



Pour 35 millions d'Européens, le vélo est le premier mode de déplacement. 5% des Français l'utilisent de manière quotidienne pour se déplacer et 40% occasionnellement. La pratique du vélo comme mode de déplacement et comme loisir connaît un nouvel essor en France depuis les années 2000.

Son potentiel de croissance est considérable ! En ville où plus de 50% des déplacements en voiture font moins de 2 km et en zone périurbaine ou rurale.

Le développement du vélo n'est plus un défi mais partout une solution réaliste et gagnante !

**2014-2020 : 6 années pour réinventer la vie,
14 pistes pour réussir cette transition !**

Les collectivités locales sont de plus en plus nombreuses à encourager la pratique du vélo avec des aménagements et des services qui facilitent la vie des cyclistes et suscitent le changement d'habitudes. Le mandat municipal 2014-2020 permettra d'amplifier l'action engagée et de la déployer à toutes les échelles territoriales.

Les élus réunis au Club des villes et territoires cyclables - qui représente aujourd'hui 1 400 collectivités adhérentes (villes, agglomérations, départements et régions) - apportent leur contribution à la campagne des élections municipales en 14 pistes, pour changer la vie !

Ils invitent les candidats et les futurs élus à prendre en compte ces propositions dans leur projet et leurs actions prioritaires dès 2014.

14 pistes pour changer la vie :

- **Le vélo, c'est + de qualité de vie**
- **Le vélo, c'est la proximité**
- **Le vélo, c'est + de lien**
- **Le vélo, ça rassemble**
- **Le vélo, c'est la sécurité**
- **Le vélo, c'est + de pouvoir d'achat**
- **Le vélo, c'est un remède anti-crise**
- **Le vélo, c'est la santé**
- **Le vélo, c'est toute la vie**
- **Le vélo, ça s'apprend**
- **Le vélo, ça stationne aussi**
- **Le vélo, ça se combine**
- **Le vélo, c'est contagieux**
- **Le vélo doit passer partout !**

>>>

Le vélo, c'est + de qualité de vie

82% des Français qui se déplacent à vélo apprécient ce mode (Enquête nationale transports et déplacements, Insee, 2008) !

Encourager le vélo, c'est faire le choix d'une ville harmonieuse, dans laquelle la fonction circulation ne domine pas toutes les autres fonctions urbaines. Une ville pour tous et non axée sur la vitesse, dans laquelle on se déplace, on se rencontre, on travaille et on séjourne.

La circulation apaisée et la réduction de la vitesse relative des motorisés, sont les conditions premières de la cohabitation et du partage de la rue : il faut aménager la voirie et l'espace public, pas dans l'objectif unique d'écouler des flux automobiles, mais pour garantir la sécurité de tous les usagers de la rue.

On mise sur...

—> **le développement des zones apaisées – zones de rencontre et zones 30** – qui facilitent le déplacement à pied et à vélo et la cohabitation entre les usagers de la rue,

—> **l'extension du concept de zone 30** à toutes les voiries de desserte et à des tronçons situés sur des axes de circulation, suivant les différentes priorités données à chaque voirie : plus de vie locale ou plus de circulation de tous les modes de déplacements,

—> **la hiérarchisation de la voirie à l'échelle des agglomérations, avec l'objectif de généraliser le 30 km/h** à plus de 50% de la voirie et même 70%, démarche à l'œuvre dans un nombre croissant de territoires.

Le vélo, c'est la proximité

L'encouragement du vélo et de la marche, de la « mobilité active », favorise la fréquentation des espaces publics, le maintien des commerces et des services ainsi que leur retour quand ils ont migré vers les périphéries.

On mise sur...

—> **la familiarité du vélo** : tous les Français ou presque (97,9%) ont appris à faire du vélo. 78% déclarent en faire très bien (Enquête « Les Français et le vélo », 2012) - 9 Français sur 10 ont fait du vélo loisir au cours de leur vie.

—> **le développement des services** : ateliers vélo participatifs pour le réemploi des vélos et l'apprentissage de l'entretien et de la réparation, systèmes de location, de prêt gratuit aux étudiants ou de vélos en libre-service.

