

PAMA - Plan d'action mobilités actives

Plus que jamais, l'avenir a besoin du vélo !

Le ministre des Transports présente ce jour, mercredi 5 mars 2014, la stratégie nationale pour le développement des mobilités actives avec 25 premières mesures pour développer la marche et le vélo.

Le Club des villes et territoires cyclables a été un partenaire actif dans la démarche d'élaboration de ce programme d'action pour les mobilités actives, lancée en juin 2013, en participant à toutes les réunions des groupes de travail thématiques et en étant force de propositions.

Ces premières mesures s'inscrivent dans une démarche évolutive. Elles constituent les fondations d'une stratégie nationale et invitent à aller plus avant.

Le Club des villes et territoires cyclables qui demande depuis plus de vingt ans une stratégie nationale pour le vélo et la mobilité active afin que l'Etat accompagne les efforts des collectivités, mais aussi ceux des fabricants français, des associations, des initiatives collaboratives et de chaque citoyen, prend acte de cette inscription dans le temps et dans la détermination et demeurera un acteur engagé au sein du comité de pilotage. Il sera très attentif à ce que les positions précises qu'il a défendues dans un contexte de plus en plus favorable à une vraie intermodalité soient progressivement intégrées et fassent l'objet de mesures concrètes

« Les Français sont prêts à choisir le vélo, à pédaler davantage, à moins utiliser la voiture comme le montre l'étude du Club réalisée avec la Sofres en 2013. Les collectivités locales ne relâchent pas leurs efforts comme vient de le montrer la dernière livraison de notre Observatoire des mobilités actives qui met en évidence que tous les indicateurs sont à la hausse entre 2011 et 2013 pour la mise en œuvre des politiques locales en faveur des cyclistes et des piétons» rappelle Jean-Marie DARMIAN, président. « Il faut donc que l'intervention de l'Etat non seulement accompagne mais amplifie ces actions individuelles et collectives.»

Le Club des villes et territoires cyclables rappellent les 10 propositions qu'il porte depuis 2011 et qui s'inscrivent dans trois grands défis que notre société doit aujourd'hui relever : la cohésion territoriale, la qualité de vie et la cohésion sociale.

Les 10 propositions du Club des villes et territoires cyclables

Pour la cohésion territoriale

1. L'affectation de 10% du budget des routes nationale et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires vélo. Les infrastructures pour les vélos ne nécessitent pas de budget important, mais le retard pris les concernant freine leur développement en particulier dans les zones périurbaines des grandes agglomérations. Il convient de remédier aux effets de coupures des voies ferrées, grosses voiries et plus globalement au caractère inhospitalier de la voirie dans le périurbain. Et de soutenir la réalisation de quelques premières « autoroutes à vélo » et des itinéraires structurants dans de grandes agglomérations.

2. Le jalonnement des grands itinéraires de véloroutes et voies vertes

Pour la qualité de vie

3. L'évolution du Code de la route vers le Code de la rue

4. La mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement.

Cette action se déploie dans l'habitat collectif existant (garages vélos, box, stationnements sur voirie...), dans les équipements publics et dans les gares, notamment avec l'ANRU en introduisant systématiquement des locaux à vélos dans les opérations de rénovation urbaine.

5. Le déploiement du marquage des vélos à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol (système Bicycode géré par la FUB - Fédération française des usagers de la bicyclette)

6. Une campagne de communication annuelle sur le thème 'le vélo quotidien, c'est bon pour la santé'. Le bénéfice pour la santé d'une pratique régulière est considérable et, en matière d'économie de santé, la pratique actuelle autour de 3% représente déjà un gain de 5,6 milliards par an sur les dépenses de santé. Aussi une pratique de 12 à 15% à horizon 2020 (niveau actuel de nombreuses villes européennes) permettrait-elle d'enregistrer une économie de 15,4 milliards d'euros par an.

7. Un déploiement à l'échelle nationale des actions d'apprentissage du vélo initiées, souvent en partenariat, par les associations et les collectivités locales. Des financements pour consolider les vélo-écoles mises en place sont essentiels pour pérenniser et développer ces démarches.

Pour la cohésion sociale.

8. Un programme pour le développement du vélo auprès des salariés. La mise en œuvre du programme français « **Au travail à vélo** » (proposée par le Club dès avril 2011) comprenant notamment des exonérations fiscales pour les entreprises qui mettent des vélos à la disposition des salariés (prêt gratuit ou avec option d'achat, centrale d'achat.) serait aussi un soutien au développement de l'industrie du vélo, tout en impliquant un bénéfice en termes de santé publique et d'empreinte écologique.

9. Une indemnité kilométrique vélo. La participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile/travail sur le modèle belge (0,22 euros du km cumulable sous condition avec l'indemnité transport public) exonérée de charges et non imposable pour le salarié.

10. Le vélo citoyen : une grande campagne de communication ! Le vélo entraîne avec lui de nouveaux équilibres, un nouveau partage de l'espace public, un autre mode de production de l'information elle aussi davantage partagée. Il permet de conjuguer liberté et égalité car il est à la fois individuel et collectif, particulier et public, autonome et connectés aux autres mobilités. Nous proposons que ce thème du vélo citoyen constitue le socle d'une grande campagne de communication en faveur du développement du vélo s'appuyant notamment sur la relance de la démarche du code de la rue et sur les engagements du Grenelle ainsi que les objectifs des accords de Kyoto).

