Vive le Vélo !
Une politique publique ambitieuse pour la petite reine

SYNTHÈSE DE LA NOTE

En dépit de bénéfices attestés sur de nombreux plans (écologique, socio-économique, sanitaire) et d'une performance avérée sur certains trajets du quotidien, la pratique du vélo a connu un incroyable déclin après-guerre dans beaucoup de pays d'Europe. Après s'être popularisée, notamment dans les milieux ouvriers au cours de la première moitié du XXème siècle, la bicyclette a pratiquement disparu des paysages urbains et des esprits pendant les années du baby-boom. Les mobilités individuelles motorisées, sur quatre ou deux roues, favorisées par l'urbanisme, ont constitué l'incarnation du progrès et de la modernité.

Certains pays du Nord de l'Europe ont pris conscience de cet effondrement dès les années 1970, et des choix de politique publique ont permis, aux Pays-Bas, en Allemagne ou encore au Danemark, de provoquer une ré-affirmation progressive, puis une massification de la pratique du vélo au quotidien. La France (comme le Royaume-Uni ou l'Espagne) n'a pas vraiment su ou voulu provoquer ce rebond et a accumulé un retard de vingt à trente ans par rapport aux pays les plus avancés, tant dans la perception du vélo comme une mobilité efficace au quotidien, que dans les politiques publiques ou les infrastructures. La réaction hexagonale dans la dernière décennie n'a pas encore permis de massifier le vélo.

Nombreux sont encore les obstacles à franchir pour le vélo : la pesanteur d'un urbanisme structuré autour du « tout-voiture », le sentiment d'insécurité, la peur du vol, le manque d'infrastructures pour provoquer la « sécurité par le nombre », mais aussi l'absence de stratégie nationale, l'enchevêtrement de compétences locales et nationales, des coûts localisés pour des bénéfices à une échelle plus large, le manque d'incitations pour utiliser le vélo pour se rendre au travail.

C'est pourquoi la note formule trois propositions pour soutenir l'usage massif du vélo en France et réintégrer la petite reine comme un mode de déplacement à part entière :

1) La création d'une **Mission Interministérielle pour le Vélo (MIV), dont la première tâche devra être la confection d'un plan national de sensibilisation à l'usage du vélo** ;

2) La mise en place d'un **fonds d'investissement pour les mobilités actives** afin de résoudre l'insuffisance des investissements en infrastructures cyclables dans les territoires. Celui-ci pourrait être notamment alimenté par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie – CNAM, première bénéficiaire des gains financiers apportés par une réduction de la sédentarité ;

3) Rééquilibrer les incitations financières par les employeurs pour les trajets domicile-travail de leurs salariés. Le **Budget Unique Mobilité** permettra de soutenir la mobilité sans distinction de mode de transport.

Cette note est issue des travaux d'un groupe de réflexion réuni dans le cadre de La Fabrique Ecologique entre avril 2016 et mars 2017.

Signataires

- Yoann ROUILLAC – Designer Stratégique, Président de MyWom, président du groupe de travail
- Claire SCHREIBER – Chargée d'études au Club des Villes et Territoires Cyclables
- Laurent DARELLIS – Consultant en stratégie de communication d'influence
- Clément NICOLA – Consultant politique publique
- Laurent ZIBELL – Membre de l'Adav (Lille) et de l'ADFC (Allemagne)

Conformément aux règles de La Fabrique Ecologique, seuls les signataires de la note sont engagés par son contenu. Leurs déclarations d'intérêts sont disponibles sur demande écrite adressée à l'association.

Autres membres du groupe de travail

- Charles MAGUIN – Président de Paris en Selle

Personnes auditionnées dans le cadre de ces travaux

- Maxime GÉRARDIN – auteur du rapport "l'indemnité kilométrique vélo : les enjeux, les impacts"

Relecture

Cette note a été discutée par le comité de lecture de La Fabrique Ecologique, composé de Guillaume Duval, Marianne Greenwood, Géraud Guibert, Anne-Catherine Husson-Traore, Joël Roman, Guillaume Sainteny et Lucile Schmid.

Elle sera relue et fera l'objet de suggestions et de conseils de la part des personnalités suivantes :

- Catherine PILON – Maire-adjointe de Montreuil en charge des transports et des déplacements
- Olivier SCHNEIDER – Président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

Elle a enfin été validée par le Conseil d'administration de La Fabrique Ecologique.

Conformément aux règles de La Fabrique Ecologique, cette publication sera mise en ligne jusqu'à la fin du mois de juin 2017 sur le site de l'association (www.lafabriqueecologique.fr) afin de recueillir l'avis et les propositions des internautes.

SOMMAIRE

Introduction **4**

I. L'ÉTAT DES LIEUX : UN VÉLO DÉSIRABLE, MAIS DES FREINS TENACES **4**

A. Le vélo : horizon désirable pour la mobilité de demain 4
1. Le vélo, mode de déplacement écologique 5
2. Le vélo, mode de déplacement performant 5
3. Un bénéfice socio-économique du vélo positif 6
4. Le bilan sanitaire du vélo comme argument décisif 8

B. Des freins tenaces à l'usage du vélo 9
1. Le vélo hors des rues et des têtes : le « tout-voiture » comme frein collectif structurant 9
2. Les freins individuels : la peur de l'accident et du vol 11

C. Les enseignements de l'histoire : le vélo, choix de société et de politique publique 13
1. De la massification du vélo aux « 30 piteuses » de la bicyclette 13
2. Un choix politique de faire revivre (ou pas) le vélo comme un mode de transport quotidien 14
3. Une stratégie nationale à développer 15

D. Les infrastructures nécessaires : la compétence locale et les bénéfices nationaux 17
1. Le besoin d'infrastructures du vélo 17
2. Des bénéfices locaux, un impact économique essentiel au niveau national 20

E. Des incitations à ne pas choisir le vélo pour aller au travail ? 20
1. Deux dispositifs d'incitation au vélo modestes 20
2. Des dispositifs par comparaison plus incitatifs pour d'autres mobilités 21

II. TROIS PROPOSITIONS AMBITIEUSES MAIS RÉALISTES POUR PROMOUVOIR LE VÉLO EN FRANCE **23**

A. La création d'un pilote national, la Mission Interministérielle Vélo 23
1. La Mission Interministérielle Vélo, nouveau pilote national 23
2. Lancement d'un Programme national PNSPV (Plan National de Sensibilisation Pour le Vélo) 25

B. La mise en place d'un « Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives » pour l'aménagement d'infrastructures 27
1. Le mécanisme général 27
2. Les infrastructures susceptibles d'être subventionnées 29
3. Les arguments pour les apporteurs de capitaux (épargnants et investisseurs institutionnels) : soutenabilité et rentabilité 30
4. Les difficultés éventuelles 32

C. La création d'un "Budget Unique Mobilité" (BUM) dans les trajets domicile-travail 32
1. Une indemnité kilomètrique vélo (IKV) qui fonctionne complètement 32
2. Aller plus loin avec un budget unique à la mobilité 33
3. Les critères de mise en œuvre en France 34

BIBLIOGRAPHIE **36**

ANNEXES **38**

INTRODUCTION

Pour chacun d'entre nous, l'usage du vélo constitue un des actes écologiques les plus accessibles, tout en ayant un fort impact à grande échelle. Le passage à l'acte est simple et les bénéfices sont multiples, autant individuellement que pour une rue, une agglomération ou la planète. Ses bénéfices sont écologiques, mais vont bien au-delà.

Une grande majorité de personnes sait faire du vélo, et beaucoup de nos concitoyens en ont déjà un dans leur garage ou leur cour. Le vélo est très accessible à l'achat et peu cher à entretenir. A une époque il était même signe de modernité. Il a cependant perdu de sa noblesse et son usage a diminué sur le long terme. Il ne représente qu'une faible proportion seulement dans l'usage des différents modes de transport, alors qu'il se marie si bien avec certains d'entre eux, qu'il offre la liberté, et que davantage de personnes savent conduire une bicyclette qu'une voiture. La composition du groupe de travail, en majorité des jeunes, montre l'intérêt de cette génération pour changer la manière de concevoir et de vivre la ville, et plus largement notre vivre ensemble. Cela montre aussi la capacité de jeunes professionnels à donner une dynamique nationale ambitieuse, avec un très grand impact possible sur la vie de dizaines de millions de Français pendant de nombreuses années.

Les propositions de cette note sont ambitieuses, mais réalistes, afin de montrer la voie d'une impulsion et d'un signal forts. Leur faisabilité a fait l'objet d'une attention particulière, sur la base d'un modèle économique viable qui permette leur mise en œuvre. Ces propositions, loin d'être utopistes, sont justes et nécessaires pour tous.

Cette note est destinée à un lecteur expert ou amateur éclairé sur le vélo, mais aussi aux Français dans leur ensemble. Elle est destinée notamment à celles et ceux qui sont proches de basculer dans l'usage du vélo. Des millions de citoyens peuvent et doivent être entraînés vers un changement des pratiques de mobilité, afin d'atteindre l'objectif fixé par la Stratégie de développement de la mobilité propre, à savoir une part modale vélo à 12,5% en 2030. C'est en atteignant cette masse critique que le vélo pourra être reconnu comme un moyen de transport à part entière.

Nous espérons sincèrement que vous aurez autant de plaisir à la lecture, que celui que nous avons eu à débattre sur le sujet, à confronter nos points de vue et à rédiger cette note.

I. L'ÉTAT DES LIEUX : UN VÉLO DÉSIRABLE, MAIS DES FREINS TENACES

A. LE VELO : HORIZON DESIRABLE POUR LA MOBILITE DE DEMAIN

Il peut exister autant d'explications et d'arguments sur l'utilisation du vélo que de cyclistes et de non-cyclistes, avec des ressorts qui vont du plus personnel au plus collectif. Divers aspects de sa pratique, trop souvent passés sous silence, réhabilitent le vélo comme un véritable vecteur de déplacement urbain. Ses atouts lui

permettent de rivaliser avec les deux-, trois-, quatre-roues motorisés et même les transports en commun dans le système compétitif des mobilités[1].

L'argument environnemental paraît le plus évident. Il ne doit pas cependant empêcher de constater que le vélo est avant tout un mode de déplacement performant, parfois autant que des modes plus carbonés et/ou moins actifs, avec des bénéfices socio-économiques et sanitaires réels. Ceux-ci sont autant d'enjeux de politique publique plaidant pour des mesures volontaristes en faveur de la petite reine.

1. Le vélo, mode de déplacement écologique

La fabrication d'un vélo, même neuf, consomme très peu d'énergie et de matières premières. Il en va de même pour son fonctionnement. Les émissions atmosphériques et sonores du vélo sont nulles. Son occupation d'espace est très largement inférieure en milieu urbain à tous les autres modes de transport, marche à pied exclue.

Tous ces avantages comparatifs rationnels sur le plan environnemental ne déclenchent pas forcément la décision. Selon une étude danoise[2], 1% seulement des habitants de Copenhague utilise le vélo pour des raisons environnementales. C'est avant tout la praticité, le plaisir, les bienfaits sur la santé et le coût qui sont mis en avant.

Par ailleurs, si le vélo est consubstantiellement écologique, encore faut-il que des gens descendent d'un bus, d'un métro, d'une voiture ou d'une moto, et pédalent pour que son incidence sur l'environnement soit réelle et positive. C'est seulement ce report de modes de transport carbonés vers le vélo qui donne une consistance à sa dimension écologique[3]. Mais dans la compétition entre vecteurs de mobilité, le vélo a quelques arguments sérieux à faire valoir.

2. Le vélo, mode de déplacement performant

En milieu urbain, dans son domaine le plus évident de pertinence, c'est-à-dire pour des déplacements de 1 à 3, voire 5 kilomètres, le vélo atteint des vitesses comparables à celles des transports motorisés, individuels (à deux ou quatre roues) ou collectifs. Les villes françaises ne sont pourtant pas encore saturées d'infrastructures cyclables – loin s'en faut – qui permettraient, par un cercle vertueux, de favoriser la mobilité cycliste, et donc d'en optimiser encore la vitesse relative par rapport aux modes carbonés.

Cette performance sur des distances courtes est due à la dégradation des vitesses moyennes de déplacement des usagers de transport en commun qui doivent accéder à leur arrêt ou station et attendre, et de celles des

[1] Cette approche systémique et concurrentielle, au moins en milieu urbain, s'inscrit dans la perspective ouverte par Frédéric Héran dans *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Cahiers libres. Paris : La Découverte, 2014, pp. 14 *sq.*

[2] Citée *in* Frédéric Héran, *op.cit.*, p.160

[3] Pour Frédéric Héran, « l'argument écologique n'est donc pas directement justifié. Seule la réduction de l'usage de la voiture est pertinente ». *op.cit.* p.161

automobilistes qui doivent patienter dans les bouchons, et aussi trouver une place de stationnement[4]. Or, sur ces distances, la voiture est encore prépondérante avec une part modale de 68% en France[5].

Le vélo est donc une alternative crédible en termes de vitesse de déplacement, pour certains trajets courts et ne nécessitant pas l'emport de charges lourdes. Il existe une porosité modale pouvant être forte entre le VAE (vélo à assistance électrique) qui cherche aujourd'hui à se développer, et les deux-roues motorisés (2RM). Pour une vitesse de déplacement sensiblement égale, une confrontation assez similaire à l'aléa climatique, une consommation d'espace réduite et une accidentologie moindre, le VAE est un point de bascule potentiel d'usagers des 2RM vers le vélo.

Enfin, le vélo permet de réduire la consommation d'espace urbain, en circulation comme en stationnement. Une part importante de la voirie et de l'espace privé (stationnement) est en effet utilisée pour maintenir des véhicules motorisés à l'arrêt, sur des périodes longues au cours desquelles ils n'ont aucune utilité sur la mobilité des usagers. L'impératif écologique impose pourtant une modération de la consommation des espaces. Dans une ville comme Paris où l'espace est très chèrement rationné et compté pour ses habitants, 50% de l'espace de la voirie, soit 1419 hectares, est dévolu aux deux-, trois- ou quatre-roues motorisés, alors que seulement 13% des déplacements s'effectuent par ces modes de transport[6]. Le rapport entre l'espace consommé et le nombre d'usagers concernés ou les nuisances occasionnées (atmosphériques, olfactives, sonores, sanitaires, relatives à l'accidentologie) plaide donc pour un rééquilibrage de l'occupation de l'espace par le vélo.

Quant au milieu rural ou périurbain, si l'argument de la vitesse est moins pertinent, il faut rappeler que les déplacements de moins de 5 km représentent respectivement dans ces zones 55% et 46% du total de la mobilité quotidienne. Une partie au moins de ces mobilités peut être réalisée autrement qu'en voiture[7].

3. Un bénéfice socio-économique du vélo positif

Rendre compte de l'impact socio-économique du vélo par rapport à d'autres modes de mobilité est un exercice assez périlleux, tant les paramètres et les incidences des choix de mobilité sont complexes à évaluer. La valeur d'usage accordée à un même mode de transport est elle-même très différente d'un individu à l'autre. Néanmoins, à trois échelles différentes, le bilan socio-économique du vélo est positif.

