT n° 19) a été portée à 60% à partir du 1er avril 2001.

Ils demandent au gouvernement de considérer comme dépenses fiscalement déductibles à 120% les investissements des entreprises pour les plans de transport d'entreprise, le transport collectif d'entreprise et le covoiturage.

Les interlocuteurs sociaux demandent, par ailleurs, aux négociateurs au niveau des secteurs et des entreprises de faire usage du nouveau cadre, incitations fiscales éventuelles pour :

- ? procéder dans les secteurs à une évaluation des initiatives existantes en matière de plans de transport d'entreprises et faire un inventaire des facteurs de succès et des obstacles;
- ? mettre au point des plans de transport d'entreprises;
- ? organiser des transports collectifs au niveau des entreprises, en ce compris le cas échéant la possibilité de prendre les travailleurs à la gare la plus proche;
- ? encourager les formes alternatives de transport et notamment **l'utilisation du vélo** et le carpooling

LE MARCHE DU CYCLE EN 2002

Source : Observatoire du cycle en France 2002

Après deux exercices difficiles (-2% en 2000, -14% en 2001 en volume), les ventes de cycles progressent de 2% en volume et de 4% en valeur.

Avec 2 986 000 unités, les ventes de vélos progressent de 2% et sont sur le point de franchir le seuil symbolique de 3 millions qui place la France au deuxième rang européen derrière l'Allemagne. Avec 5 vélos pour 100 habitants, la France occupe le troisième rang derrière les Pays-Bas (8,3%) et l'Allemagne (5,8%). Globalement, le chiffre d'affaires enregistre une progression plus forte de 4% grâce à une montée en gamme de la consommation et à une hausse du prix moyen.

La situation des grandes surfaces alimentaires, après une forte baisse en 2001, se stabilise.

Les détaillants spécialisés enregistrent une baisse en volume compensée par la montée en gamme des ventes réalisées. Et augmentent leur chiffre d'affaires de 2% pour une part de marché de 51%.

Les grandes surfaces spécialisées et les multisports progressent : +11% en volume et +9% en valeur.

LE VELO DANS L'OPINION

Les enquêtes et les sondages réalisés ces dix dernières années, montrent que les citoyens aspirent à ce qu'on fasse **de la place aux autres modes de transports**, plus économes en énergie, plus respectueux de l'environnement, mieux adaptés à la ville.

Dans tous les sondages, nationaux ou locaux, **les mesures en faveur du vélo** (qu'il s'agisse de « faciliter la circulation des vélos », soit plus précisément le « développement des pistes cyclables » **recueillent plus de 90% d'opinions favorables auprès des Français.**

Dans les enquêtes ménages, c'est la thématique qui enregistre les résultats les plus positifs et surtout les plus homogènes, quelle que soit la taille de la ville et sa localisation dans l'hexagone (là encore de l'ordre de 90%).

Les sondages montrent que la **circulation** constitue une préoccupation de plus en plus importante chez nos concitoyens :

- pour 72% d'entre eux – contre 58% en 1996 ! - dans le sondage Sofres réalisé pour l'Ademe, le Certu, le Gart et l'UTP à l'occasion de la Semaine du transport public en septembre 2001 (et pour 81% des maires dans le même sondage)
- dans le même sondage, 70% du Grand public et 75% des maires considèrent que la voiture a, en ville, plus d'inconvénients que d'avantages
- 69% des citoyens et 84% des maires pensent que pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture

Enfin, dans un sondage réalisé par le Journal *Libération* pour la Journée « En ville sans ma voiture » en 2001 : à la question « le développement des aménagements cyclables dans les grandes villes pourrait-il vous amener dans un avenir proche à utiliser davantage le vélo pour vos déplacements quotidiens ?

✍ 60% des Français répondent « OUI » (36% « oui certainement » + 24% « oui probablement »)

Le vélo est un mode de déplacement d'avenir

C'est pour le grand public à la fois le mode qui est appelé le plus à se développer et un mode respectueux de l'environnement.

A votre avis, quel est le mode de transport qui va le plus se développer dans les villes dans les années à venir ?

le vélo	55%	la voiture	27%
le bus	47%	le scooter, la moto	22%
le tramway	38%	le minibus	20%
le métro	38%	le roller	18%
la marche à pied	31%		

Source : UTP - Les français et la qualité des transports publics - SOFRES – 1998

Le vélo dispose d'un fort potentiel d'usage, notamment chez les cyclistes occasionnels...