Le vélo, c'est + de lien

Le vélo permet de retisser du lien intergénérationnel : il facilite le déplacement des enfants vers les grands-parents, rompt l'isolement des personnes qui n'ont pas accès à la voiture et résident dans des zones mal desservies par les transports publics. Les enfants qui peuvent se déplacer et jouer dans la rue sans être gênés par la circulation ont deux fois plus de contacts sociaux avec leurs camarades de jeu dans leur quartier que ceux qui ne peuvent quitter le foyer sans être accompagnés par un adulte en raison de la circulation automobile.

On mise sur...

—> **le vélo, la marche et les transports publics** afin que l'arrêt de la conduite automobile ne soit plus synonyme de mort sociale pour les personnes vieillissantes.

—> **l'apprentissage du vélo** avec des séances de remise en selle et le développement des vélo-écoles.

—> **les Vélobus et Pédibus pour les trajets vers l'école.**

—> **les bus cyclistes** pour se familiariser aux déplacements domicile-travail à vélo et bénéficier de l'expérience de cyclistes avertis.

Le vélo, ça rassemble

Le vélo est un mode individuel, collectif et connecté, en lien avec les autres et avec le territoire. C'est le vélo qui le premier a fait la démonstration de la partageabilité des objets à grande échelle avec les systèmes de vélos en libre-service.

Les cyclistes disposent d'une expertise d'usage qui enrichit l'ingénierie et les politiques locales si les dispositifs de concertation sont encouragés sur le territoire. Le partage des données des cyclistes et piétons est un gisement pour des applications collaboratives et de nouveaux services de mobilité.

On mise sur...

- > **la concertation avec les associations de cyclistes**, partenaires indispensables et lieux de connaissances et de compétences.
- > **la mise en place de comités de suivi de la politique cyclable** avec les représentants des associations locales.
- > **les comités d'usagers** qui se forment autour de systèmes innovants comme les vélos partagés ou pour le développement de nouveaux services
- > **l'ouverture des données.**

Le vélo, c'est la sécurité

La pratique du vélo n'est pas dangereuse. Les cyclistes représentent 4% des blessés, et 4% des tués (environ 150 tués par an, toutes pratiques vélos confondues, sur routes et en agglomération). Les accidents mortels de cyclistes ont diminué de 30% en 10 ans alors que l'usage du vélo s'est fortement développé dans la même période. A contrario, les motards représentent un quart des tués sur la route. Le développement de la pratique du vélo en ville ne modifie pas ces données, bien au contraire ! Davantage de cyclistes sécurise la pratique du vélo.

On mise sur...

- > **les actions en faveur de l'abaissement des vitesses des motorisés**, en développant les zones de circulation apaisée et les aménagements en faveur des cyclistes, notamment les double-sens cyclables qui facilitent le déplacement à vélo et tendent à contribuer à la baisse des vitesses dans certaines rues, et les cédez-le-passage cyclistes dans les carrefours à feux.
- > **l'abaissement des vitesses, la réalisation des aménagements cyclables et le renforcement de la visibilité des cyclistes hors agglomération**, où se produisent la majorité des accidents graves et mortels impliquant un cycliste.
- > **la sensibilisation aux dangers de la cohabitation entre cyclistes et véhicules à grand gabarit, et le risque de « l'angle mort » des poids lourds.**

Le vélo, c'est + de pouvoir d'achat

Comme le logement, l'accès aux services publics ou privés, au travail, à l'école, aux loisirs et à la culture est un droit majeur. La part mobilité + logement du budget des ménages dépasse souvent la moitié des ressources disponibles. Les transports sont le second poste de dépenses des familles après le logement. Utiliser davantage le vélo au sein d'une famille représente une économie mensuelle de 50 à 100 euros si on utilise le vélo pour des trajets fréquents et courts, et 300 à 500 euros si le vélo se substitue à une des voitures de la famille selon une étude de l'UNAF en 2011.

On mise sur...

