

janvier 2012

LE VÉLO remède **anti** crise !

LES 10 PROPOSITIONS DU CLUB
DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

SOMMAIRE

Communiqué : le vélo remède anti-crise !	p. 4
10 propositions pour un Plan national vélo	p. 5
Le vélo, un enjeu de cohésion sociale et territoriale	p. 7
Vélo et pouvoir d'achat	p. 8
Vélo et incitations économiques exemples européens	p. 10
Investissement public : le rôle des collectivités locales	p. 12
Aides des collectivités à l'achat de Vélos à Assistance Electrique (VAE)	p. 14
La politique des collectivités locales en faveur du stationnement vélo	p. 16
Le marché du vélo en France en 2010	p. 17
Liste des adhérents du Club des villes et territoires cyclables	p. 18

LE VÉLO, remède anti-crise !

L'année 2012 se traduira encore pour beaucoup de ménages, par de nouvelles hausses du budget logement et du budget transport, au détriment d'autres postes de dépenses pourtant indispensables comme l'éducation, la santé, la culture et les loisirs. Le Club des villes et territoires cyclables présente ses propositions pour faire du vélo un outil concret et efficace au service du pouvoir d'achat et des politiques publiques de transport, d'aménagement du territoire, de santé et de citoyenneté.

La France, à l'instar de ses voisins européens, doit sans délai se doter d'une politique nationale en faveur du vélo et engager des mesures efficaces, en commençant par des incitations économiques.

Ces mesures doivent en priorité cibler les employeurs et les salariés. Elles constituent un levier puissant pour le report de déplacement de la voiture solo vers le vélo (utilisé seul ou combiné aux transports collectifs).

« Nous sommes dans l'agacement durable ! L'Etat cherche des économies partout. De notre côté, nous ne proposons que des économies ! Des économies avérées et non potentielles. Faire du vélo permet de préserver son budget transport, sans perdre en efficacité. Et d'avoir une meilleure santé. Jamais le contexte n'a été aussi favorable au vélo ! ».

Pour Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, Maire de Créon, *« en développant massivement le vélo, l'Etat économisera sur la facture énergétique et diminuera les impacts environnementaux de la voiture. En matière de santé publique, près de 5 milliards d'euros sont économisés chaque année avec une pratique actuelle du vélo autour de 3%. Une pratique de 12 à 15% à horizon 2020 (niveau actuel de nombreuses villes européennes) permettrait d'engranger une économie de 15,4 milliards d'euros par an. Enfin, nous savons que les retombées économiques du vélo qui représentent aujourd'hui 4,5 milliards d'euros sont déjà 9 fois supérieures aux investissements. C'est un marché porteur ! »*

Le Président du Club des villes et territoires cyclables rappelle également que notre pays compte 8,2 millions de pauvres

en 2009 (chiffres INSEE 2011). Cette situation risque de s'aggraver encore. Aussi, est-il temps d'engager des mesures concrètes qui sont autant de dynamiques de changement vertueuses.

Deux familles de mesures immédiates :
- **Un programme national « Au travail à vélo », sur le modèle de « Cycle to work » en Grande-Bretagne.**

La mise à disposition gratuite de vélos et la facilitation de l'acquisition par les salariés d'un vélo constituent un enjeu majeur car les déplacements domicile-travail restent très structurants dans les choix de mobilité d'une part, et pour permettre de diminuer le poste transport du budget des ménages. Les employeurs qui faciliteront l'accès des salariés au vélo (prêt de vélo ou aide à l'achat) doivent bénéficier d'incitations (exonérations fiscales et sociales) sans que ces aides soient assimilées à des avantages en nature pour le salarié.

- **La participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile-travail des salariés : l'indemnité vélo.**

Une « indemnité vélo » facultative pourrait être versée par l'employeur aux salariés qui choisissent le vélo comme mode principal de déplacement, comme c'est déjà le cas pour les frais de carburant dans le cadre de la prime transport. Elle serait combinable au remboursement de l'abonnement transport (pour le trajet de rabattement vers une gare ou station) notamment lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain.