---

[4] Les 2RM sont moins concernés, dans la mesure où ils peuvent – plus ou moins légalement – échapper à la congestion routière et stationner facilement en « créant » des stationnements sur l'espace dévolu aux piétons.

[5] ENTD 2008, citée par Commissariat Général au Développement Durable. « Evaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien ». Les comptes des transports en 2013. Octobre 2015, p.49

[6] Pierre Breteau, « A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile », Le Monde, 30/11/2016. http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html, consulté le 25 février 2017. Calculs effectués sur la base de données ouvertes, mises à disposition par la Ville de Paris.

[7] Pour un état des lieux détaillé du vélo dans les territoires peu denses, voir la note de La Fabrique Ecologique sur ce sujet : http://media.wix.com/ugd/ba2e19_6057fcfe2cf048878e0b48d4dfb17105.pdf

A l'échelle individuelle, sur la base d'estimations certes approximatives, le vélo a un coût de revient au kilomètre moitié moindre que celui d'une voiture, du fait notamment des prix d'achat et d'entretien. En zone urbaine dense, si l'on valorise le temps passé dans son véhicule par un automobiliste pris dans la congestion par rapport à un cycliste plus agile (surtout si des infrastructures lui sont dédiées), le coût au kilomètre relatif évolue en faveur du vélo (c'est l'inverse en périphérie ou en zone rurale). Par rapport aux transports en commun, le vélo a un coût sensiblement égal, mais il est plus avantageux sur de courtes distances. Il pourrait ainsi être également une solution pour combattre la précarité énergétique dans sa dimension de mobilité, en offrant une solution accessible aux ménages les plus fragiles[8].

Estimation du coût au kilomètre de différents moyens de transport (2010)[9]

Vélo mécanique	Transport en commun	Voiture
0,13 €	0,12 €	0,25 €

A l'échelle des collectivités locales, le coût des investissements en matière d'infrastructure de mobilité est très favorable au vélo, dans des rapports de 25 à 500 pour les quelques exemples cités ci-dessous. Dans le contexte des budgets de collectivités, ces coûts peuvent éclairer des choix judicieux en matière de politique d'investissement et d'incitation à la pratique du vélo.

Encadré 1 : Ordre de grandeur comparatif du coût de quelques aménagements (2010)[10]

	Vélo	Automobile	Rapport
Piste cyclable (V) / Autoroute urbaine (A), au km	200.000 €	100.000.000 €	1 pour 500
Arceau posé deux places (V) / Place de parking en surface (A)	100 €	2.500 €	1 pour 25
Place de parking sous abri (V) / Place de parking en ouvrage (A)	600 €	15.000 €	1 pour 25

[8] Pour un point sur le phénomène de précarité énergétique liée à la mobilité, voir Mathieu Saujot. *La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique*. IDDRI. Policy Briefs N°05/2012. 2012. http://www.iddri.org/Publications/La-mobilite,-l-autre-vulnerabilite-energetique [Consulté le 5 mars 2017].

[9] Jean-Marie Beauvais, « Dépenses engagées par les voyageurs : comparaison entre transport public et la voiture particulière, situation en 2008 et évolution depuis 1970 », étude réalisée pour la FNAUT, Tours 2012, citée par Héran, *op.cit.*, p.165.

[10] Compilation de sources par Héran, *op.cit.*, p.167

A l'échelle d'une politique nationale, les arguments socio-économiques sont encore plus convaincants. Le Commissariat Général au Développement Durable a procédé à une évaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien[11]. Les impacts d'une politique en faveur du vélo dans un panel de 14 villes ou agglomérations ont été mesurés jusqu'en 2050 et se révèlent toujours positifs. Les externalités en matière de réduction des nuisances environnementales, des coûts d'entretien de la voirie et d'amélioration de la santé sont également positifs en comparaison des investissements publics consentis.

Une forte augmentation des distances parcourues par an et par Français pour atteindre les standards allemands, belges ou suédois (soit un passage de 75 km/an à 250 ou 300) produirait un impact de 15 milliards d'€ en économies de dépenses de santé publique, de valorisation des années de vie supplémentaire et de journées de travail perdues[12]. L'argument le plus fort en faveur du vélo, qui joue aux niveaux individuel et collectif, est son bilan sanitaire positif.

4. Le bilan sanitaire du vélo comme argument décisif

Le journaliste Olivier Razemon le souligne dans une publication : « ne pas faire de vélo, c'est dangereux pour la santé »[13]. L'abondante littérature consacrée au sujet répond par avance aux plus rétifs : « faire du vélo n'est pas dangereux pour la santé » … malgré la pollution et les risques d'accident. Par-delà l'aspect économique (les dépenses de santé évitées), le bénéfice d'une mobilité active est toujours positif par rapport à l'exposition qu'elle provoque à d'autres risques.

L'évolution de nos modes de vie nous rend de plus en plus sédentaires et donc prompts à développer plus facilement certaines pathologies. De nombreuses études médicales s'accordent ainsi sur les bienfaits de l'activité physique, même modérée. En s'intégrant dans nos besoins de mobilité quotidienne sans forcément requérir un temps dédié, le vélo est un moyen de prévention pouvant être décisif et à la portée de tout-e-s. Le rapport du professeur Toussaint[14] met d'ailleurs en avant le vélo comme un vecteur d'amélioration de la santé publique. Une étude atteste l'incidence de la pratique du vélo sur la productivité au travail, avec une baisse de 15% des arrêts-maladie chez les salariés-cyclistes, et des gisements d'économie pour le système de protection sociale. Enfin, l'Organisation Mondiale de la Santé, avec son outil HEAT[15], a procédé à une évaluation de la baisse de la mortalité induite par la pratique du vélo.

---

[11] CGDD, *op.cit.*

[12] Nicolas Mercat. *L'économie du vélo en France*. Etude réalisée par Indiggo-Altermodal pour Atout France. 2009

[13] Blog « L'interconnexion n'est plus assurée », http://transports.blog.lemonde.fr/2012/09/17/ne-pas-faire-de-velo-cest-dangereux-pour-la-sante/, 17 septembre 2012. [Consulté le 3 mars 2017].

[14] J.-F. Toussaint, *Retrouver sa liberté de mouvement. Plan national de prévention par l'activité physique ou sportive*

[15] World Health Organization, Regional Office for Europe, *Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking and for cycling, Economic assessment of transport infrastructure and policies, Methodology and user guide*, 2011. Cité par Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV). Indemnité kilométrique vélo. Les enjeux, les impacts. Rapport établi par Maxime Gérardin sous la direction de Pierre Toulouse et Dominique Lebrun, *pp.*29 *sq.*

Il convient naturellement de nuancer ce panégyrique par deux autres facteurs qui ne manquent pas d'être utilisés par les détracteurs ou les réticents : l'inhalation de pollution atmosphérique[16] et le risque d'accident[17]. Mais de nombreuses études convergent pour affirmer qu'au niveau macro-sociétal, le bénéfice sanitaire global d'une augmentation de la pratique du vélo est très largement positif par rapport aux « coûts » induits.

Encadré 2 : Bilan des décès induits ou évités par la pratique du vélo[18]

	Un décès…	Tous les *n* millions de km
Amélioration de la santé	...évité	2,9
Effet de la pollution	…créé	83
Accidents créés	…créé	122
Accidents évité	...évité	119

Le vélo reste pourtant marginal en France dans les déplacements du quotidien, alors qu'il va vite, qu'il est bon marché et qu'il fait du bien à la santé, individuelle et publique. Une récente étude de la DRIEA Ile-de-France fait état d'un potentiel avéré très important de trajets réalisables à vélo, pourtant effectués *via* des modes moins actifs[19].

B. DES FREINS TENACES À L'USAGE DU VÉLO

Les freins, collectifs et individuels, sont tenaces, même si l'histoire nous montre qu'une ambition politique et sociétale peut faire changer les choses.

1. Le vélo hors des rues et des têtes : le « tout-voiture » comme frein collectif structurant

« Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans

[16] Il est vrai que les cyclistes inhalent davantage de particules fines qu'un automobiliste ou un piéton. Mais la concentration dans l'habitacle d'une voiture est deux fois supérieure à celle à laquelle sont exposés les cyclistes. Les taux de concentration en particules fines sont également extrêmement élevés dans les transports en commun souterrains, du fait de l'abrasion des freins.

[17] Il est intéressant de constater que si « seulement » 3,6% des 3963 tués sur la route en 2011 étaient des cyclistes (contre 13% de piétons, 19% de motards et plus de 50% d'automobilistes), la part modeste des cyclistes fait que ces chiffres ne reflètent pas un potentiel de dangerosité qui serait statistiquement moins élevé chez ceux-ci. Par ailleurs, il faut constater que la proportion tués/blessés est plus importante pour les cyclistes que pour les utilisateurs d'autres modes de déplacement.

[18] CIDUV, *op.cit.*, p.38

[19] 6,6 millions de déplacements motorisés quotidiens de 1 à 5 kilomètres ont des motifs compatibles avec l'usage de la bicyclette. Marc Eloy et Ivan Derré. *Et si on utilisait le vélo ?* Direction régionale et interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France. Service de la connaissance, des études et de la prospective. Juillet 2014

son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique »[20] : en érigeant la Citroën DS au rang de « mythologie » de la France des années cinquante et en en faisant un objet déifié, Roland Barthes capte la frénésie du culte que vont vouer les Français à un symbole de liberté individuelle largement entretenu par la publicité et le cinéma. Soutenu par son industrie nationale, le parc automobile français est multiplié par 6 entre 1950 et 1970, passant de 2,3 à 13,7 millions de véhicules utilitaires et particuliers en circulation[21].

L'automobile devient un bien de consommation populaire et, pour filer la métaphore barthésienne, le « clergé » des aménageurs se charge de donner les moyens à cette « Déesse »[22] de son règne séculier. L'adaptation des villes à l'automobile devient le leitmotiv des urbanistes du Ministère de l'Equipement dans les années soixante et soixante-dix, au détriment des circulations piétonnes et cyclistes. La conséquence de cette ère du « tout-voiture », avec son héritage d'étalement urbain, est un effondrement de la pratique du vélo utilitaire pour les déplacements du quotidien, qui passe en quelques décennies d'une part très majoritaire à une part résiduelle[23]. Les cyclistes sont pris dans une spirale où plus ils se convertissent à la mobilité motorisée, plus les infrastructures sont orientées vers elle, moins il est commode de circuler à vélo et donc plus ils abandonnent leur bicyclette[24]. A ce phénomène s'ajoute aussi le très important développement en France[25] des deux-roues motorisés, favorisé par une législation permissive (contrôle de la vitesse, l'âge minimal de conduite qui pour certains modèles descend à 14 ans, port obligatoire du casque longtemps différé), une industrie nationale qui deviendra la première mondiale et un engouement très fort d'une jeunesse en quête de liberté, séduite par les Vélosolex (1949), les Mobylette (1949) ou encore les Peugeot BB (1956). Cela est attisé par les publicités ciblées dans la presse adolescente (Salut les Copains, Podium, etc.)[26]. Le vélo comme moyen de transport disparaît donc progressivement des rues, mais également des esprits. Et ce n'est pas « l'épopée » du Tour de France telle que la décrit Barthes dans un autre essai « mythologique »[27] qui le fera exister de nouveau comme un moyen de déplacement quotidien. Au contraire, en le mythifiant dans une grand-messe nationale et populaire, le Tour place le vélo dans une logique d'extraordinaire.

Les années soixante-dix ouvrent néanmoins un nouvel « âge » au vélo comme incarnation de la « vitesse écologique »[28], ou plutôt le retour à une certaine lenteur.

---

[20] Roland Barthes. « La nouvelle Citroën ». *Mythologies*, p.140

[21] Héran, *op.cit.*, p.68

[22] Barthes, *op.cit.* p.142

[23] Héran, *op.cit.*, pp. 78-81

[24] Héran, *op.cit.*, p.76

[25] C'est alors une particularité hexagonale.

[26] Héran, *op.cit.*, pp.60-67. Des données chiffrées et une iconographie intéressantes sont disponibles sur le site internet complément de l'ouvrage papier : http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Essor-des-cyclos.pdf [consulté le 3 mars 2017]

[27] Roland Barthes. « Le Tour de France comme épopée ». *Mythologies*, pp.103 *sq.*

[28] Gaboriau, *op.cit.*, p.28

« La bicyclette devient un des principaux symboles du mouvement écologique contemporain. Depuis 1968, le progrès cesse d'être une certitude sans partage et on commence à mettre en doute les capacités des sociétés industrielles à résoudre les problèmes dont elles sont porteuses. Machine aux dimensions de l'homme, instrument non destructeur, invention qui ne brise pas le milieu humain, la bicyclette s'oppose aux autres moyens de locomotion modernes, automobile en tête. Engin « convivial », outil au service de l'homme, le vélo est une machine amie qui lutte contre l'illusion du progrès industriel.»[29].

Cependant la lame de fond économique et sociétale de l'après-guerre a très largement marqué l'évolution des voiries et des esprits, et il paraît aujourd'hui difficile de « décoloniser l'imaginaire », pour paraphraser Serge Latouche[30]. Le vélo est rangé au fond des garages et des consciences comme un mode de transport résiduel impropre à assurer une mobilité quotidienne. Ce frein est à la fois le plus collectif, le plus diffus et le plus difficile à lever.

Le modèle du tout-voiture, très largement soutenu par des commerçants persuadés de son incidence positive sur les affaires[31] et aujourd'hui victimes de la désertification des centres-villes, et par la trinité étalement urbain – grande distribution – voiture individuelle bien décrite par Olivier Razemon[32], a une force d'inertie qui, faute de politiques publiques volontaires en symétrie de celles qui l'ont promu, ne permettra pas au vélo de regagner à grande échelle les rues et les esprits.

Par ailleurs, cet urbanisme du tout-voiture s'est accompagné d'un très fort développement des transports en commun en France. On peut également s'interroger aujourd'hui sur l'impact de ce maillage urbain de transports en commun sur la pratique du vélo.

2. Les freins individuels : la peur de l'accident et du vol

Une enquête d'opinion conduite en 2012 auprès d'un échantillon national représentatif de près de 4000 Français, cyclistes ou non, nous permet d'identifier ces freins. Elle nous renseigne sur les leviers psychologiques, mais aussi politiques, qui permettraient de faire augmenter la pratique du vélo.

