

# Vélo : des clefs pour réussir la transition



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

**Contact :**

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

**Actualités, conseils pratiques et dossiers :** [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

Photo de couverture : Fête du Vélo à Clermont-Ferrand - B. Neullas  
Tous droits de reproduction réservés © : FUB, janvier 2013



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



# Présentation

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

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

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

La Charte de Bruxelles signée le 15 mai 2009 par plusieurs villes européennes en conclusion de la Conférence internationale Vélo-City définit un **objectif de 15 % de part modale vélo** à atteindre en 2020. Malgré des avancées notoires, la France est à peine à 4 % en 2011. Pour la même année, les Pays-Bas et le Danemark sont à 27 % et 18 % de part modale vélo sur l'ensemble de leurs territoires respectifs. La France doit intensifier son effort pour mettre à l'œuvre un scénario de rattrapage, afin d'atteindre le minimum de 10 % qu'indiquait le Plan national vélo de janvier 2012. Cet objectif suppose que les 15 % soient atteints dans les grandes agglomérations. L'agenda politique doit inscrire les décisions qui conviennent pour parvenir à ce résultat.

Le **coût de l'énergie** et les **questions de mobilité** sont au cœur des débats et des préoccupations de la société contemporaine. La transition énergétique et écologique implique de profonds changements dans le fonctionnement de la société et les comportements individuels. Ce fascicule s'adresse à tous et spécialement aux élus conscients de la nécessité d'**aider leurs concitoyens à trouver des alternatives à la voiture solo pour une meilleure qualité de vie**.

Faciliter l'usage du vélo est un des leviers à actionner pour atteindre les objectifs de développement durable : réduction de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effets de serre et augmentation de la part des énergies renouvelables. Il est désormais urgent d'adapter notre pays et nos territoires à ces nouvelles perspectives dans toutes leurs dimensions, économiques, sociales et écologiques.



F. Bray

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



# Passer du Code de la Route au Code de la Rue

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

## La FUB milite pour :

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



P. Nogues



# Améliorer la sécurité des cyclistes

Contrairement aux idées reçues, **le vélo est moins dangereux en ville qu'en rase campagne**. Le nombre de cyclistes tués est en baisse continue depuis 2006, alors que la pratique explose dans la plupart des agglomérations. En matière de pratique cyclable, **c'est le nombre qui fait la sécurité**.

En revanche, le deux-roues motorisé est sur-représenté dans les statistiques (25 % des tués en 2011 alors qu'il représente à peine 2 % de part modale). D'où l'importance de distinguer ces deux modes et de ne pas favoriser un report massif vers le deux-roues motorisé en prônant l'obligation du port du casque.

La FUB milite pour :

- **réduire la vitesse des véhicules motorisés** en ville grâce aux zones 30 et zones de rencontre ;
- séparer les vélos du trafic automobile hors agglomération par des **itinéraires en site propre** ;
- **réduire le fléau des angles morts** à l'origine de 10 % des accidents mortels de cyclistes en ville : désynchronisation des flux motorisés et actifs (ligne avancée de départ des cyclistes au feu), équipements obligatoires des poids lourds (rétroviseur avant, feux clignotants assortis d'un signal sonore lors de mouvements tournants à faible vitesse, protection latérale entre les roues du camion et de sa remorque, etc.) ;
- des **normes supérieures de qualité pour l'éclairage des vélos** : présence obligatoire à l'achat sur tous les cycles, puissance adaptée et fiabilité améliorée ;
- **restreindre le parc de véhicules diesel**, pour diminuer les particules fines (PM) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) qui voient leur concentration augmenter dans les zones urbaines, là où la circulation automobile est la plus dense. Même si le cycliste respire moins de polluants que l'automobiliste, la qualité de l'air ambiant reste un facteur de dissuasion qu'il faut neutraliser pour stimuler les cyclistes potentiels ainsi encouragés par une atmosphère saine et une ambiance agréable pour leurs trajets.