Source : sondage réalisé par la Sofres en mars 2003, pour le Club des villes cyclables auprès d'un échantillon de mille personnes de 18 ans et plus, habitant tout type de régions et d'agglomérations en France.

La voiture est, sans surprise, archi-dominante mais le vélo est utilisé quotidiennement ou occasionnellement par 14 % des français, derrière la marche et les transports publics.

Sur 84% d'utilisateurs de la voiture, seuls 38 % sont des utilisateurs exclusifs. Si la part modale du vélo est encore modeste en France (moins de 5% de l'ensemble des modes), ce pourcentage des personnes qui déclarent faire du vélo régulièrement ou non, pour des motifs loisirs ou déplacements, est un indicateur utile. Il prouve que pour développer la pratique quotidienne, il y a intérêt à s'appuyer aujourd'hui sur les « autres » usages du vélo.

...mais son attractivité concurrence celle des transports collectifs

Interrogés sur le mode de transport qu'ils souhaiteraient utiliser «s'ils avaient le choix », les Français expriment un attachement majoritaire à la voiture : 45% citent ce moyen de locomotion, loin devant les transports en commun (16%), la marche (16%), le vélo (13%) et un deux roues à moteur (6%). Si le vélo ne s'impose pas comme *le* moyen de transport alternatif, on notera que son attractivité n'est pas très éloignée de celle des transports publics.

En milieu rural, ceux-ci sont même nettement dépassés par le vélo (10% contre 15%). En centre ville, en revanche, le rapport s'inverse (21% contre 13%). L'utilisation de la voiture est essentiellement un usage contraint puisque seuls 45% des Français le citent comme mode préféré, sur 85% d'utilisateurs ; les utilisateurs exclusifs sont par ailleurs moins de six sur dix à déclarer préférer la voiture (57%).

Il y a donc un potentiel de substitution d'un mode d'utilisation du vélo généraliste – déplacements occasionnels – pour des déplacements quotidiens, certes pas uniquement les trajets domicile travail, mais certainement des déplacements à vélo beaucoup plus fréquents.

VELO ET SANTE

Dans le cadre de la Journée mondiale de la santé, le 7 avril 2002, l'OMS a rappelé qu'une activité physique modérée permettait de lutter très efficacement contre de nombreuses maladies et recommandé 30 minutes quotidiennes de bicyclette ou de marche à pied rapide.

Les données médicales sur les conséquences de la sédentarité et de l'obésité sont nombreuses et il s'agit aujourd'hui de traduire les recommandations de la communauté scientifique en politiques de santé publique, surtout lorsque la mise en œuvre des solutions préconisées est simple et économique. En agissant sur la mobilité quotidienne, notamment en encourageant la marche et le vélo pour les courtes distances, et en invitant nos concitoyens à faire d'un temps de déplacement un moment d'exercice physique, on impulse des changements d'habitudes et de mentalités bénéfiques à l'individu et à la collectivité.

Selon l'OMS, «une redéfinition de nos politiques des transports en milieu urbain pourrait avoir des résultats spectaculaires pour la santé en Europe. Paradoxalement, la mobilité en voiture dans les villes accroît la sédentarité du mode de vie. Une activité physique accrue, notamment la **marche et la bicyclette**, réduira le nombre de décès et d'incapacités par maladies chroniques et améliorera la qualité de vie. **Ces moyens de transports fondamentaux permettent de réduire de moitié le risque de cardiopathie coronarienne et diminue aussi le risque de diabète, d'hypertension, d'ostéoporose, d'obésité et de cancer du colon.** Les possibilités d'améliorer la santé et le bien-être des Européens par un accroissement de l'activité physique sont énormes ».

Précisons en outre que la sédentarité est l'un des principaux facteurs de risque pour les cardiopathies coronariennes, qui constituent la principale cause de mortalité en Europe.

✍ Les trente minutes quotidiennes recommandées par l'OMS

Pour obtenir les effets bénéfiques décrits précédemment, il faudrait faire 30 minutes de marche rapide ou de bicyclette par jour, réparties en deux périodes de 10 à 15 minutes.

La longueur moyenne d'un déplacement à pied en Europe est d'environ 1,5 Km et celle de la circulation à bicyclette est d'environ 3,5 Km. Cela prend dans les deux cas environ 15 minutes, de sorte que deux déplacements de ce type suffisent à réaliser la « dose quotidienne recommandée » d'activité physique.