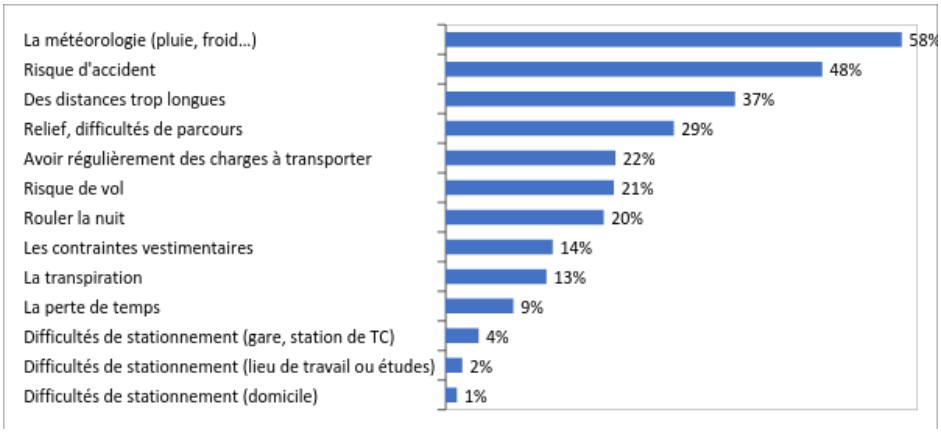
[29] Gaboriau, *op.cit.*, p.28

[30] Serge Latouche. *Décoloniser l'imaginaire. La Pensée créative contre l'économie de l'absurde.*

[31] « Les commerçants obsédés par la voiture », Héran, pp.128-130

[32] Olivier Razemon. *Comment la France a tué ses villes.* Paris, éditions Rue de l'échiquier. 2016

Les freins à la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens[33]



Dans cette liste, le risque d'accident et la crainte du vol sont les deux premiers leviers qui peuvent faire l'objet d'un traitement par les pouvoirs publics.

Près d'un répondant sur deux (48%) avance le risque d'accident comme un frein à la pratique quotidienne du vélo. Cependant, l'accidentologie reste faible et a décru au fil des dernières années, alors que la pratique du vélo augmente[34]. Le constat mérite d'être nuancé, en rappelant que l'ensemble des tués sur la route a diminué sur cette période. Néanmoins, le phénomène observé de « sécurité par le nombre », montre un phénomène vertueux. Une fois atteint un seuil critique de cyclistes circulant au quotidien, l'accidentologie baisse. Reste à faire dépasser les craintes initiales des moins enclins à monter sur une selle par des infrastructures massives et rassurantes, qui créeront un appel d'air pour les vélos.

Enfin, 21% des répondants mettent en avant le risque de vol (32% en agglomération parisienne). Près de 400.000 vélos sont volés chaque année en France[35] et, dans 20% des cas, un cycliste ne rachète pas de vélo après s'être fait dérober le sien[36]. Cette question du vol pose la question des possibilités de stationnement qui sont un choix de politique publique et d'aménagement. L'enquête d'opinion menée en 2012 a aussi porté sur les mesures à adopter pour favoriser l'utilisation du vélo, les résultats sont disponibles en Annexe 1.

[33] Club des villes et territoires cyclables, Observatoire des mobilités actives. Les Français et le vélo en 2012. Pratiques et attentes. Principaux résultats de l'enquête. Mai 2013. Enquête réalisée à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) par MTI Conseil et TNS Sofres en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3 945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus. L'ensemble des résultats est disponible à l'adresse suivante : http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf

[34] CIDUV, *op.cit.*, p.34

[35] Héran, *op.cit.*, p.174

[36] Héran, *op.cit.*, p.175

C. LES ENSEIGNEMENTS DE L'HISTOIRE : LE VÉLO, CHOIX DE SOCIÉTÉ ET DE POLITIQUE PUBLIQUE

Le vélo reste un choix éminemment individuel mais l'histoire des mobilités à l'échelle européenne montre que la volonté et les choix politiques comptent.

1. De la massification du vélo aux « 30 piteuses » de la bicyclette

« […] Avant le déclin des années de 55 à 60, il suffisait de franchir le pont de Bezons (à Paris), un jour de semaine, à sept heures du matin, le flot des cyclistes couvrait la chaussée. Des milliers d'ouvriers allaient aux usines ; des centaines d'employés gagnaient leurs bureaux ou magasins. Des jeunes filles, des femmes, dactylos et vendeuses, pédalaient allègrement vers leur besogne quotidienne. Et le plus curieux était que cette foule de cyclistes entravait toutes autres circulations. Les rares autos se frayaient passage difficilement et, timides devant la force du nombre, ne klaxonnaient qu'à petits coups discrets. Le tramway lui-même, chargé pourtant de prolétaires, ne glissait qu'au ralenti et par légers bonds successifs sur ses rails grinçants. Au même moment, par toute la banlieue, le même spectacle pouvait être contemplé. Billancourt, Boulogne, Puteaux, Saint-Denis, Vincennes et Malakoff étaient traversés, matin et soir, par 4 à 500.000 bicyclettes. Même chose dans les grandes villes de province, au Creusot, à Saint-Etienne, à Saint-Nazaire, dans toutes les cités industrielles le tiers au moins des ouvriers se rendaient à bicyclette à leur travail »[37]

Comme on peut le voir dans cet extrait, l'usage du vélo était avant les années 1950 important. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, la France compte 2,4 millions d'automobiles et 9 millions de bicyclettes pour une population d'environ 40 millions d'habitants, soit pratiquement un vélo pour quatre Français (proportion très supérieure si l'on ramène ce chiffre à la seule population adulte). Si le vélo au XIXème siècle était l'apanage des classes aisées[38], il entre au début du XXème siècle dans l'ère de la « vitesse populaire »[39] en essaimant dans toutes les classes de la société et en se massifiant, à la fois dans une logique utilitaire (pour aller au travail et transporter personnes et denrées), mais aussi de loisirs. Ce mouvement de massification est assez largement européen et à cette époque, la France n'est pas en reste par rapport à l'Allemagne, même si les pays nordiques ont déjà une longueur d'avance.

L'après-guerre correspond aux « trente piteuses » de la bicyclette en Europe. Nous l'avons déjà évoqué ci-dessus concernant la France : l'essor et la popularisation de l'automobile et des deux-roues motorisés étouffent le vélo. Ce mouvement est général en Europe. Les décennies d'après-guerre, jusque dans les années 70/80 voient s'effondrer la pratique cycliste.

Ce phénomène touche conjointement de nombreux pays, même si des comparaisons terme à terme sont rendues malaisées par le manque de données fiables : Allemagne (usage du vélo divisé par 10 à Berlin entre

[37] Dr Ruffier, *Pour bien vous porter,* 1966
[38] Gaboriau parle de « vitesse bourgeoise » pour désigner ce premier âge du vélo. Gaboriau, *op.cit.* pp.17-21
[39] Gaboriau, *op.cit.*, pp.21 *sq.*

1955 et 1975), Pays-Bas (pratique divisée par 2,7 entre 1950 et 1978), Danemark (division par 8 du nombre de cyclistes entrant à Copenhague entre 1950 et les années 1970, avec un rôle spécifique du report vers le train), Suède (la part modale du vélo passe de 29% en 1950 à 0,8% en 1979), ou la Grande-Bretagne (division par 6 du nombre de vélos entre 1952 et 1973).

2. Un choix politique de faire revivre (ou pas) le vélo comme un mode de transport quotidien

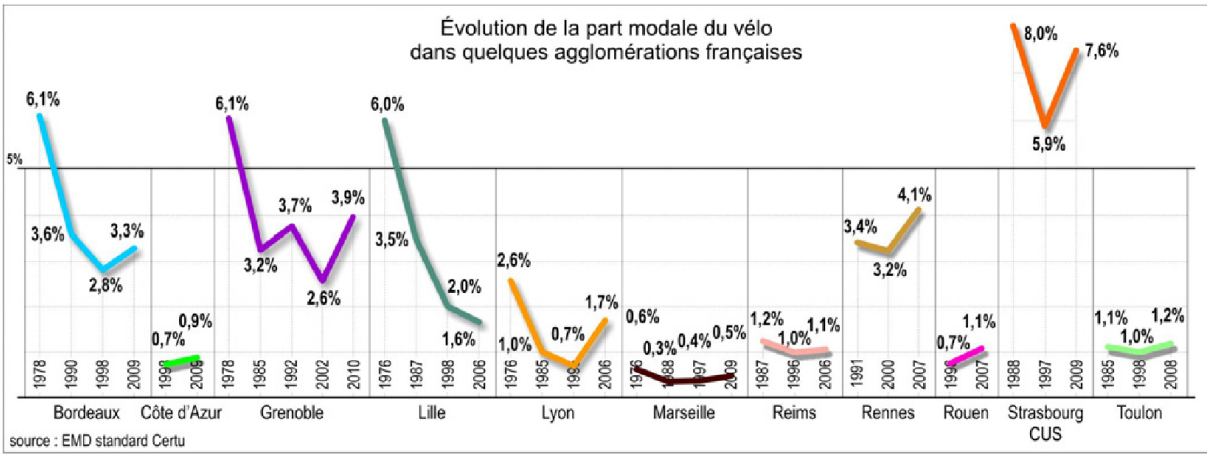
Les soubresauts des cours mondiaux du pétrole, la prise de conscience des externalités environnementales et sanitaires négatives des modèles du « tout-voiture » et l'activisme de mouvements écologistes entraînent cependant des revirements à partir des années 1970, qui se traduisent différemment selon les pays. La France réagit avec beaucoup plus d'inertie que les pays du nord de l'Europe qui, par une volonté politique plus marquée, à l'échelle nationale ou locale, vont réussir à faire rebondir la pratique. A partir de trajectoires semblables vers un effondrement de la pratique cycliste, les réactions politiques ont eu une incidence sur le retour ou non du vélo dans les rues et les esprits.

La marginalisation du vélo n'est pas ainsi nécessairement un phénomène inéluctable, par-delà les pesanteurs de l'héritage des « trente piteuses » et les freins induits. Le retour du vélo comme mode de transport quotidien prépondérant est un choix sociétal et politique, les quelques exemples européens (en Annexe 2) en témoignent. En effet, dans les années 1980-1990, si le vélo recommence à se diffuser aux Pays-Bas, en Allemagne, au Danemark, dans la Flandre, en Suisse alémanique, voire en Italie du Nord, la France, le Royaume-Uni et l'Espagne continuent de voir décliner la pratique[40]. L'inertie hexagonale dans la prise en charge politique du vélo n'apparaît que plus patente, et face au renouveau de la bicyclette en Europe du Nord, la France accumule un fort retard de 20 à 25 ans.

Les réalisations, les ambitions et les parts modales à deux chiffres des Pays-Bas, Allemagne et Danemark contrastent forcément avec le paysage cycliste et cyclable constaté en France, en Grande-Bretagne ou en Espagne. Le rebond des années 1970 de nos voisins nordiques n'a pas eu lieu. Il a été décalé dans le temps, dans l'espace (limité aux centres-villes) et dans l'intensité, comme le montrent les évolutions de part modale de quelques agglomérations françaises.

[40] Héran, *Le retour de la bicyclette*, *op.cit.*, p.113

Evolution de la part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises[41]



Même la capitale alsacienne, très en pointe par comparaison grâce à une politique volontariste qui a vu dès 1978 s'amorcer l'aménagement cyclable des berges de l'important réseau fluvial et l'adossement au développement du tramway, reste en dessous des 10% de part modale.

Combler ce retard s'annonce d'autant plus difficile qu'un décalage d'échelle persiste entre des compétences locales et des bénéfices nationaux. Les incitations proposées aux Français en matière de mobilité tendent ainsi à ne pas faire choisir le vélo pour se rendre au travail.

3. Une stratégie nationale à développer

La France consacre 0,01€ de son budget par an et par habitant pour le vélo. Un fort retard par rapport à l'Allemagne (1,24€) ou au Danemark (4,82€) est à observer.

a. Des objectifs à l'horizon 2020 qui ne seront pas atteints

En France, le Grenelle de l'Environnement a donné lieu à un groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, qui lui-même a permis, en 2012, la publication d'un Plan Vélo National[42]. Dans ce document, il est proposé de viser une augmentation de la part modale du vélo de 1% par an jusqu'en 2020, afin qu'elle atteigne 10%. Quoique peu affiché et non contraignant, il s'agit du seul objectif fixé au niveau national en matière de développement de l'usage du vélo.

Aujourd'hui, la part modale du vélo en France est encore très faible, malgré un renouveau de la pratique dans les cœurs de ville avec le développement des vélos en libre-service. En 2017, l'INSEE a publié pour la première fois des statistiques sur l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail : la part modale du vélo dans ces trajets était de 1,9% en 2015[43]. Les objectifs fixés pour 2020 vont être difficiles à atteindre.

---

[41] CERTU – CETE. *Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain. Analyse des enquêtes ménages déplacements.* Collection Données, n°1, p.48

[42] La page du Plan Vélo 2012 n'est hélas plus accessible. Pour plus d'informations : https://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9lo_(mode_de_transport)#Le_plan_v.C3.A9lo_.28France.2C_2012.29

[43] Voir le site : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426#titre-bloc-6

b. Un pilotage fragile manquant de moyens

Les autorités de notre pays nomment le 14 avril 2006 un Coordinateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo[44]. Celui-ci est placé sous la tutelle du Ministère des Transports. Son rôle[45] est essentiellement de faire circuler l'information, et de sensibiliser les différents Ministères au développement de l'usage du vélo. Les occupants successifs de ce poste permettent essentiellement des avancées réglementaires, et en particulier des adaptations du Code de la Route.

Aujourd'hui les moyens et la capacité d'agir de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) restent extrêmement limités. En 2017, la CIDUV est constituée de 2 fonctionnaires travaillant sous la tutelle du Ministère de l'environnement et n'a pas de budget dédié[46]. L'investissement national dans les politiques cyclables est quasi-inexistant. Il passe essentiellement par des subventions à des associations pour un montant de 200 à 300 k€ par an[47], qui ne dépendent pas de la CIDUV.

Dotée de faibles moyens humains et budgétaires, sans capacité d'agir sur les principaux freins au développement de l'usage du vélo et sous la tutelle d'un Ministère limitant sa dimension interministérielle, la CIDUV, dans sa configuration actuelle, ne peut pas assurer le pilotage d'une stratégie nationale ambitieuse pour le développement de l'usage du vélo.

c. Des mesures qui n'agissent pas sur les principaux leviers

L'action sur le développement de l'usage du vélo est en grande partie en décalage avec les principaux leviers disponibles. Si la mise en place du tourne-à-droite ou l'autorisation de franchir une ligne continue pour dépasser un cycliste contribuent à améliorer la sécurité et les conditions de circulation à vélo, elles ne suffisent pas pour stimuler la pratique (notamment par effet d'entraînement grâce à la « sécurité par le nombre ») et pour atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2020.