R. Viallon - Fotolia

La FUB sensibilise les usagers au problème des angles morts

# Développer l'apprentissage du vélo

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

## La FUB milite pour :

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



J.C. Martinez

Les adultes aussi apprennent le vélo



Pignon sur Rue

Organisation de challenge inter-entreprises



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

La France s'est longtemps distinguée de ses voisins en accordant à l'automobiliste des avantages fiscaux (déclaration de frais réels). Il est temps de rétablir l'égalité entre le vélo et les autres véhicules.

La FUB milite pour :

- un **dispositif fiscal** simplifié et rationnel de prise en compte des **frais kilométriques dans l'impôt sur le revenu** afin d'encourager le rapprochement domicile-travail et ainsi lutter contre l'étalement urbain. Un même taux doit s'appliquer à tout déplacement domicile-travail quel qu'en soit le mode de transport. Ceci afin de favoriser les modes de déplacement les plus vertueux pour l'environnement au lieu de les pénaliser ;
- l'extension du **crédit d'impôt pour l'acquisition d'un véhicule propre** à l'achat d'un **vélo** (avec ou sans assistance électrique) pour des déplacements utilitaires ;
- l'**extension du bonus** prévu pour les véhicules peu émetteurs de  $\text{CO}_2$  à l'achat d'un **vélo** (avec ou sans assistance électrique) ;
- l'application d'un **taux réduit de TVA** sur les **services** aux cyclistes (ateliers d'auto-réparation, vélo-écoles, ...) ;
- l'affectation de **10 % du budget des routes nationales** à la réalisation d'aménagements cyclables ;
- une **incitation financière versée par l'employeur** basée sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo comme en Belgique (0,21 € par km parcouru), au Danemark, aux Pays-Bas, etc..



FUB

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

A Chambéry, 77 % des bénéficiaires d'une aide à l'achat d'un VAE utilisaient auparavant leur voiture pour leurs déplacements domicile-travail. Les 25 à 30 000 kilomètres parcourus chaque mois par ces nouveaux cyclistes évitent le rejet de 6 tonnes en  $\text{CO}_2$  dans l'atmosphère.



# Encourager l'intermodalité vélo-transports collectifs

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

La FUB milite pour :

- une **offre de stationnement** massive et adaptée aux besoins sous forme d'arceaux, box sécurisés, vélostations au **plus près des arrêts, des stations et des gares** ;
- la possibilité d'**embarquer les vélos dans les trains, métros, trams, bus ou autocars** ; l'exemple des pays voisins montre que c'est techniquement possible (les transports publics de Copenhague ou Berlin acceptent les vélos et un emplacement conséquent est aménagé dans chaque rame de métro) ;
- des **parking-relais** et aires de co-voiturage + vélo.



M. Giroud

Pouvoir embarquer son vélo dans un train doit être une priorité



A. Caraco

Parking vélos de la gare de Strasbourg



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

L'article 57 du CCH (code de la construction et de l'habitat) rend obligatoire la réalisation d'espaces de stationnement vélos sécurisés dans tout bâtiment (logement ou accueil d'activités) **construit après le 1<sup>er</sup> janvier 2012** (décret du 27 juillet 2011 et arrêté du 20 février 2012).

La FUB milite pour :

- des **campagnes d'information** et la diffusion des règles de l'art et des bonnes pratiques auprès des professionnels de l'immobilier ;
- **élargir les obligations législatives au bâti existant** en s'inspirant de ce qui est proposé pour la prise en compte des véhicules électriques (notamment les règles de vote en AG de copropriété) ;
- étendre les **incitations financières éco-PTZ** (prêt à taux zéro destiné à financer une réhabilitation thermique) aux travaux de réalisation de **stationnements vélo dans le bâti des quartiers résidentiels anciens** ;
- des règles d'urbanisme volontaristes **généralisant les locaux à vélo sécurisés, équipés et accessibles** dans l'habitat collectif, entreprises, commerces, écoles, administrations, ... ;
- la **suppression de places de stationnement automobile pour installer des arceaux**, des box à vélo, des vélo-stations ou vélo-pôles devant les établissements générateurs de déplacements et pôles d'échanges multimodaux.