Le dernier conseil des experts du Centre international de recherche sur le cancer de l'OMS, réuni à Lyon en février 2001 résume le risque cancéreux : « En prévention des cancers, il faudrait pratiquer une activité physique modérée d'endurance, telle la marche rapide ou la bicyclette, pendant une demi-heure au moins, plusieurs fois par semaine »

✍ Données scientifiques récentes

30 minutes quotidiennes d'activité physique modérée donnent :

- ? **Réduction de 50% du risque de contracter une cardiopathie coronarienne.**
C'est à dire effet similaire au fait de ne pas fumer. On note également un affaiblissement du risque d'accident vasculaire cérébral.
- ? **Réduction de 50% du risque de développer un diabète de type II (DNID)**
- ? **Réduction de 50% du risque de surpoids** (conserver un poids corporel normal, c'est à dire un indice de masse corporelle ne dépassant pas 25)
- ? **Diminution de l'incidence des maladies de surcharge (hypercholestérolémie et hypertriglycémie)**
- ? **Réduction de 30% du risque d'hypertension artérielle.** On constate une baisse de 10 mm de mercure chez les hypertendus, effet similaire à un traitement antihypertenseur.

? **Réduction du risque d'ostéoporose**

? **Réduction du risque cancéreux** Les deux facteurs sédentarité et surpoids sont impliqués dans un tiers à un quart des cancers du **sein** post-ménopausiques, du **colon**, du **rein** (cellules rénales). Combattre ces deux facteurs pourrait également réduire l'incidence des tumeurs de l'**endomètre**, de l'**œsophage** (adénocarcinome) et de la **prostate**.

✍ L'OMS s'inquiète de l'augmentation de l'**obésité** notamment chez les enfants et les adolescents.

L'OMS a souligné en avril 2002 que la situation en Europe est préoccupante puisque 30 % des adultes ne pratiquent aucune activité physique au cours de la semaine et que l'obésité a augmenté entre 10 et 40% dans les années 90.

Les deux principaux facteurs de risques sont les facteurs multi génétiques et le mode de vie.

Plusieurs enquêtes viennent de démontrer que les français grossissent. La dernière enquête épidémiologique ObEpi (2003) sur l'obésité, menée par l'institut Roche en collaboration avec l'Inserm et la Sofres confirme cette tendance et montre une cadence de 6% par an : 1 français sur 10 est obèse, 1 sur 3 présente un surpoids, 15% des enfants souffrent d'obésité et ce chiffre a triplé en seulement dix ans.

Les comportements de santé positifs sur le mode de vie sont principalement l'activité physique régulière et modérée (marche à pied rapide et bicyclette) et une alimentation variée.

Bibliographie :

Vélo et santé : Etude comparative de trois villes européennes (Groningue, Münster et Le Havre)

Jean-Marie MICHOT.

Mémoire d'anthropologie et de sociologie de la santé.

Sous la direction de Jean-Luc NAHEL

Faculté de médecine de Rouen, septembre 2001

LE VELO POUR UNE VILLE APAISEE

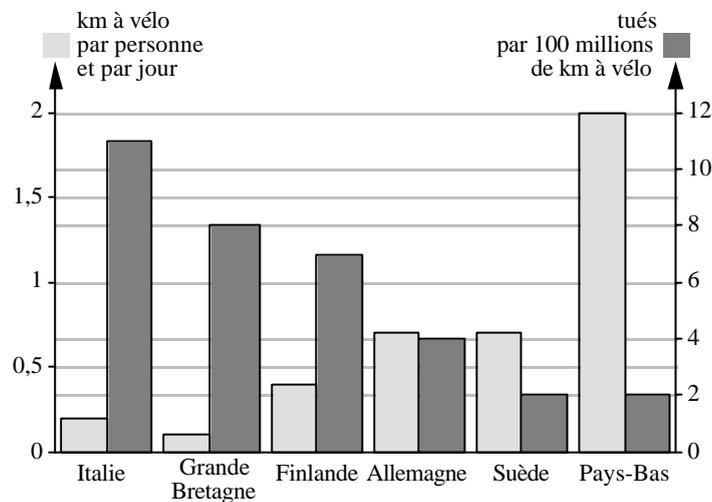
Une ville dans laquelle on se déplace et non plus dans laquelle on circule