Ce décalage s'explique par trois raisons :

- Le manque d'une vision politique pour une France cyclable : le vélo reste une solution de mobilité relativement peu prise au sérieux dans le débat public. Là où les transports en commun font aujourd'hui consensus, le développement de l'usage du vélo n'est pas encore devenu un enjeu politique comme il peut l'être dans d'autres pays. La culture de tout-voiture dans les esprits et les voiries garde une certaine force d'inertie, notamment auprès des décideurs. Les avancées récentes

[44] Voir le site : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000238758&categorieLien=id
[45] Le poste est aujourd'hui occupé par une femme, Sylvie Banoun.
[46] Signe du manque d'intérêt pour le vélo au niveau de l'État français, la page web de la CIDUV est introuvable au moment de la rédaction de cette note.
[47] Historiquement le Ministère de l'Environnement subventionne 6 associations qui agissent en faveur du vélo, mais 3 d'entre elles n'ont pas obtenu de subvention au titre de l'année 2016, le Ministère considérant que leur action relève davantage du ressort du Ministère du Tourisme.

de la politique cyclable (via les PAMA68 ou la prime qui subventionne l'achat d'un VAE à hauteur de 20% dans la limite de 200€) ne suffisent pas à structurer une stratégie nationale ;

- Une compréhension insuffisante des freins à l'usage : le vélo est un sujet technique, qui nécessite de l'expertise, des études et de la recherche. La CIDUV n'a pas les compétences et les moyens pour jouer ce rôle. L'ADEME, qui travaille sur le sujet[48], y consacre encore assez peu de moyens. Ainsi, la politique vélo peine à s'appuyer sur un diagnostic technique pour cibler les leviers les plus efficaces.

- Une compétence qui relève principalement du niveau local : pour l'essentiel, les politiques cyclables se mènent au niveau local (infrastructures cyclables et réduction de la pression des mobilités motorisées notamment). Comme il ne s'agit pas d'une compétence directe de l'Etat, celui-ci est plus facilement tenté de ne pas s'en occuper. Or comme pour toute politique impliquant des changements importants pour la société, la transition cyclable a besoin d'une impulsion nationale forte.

D. LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES : LA COMPETENCE LOCALE ET LES BÉNÉFICES NATIONAUX

Nos politiques publiques en faveur du vélo se jouent essentiellement au niveau local, avec des objectifs et des moyens locaux, sans que les investissements consentis s'inscrivent dans une stratégie nationale. Les bénéfices nationaux sont pourtant substantiels.

1. Le besoin d'infrastructures du vélo

Les principaux freins à l'usage sont directement liés à l'absence d'un "écosystème vélo". Pour assurer son développement et la croissance forte du nombre de ses usagers, l'automobile a bénéficié de la mise en place d'un réseau d'infrastructures (routes, autoroutes, parkings, stations-services, etc) : un "écosystème automobile" cohérent, en phase avec une certaine idée du progrès, motorisé.

Comme pour le train, la voiture ou l'aviation, le vélo a besoin de son propre écosystème pour se développer. Comparativement aux autres, il est extrêmement modeste en termes de coût d'investissement et, pour une part, peut largement bénéficier des investissements consentis pour l'automobile, moyennant une réallocation de l'espace et notamment des largeurs de voiries affectées aux différentes modes. A ce titre, le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité ou l'aménagement) a déjà élaboré un grand nombre de recommandations pour le développement du système vélo en zone urbaine[49].

Il s'agit d'abord de proposer des itinéraires adaptés qui donnent confiance et rassurent les usagers actuels et futurs. Comme pour le transport en commun ou les autoroutes, on peut réellement parler de logique de

[48] Exemple d'étude sur les "services vélos" : voir le site : http://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos.
[49] Voir le site : http://www.cerema.fr/voirie-urbaine-guide-d-amenagement-focus-sur-les-a1788.html

“desserte”. Certains territoires ou quartiers sont “desservis” par le réseau cyclable tandis que d’autres en sont privés et ne peuvent pas accéder à cette solution de mobilité.

Ainsi, dans les grandes agglomérations, comme à Paris ou Bordeaux, le cœur de ville bénéficie souvent d’infrastructures cyclables, tandis que la périphérie est peu ou pas connectée au réseau. Pourtant, la mobilité à vélo est tout à fait pertinente à l’échelle d’une métropole dense, pourvu que des infrastructures adaptées permettent une circulation fluide et sécurisée des usagers du vélo. C’est le choix de Londres par exemple (voir Annexe 3), qui a initié sous l’impulsion de son maire précédent, Boris Johnson, un véritable schéma métropolitain de mobilité vélo, structuré autour des Cycle Superhighways (réseau express vélo)[50]. Les territoires doivent commencer à penser la mobilité vélo dans une stratégie de réseau de desserte, comme une solution complémentaire aux transports en commun.

Le réseau cyclable peut être raisonné de manière analogue au réseau routier. Il convient qu’il soit *continu* (aujourd’hui les itinéraires cyclables ne sont pas connectés et sont constitués de profils hétéroclites, ne permettant pas de constituer un réseau continu cohérent, assurant la mobilité d’un point A à un point B sans quitter le réseau cyclable), *hiérarchisé* (véloroutes régionales pour connecter des agglomérations, Réseau Express Vélo pour structurer les grands flux d’une agglomération, pistes cyclables secondaires, zones de cohabitation avec les autres modes de circulation qui permettent la complète du tissu urbain), *entretenu* (des véritables infrastructures routières, les itinéraires cyclables doivent faire l’objet d’un entretien régulier, qu’il s’agisse de nettoyage -détritus, feuilles mortes-, déneigement en hiver ou réfection du revêtement pour en assurer le confort). Dans les territoires peu denses, la note de La Fabrique Ecologique sur la mobilité durable propose notamment de mettre en place une planification systématique des « réseaux malins » sécurisés et efficaces[51].

D’autre part, si une meilleure sensibilisation à la prévention du vol permettait déjà de réduire considérablement sa fréquence[52], la présence de stationnement adapté reste la condition minimale pour permettre l’accès d’un lieu aux usagers du vélo.

Plusieurs besoins de stationnement distincts peuvent être identifiés :

- Le stationnement “occasionnel” : devant les commerces, bâtiments publics, équipements sportifs, etc. ces équipements sont très légers et peu coûteux.
- Le stationnement “d’intermodalité” : il s’agit du stationnement en gare. Pour permettre l’intermodalité, la présence de stationnement sécurisé est indispensable, car les vélos sont amenés à rester

[50] Voir le site : https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways
[51] Voir les exemples présentés dans la note des communes de Parigné-sur-Braye en Mayenne, Montjean-sur-Loire en Loire-Atlantique ou Vendenheim-Lampertheim dans le Bas-Rhin. Pour consulter la note, voir le lien suivant : http://media.wix.com/ugd/ba2e19_6057fcfe2cf048878e0b48d4dfb17105.pdf
[52] Voir le site : La Fédération des Usagers de la bicyclette a mis en place un dispositif intitulé http://www.bicycode.org/ pour prévenir le vol, ainsi que des tests d’antivols et de nombreux conseils permettant de sensiblement réduire le risque d’exposition.

stationner longtemps, et parfois même la nuit (certains déplacements professionnels ou visites familiales le week-end, etc.).

- Le stationnement “résidentiel” : peu problématique en zone de faible densité d’habitat, c’est un réel problème dans les centres urbains denses. Les habitats verticaux anciens, qui constituent l’essentiel des cœurs de ville, n’ont pas forcément d’espace adapté au stationnement des vélos. Or pour posséder un vélo, il faut pouvoir le mettre à l’abri du vol et du vandalisme la nuit. Ce stationnement, souvent oublié, est pourtant l’un des plus essentiels puisqu’il conditionne, pour ces populations, la possibilité ou non de posséder un vélo.

Pour mettre en place ces éléments d’infrastructures nécessaires à l’existence même d’une pratique du vélo, les collectivités locales sont en première ligne. Ce sont elles qui ont la compétence sur l’aménagement de la voirie. C’est donc à leur niveau que les mesures concrètes qui vont permettre une hausse significative de la part modale du vélo se situent. Toutefois, même au niveau local, il existe un certain éclatement des compétences.

Dans les zones urbaines, on constate que ce sont surtout les communes, via leur compétence sur la voirie, qui mettent en place des politiques cyclables. Pourtant, le niveau idéal pour l’organisation des politiques cyclables serait plutôt l’agglomération. C’est l’aire urbaine qui est la bonne dimension pour la mobilité vélo. Des voies d’intérêt communautaire peuvent être définies, mais cela demande un véritable projet et une entente entre les différentes communes. On observe ainsi que le morcellement de cette compétence voirie sur une même intercommunalité (EPCI) constitue un véritable frein à la mise en place de schémas cohérents pour le réseau cyclable. Certaines communes sont très engagées pour le développement de ces infrastructures mais leurs pistes cyclables peuvent s’arrêter brutalement à la frontière administrative, diminuant fortement l’efficacité du dispositif[53].

Avec la loi NOTRe, les autorités organisatrices de la mobilité ont acquis une compétence “vélo”. Celle-ci reste toutefois relativement mal définie et correspond surtout au traitement des questions d’intermodalité (stationnement dans les gares) ou la mise en place de services (location de vélo). Le passage d’AOT (Autorité organisatrice de transport) à AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) ne s’est pas encore complètement accompagné de la mise en place d’une culture vélo dans ces EPCI, dont le métier et les réflexes restent principalement ceux du transport en commun.

Enfin, la question du financement est cruciale. Si les aménagements cyclables et le stationnement constituent des investissements globalement très réduits, la continuité du réseau peut parfois coûter cher et demander des travaux onéreux. Ainsi, les coupures (franchissement d’une rivière, nécessité d’un tunnel sous une voie de chemin de fer, aménagement d’un grand carrefour) sont catastrophiques pour un réseau cyclable. Mais

[53] Voir l’Annexe 3, à titre de comparaison avec Londres.

elles peuvent nécessiter des investissements que certaines collectivités ne sont pas encore prêtes à mobiliser pour le vélo. Il n'y a que quelques collectivités, comme la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui ont pris le sujet au sérieux et ont mis en place des budgets et un programme de résorption de ces coupures.

En zone plus rurale, c'est le département qui joue en général le rôle de chef de file de la politique cyclable mais principalement sur des itinéraires à caractère touristique, l'association Départements et Régions Cyclables étant par exemple chargée pour la France de la mise en œuvre du schéma européen Eurovélo[54]. Parmi les succès les plus connus, la Loire à Vélo est un symbole de la formidable rentabilité d'un investissement dans le vélo-tourisme : 30 millions de retombées économiques pour la seule année 2015 à comparer au montant de l'investissement initial de 50 millions d'euros[55].

2. Des bénéfices locaux, un impact économique essentiel au niveau national

Si les bénéfices du vélo se sentent évidemment au niveau local, les investissements consentis par les collectivités locales pour permettre son développement ont également des impacts au niveau national, sans doute même plus significatifs, en particulier d'un point de vue économique. Ceci justifie que le vélo devienne une politique publique nationale. Ses bénéfices sur la santé se traduisent très concrètement par des économies significatives. Il n'existe pourtant quasiment pas d'aide ou d'accompagnement national aux politiques cyclables locales. Cette absence de pacte entre le niveau national, impulseur et financeur de la politique publique, et le niveau local, seul capable de définir les solutions techniques adaptées au territoire est l'un des points faibles de la politique cyclable française.

E. DES INCITATIONS À NE PAS CHOISIR LE VÉLO POUR ALLER AU TRAVAIL ?

Par-delà ces faiblesses structurelles, les politiques publiques envoient également au citoyen des signaux contradictoires, à travers des aides à la mobilité qui n'encouragent pas à choisir le vélo comme mode de déplacement pour aller travailler, voire en dissuadent.

1. Deux dispositifs d'incitation au vélo modestes

Aujourd'hui il existe deux petits dispositifs d'incitation à l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail qui semblent assez modestes.

Le premier met, de façon facultative, à disposition des salariés des vélos. L'entreprise peut réduire le montant de son impôt sur les sociétés en faisant figurer les frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25% des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos, y compris s'ils sont électriques. Cette disposition qui est en place depuis le 1er janvier 2016 ne concerne que les entreprises payant l'impôt sur les sociétés.

[54] Voir sur le site : http://www.eurovelo.com/fr/eurovelos
[55] Voir sur le site : http://www.tourisme-pro-centre.fr/observatoire/etudes-thematiques/etude-la-loire-a-velo

Les frais ouvrant droit à la réduction d'impôt sont les amortissements fiscalement déductibles de l'acquisition de vélos, les amortissements ou les charges déductibles des achats ou les locations d'équipements de sécurité (casques, protections, gilets réfléchissants, antivols), les frais d'assurance contre le vol couvrant les déplacements à vélo des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail, les frais d'entretien des vélos, ainsi que les amortissements fiscalement déductibles relatifs à la construction, à l'aménagement ou à la location d'une aire de stationnement ou d'un local dédié aux vélos. Les frais de location de vélos ne sont pas éligibles à la réduction d'impôt.

Ces dispositions sont très positives mais elles ont malheureusement un effet limité. La flotte de vélos n'est pas non plus toujours la solution la plus adaptée aux besoins des salariés.

Le second dispositif existant est l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) créée par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, publiée le 17 août 2015 (article 50). La loi de finances rectificative pour 2015 a modifié cet article en rendant la mesure facultative. Un plafond de 200€ est fixé pour l'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics pour les trajets vélo effectués en rabattement.

La prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond au montant de l'IKV multiplié par la distance aller-retour la plus courte pouvant être parcourue à vélo entre le lieu de résidence habituelle du salarié et son lieu de travail, ainsi que par le nombre de jours de travail annuel. L'indemnité kilométrique vélo (IKV) pour les salariés du secteur privé qui pédalent entre leur domicile et leur lieu de travail est facultative pour les entreprises. Elle est fixée par le décret du 11 février 2016 à 0,25€ par kilomètre parcouru. En ce qui concerne les salariés du secteur public, le dispositif est, pour le moment, uniquement applicable aux agents des Ministères en charge du développement durable et du logement, et des établissements publics qui en relèvent, à titre expérimental entre le 1er septembre 2016 et le 31 août 2018.

Ces multiples limitations restreignent l'ampleur de ce que pourrait être une "vraie" indemnité kilométrique vélo, si elle est rendue obligatoire pour l'ensemble des employeurs, et si le plafond est remonté à un niveau plus raisonnable.

2. Des dispositifs par comparaison plus incitatifs pour d'autres mobilités

Or, par comparaison, d'autres mobilités bénéficient de dispositifs plus conséquents pour effectuer les trajets domicile-travail. Les principaux dispositifs de soutien pour la voiture et le deux-roues motorisés sont la

fourniture d'un véhicule de fonction, le versement d'une indemnité kilométrique[56], et l'abattement d'impôt sur le revenu par déclaration des kilomètres parcourus en tant que frais réels.

Concernant les transports en commun, le dispositif existant est le remboursement de l'abonnement. Le remboursement de la moitié du montant de l'abonnement est obligatoire, celui de l'autre moitié restante est facultatif. Le caractère obligatoire de ce dispositif lui permet une très grande diffusion. Le développement des transports en commun est assurément positif d'un point de vue environnemental. Mais il faut souligner que les usagers ne paient qu'une faible part de leur coût. Le remboursement partiel de l'abonnement divise son coût par deux pour le salarié. Ainsi celui-ci n'est pas incité à rechercher d'autres moyens de se déplacer, et vient souvent augmenter la congestion des transports en commun en heure de pointe, ce qui rend nécessaire des investissements beaucoup plus coûteux que ce que l'usager a payé.

Les dispositifs de soutien aux trajets domicile-travail sont ainsi construits "à l'envers" : ils incitent aux solutions dispendieuses, et n'encouragent pas les solutions économes sur le plan financier et environnemental.

[56] Voir l'annexe 4.