C. Landreau

Arceaux à vélo dans le centre-ville de Bordeaux

# Lutter contre le vol

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

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

La FUB milite pour :

- des **campagnes d'information** nationales et locales sur les moyens de lutte contre le vol : marquage, antivol en U de bonne qualité, attache cadre + roue ;
- un **partenariat continu avec toutes les composantes du Ministère de l'Intérieur** pour promouvoir le système Bicycode initié et géré par la FUB comme standard de marquage officiel ;
- une **promotion** de l'efficacité du système Bicycode auprès des fabricants, revendeurs et assureurs pour **généraliser le marquage à la mise en service** ;
- la mise en place de filières locales de **réemploi des vélos**.



Marquage Bicycode

FUB



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

FUB



# Développer les services au cycliste

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

La FUB milite pour :

- la création, le développement et la pérennisation d'**ateliers vélo participatifs et solidaires** basés sur le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de gestes simples de mécanique par les cyclistes ;
- la **location vélo toutes durées** : le vélo en libre service ne couvre pas tous les besoins et ne s'adapte pas à toutes les tailles d'agglomération ; le prêt étudiant, la mise à disposition longue durée aux salariés d'entreprises sont des solutions à développer parmi d'autres. Par ailleurs, la location d'un vélo électrique permet aux utilisateurs de vérifier sa pertinence, et donc d'investir dans un tel équipement en toute connaissance de cause.



J. Dorkel - CUS

A Strasbourg, on peut louer des Vel'hop sur une longue période

Un P'tit vélo dans la tête - Grenoble



Atelier de réparation de vélos sur le campus à Grenoble

# Requalifier l'espace urbain au profit des modes actifs

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

La FUB milite pour :

- un urbanisme moins consommateur d'espace, une **concentration du bâti autour des axes de transport public** et des gares, un renforcement de l'attractivité des pôles secondaires ;
- l'augmentation des **contraintes** sur l'usage et le **stationnement de l'automobile** en centre-ville ;
- une **décentralisation et dépenalisation** du stationnement automobile vers une redevance administrative contribuant au financement d'aménagements alternatifs à la voiture ;
- la mise en oeuvre de sanctions pour non respect des obligations réglementaires du **Code de l'environnement (art. L 228-2)** ;
- le maillage de parcours pédestres et d'**itinéraires cyclables confortables, directs, sécurisés et continus** ;
- la création de **routes express vélo** pour le rabattement vers des modes de transports collectifs lourds et des liaisons inter-agglomérations ;
- un **budget de 25 € par habitant** (hors VLS) consacré à la politique cycliste de chaque ville ;
- l'**affectation d'une part des recettes fiscales** (notamment éco-taxe poids lourds, contribution climat énergie, ...) au **développement de la mobilité durable** avec la réalisation d'aménagements favorables aux piétons et cyclistes.



H. Giraud

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



# Investir sur la recherche en santé publique et la communication

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

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

Ainsi une part modale de 15 % en 2020 triplerait les impacts sur la santé et engendrerait une économie de dépenses de 15 milliards d'euros, soit un chiffre d'un même ordre de grandeur que le déficit de la sécurité sociale !