- > **le développement des plans de déplacements entreprise (PDE) ou administration (PDA).**
- > **l'aide à l'achat de vélos par les particuliers** : vélos classiques ou pliants, vélos à assistance électrique, vélos cargos et accessoires comme les carrioles...
- > **le marquage des vélos** pour lutter contre le vol en organisant des campagnes de marquage Bicycode dans les collectivités, les écoles et les entreprises.
- > **des campagnes de sensibilisation aux coûts des différents modes de transport et aux vertus de la mobilité active et de l'intermodalité.**

Le vélo, c'est un remède anti-crise

Services vélo – location courte, moyenne et longue durée, vélos en libre-service, prêts gratuits, gardiennage... –, ateliers d'autoréparation, conseil en mobilité auprès des entreprises... le vélo est créateur d'emplois de proximité, non délocalisables, et dynamise l'économie locale.

Les retombées économiques directes représentent déjà 4,5 milliards d'euros pour un effectif de 35 000 emplois. Elles peuvent être facilement multipliées par 10 si l'investissement s'intensifie (étude Altermodal – Atout France 2009).

Le bénéfice collectif santé des 4.6 Md de km parcourus annuellement à vélo est estimé à 5.6 Md € par an ; rejoindre le peloton européen par une politique nationale d'investissement conduirait à un bénéfice santé évalué à 15 Md €.

On mise sur...

—> **la présence des cyclistes et piétons qui dopent le commerce de proximité** : ils font moins d'achats par visite mais reviennent plus souvent et en moyenne dépensent plus dans un commerce de proximité qu'un automobiliste.

—> **la priorité à la vie locale dans l'aménagement des rues et des places commerçantes, l'apaisement de la circulation, le stationnement des vélos.**

—> **les économies dégagées par le transfert de la voiture vers le vélo** qui procurent plus de pouvoir d'achat pour les dépenses d'éducation, santé, loisirs, culture.

—> **l'impact positif de la diminution de l'usage de la voiture sur le budget de la collectivité** : entretien de la voirie, pollution, accidentalité, nuisances.

Le vélo, c'est la santé

C'est ne pas en faire qui est dangereux ! La pratique régulière du vélo, c'est la garantie d'une bonne santé. L'activité physique, à raison d'une demi-heure par jour, constitue un traitement pour à peu près toutes les pathologies contemporaines : maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, cancers. Elle sollicite le système nerveux, autrement dit, elle entretient les facultés cognitives et ralentit leur déclin. Elle améliore le moral, tient la dépression à distance et la créativité en éveil.

On mise sur...

—> **Une pratique régulière du vélo.** Un cycliste régulier gagne, selon plusieurs études médicales, trois années de vie. C'est aussi, dans l'hypothèse d'une augmentation de la pratique du vélo de 50% (soit 400 millions de km supplémentaires par an), 150 décès d'automobilistes évités sur les routes pour 5 décès supplémentaires de cyclistes.

Les personnes physiquement actives voient leurs risques de maladies d'Alzheimer et de Parkinson diminuer de 40%. Chez les personnes physiquement très actives, cette exposition au risque de ces deux pathologies diminue de 60%. Le risque de dégénérescence maculaire diminue de 80% !

Le vélo, c'est toute la vie

Le vélo - mode de déplacement doux et sport - peut être pratiqué tous les jours. Sa pratique réduit le stress. Elle est recommandée par les médecins pour prévenir l'ostéoporose et les chutes chez les personnes âgées. Avec une pratique fréquente du vélo, la réduction du potentiel physique est inférieure à 5% par décennie après 30 ans, alors que pour un sédentaire elle est supérieure à 10%.

On mise sur...

—> **la promotion du vélo** – vélo classique, vélo à assistance électrique, tricycle - pour les personnes de plus de 65, qui représenteront 40% de la population en 2050

—> **l'encouragement de l'activité physique régulière, à vélo et à pied**, pour diminuer de 34% la dégradation des fonctions intellectuelles et de 40% le risque de maladies d'Alzheimer, Parkinson et de dégénérescence maculaire.

Le vélo, ça s'apprend

Tous les Français ou presque ont appris à faire du vélo. Mais certains ne pratiquent plus et ne se sentent pas à l'aise sur un vélo. Les vélo-écoles, structures qui enseignent la pratique du vélo ou remettent en selle des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps, se développent. L'apprentissage du vélo à l'école doit aussi être amplifié.