II. TROIS PROPOSITIONS AMBITIEUSES MAIS RÉALISTES POUR PROMOUVOIR LE VÉLO EN FRANCE

A. LA CRÉATION D'UN PILOTE NATIONAL, LA MISSION INTERMINISTÉRIELLE VÉLO

1. La Mission Interministérielle Vélo, nouveau pilote national

La France ne dispose ni de stratégie nationale visant à développer et promouvoir l'usage du vélo, ni de pilote pouvant faire émerger une vision partagée et mettre en œuvre un plan d'action défini. A l'échelon local se développent pourtant des bonnes pratiques qui mériteraient d'être mutualisées et partagées. La création d'une Mission Interministérielle Vélo (MIV)[57] pourrait combler ce manque. Ses objectifs seraient :

- d'effectuer une veille législative afin que les modes actifs soient effectivement pris en compte dans les textes réglementaires (lois de Finances, loi de santé, texte de loi sur l'urbanisme, la santé, les transports, etc.) ;

- de recenser les bonnes pratiques aussi bien en France qu'à l'étranger et lancer des appels à projet ou à expérimentation. Elle accompagnerait les services de l'Etat (Ministères et administrations déconcentrées) pour intégrer le vélo dans les différentes politiques publiques, et serait également responsable de l'évaluation des impacts des actions mises en œuvre ;

- de veiller à la cohérence, la bonne application et l'évolution des dispositifs déjà existants : indemnité kilométrique vélo, prime à l'achat pour les vélos à assistance électrique, réduction fiscale pour les entreprises mettant des vélos à disposition de leurs salariés, etc ;

- de l'animation et du pilotage du Programme National de Sensibilisation à l'Usage du Vélo (PNSUV, cf.infra), et de répondre aux sollicitations des particuliers, des entreprises et des services de l'Etat.

La MIV serait chargée de veiller à la cohérence du développement des infrastructures vélo dans les territoires sur les points suivants :

- un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables et d'itinéraires piétonniers, sous forme de trottoirs piétons et de pistes cyclables séparés, lorsque la vitesse des véhicules motorisés est élevée (≥ 50 km/h), ou de simples bandes cyclables, éventuellement à contre-sens, en zones où cette vitesse est limitée à 30 km/h. Ce réseau inclut le franchissement (souvent coûteux, par tunnel ou pont) des points durs (carrefours, ronds-points) et des infrastructures lourdes (autoroutes, voies rapides urbaines, voies de chemin de fer, voies d'eau, etc) ;

[57] Dont les interactions seraient avec le Ministère de l'Économie et des Finances, les Ministères des Affaires sociales et de la Santé, le Ministère du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social, le Ministère de la ville, de la Jeunesse et des Sports, le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et le Ministère de l'Aménagement du territoire, de la Ruralité et des collectivités territoriales.

- la réduction de la vitesse de déplacement des véhicules motorisés en ville, typiquement à 30 km/h ;
- l'existence d'installations de stationnement vélo sécurisées, réparties en ville (arceaux), mais aussi concentrées sur les lieux favorisant l'intermodalité avec les moyens de transport public et sur les lieux de travail (parkings à vélo fermés, éventuellement surveillés, comprenant éventuellement des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique). Ces points de contact sont ceux établis avec les réseaux de tramway ou métro en zone dense, d'autobus en zone sub-urbaine, d'autocar en zone rurale, et de train ;
- la formation des usagers à l'usage du vélo, des patins à roulettes en ligne ("rollers") ou de la trottinette : règles de sécurité dans la circulation des véhicules motorisés en ville (vélos) ou sur les trottoirs (rollers ou trottinettes), attention portée aux piétons et aux usagers vulnérables de la rue, conseils de prudence en matière de prévention des vols, gestes d'entretien et de réparation ;
- la sensibilisation des hôteliers et hébergements de vacances à l'accueil de touristes à vélo ou en chaise roulante, puis la certification de leur aptitude à les accueillir selon un cahier des charges objectif et reconnu (portant en particulier sur la présence de lieux de stationnement sécurisés pour la nuit, d'atelier et d'outils pour les petites réparations, d'une salle pour faire sécher les vêtements, d'une offre de petit déjeuner consistant[58], etc).

Afin d'améliorer la coordination et d'adapter ses priorités aux critères locaux, la Mission interministérielle vélo est assistée par l'ADEME, le Cerema et leurs différentes entités régionales. Une partie des effectifs de la MIV pourra être déconcentrée.

Les associations cyclistes ont aussi leurs implications, dans les différentes missions de la MIV, de la définition de la stratégie nationale, à la mise en place de projets expérimentaux ou encore dans l'évaluation des projets d'investissement.

Encadré 3 : Quel financement pour la MIV ?

Dans un contexte de contraintes budgétaires, il est essentiel de mettre en place un financement viable de la MIV, sans qu'il ait un impact sur la recherche de l'équilibre des finances publiques.

Il est proposé de la financer via une taxe sur les ventes des constructeurs de véhicules automobiles et de motos. Celle-ci s'inscrit dans un choix politique et une fiscalité écologique qui décident de "faire payer les pollueurs". La taxation veillera à bien prendre en compte toutes les ventes sur le territoire, quel que soit le constructeur et leur État d'affiliation.

[58] cf. Label "Bett & Bike" de l'association cycliste allemande ADFC.

Il s'agirait de prélever à hauteur de 0,001% - sur le modèle du versement transport - du chiffre d'affaire réalisé sur les ventes en France pour obtenir le financement ci-contre : 40Md€[59] x 0,001% = 40 M€ en année 1. Cette taxation pourra évoluer les années n+1 et n+2 en fonction des performances aux émissions de CO2 des véhicules vendus.

2. Lancement d'un Programme national PNSPV (Programme National de Sensibilisation Pour le Vélo)

A l'instar des recommandations formulées par le Programme National Nutrition Santé (PNSS) en matière d'alimentation équilibrée, une grande campagne de communication sur les bénéfices des modes actifs et les alternatives à la voiture individuelle est un moyen particulièrement pertinent pour insuffler une nouvelle vision de la mobilité.

Le message serait que le vélo est un moyen transport comme un autre, ou presque, avec de nombreux effets positifs.

a. Les impacts recherchés

Globalement, l'objectif d'une campagne de sensibilisation à l'usage du vélo est d'ouvrir de nouvelles perspectives en matière de mobilité en diminuant les aprioris sur ce mode de transport.

Le changement de pratique de mobilité ne se déclenche pas uniquement en mettant à la disposition des citoyens de « bonnes infrastructures », mais aussi par la promotion des modes actifs. Les temps de transport sont rarement perçus comme une opportunité pour pratiquer une activité physique. Un programme national de sensibilisation à la pratique du vélo et à la marche doit mettre en évidence le potentiel de pratique d'une activité physique d'intensité modérée que représente un déplacement inférieur à 4km, voire à 7-10km pour les utilisateurs de vélo à assistance électrique. La pratique du vélo permet de diminuer les risques de « maladie de la sédentarité » : moins 30% de risque de maladies coronariennes, moins 20% de risque de diabète de type 2. La pratique actuelle du vélo permet de réaliser une économie de 5,6 milliards d'€ de dépenses de santé.

Il est également primordial de remplacer le discours anxiogène sur la pratique du vélo en milieu urbain par un message positif et plus précis. En 2015, toutes pratiques du vélo confondues, 150 cyclistes sont décédés. Alors que l'on estime qu'un demi-million de Français utilisent régulièrement le vélo pour leurs déplacements domicile-travail et que 11,8 millions de Français pratiquent le vélo loisir[60], ce chiffre est à ramener à sa juste mesure : la pratique du vélo n'est pas dangereuse ! En outre, de nombreuses études[61] montrent que pour les

[59] Voir sur le site : www.ccfa.fr/IMG/pdf/communique_de_presse_novembre_2016.pdf
[60] Selon une enquête les Héros du sport de 2016 (voir le lien : https://lesherosdusport.com/actualites/les-sports-les-plus-pratiques-en-france-en-2016-en-nombre-de-licencies).
[61] « *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling* », P.L. Jacobsen, 200.

cyclistes, la sécurité vient par le nombre. Les bénéfices sont globaux : meilleure qualité de l'air, apaisement de la ville, réduction du risque d'accidents, etc.

Enfin, les bénéfices de la pratique du vélo se mesurent également en potentiel d'économies pour les ménages. Un vélo équipé coûte moins de 250€ par an tandis qu'une voiture coûte en moyenne plus de 5000€/an. Dans un contexte de récession économique et alors que les dépenses de mobilité représentent 15% du budget des ménages, ce gain potentiel doit être mis en évidence.

b. La stratégie de communication

La campagne de communication répond à un triple objectif : sensibiliser les Français aux enjeux de mobilité active, valoriser l'image du vélo et de ses utilisateurs, et encourager les publics cibles à passer à l'acte, c'est-à-dire à devenir des utilisateurs réguliers. Si les deux premiers objectifs supposent une campagne grand public, online et offline, le troisième sera accompagné par un outil de type application mobile. Les grands principes de mise en œuvre sont détaillés en Annexe 5.

c. Les publics cibles

En 2015, 1,9% des actifs ayant un emploi, soit 500.000 personnes, sont allés travailler à vélo[62] contre 2% en deux-roues motorisés et 70,6% en véhicules automobiles, tandis que 6,3% des personnes rejoignent leur lieu de travail à pied. En comparaison du chiffre global des utilisateurs du vélo, ces chiffres montrent que le vélo est sous-utilisé parmi les actifs – alors même que c'est une cible qui, par définition, est mobile. Par ailleurs, le vélo est surtout utilisé par les actifs se rendant au travail dans les grandes villes ; ils sont 6% dans les villes de plus de 200.000 habitants, sauf à Paris, où la proportion est de 4%. Enfin, on observe que plus le niveau de diplôme est élevé, plus l'usage du vélo est important : 1,5% des bacheliers ou équivalents vont travailler à vélo, contre 2% des titulaires d'un diplôme de niveau bac + 3 ou 4 et plus de 5% pour les titulaires d'un doctorat.

Le changement de comportement et d'usage sera le plus facile et le plus rapide parmi les jeunes actifs, diplômés, travaillant dans une grande ville. En 2015, le nombre de jeunes cadres (15-39 ans) était estimé à 1,7 million[63], sachant que 45% de cette population vit et travaille en Île-de-France et que 25% d'entre eux sont basés dans une aire urbaine supérieure à 600.000 habitants, 1,2 million d'individus sont susceptibles d'adopter le vélo comme mode de transport. Cela reviendrait à multiplier par trois le nombre d'actifs utilisant déjà le vélo pour aller travailler.

[62] D'après une étude Insee - Insee Première n° 1629 – Janvier 2017.
[63] *La captation croissante des cadres par les métropoles*, Bernard Aubry et Jean-François Léger, Association de prospective rhénane, 2015.

B. LA MISE EN PLACE D'UN « FONDS D'INVESTISSEMENT DANS LES MOBILITES ACTIVES » POUR L'AMENAGEMENT D'INFRASTRUCTURES

En matière de soins de santé, la Sécurité Sociale – Branche Maladie porte seule les coûts des Affections de Longue Durée (ALD, remboursées à 100%). Ces ALD sont notamment liées au mode de vie et à la sédentarité: diabète, hypertension, cancers du sein et du côlon. L'étude[64] réalisée par l'International Sport and Culture Association (ISCA) chiffre à 1,2 Mds €/an le coût direct (soins de santé) de la sédentarité en France (et à près de 9,5 Mds €/an le coût total, comprenant les pertes d'années de vie en bonne santé). Toutes les projections indiquent que ces maladies du mode de vie connaîtront une très forte croissance en France (et en Europe) au cours des prochaines décennies, mettant en péril l'équilibre difficilement (et récemment) atteint de la Sécurité Sociale – Branche Maladie.

Le fait que cette dernière porte l'ensemble des coûts de la sédentarité signifie aussi qu'elle est la seule bénéficiaire directe, en terme financiers, de sa réduction. Pour tous les autres acteurs publics (collectivités territoriales, État), l'investissement dans des infrastructures cyclables est un coût financier sans retour tangible autre que politique (et ce retour peut même être négatif si les automobilistes sont nombreux). Pour la Sécurité Sociale – Branche Maladie, c'est un investissement avec une rentabilité financière tangible.

La Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS), éventuellement accompagnée par d'autres Caisses, et plus marginalement par l'Etat, sont les bénéficiaires collectifs des externalités positives (gains de soins de santé, réalisation des engagements des Accords de Paris en 2015 en matière de réduction des émissions de GES) générées par la généralisation de la pratique des mobilités actives. C'est donc à elles que revient le rôle de financer les collectivités dans la mise en place de politiques ambitieuses, par exemple par un "Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives".

1. Le mécanisme général

La CNAMTS (et éventuellement les autres Caisses) contracte un emprunt de long terme, appelé par exemple "Emprunt Mobilités actives", de 5 Mds€ (soit 80€/habitant pour 66 millions de Français), répartis en 10 tranches annuelles, au taux de 4,5 %/an, chacune de ces tranches portant sur une durée de 20 ans[65]. Les sommes collectées auprès de ces souscripteurs sont réunies dans un "Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives", inscrit au bilan de la CNAMTS. Ce Fonds bénéficie du label officiel "Transition énergétique

[64] D'après l'étude "*The economic cost of physical inactivity in Europe*" publiée en juin 2015 par l'International Sport and Culture Association (ISCA).

[65] Le taux est calculé à partir de la rentabilité des investissements pour la CNAMTS seule, diminuée des frais de gestion (il est porté à 8,5 %/an si les autres Caisses Nationales d'Assurance Maladie contribuent au Fonds). La durée est celle au terme de laquelle les effets de l'investissement dans les mobilités actives en matière de santé publique se sont matérialisés. Ces anticipations de durée et de rentabilité sont fondées sur des données empiriques issues d'exemples en Allemagne et aux Pays-Bas.

et écologique pour le climat" – TEEC[66], au titre des "Infrastructure[s] de bicyclette dans les villes, [et du] financement de plans de développement de la bicyclette" du Référentiel de ce label[67].

Le "Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives" lance un ensemble d'appels à projets périodiques (par exemple semestriels), auprès de consortiums de collectivités territoriales (et éventuellement d'entreprises), pour des projets d'aménagements cyclables et piétonniers (éventuellement complétés par des services, par exemple de formation à l'usage du vélo), à l'échelle du bassin d'emplois (pour les trajets pendulaires domicile-travail) et de la région touristique (pour les itinéraires de vélotourisme).

Les lauréats de l'appel à projets voient alors leur projet subventionné par le "Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives", à un taux de 80% du total, laissant à la collectivité un reste à payer de 20% du montant du projet (ou moins, selon l'intervention des fonds nationaux ou européens de cohésion territoriale). Les collectivités territoriales doivent en contrepartie mesurer de façon objective l'évolution de la part modale vélo et autres mobilités actives.