### La FUB milite pour :

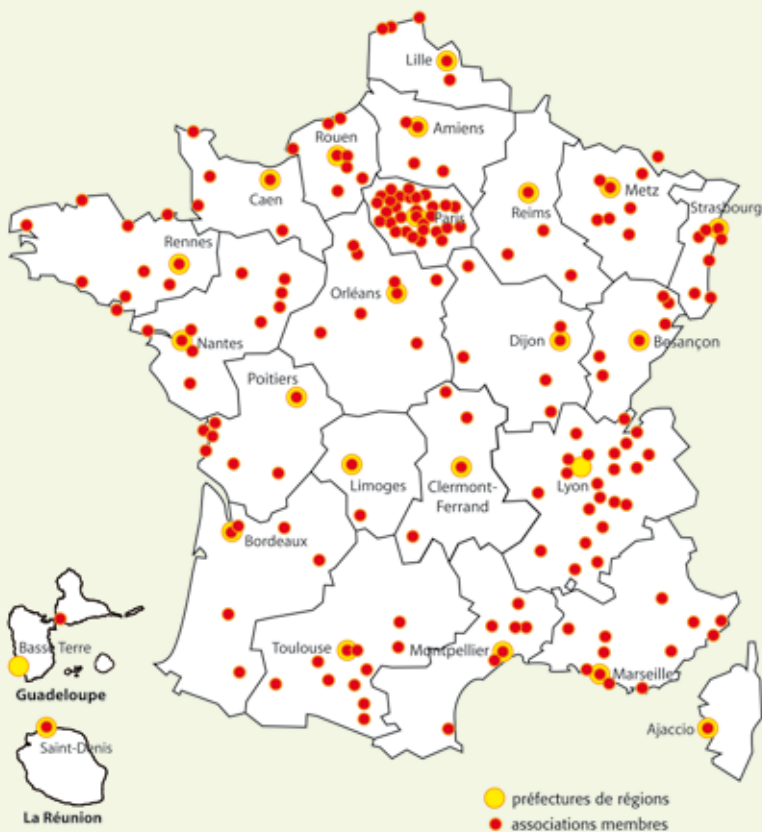
- qu'une **part plus importante du budget de l'Etat soit consacrée à la recherche** pour quantifier les bienfaits de l'exercice physique quotidien : santé, réduction des incapacités de travail, meilleure efficacité dans le travail ;
- que l'on qualifie le comportement du citoyen vis-à-vis des modes actifs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



## Quelques références de documents :

- Fiches du Certu : bandes et pistes cyclables, code de la rue, zones à circulation apaisée, doubles sens cyclables, cédez-le-passage cycliste au feu, intermodalité, ...
- *Le vol de bicyclettes*, Hérain Frédéric, 2003
- *Retrouver sa liberté de mouvement - Plan National de prévention par l'activité physique ou sportive*, Toussaint Jean-François, 2008
- *L'économie du vélo*, Atout France, 2009
- *Recensement des aides financières pour développer l'usage du vélo*, FUB, 2010
- *Étalement urbain et changements climatiques, états des lieux et propositions*, RAC-France, 2010
- *Intermodalité*, rapport Port-Vert, IFSTTAR, 2011
- *Accidentalité à vélo et exposition au risque (AVER)*, IFSTTAR, 2012
- *Guide Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, conception et aménagement intérieur*, 2012
- *Europe livre blanc des transports 2011 - Feuille de route pour un espace européen unique des transports*, Commission européenne, 2011
- *Faire du vélo plus souvent pour lutter contre le réchauffement planétaire ! Quantifier les économies de CO<sub>2</sub> permises par le vélo*, European Cyclists' Federation, 2011
- *Stop aux subventions à la pollution*, [www.stopsubventionspollution.fr](http://www.stopsubventionspollution.fr), RAC-France, 2012
- *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo*, Evaluation en Ile de France, ORS Ile de France, 2012
- *Coûts externes de l'automobile - Aperçu des estimations existantes dans l'UE à 27*, TU Dresden Chaire pour l'écologie du transport, 2012
- *Panorama des ateliers vélos en France*, L'Heureux Cyclage, 2012, [www.heureux-cyclage.org](http://www.heureux-cyclage.org)
- *Enquête vélo-écoles*, FUB, 2012

## Le réseau de la FUB en France



FUB - décembre 2012

TAMPON