On mise sur...

- > **la création de vélo-écoles** et la facilitation de leur action (mise à disposition de locaux, parcours...)
- > **la sensibilisation des jeunes aux avantages de la mobilité active.**
- > **les plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES).**
- > **les services de prêt et de location** qui permettent d'essayer des vélos et de mieux connaître les produits disponibles avant d'investir dans un vélo adapté à ses besoins.
- > **la mise à disposition longue durée aux agents de la collectivité de vélos** pour les trajets domicile-travail et de flotte de vélos pour les déplacements professionnels.

Le vélo, ça stationne

Tous les cyclistes – cyclistes quotidiens et occasionnels, cycloportifs, enfants et adultes – ont besoin de stationner leur vélo à leur domicile. Le stationnement sur les lieux de travail et d'études a également une grande importance. C'est même une condition du transfert de la voiture vers le vélo ou la combinaison vélo et transport public pour un très grand nombre de cyclistes potentiels.

On mise sur...

- > **l'application des règles d'urbanisme** qui prévoit l'obligation de réaliser des espaces de stationnement vélo dans les constructions neuves de logements et bureaux.
- > des dispositions volontaristes dans le Plan local d'urbanisme (art.12) afin de **généraliser des locaux vélo sécurisés et accessibles.**
- > **la mise en place d'arceaux vélo en grand nombre**, notamment auprès des pôles générateurs de trafic (commerces, équipements culturels et de loisirs, pôles administratifs...).
- > **la réalisation de parkings vélo de grandes capacités près des gares** (parkings ouverts et parkings sécurisés).

Le vélo, ça se combine

L'usage combiné du vélo et des transports publics – tramway, RER, bus et car à haut niveau de service, train et métro – est une combinaison gagnante ! Elle augmente la performance et l'attractivité des transports collectifs, et leur couverture spatiale. Les transports collectifs deviennent les « bottes de 7 lieues » du cycliste. La clé de cette solution gagnante est le stationnement du vélo, dans les gares de départ et d'arrivée. L'embarquement du vélo sera davantage réservé aux vélos pliants pour les trajets quotidiens ou aux pratiques cyclotouristiques.

On mise sur...

- > **l'intermodalité vélo et transport public** qui dispose d'un fort potentiel. Elle est encore embryonnaire en France : 5,5% des Français seulement sont aujourd'hui concernés par des solutions intermodales (Enquête « Les Français et le vélo », 2013).
- > **l'intégration tarifaire** pour combiner dans un même titre de transport vélo, bus, métro, autopartage...

Le vélo, c'est rapide

En ville dense, le vélo est un mode de déplacement efficace et rapide. Plus rapide que la voiture dont il faut prendre en compte le temps de stationnement et les transports publics avec les temps d'accès et de trajet terminal.

Sur des distances plus importantes et notamment en périphérie, les réseaux express vélo – les REVE – permettent, aux vélos standards et à assistance électrique, un trajet rapide et confortable, sans heurt puisque le cycliste est prioritaire aux intersections et des tunnels sont parfois aménagés.

On mise sur...

—> **Les réseaux de voies express vélo pour les liaisons inter-agglomérations et le rabattement à vélo vers des modes de transport collectifs.**

—> **la généralisation des double-sens cyclables** pour des itinéraires plus directs et dissuader les cyclistes d'emprunter les trottoirs et **des « cédez le passage cycliste »** qui permettent aux cyclistes, en ralentissant et en respectant les piétons, de ne pas mettre pied à terre au feu rouge quand il n'y a pas de danger.

Le vélo doit passer partout !

En 2014, il faut acquérir le réflexe vélo : en se demandant pour chaque projet si le cycliste, mais aussi le piéton, sont pris en compte dans les outils et les démarches pour passer de la ville routière à la ville fluide, à la ville pour tous. Pour s'assurer que la mobilité active est bien au cœur des choix de planification urbaine, dans les politiques foncières, dans l'aménagement de l'espace public et le partage de la voirie, dans la conception des lieux de vie.

Faisons de la place au vélo, dans les têtes, les décisions et les espaces du quotidien !