Le montant moyen d'investissement attendu dans les infrastructures de mobilités actives est 100€/habitant, soit 5€/habitant/an pendant 20 ans, dont 4 €/habitant/an (pour un total au terme des 20 ans de 80 €/habitant) apportés par le Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives, 1€/habitant/an (pour un total au terme des 20 ans de 20 €/habitant) apporté par les collectivités territoriales et les entreprises. Le rythme d'investissement peut être plus rapide, si les collectivités territoriales le décident et le financent.

Le montant de la subvention pour une collectivité territoriale est limité à une valeur maximale de 160€/habitant, correspondant à une densité d'infrastructure de 200€/habitant (pour le taux de subvention de 80%), soit le double de cette intensité moyenne d'investissement. Ce plafond vise à l'équité de la répartition géographique des subventions, tout en maintenant un risque de ne pas être retenu dans les appels à projet, pour inciter les collectivités à présenter des dossiers de qualité.

Encadré 4 : Le rôle des associations de soutien à la formulation des projets et à leur évaluation

Les associations cyclistes[68] et de soutien aux mobilités actives sont susceptibles d'apporter un soutien technique :

- à l'échelle locale ou régionale, aux collectivités territoriales et aux entreprises porteuses de projets, dans la conception et la planification de ceux-ci, à toutes les échelles (du plan général à l'aménagement micro-local d'un carrefour ou de l'implantation d'un ensemble d'arceaux de stationnement), puis dans la mesure des effets (en matière de part modale vélo et autres

[66] Défini par le décret n°2015-1615 du 10 décembre 2015
[67] Adopté par l'Arrêté du 10 mars 2016 portant homologation du référentiel et du plan de contrôle et de surveillance cadre du label « Transition énergétique et écologique pour le climat ».
[68] Regroupées au sein de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette – FUB.

mobilités actives) de la mise en œuvre du plan d'investissement, lorsque celui-ci a été retenu pour financement par le Fonds

- à l'échelle nationale, au Comité d'Engagement qui assiste l'équipe de gestion du Fonds dans l'évaluation des propositions issues des consortiums de collectivités territoriales

La constitution d'infrastructures soutenant les mobilités actives dans les territoires lauréats y augmente la pratique quotidienne du vélo (en particulier dans la mobilité pendulaire domicile-travail) et y réduit la sédentarité, et donc les arrêts de travail et les Affections de Longue Durée. La CNAMTS (et éventuellement les autres Caisses d'Assurance Maladie) reverse au Fonds annuellement les sommes correspondant à ces économies réalisées du fait de la mise en place de ces infrastructures.

La rentabilité attendue pour la CNAMTS seule est de 5 %/an, ce qui justifie financièrement l'existence du Fonds. En incluant les autres Caisses d'Assurance-Maladie, la rentabilité monte à 9 %/an. La rentabilité pour la collectivité en matière de santé, en incluant les gains en matière de réduction des maladies physiques et psychiques (mais pas les gains en matière d'atteinte des objectifs environnementaux de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre), est supérieure à 50 %/an. Le calcul de rentabilité, fondé sur des exemples empiriques concrets, est détaillé en Encadré 5. Compte tenu de frais de gestion attendus de l'ordre de 0,5 %/an (cf. infra), le taux d'intérêt versé aux souscripteurs pour un fonds alimenté par les seules contributions de la CNAMTS est de 4,5 %/an, et de 8,5 %/an s'il est également alimenté par les contributions des autres Caisses d'Assurance Maladie.

Le plan d'investissement ainsi proposé aboutit à un maillage de territoires cyclables où la pratique du vélo, surtout pour les trajets domicile-travail, diminue fortement la sédentarité, et donc les maladies du mode de vie, sur la longue durée. Ce dispositif par appel d'offres assure que les projets présentés ont fait l'objet d'un accord entre les collectivités territoriales concernées, et donc sont territorialement cohérents. Son caractère échelonné au cours du temps (par appels d'offres périodiques) permet un apprentissage des collectivités territoriales. Il valorise une spécificité française : la centralisation, à l'échelle nationale, de la mutualisation des soins de santé, au sein d'un seul organisme qui porte le coût des Affections de Longue Durée (ALD).

2. Les infrastructures susceptibles d'être subventionnées

Les infrastructures, matérielles et immatérielles, susceptibles d'être subventionnées par le Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives seront inscrites dans le cadre du Programme d'action de la MIV, décrit auparavant dans la proposition 1.

Un des critères essentiels dans l'attribution du financement est la cohérence du plan d'investissement proposé par les collectivités locales, qui s'évalue à l'échelle pertinente : le bassin d'emplois pour la mobilité domicile-

travail, l'itinéraire traversant, en lien avec les plans nationaux et européens de véloroutes touristiques, ou l'ensemble de boucles d'une longueur supérieure à 20 km pour la mobilité de loisirs.

Cette condition posée au financement par le Fonds a pour objectif d'amener les collectivités territoriales, dont les responsabilités en matière d'infrastructure de transport se chevauchent souvent, et éventuellement les entreprises, à se coordonner et à se mettre d'accord sur le projet complet, en amont de la demande de subvention.

Les appels à projets pourront se focaliser successivement sur certains types de réseaux : en zone urbaine pour les déplacements domicile-travail, en zone rurale pour le vélotourisme, etc. De même, les appels à projets porteront sur des projets de taille croissante au cours du temps. L'objet de cette stratégie est d'accompagner la montée en compétence des collectivités territoriales (et des entreprises), et de commencer par des projets-pilotes ou démonstrateurs, qui serviront ensuite d'exemples de bonnes pratiques pour une généralisation ultérieure. La taille des tranches de l'emprunt est également croissante[69] au cours du temps, afin d'accompagner cette montée en compétence de l'équipe de gestion du Fonds, et des méthodes statistiques de mesure de l'efficacité en matière de santé des investissements dans les infrastructures de mobilité active.

Le Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives serait un véhicule d'investissement, faisant l'objet d'un appel public à l'épargne et distribué, de façon tout à fait classique, par le réseau bancaire. Le réseau bancaire proposerait ainsi au grand public un produit d'épargne sûr, rentable et ayant du sens pour la collectivité, labellisé "Transition énergétique et écologique pour le climat" – TEEC, en complément de son offre traditionnelle.

Un contributeur spécifique pourrait être constitué du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) – composante essentielle du Plan Européen d'Investissements (communément appelé "Plan Juncker") porté par la Banque Européenne d'Investissement (BEI). La CNAMTS pourrait faire appel à l'aide technique de la Plateforme européenne de conseil en investissement (EIAH) pour monter son dossier auprès de la BEI.

Comme tout fonds d'investissement, le Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives demande une équipe pour le gérer. Les caractéristiques de cette dernière sont détaillées en Annexe 7.

3. Les arguments pour les apporteurs de capitaux (épargnants et investisseurs institutionnels) : soutenabilité et rentabilité

Le Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives contribue de façon évidente à une amélioration de la soutenabilité environnementale des déplacements, et ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique. C'est aussi un investissement financièrement rentable.

[69] Voir Annexe 6.

L'étude de l'International Sport and Culture Association - ISCA, 2016, citée en introduction, chiffre le coût de la sédentarité, et donc le gain à attendre d'une augmentation des modes actifs de déplacement :

- 80€ / an / personne sédentaire de coûts directs de soins de santé
- 287€ / an / personne sédentaire de perte économique par les maladies physiques induites
- 267€ / an / personne sédentaire de perte économique induite par les maladies psychiques induites.

Sur la base des exemples de Groningue (Pays-Bas) et de Freiburg-im-Bresgau (Allemagne), il semble raisonnable d'espérer une rentabilité interne de l'investissement pour la CNAMTS de l'ordre de 5 %/an, de 9 %/an si les gains de l'ensemble des Caisses d'Assurance-Maladie sont comptabilisés – et des rentabilités au-delà de 50 % / an si l'ensemble des externalités positives de santé sont comptées.

Dans le même temps, le montant total nécessaire semble être de de 20 M€ sur 20 ans pour 200.000 habitants, soit 100€ / habitant, ce qui justifie le dimensionnement proposé pour le Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives.

Encadré 5 : Le vélo à Groningue et Freiburg-im-Bresgau

La ville de Groningue (Pays-Bas, 200.000 habitants) a réalisé son plan de déplacement urbain valorisant les modes actifs en une durée de 33 ans, de 1977 à 2010, pour un coût d'aménagements cyclables de 48,6 M€, soit 243 €/habitant, à une intensité moyenne d'investissement de 7,37 €/habitant/an, échelonné comme suit : 1977 : 6,4 M€, années 1980 -1990 : 23 M€, 2000 : 4 M€, 2003-2006 : 5,5 M€, 2007-2010 : 10 M€.

Au terme de cette durée, la part modale des modes actifs de déplacement a été portée de 29 à 48%, soit une augmentation du nombre de personnes physiquement actives de 38.000 unités, compte tenu de la population de la ville.

Ces aménagements cyclables auraient économisé à la CNAMTS 2,4 M€/an de coûts directs de soins de santé, 3 M€/an pour l'ensemble des caisses d'assurance-maladie (et 24 M€/an en incluant les coûts indirects). Si ces aménagements avaient été financés par le Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives, avec un taux de subvention de 80 %, la rentabilité de l'opération pour la CNAMTS seule aurait été de 4,14%/an, de 7,67%/an pour l'ensemble des caisses d'assurance-maladie, et de 51,58%/an pour l'ensemble de la société.

Quant à Freiburg-im-Breisgau (Allemagne, 220.000 habitants), son plan de déplacement urbain valorise les modes actifs en une durée de 23 ans, de 1977 à 1999, pour un coût d'aménagement cyclables de 19,2 M€ (soit 87€/habitant), échelonné à raison de 836 k€/an, soit 3,8€/habitant/an.

Au terme de cette durée, la part modale des modes actifs de déplacement a été portée de 13 à 28% (15% en 1982, 21% en 1989, 28% en 1999), soit une augmentation du nombre de personnes physiquement actives de 30.000 unités, compte tenu de la population de la ville.

Ces aménagements cyclables auraient économisé à la CNAMTS 2,1 M€/an de coûts directs de soins de santé, 2,6 M€/an pour l'ensemble des caisses d'assurance-maladie (et 21 M€/an en incluant les coûts indirects). Si ces aménagements avaient été financés par le Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives, avec un taux de subvention de 80%, la rentabilité de l'opération pour la CNAMTS seule aurait été de 7,72%/an, de 11,81% pour l'ensemble des caisses d'assurance-maladie, et de 67,71% / an pour l'ensemble de la société.

4. Les difficultés éventuelles

Pour l'instant, la CNAMTS ne semble pas avoir emprunté pour réaliser des investissements d'avenir, comme des infrastructures susceptibles de réduire ses dépenses futures, et il est nécessaire de s'assurer qu'elle en a le droit (ou modifier le droit en ce sens). À la date de début 2017, elle gère une dette correspondant à l'accumulation de ses déficits passés, et elle ne finance pas d'autres infrastructures que les hôpitaux. Son budget lié à la prévention se limite à des campagnes de sensibilisation, de l'ordre de quelques centaines de M€[70], très en-deçà de ses dépenses (budget de 200 Mds €/ an).

C. LA CREATION D'UN "BUDGET UNIQUE MOBILITE (BUM) DANS LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL"

1. Une indemnité kilomètrique vélo (IKV) qui fonctionne complètement

L'IKV, dans sa version actuelle, comporte plusieurs limitations. Alors qu'un projet d'expérimentation, initié par l'ADEME en 2014, avait démontré une hausse de 50% de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail, les choix actuels de mise en œuvre de la mesure limitent très fortement tant le nombre de salariés qui peuvent la solliciter, que son adoption par ceux-ci (étant donné le plafonnement, en Île-de-France, il est souvent plus avantageux pour un salarié qui vient au travail à vélo de solliciter le demi-remboursement de l'abonnement de transport, qui lui permettra de se déplacer dans toute la région pour ses loisirs, etc.).

Une mise en œuvre complète de l'IKV est donc nécessaire, au travers de deux mesures simples mais efficaces. En premier lieu, il faut rendre obligatoire l'IKV dans les entreprises du secteur privé ainsi que dans le secteur public, par égalité avec les transports en commun, qui font aussi l'objet d'un remboursement. En deuxième lieu, il faut rehausser le plafond de l'IKV de 200€ à 400€, afin de concurrencer efficacement les

[70] Voir le lien : http://www.senat.fr/rap/r11-656/r11-6565.html

mesures en faveur du transport en commun. Ces deux mesures, incontournables et extrêmement rapides à mettre en oeuvre, suffiraient à rendre l'IKV vraiment incitative, pour l'ensemble des salariés[71].

2. Aller plus loin avec un budget unique à la mobilité

Au-delà de la création d'une "vraie" indemnité kilométrique vélo, une mesure beaucoup plus ambitieuse, conjuguant équité et simplification, peut être proposée : le BUM.

Nous avons vu précédemment les déséquilibres existants dans les mesures de soutien d'un type de mobilité à un autre. Les transports individuels motorisés, qui sont aussi les plus polluants sont les plus soutenus, suivis par les transports en commun. Dans le même temps les incitations au vélo semblent anecdotiques, et les incitations à la marche à pied sont inexistantes. Cette situation nous semble injuste sur les plans social, environnemental et sanitaire.

Afin de rééquilibrer les incitations financières d'un type de mobilité à un autre, nous proposons de réformer et unifier l'ensemble des dispositifs existant en matière de déplacements domicile-travail, pour en faire un Budget Unique Mobilité, indépendant du mode de transport choisi par le salarié. Le but est d'offrir un support financier équitable, tant vis-à-vis de tous les usagers que vis-à-vis de tous les modes de transport. Ainsi les différences de coût entre différents moyens de transport ne seront plus masquées, ce qui aidera les modes les plus économes à reconquérir leur part modale légitime.

Le budget mobilité est un concept novateur de management de la mobilité, à destination des employés. C'est un montant fixe mensuel qu'un employé peut utiliser pour financer l'ensemble de ses frais de transport, quel que soit le mode utilisé. La prime versée est ainsi "découplée" du mode de transport choisi.

Encadré 6 : Des expérimentation en Europe du budget Mobilité

Il existe déjà quelques expérimentations en Europe, où les budgets mobilité ont été appliqués avec succès à l'échelle d'une entreprise[72].

Aux Pays-Bas, l'hôpital Erasmus de Rotterdam a connu une restructuration de son parking, réduisant le nombre de places de 2700 à 1700. Un budget de déplacement individuel (ITB) a alors été mis en place pour décourager les employés de se déplacer en voiture. Il offre 0,10 € par km à ceux qui utilisent d'autres modes de transport que la voiture. Pour compléter le dispositif, un système de paiement progressif du parking a été mis en place, pour seulement 1,50 € par jour avec un maximum de 12 jours par an, puis le prix passe à 12,50 € à partir de la 13ème journée. Ces mesures ont réduit les utilisateurs de voiture de 45% à 20%. Les coûts supplémentaires sont de 1,3 million d'€ par an, alors que la construction d'un nouveau parking était estimée à 4 million d'€ par an.