- ✍ Le réseau de voiries n'est plus conçu et organisé dans la seule perspective de faciliter l'écoulement rapide des voitures !
- ✍ On « calme » le trafic par des aménagements qui diminuent la vitesse automobile
- ✍ On agit en faveur des modes doux et des transports en commun dans l'organisation de la rue, on conçoit des aménagements de voirie et des dispositifs de stationnement qui favorisent l'usage quotidien du vélo, on prend en compte les personnes à mobilité réduite...
- ✍ L'Union internationale des transports publics estime que 15 à 20% de la population en Europe est à « mobilité réduite » : personnes handicapées, personnes âgées, malades, personnes souffrant d'un handicap temporaire... En prenant en compte les jeunes enfants, on peut estimer qu'à un instant T, c'est le tiers de la population qui se trouve en difficulté pour se déplacer en ville
- ✍ Aménager la ville pour le vélo et la marche, c'est favoriser le partage social de la voirie, le droit à la mobilité inscrit dans la loi (article 2 de la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 qui établit un « droit au transport »)

Une augmentation des cyclistes n'entraîne pas une augmentation des accidents impliquant des cyclistes :

- ✍ L'origine principale de la mortalité accidentelle est corrélative d'abord et avant tout à l'intensité de la circulation automobile ; elle n'est pas liée au développement du parc cycliste.
- ✍ Au contraire, plus il y a de cyclistes en ville, moins les vitesses de pointe s'écartent des vitesses moyennes, et moins il y a d'accidents (cf. études suisses et comparaison de villes européennes, résultats de l'enquête ménages de Grenoble 2002, de Strasbourg 1997)

Le risque à vélo dans différents pays



Source : Risser, 1999

Exemple

Dans le canton de Berne (1 million d'habitants), en 10 ans, de 1980 à 1990, la part de marché des déplacements à vélo est passée de 7 à 15 % et dans le même temps le nombre d'accidents à vélo a baissé de 10 % (Campbell et Chabanne, 1992).

SECURITE DES CYCLISTES

La sécurité des cyclistes est un élément fort du débat sur le développement de l'usage du vélo en France. Le sentiment subjectif d'insécurité constitue souvent un handicap aux yeux des cyclistes potentiels, un frein pour passer à la pratique.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière a publié à l'automne 2003 le **bilan 2002** qui permet de faire le point sur les accidents des cyclistes en France. A la lecture du document on peut sans doute commencer par regretter que le vélo ne fasse pas l'objet d'une étude spécifique qui permettrait d'aller plus loin dans l'analyse.

En 2002, il y a eu 211 cyclistes tués (en diminution de 12,8 %) qu'il faut comparer aux 819 piétons, aux 1239 cyclomoteurs et motocyclistes et 4 602 usagers de voitures de tourisme. Pour les blessés graves, les comparaisons sont de 850 pour les cyclistes, 2939 pour les piétons, 6925 pour les cyclomoteurs et motocyclistes et 12 721 pour la voiture.

Ces chiffres relativisent le sentiment d'insécurité exprimé par les cyclistes ou, plutôt, par ceux qui hésitent à en reprendre l'usage.

Objectivement les cyclistes représentent 2,9 % des tués et 3,5 % des blessés graves contre respectivement 11,3 % et 12,2 % pour les piétons, 17,1 % et 28,7 % pour les cyclomoteurs et motocyclistes, 63,5 % et 52,8 % pour les voitures.

En milieu urbain les cyclistes, avec 73 tués représentent 3,75 % des victimes alors que les piétons représentent 26,3 % des victimes et les cyclomotoristes et motocyclistes 28,4 %.

Ces pourcentages montrent que dans la ville, la sécurité des piétons et des motocyclistes se pose avec beaucoup plus d'intensité que celle des cyclistes et pourtant l'argument de la sécurité n'est pas mis en avant dans l'usage comme il devrait l'être pour les cyclomotoristes et motocyclistes qui ont un taux d'accident bien supérieur à leur usage.

Risque par rapport à la voiture d'être tué ou blessé gravement en ville

Moto	> 50
Cyclo	10 à 35
Vélo	1,5 à 2
Voiture	1
Piéton	0,5 à 1
Transport collectif	-

[CERTU, G. Wolf, 1991]

En France, la comparaison avec d'autres pays européens le montre, les problèmes de l'insécurité routière restent dramatiques et celle des cyclistes se pose dans les mêmes termes.