[71] Club des villes et territoires cyclables. Encourager la pratique du vélo dans les entreprises : de nombreux avantages. 2015.
[72] Voir le lien : http://www.epomm.eu/newsletter/electronic/0312_EPOMM_enews_FR.html

En Belgique, GDF Suez a dû réduire le nombre de places de stationnement de 700 à 170 dans ses nouveaux bureaux de Bruxelles. Il a alors offert à ses employés un budget mobilité comme une alternative à une voiture de fonction. Chaque employé a pu choisir entre un certain nombre d'avantages tels qu'un abonnement de train, un vélo pliant, un service de baby-sitter pour garde d'enfants malades, ou des vacances supplémentaires. Après un an de mise en place, le pourcentage d'employés utilisant leur voiture pour du domicile-travail était passé de 70% à 30%.

À travers l'Europe de nombreuses expérimentations se mettent en place. Une étude régulièrement réalisée par la société néerlandaise d'assurance Achma a révélé que 48% des personnes aux Pays-Bas feraient le choix d'un budget mobilité si cela leur est offert, alors que seulement 34% préfèreraient un véhicule de fonction. La Dutch Cycling Embassy fait la promotion d'un budget unique mobilité auprès du gouvernement néerlandais. En Suède également on étudie la faisabilité d'un budget mobilité pour les grandes entreprises, grâce à une étude du WSP[73].

On peut recenser de nombreux bénéfices à mettre en place le budget mobilité[74]:

- pour la collectivité : moins de kilomètres, ce qui signifie moins de congestion et donc moins de pertes économiques, moins d'investissements pour les routes et moins d'émissions de CO2.
- pour les employés: des bénéfices financiers et plus de flexibilité et de maîtrise des modes de déplacement. Cela permet un plus grand équilibre entre vie privée et travail, réduisant le stress.
- pour les employeurs : possibilité de jouer sur les déplacements domicile-travail afin de maîtriser et réduire les coûts de transport et de parking. Un budget mobilité peut contribuer à l'objectif de la compagnie d'être un employeur durable et/ou attractif et de réaliser de vraies économies.

3. Les critères de mise en œuvre en France

Forts de ces constats européens, il faut adapter le système du budget unique mobilité de grandes entreprises à une politique nationale unifiée. Les critères d'application proposés sont les suivants :

- Il est versé uniquement pour les salariés, du public ou du privé. Il ne s'adresse pas aux actifs recevant le Revenu de Solidarité Active (RSA) ou l'allocation de retour à l'emploi (ARE). C'est en effet une mesure de remplacement de divers dispositifs existants destinés aux salariés et payés par l'employeur. Ainsi il n'y aura pas de financement supplémentaire de la part des employeurs ni de l'Etat, mais une redéfinition des aides allouées.

[73] SWP. Förstudie Mobility Budgets. Ett sätt att förändra incitamentsstrukturen för arbets- och tjänsteresor. Décembre 2011.
[74] International Integrated Corporate Mobility Solutions. Smart Mobility Management. #5. Février 2012.

- Il fonctionne pour tous les types de mobilité. Il n'y a aucun moyen de différencier tel type de mobilité par rapport à un autre pour le calcul de l'allocation.

- Il ne prend pas en compte le revenu annuel par foyer, et n'est donc pas principalement un dispositif de redistribution de richesse ou de support social. Ces aspects doivent être traités par d'autres biais qui ne sont pas liés au trajet domicile-travail. Cependant, comme tout dispositif dont le montant est indépendant du salaire considéré, il réalise de fait une redistribution vers les personnes aux revenus les plus modestes, ce qui n'est pas le cas de tous les dispositifs existant aujourd'hui.

- Il ne varie pas en fonction de la distance domicile-travail, car ceci favoriserait encore l'étalement urbain. Au contraire, le salarié peut choisir de l'utiliser pour se loger au plus proche de son lieu de travail, ce qui coûte parfois cher.

- Il est rendu obligatoire pour les trajets situés dans les zones dépendant d'une autorité organisatrice de la mobilité (c'est-à-dire les agglomérations disposant de transports en commun). En effet, dans ces zones, les employeurs sont déjà confrontés à l'obligation de remboursement des abonnements de transport en commun. Concernant son montant, plusieurs scénarios sont possibles. Par exemple, il pourrait être envisagé de fixer un montant par périmètre d'AOM, de manière à ce que le coût pour les employeurs du périmètre (et donc aussi le coût en exonérations fiscales) soit le même qu'aujourd'hui. Dans les zones qui ne sont pas couvertes par une AOM, c'est à dire les zones rurales, il est facultatif, car il remplace la "prime carburant" de 200 €, facultative.

Comme précisé ci-avant, le Budget unique de mobilité serait dimensionné pour ne pas coûter plus cher, à l'employeur et au budget de l'Etat, que les dispositifs qu'il remplace. L'opacité actuelle sur les montants remboursés ou exonérés en application des dispositifs existants ne permet pas de fournir un chiffrage précis de la mesure. Tout au plus peut-on dire que le budget serait compris entre 100 et 200 euros par salarié et par an, aussi bien en AOM que hors AOM. Puisque la moitié environ de ce budget correspondrait aux montants auparavant exonérés d'impôt sur le revenu au titre des frais réels, dont des chercheurs de l'IDDRI ont démontré qu'ils profitent essentiellement à des ménages aisés, la réforme sera redistributive, et globalement favorable aux salariés à faible revenu[75]. Une réflexion pourrait en outre être menée sur la possibilité d'inclure dans cette réforme une suppression des dispositions qui permettent aux entreprises de rémunérer leurs cadres en voitures de fonction. Les économies réalisées pourraient être réinjectées dans le BUM.

[75] Lucas CHANCEL & Mathieu SAUJOT, Les "frais réels" : une niche fiscale inéquitable et anti-écologique ? IDDRI, SciencesPo. 2012.

BIBLIOGRAPHIE

ADEME. *Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir.* Septembre 2016.

ADEME. *Evaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique vélo – Rapport final.* 27 pages. 2015.

Barthes, Roland. « Le Tour de France comme épopée » et « La nouvelle Citroën ». *Mythologies*, pp.103-113 et 140-142. Paris : Points Seuil, 1957.

CERTU. *Comment encourager l'usage du vélo ? Les mesures d'incitations économiques dans différents pays européens.* Fiche N°25, Septembre 2012.

CERTU – CETE. *Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain. Analyse des enquêtes ménages déplacements.* Collection Données, n°1. Avril 2013.

CIDUV. *Indemnité kilométrique vélo, Les enjeux, les impacts.* Novembre 2013.

Club des villes et territoires cyclables, Observatoire des mobilités actives. *Les Français et le vélo en 2012. Pratiques et attentes. Principaux résultats de l'enquête*. Mai 2013.

Commissariat Général au Développement Durable. « Evaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien ». *Les comptes des transports en 2013.* Octobre 2015 : 47-66.

Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo. *Indemnité kilométrique vélo Les enjeux, les impacts*. Rapport établi par Maxime Gérardin sous la direction de Pierre Toulouse et Dominique Lebrun. Novembre 2013.

Eloy, Marc et Derré, Ivan. *Et si on utilisait le vélo ?* Direction régionale et interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France. Service de la connaissance, des études et de la prospective. Juillet 2014.

Gaboriau, Philippe. « Les trois âges du vélo en France ». *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, nº 29 (1 décembre 2010) : 17-34.

International Integrated Corporate Mobility Solutions. Smart Mobility Management. #5. Février 2012.

Latouche, Serge. *Décoloniser l'imaginaire. La Pensée créative contre l'économie de l'absurde*. Paris : Parangon. 2011.

Lucas CHANCEL & Mathieu SAUJOT, Les "frais réels" : une niche fiscale inéquitable et anti-écologique ? IDDRI, SciencesPo. 2012.

Mercat, Nicolas. *L'économie du vélo en France*. Etude réalisée par Indiggo-Altermodal pour Atout France. 2009.

Héran, Frédéric. *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Cahiers libres. Paris : La Découverte, 2014.

Héran, Frédéric. Complément internet au *Retour de la bicyclette.* http://heran.univ-lille1.fr/?page_id=15.

Pessis, Céline, Sezin Topçu, et Christophe Bonneuil, éd. *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*. La Découverte poche 442. Paris : Éditions la Découverte, 2015.

Razemon, Olivier. *Comment la France a tué ses villes*. Paris, éditions Rue de l'échiquier. 2016.

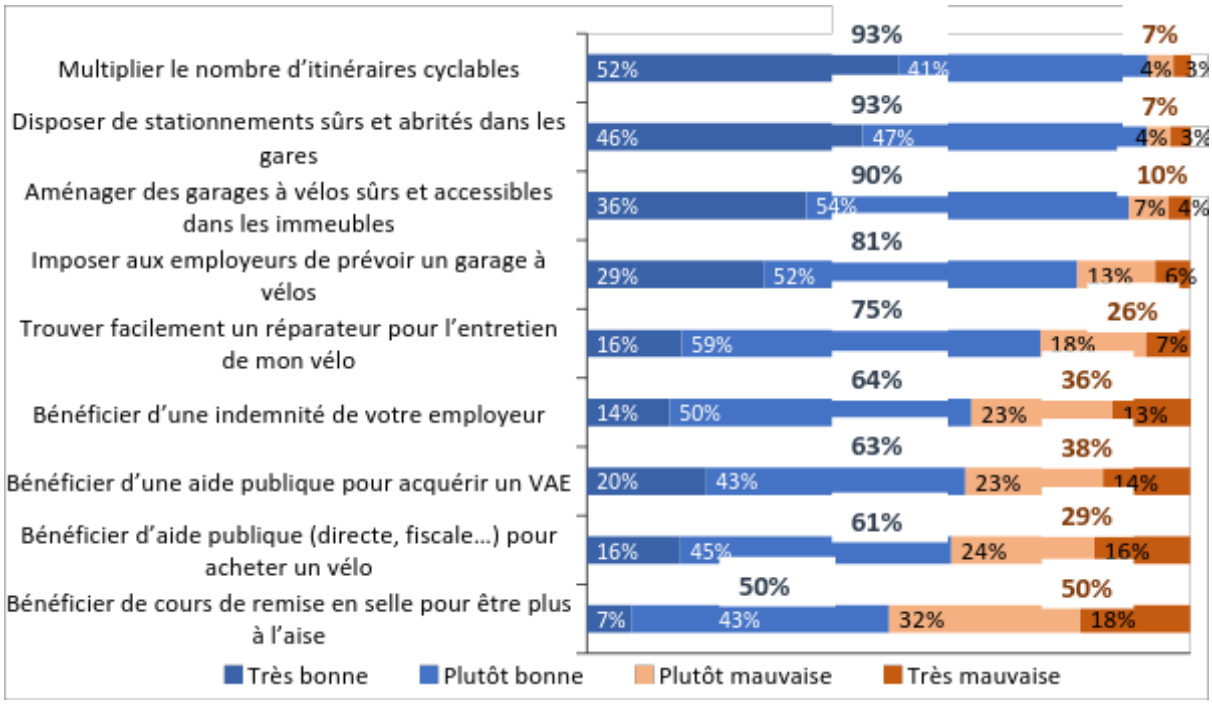
SWP. Förstudie Mobility Budgets. Ett sätt att förändra incitamentsstrukturen för arbets- och tjänsteresor.Décembre 2011.

Toussaint J.-F., *Retrouver sa liberté de mouvement. Plan national de prévention par l'activité physique ou sportive*, 2008.

ANNEXES :

Annexe 1

Enquête d'opinion sur les mesures à adopter pour favoriser l'utilisation du vélo[76]



[76] Club des villes et territoires cyclables, Observatoire des mobilités actives. Les Français et le vélo en 2012. Pratiques et attentes. Principaux résultats de l'enquête. Mai 2013. Enquête réalisée à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie) par MTI Conseil et TNS Sofres en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3 945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus. L'ensemble des résultats est disponible à l'adresse suivante : http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf

Annexe 2

Les paysages cyclistes et cyclables d'autres pays européens

Aux Pays-Bas, les réactions politiques sont très précoces[77]. Dès la fin des années 1970, aux niveaux national et local, différentes initiatives sont prises : financement de villes-pilotes pour développer et essaimer la pratique du vélo, réflexion appliquée sur le dosage entre « ségrégation » et « intégration » des cyclistes au trafic automobile, mise en place de zones 30, contresens cyclables, sas vélos, constructions d'infrastructures cyclistes (pistes cyclables, passerelles de franchissement, etc.), modération du trafic automobile, encadrement du stationnement, etc. Si des facteurs propres au pays peuvent nuancer les effets de la seule dynamique politique, nationale ou locale (taille des villes, distance des déplacements, densité de l'équipement en transports publics qui facilite la complémentarité train-vélo), il n'en reste pas moins que ce volontarisme a engendré un cercle vertueux favorisant la sécurité par le nombre et le développement de la pratique. Les déplacements à vélo ont augmenté de 30% entre 1978 et 1985. Sur la base de ces premiers aménagements techniques et juridiques urbains, le pays est aujourd'hui très avancé et aspire à aller encore plus loin, avec notamment des autoroutes pour vélo reliant les villes entre elles et qui, en 2009, ont bénéficié d'un budget national de 25 millions d'€.

L'Allemagne a rapidement emboîté le pas aux Pays-Bas. L'Etat fédéral a financé des expérimentations également en proposant des investissements dans dix « villes accueillantes aux vélos » dès 1979. D'autres villes proches du voisin néerlandais expérimentent également des mesures de modération de la circulation automobile et de développement d'infrastructures cyclables. Le fédéralisme et la présence de nombreuses villes moyennes pas nécessairement bien pourvues en transport en commun sont des facteurs facilitants. Néanmoins, entre 1978 et 1995, la pratique du vélo augmente de 50% en milieu urbain. Et les ambitions sont encore fortes pour le futur, comme aux Pays-Bas. Ainsi, Berlin compte atteindre 20% de part modale pour le vélo d'ici à 2020.

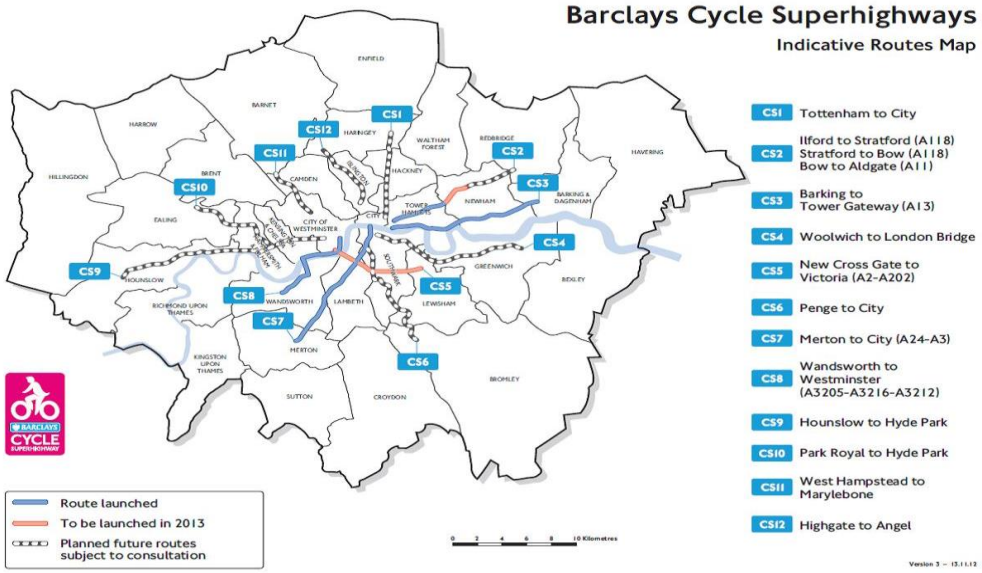
Au Danemark, Stockholm a réussi à faire remonter la part modale du vélo de 1% dans les années 1970 à 10% en 2006. La ville de Copenhague, traversant de grandes difficultés financières ne permettant pas le développement d'infrastructures routières, a choisi de relancer le vélo : le nombre de cyclistes entrant dans la ville a ainsi quadruplé entre 1975 et 2005. Si la part modale actuelle y est de 35%, la ville ambitionne de la faire passer à 50% en 2020, via un développement massif d'infrastructures : aménagement d'un réseau de 300 kilomètres d'autoroutes urbaines décidé en 2010, passages dénivelés sous les intersections, travail sur le revêtement et l'éclairage, coordination des feux aux heures de pointe, mise en place de stations-service dédiées (avec pompes et rustines)…

[77] Ces développements et les suivants sont tirés de l'ouvrage de Frédéric Héran, *op.cit.*, pp.97-106, 137-139.

Annexe 3

Organisation des pistes cyclables : l'exemple de Londres

C'est l'autorité organisatrice de la mobilité londonienne (Transport for London - TfL) qui est chargée d'organiser la mise en place des pistes cyclables en site propre Cycle Superhighways, or celles-ci, vont jusqu'à 15km dans la banlieue londonienne et traversent plusieurs communes membres du Grand Londres. Le fait de désigner l'AOM comme responsable de politiques cyclables ambitieuses et cohérentes avec sa stratégie sur les transports en commun est très fort et permet d'agir efficacement.



Annexe 4

L'indemnité kilométrique

Le montant admissible pour l'indemnité kilométrique est établi par le barème kilométrique fiscal, qui était initialement destiné à simplifier les déclarations de frais professionnels. Pour bénéficier à la fois des exonérations sociales et fiscales, plusieurs conditions doivent être remplies, parmi lesquelles l'absence d'offre de transports en commun pour le trajet du salarié. En revanche, une fois ces conditions remplies, le montant des indemnités versées peut très rapidement atteindre plusieurs milliers d'€ par an. Elle semble être attribuée sur la base d'une simple déclaration de l'employé.

Cette indemnité kilométrique n'a jamais été instaurée en tant que telle. Elle semble résulter du détournement progressif qu'a subi la notion de frais professionnels, dans la continuité de la brèche ouverte par les voitures de fonction. De ce fait, l'indemnité kilométrique bénéficie d'un certain flou. En témoigne l'instauration par la Loi de Financement de la Sécurité Sociale de 2009 (LFSS 2009), dans un contexte de carburant cher, d'une « prime transport » de 200 €, qui n'offre en réalité aucune possibilité nouvelle relativement à ce que permet déjà l'indemnité kilométrique. Mais de fait, certains employeurs semblent ignorer l'existence de l'indemnité kilométrique.

La discrétion qui existe autour de l'indemnité kilométrique tient peut-être aussi à ses montants. Ceux-ci sont très surévalués, de moitié environ, relativement à la réalité des coûts. Les indemnités kilométriques pour les trajets domicile-travail en voiture sont donc une niche fiscale nuisible à l'environnement. À notre connaissance, il n'existe pas d'évaluation de son montant.

La déclaration aux frais réels est une autre niche fiscale "anti-écologique", comme cela a été précisément démontré par des chercheurs de l'IDDRI[78].

Les auteurs montrent qu'elle est aussi "anti-sociale", en ceci que les ménages modestes n'en bénéficient pas (il faut être assujetti à l'impôt sur le revenu pour en profiter). Ils évaluent son coût, à l'époque, à 2,1 milliards d'€.

[78] http://www.iddri.org/Publications/Collections/Idees-pour-ledebat/WP1912_LC%20MS_fiscalit%C3%A9%20%C3%A9cologique.pdf

Annexe 5

Cadre général de la mise en œuvre du PNSPV

1) Les axes stratégiques

Les axes stratégiques permettent de prioriser les messages clefs de la campagne et de définir une progression dans les actions de communication à mener. En ce sens, les axes que nous présentons brièvement ci-dessous sont à lire en parallèle des phases du plan de communication envisagées.

Axe 1 : Sensibiliser aux bienfaits de la mobilité active :

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le recours à un moyen de mobilité active permet de réduire les risques de santé, de diminuer le budget des ménages consacré aux transports et d'améliorer la qualité de vie de la population. Présentés avec des messages simples et illustrés par des exemples du quotidien (un trajet domicile-école à pied ou un trajet domicile-travail), ces bienfaits sont à corréler à la marche à pied et à l'usage du vélo avec, si possible, des impacts chiffrés. Le but est d'exposer objectivement les bienfaits et bénéfices pour l'utilisateur et son écosystème d'un changement de pratique.

Axe 2 : Lutter contre les idées reçues rattachées au vélo :

La sécurité est l'un des principaux arguments que les non utilisateurs du vélo avancent pour justifier leur recours à un autre moyen de transport. Or, les chiffres démentent assez facilement cet argument. D'autres thèmes sont victimes d'idées reçues : la transpiration, le risque de vol, la condition physique, la météo, les aménagements cyclables, etc. Il convient de cibler les arguments les plus récurrents chez la cible stratégique (cf. 2. Les publics cibles) pour les contrer par des données objectives : des statistiques, des études, des chiffres, etc. Le but est d'adopter le discours de la preuve pour lutter contre ces idées reçues et mieux informer sur les réalités, positives, du vélo.

Axe 3 : Valoriser l'utilisateur du vélo :

Afin de faire la promotion du vélo parmi les autres moyens de mobilité active, il est important de valoriser en premier lieu son utilisateur et ses motivations : « Qui est-il ? Que fait-il ? Quel est son état d'esprit ? » sont autant de questions auxquelles devront pouvoir répondre dans les grandes lignes les publics cibles. On estime que le vélo est pratiqué par 42% des Français[79], répartis en 3 grandes catégories : les sportifs (1%), les utilitaires (8%), les occasionnels : (33%). La campagne vise en premier lieu à valoriser les « utilitaires » et à favoriser un désir mimétique auprès des utilisateurs occasionnels et des non utilisateurs. Ainsi, la campagne cherchera à personnifier l'utilisateur du vélo à travers 3 ou 4 utilisateurs types – en fonction par exemple de l'âge, du profil socio-culturel, du caractère, etc. -, en détaillant ses motivations pour son mode de mobilité. La

[79] D'après une étude « Economie du vélo », Atout France – Octobre 2009.

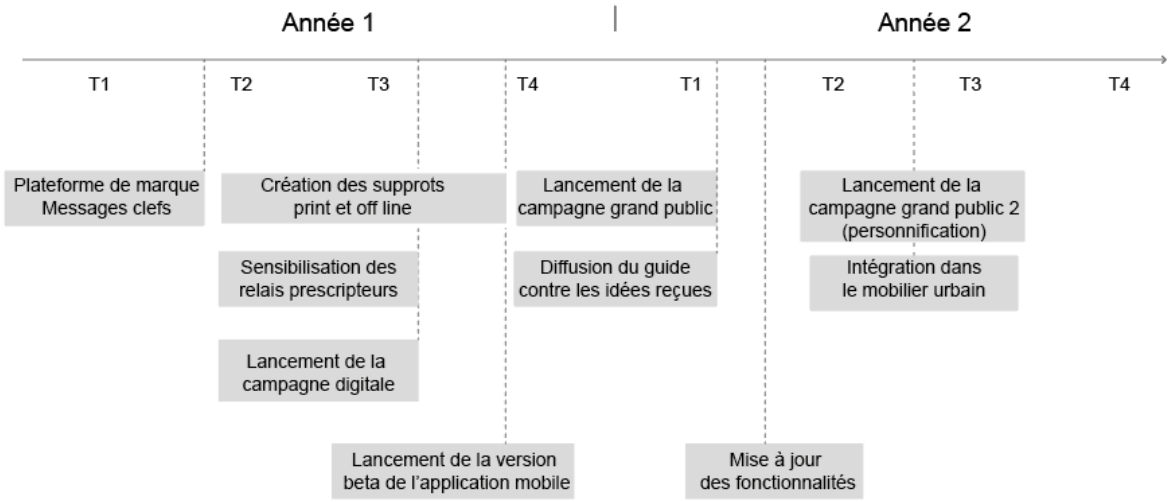
campagne pourrait capitaliser sur ces profils en les faisant évoluer en porte-parole fictifs dans les différents outils supports à la communication du Programme.

2) Les outils de communication

Cette campagne s'inscrit dans une logique de communication globale, multi-supports et multi-formats. Les outils seront retenus au regard de leur pertinence pour chacune des cibles et messages qui accompagnent chaque axe de communication précédemment définis (site web, support print, réseau sociaux, etc).

Une application mobile qui vise à reprendre les messages de la campagne de communication ainsi que quelques fonctionnalités pratiques pour faciliter la remise en selle des citoyens. L'IDDRI a mis en évidence la pertinence et la valeur d'application mobile pour favoriser l'usage du vélo[80].

3) Le plan d'action du programme



[80] Voir le lien : http://www.iddri.org/Publications/Collections/Syntheses/PB0117_velo%20crowdsourcing_MS.pdf

Annexe 6

Taille des tranches d’emprunt au cours du temps

Année	Montant de la tranche d'emprunt (MEUR)
1	100
2	100
3	150
4	200
5	300
6	450
7	650
8	900
9	1 050
10	1 100
Total	5 000

Annexe 7

Caractéristiques de l'équipe en charge du Fonds d'investissement dans les mobilités actives

L'équipe en charge de ce fonds aurait pour fonction :

- de collecter les fonds issus des investisseurs ;
- de formuler et de publier les appels à projets, éventuellement thématiques (tel que décrit ci-dessus) ;
- d'examiner les projets, et de choisir parmi ceux-ci les projets lauréats, avec l'assistance d'un Comité d'Engagement formé de personnalités externes neutres et qualifiées ;
- de verser les fonds de subvention aux consortiums porteurs de projet, en plusieurs tranches, au vu de l'atteinte des jalons d'avancement du projet (réalisation d'infrastructures physiques ou de formation, atteinte de part modale vélo et autres mobilités actives) ;
- d'établir puis de mettre en œuvre des méthodes statistiques de mesure de l'efficacité en matière de santé des investissements, dans les infrastructures de mobilités actives (cf. infra) ;
- de restituer les fonds aux investisseurs, augmentés de leurs intérêts, au terme de l'emprunt.

Les méthodes statistiques susmentionnées s'appuient sur des mesures et sur des calculs. Les mesures portent sur l'évolution, dans les villes et territoires ayant engagé un plan d'investissement soutenu par le Fonds (et dans des villes et territoires témoins n'ayant pas engagé de tels investissements) : (1) de la part modale du vélo et des mobilités actives et (2) du nombre de nouvelles Affections de Longue Durée (ALD). Les calculs portent sur un modèle statistique établissant de manière fine (et au-delà des ordres de grandeur donnés dans la présente note), le lien entre (1) investissement en infrastructures soutenant les mobilités actives, (2) augmentation de la part modale vélo et autres modalités actives, (3) nombre d'Affections de Longue Durée évitées et (4) gains en matière de soins de santé pour la CNAMTS (et pour les autres Caisses d'Assurance Maladie).

Le nombre de projets susceptibles d'être soutenus financièrement par le Fonds d'Investissement dans les Mobilités Actives peut être évalué comme suit, à partir du nombre d'Établissements Publics de Coopération Intercommunale et de Départements :

- 13 Métropoles
- 11 Communautés Urbaines
- 196 Communautés d'Agglomération
- 101 Départements.

En comptant un projet d'équipement pour chacune de ces entités, nous obtenons un total de 321 projets dans lesquels investir, sur 10 ans, soit une trentaine de projets par an.

Typiquement, un fonds amené à investir dans une dizaine de projets par an demande une équipe de 4 à 5 personnes : un directeur, 2 ou 3 chargés d'investissement, un responsable administratif & financier. Cette équipe est suffisante au démarrage du Fonds, lorsque les montants à gérer (les premières tranches) sont de 100 MEUR/an. À raison de salaires de l'ordre de 5 kEUR nets/mois en moyenne, nous obtenons des frais salariaux bruts chargés de l'ordre de 40 à 50 kEUR/mois, soit 500 kEUR/an. En comptant les frais de location de bureaux, nous sommes de l'ordre de 600 kEUR/an de frais de gestion.

À plus long terme, lorsque la taille des tranches de l'emprunt augmente, le nombre de projets à traiter augmente également, mais dans une proportion moindre, parce que la taille unitaire des projets augmente, à mesure de la montée en compétence et en capacité de coordination des collectivités territoriales. Nous faisons l'hypothèse que le nombre de projets passe à une trentaine par an au cours de la vie du Fonds, même si la taille des tranches décuple. Si nous considérons que le nombre de personnes pour la gestion de fonds est proportionnelle au nombre d'investissements à réaliser par an, nous aboutissons à une équipe de 15 personnes, soit 150 kEUR/mois de frais salariaux bruts chargés, pour un total de 1,8 MEUR/an et d'environ 2 MEUR/an en comptant les frais location de bureaux.

Les coûts afférents à cette équipe de gestion peuvent être couverts de deux façons différentes :

- ses membres peuvent être tout simplement des salariés de la structure porteuse (ici : la CNAMTS), ou
- ils sont payés par un pourcentage prélevé sur les fonds gérés. Ici, compte tenu de ce que la somme gérée est de l'ordre de 100 M€ la première année, cela revient à un taux de 0,6%/ an la première année, qui diminue ensuite fortement à la mesure des montants gérés, en passant en-dessous des 0,1%/an en fin de période (lorsque les frais de gestion représentent 2 M€/an pour 5 Mds€ sous gestion). Cette deuxième solution est la plus courante pour les fonds d'investissement. Cette solution grève la rentabilité du fonds, mais en contrepartie n'affecte pas le budget de fonctionnement de la structure porteuse.

Nous contacter

La Fabrique Ecologique
150 – 154 rue du Faubourg Saint Martin
75010 Paris

www.lafabriqueecologique.fr
contact@lafabriqueecologique.fr

lafabriqueecologique
@LaFabriqueEcolo

À propos de La Fabrique Ecologique

La Fabrique Ecologique, fondation pluraliste et transpartisane de l'écologie, réfléchit, lance des débats et élabore des propositions concrètes en matière d'écologie et de développement durable. Elle réunit pour cela des experts de toutes sensibilités politiques et d'horizons divers. Des notes de référence sont publiées à partir de l'activité de groupes de travail et une place toute particulière est donnée au débat collaboratif au travers des ateliers co-écologiques.