Il faut y travailler globalement en agissant sur trois aspects :

- ✍ la prévention par des campagnes d'information et de formation, notamment à l'école
- ✍ la répression contre des pratiques dangereuses de certains automobilistes qui mettent en danger les usagers de la rue les plus fragiles, dont les cyclistes
- ✍ les aménagements de la rue qui doivent prendre en compte les piétons et les cyclistes. Ceux-ci, qui sont pourtant les plus vulnérables, sont souvent les grands oubliés. Le **partage de la rue**, mot d'ordre fondateur du Club des Villes Cyclables en 1989, reste plus que jamais d'actualité.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2003)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	211	20 000 000 ²	11
Cyclomoteurs	366	1 387 000	264
Motocyclettes	973	1 054 000	963
Motocyclopièces	22	1 400 000 ²	224
Voitures de tourisme	4 602	29 160 000	158
Semi-remorques	78	8 000 000	14
Poids lourds	125	565 000	221
Transporteurs par câble/métro	18	30 000	-

PORT DU CASQUE POUR LES CYCLISTES

A la question écrite du 7 avril 2003 de **Mme Maryse Joissains-Masini** (Bouches-du-Rhône) sur la nécessité de « *renforcer la prévention des cyclistes en leur imposant non seulement, le port du casque en ville, mais aussi, de rendre obligatoire l'équipement de leurs bicyclettes en feux de position* », Monsieur Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer a répondu le 24 novembre 2003 : « ***s'agissant de rendre obligatoire le port du casque, outre les difficultés pratiques d'application d'une telle mesure auprès des cyclistes, difficultés confirmées par l'échec des tentatives menées dans d'autres pays, le Gouvernement préfère faire appel à la responsabilité individuelle de chacun en recommandant l'usage de cet équipement. S'agissant de l'équipement des cycles en feux de position, le code de la route (art. R. 313-4 et suivants) rend obligatoire divers dispositifs d'éclairage et de signalisation, dont des catadioptres visibles à l'arrière, latéralement, sur les pédales ainsi qu'à l'avant (art. R. 313-18 V, 313-19 et V, 313-20 III et IV).*** »

Le Ministre préconise l'appel à la responsabilité de chacun, comme l'ensemble des acteurs du vélo en France aujourd'hui, Conseil national des professions du cycle, Club des villes cyclables, Fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy) mais également la Fédération française de cyclotourisme qui, dans le numéro de novembre de sa revue « Cyclotourisme » se félicite de cette position du Gouvernement et mentionne la réponse que Monsieur de Robien a adressée le 10 septembre 2003 à la Fédération suite à la proposition de loi déposée par deux députés sur la généralisation du port du casque. Dans ce courrier, le Ministre stipule qu' « *il n'apparaît pas opportun, en l'état, de créer l'obligation du port du casque chez les cyclistes* » et cite les actions d'information faites dans les collèges, écoles et lycées, dans les rayons cycles des magasins d'articles de sport et dans les guides de bonnes pratiques en matières de sécurité.

✍ **Les vraies solutions sont en effet ailleurs**

Outre les actions de sensibilisation des cyclistes actuels et futurs cyclistes, il faut lutter contre les causes des accidents, et non se contenter d'essayer d'en atténuer les conséquences. Le casque protège pour une partie des accidents, mais il n'évite pas l'accident.

Les acteurs français du vélo s'accordent à recommander le port du casque pour les **enfants**, qu'ils soient au guidon ou transportés sur le vélo d'un adulte (sens de l'équilibre et vision latérale moins développés que chez l'adulte ainsi que moindre réflexe de protection de la tête par les bras en cas de chute) et les **pratiques sportives**.

« Nous ne chercherons pas à dissuader un cycliste de porter un casque » écrit la FUBicy « s'il se sent plus rassuré ainsi », mais la Fédération « persiste et signe, tout comme la Fédération Européenne des Cyclistes ECF : en ville, mieux vaut rouler à vélo sans casque que renoncer au vélo. »

L'accidentologie du cyclisme urbain et celle du cyclisme sportif sont fondamentalement différentes. Aucune étude scientifique portant sur un échantillon représentatif des cyclistes urbains ne donne de résultats pouvant justifier l'obligation du port du casque en ville. En revanche, des études montrent que cette mesure aurait plus d'effets négatifs que d'effets positifs.

Quel est le risque ?

- Le casque est censé protéger contre les traumatismes crâniens. Hélas, la majorité des cyclistes tués cumulent un taux de lésions tel que le port du casque n'aurait rien changé à leur sort (étude anglaise 87/91). Que peut un casque vélo (obligatoirement léger et aéré, à cause de l'effort fourni) contre une portière ou une bordure de trottoir ?

- Il faut relativiser le risque de traumatisme crânien dans la pratique du vélo urbain. La Sécurité Routière indique que, dans 62 % des accidents de vélo, le crâne n'est pas touché. Une revue cycliste suisse annonce même un taux de 75 %. La ville de Grenoble a recensé un traumatisme crânien pour dix millions de trajets à vélo.
- En agglomération, le cycliste est surtout blessé aux membres, car il a le réflexe d'amortir la chute ou la collision avec les bras, ce qui diminue la vitesse d'impact (à distinguer de la vitesse du véhicule).
- En moyenne 17% des blessés dans un accident de la circulation sont touchés à la tête: ce taux est le même pour cyclistes, automobilistes et piétons.

(sources : Sécurité routière, INRETS et FUBicy)

Hollande, Danemark, Allemagne, Suisse, pays où la pratique du vélo est très répandue, n'imposent pas le casque.

Le corps médical britannique, reconnu pour son expertise en matière de médecine préventive, s'est prononcé pour la promotion du vélo et contre l'obligation du port du casque.

Quand la Nouvelle Zélande a imposé le port du casque aux cyclistes, leur nombre a diminué de 37%, mais le nombre de cyclistes blessés ou tués est resté stable. Inversement, dans les villes suisses, l'augmentation du nombre de déplacements à vélo va de pair avec une baisse du nombre de blessés cyclistes (*voir aussi annexe « Le vélo pour une ville apaisée »*).

Ces expériences montrent bien que c'est à la source qu'il faut traiter le problème de l'insécurité routière: modérer la vitesse des automobiles, créer des aménagements cyclables et les faire respecter.

REMERCIEMENTS

Amicale Cycliste parlementaire

Monsieur Pierre Goldberg, Député de l'Allier, président

Amicale cycliste Sénatoriale

Monsieur Serge Vinçon, Sénateur du Cher, Vice-président du Sénat, président

Club des villes cyclables

Monsieur Jean Perdoux, président

Madame Véronique Michaud, secrétaire générale

« Tous à vélo ! », Conseil national des professions du cycle

Monsieur Alain Goetzmann, président

Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy)

Madame Monique Giroud, présidente

Fédération française de cyclisme (FFC)

Monsieur Jean Pitallier, président

Fédération française de cyclotourisme (FFCT)

Monsieur Dominique Lamouller, président

Association des départements cyclables

Monsieur Robert Palluel, président

Association Déraillieurs

Monsieur Michel Caen, président

Fédération professionnelle des entreprises du sport et des loisirs (FPS)

Monsieur Pierre Gogin, président

Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle (FNCRM)

Monsieur Roger Boulinguez, président

Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V)

Monsieur Julien Savary, président

Mission nationale des véloroutes et voies vertes

Association Cyclo Trans Europe

Monsieur Philippe J. Bernard, président

Professeur Christophe Hulet

Département d'orthopédie du CHU de Caen

Monsieur Xavier Louÿ

Conseiller auprès du Président du Comité promotion du vélo

Monsieur Hubert Peigné, Conseil général des Ponts-et-Chaussées,

Président du Comité de suivi de la politique du vélo

Madame Geneviève Laferrère, Ministère de l'Équipement, des transports, du
logement, de la mer et du tourisme, Certu

Madame Mary Crass, Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)

BIBLIOGRAPHIE

Principales références :

- **Villes cyclables, villes d'avenir** – Commission européenne – 1999
- **Guide sur les recommandations pour les aménagements cyclables** – Certu, 2000
- **PDU : prise en compte de la pollution de l'air, du bruit et de la consommation d'énergie** – Certu, 1999
- **Observatoire des PDU** – Certu
- **Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...** - Ademe, Gart, 2000
- **Fiches « Le vélo, un enjeu pour la ville »** éditées par la Certu et le Club des villes cyclables 1992-2002
- **Aide à la conception des aménagements cyclables** – cahier technique de l'Association des départements cyclables, 1999
- **La sécurité routière en France : bilan de l'année 2002** – Sécurité routière, La Documentation française, 2003

Egalement :

- Les publications de la FUBicy et notamment les actes des Journées annuelles
- Les travaux de la Conférence européenne des ministres des transports
- Les revues : Vélocité éditée par la FUBicy, Ville & Vélo éditée par le Club des villes cyclables