Cette indemnité kilométrique qui pourrait être de 0,20€ du kilomètre (elle vient d'être portée à 0,21€ en Belgique) serait

exonérée de cotisations sociales et patronales et d'impôts sur le revenu pour le salarié. Le montant de l'indemnité pourra être déterminé lors de la mise en place d'un Plan de Déplacements d'entreprise (PDE) au sein de l'entreprise.

Les propositions du Club des villes et territoires cyclables, qui regroupe plus de 1 000 collectivités territoriales, ont été présentées au Gouvernement dès septembre 2011, dans le cadre du groupe de travail mis en place par Thierry Mariani, ministre des Transports, pour une politique nationale en faveur du vélo. Et adressées à l'ensemble des candidats à l'élection présidentielle et aux parlementaires.

« Qu'attend l'Etat pour voler au secours du succès ? » s'étonne Jean-Marie Darmian. « Les Français aiment le vélo. Chaque jour davantage ! 5% l'utilisent déjà de manière quotidienne pour se déplacer. Les vélos en libre-service ont favorisé un retour massif du vélo dans les centres-villes. Le potentiel de croissance de la pratique du vélo est très important : plus de 50% des déplacements font moins de 2 km. Or, sur cette distance, le vélo est le mode le plus rapide, le plus fiable et (avec la marche) le plus économe en ville. Il faut désormais des mesures pour enclencher une dynamique et aboutir à un usage massif du vélo en commençant par les déplacements vers le travail et l'université ».

10 PROPOSITIONS POUR UN PLAN NATIONAL VÉLO

Premier constat, en matière de politique du vélo en France, comme le mentionnait déjà Brigitte Le Brethon dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2004 : les politiques publiques sont plutôt récentes, mais restent dispersées (certaines marquent le pas comme la démarche « Code de la rue » depuis 2008) et elles manquent de visibilité et de cohérence entre les différents acteurs.

Depuis 1998, des mesures réglementaires ont permis de mieux prendre en compte le cycliste dans le code de la route. La mobilité à vélo pour aller au travail a été reconnue avec le remboursement partiel des abonnements de services publics de location de vélos (en 2009)... Cependant, notre pays ne dispose pas encore d'une stratégie nationale pour le développement de la pratique du vélo et pour son intensification.

C'est une innovation de service avec Vélo'v en 2005 à Lyon et Vélib' en 2007 à Paris (et l'ensemble des autres systèmes) qui a marqué une forte rupture tant dans les usages que les représentations et qui a, dans son sillage, enclenché une importante mobilisation des acteurs (collectivités bien sûr mais aussi associations, entreprises, acteurs de l'économie sociale et solidaire...).

Un second constat : depuis 2007, sous la présidence de Nicolas Sarkozy et au fil des Gouvernements Fillon, le vélo n'a été convié à AUCUNE des grandes démarches nationales de concertation et de planification dans les domaines de l'écologie et de la relance économique ! Ce n'est pourtant pas faute d'avoir tenté, au Club des villes

et territoires cyclables, d'inscrire le vélo comme un outil au service :

- > du Grenelle de l'Environnement (or le vélo est le grand absent de la démarche et des propositions),
- > du Plan de relance,
- > du Grand emprunt...

Dans tous ces contextes, le Club des villes et territoires cyclables a fait des propositions, rencontrés les ministres mais en vain.

À ces rendez-vous manqués, il faut ajouter l'échec des tentatives pour mettre en œuvre un chèque-vélo, puis pour rendre le vélo éligible au chèque transport, pour mettre en œuvre des incitations économiques comme le crédit d'impôt pour l'achat d'un vélo, comme l'indemnité kilométrique pour les salariés qui se déplacent à vélo.

Aussi, prenant en compte ces éléments de constat et de rappel des occasions presque toujours manquées pour inscrire le vélo comme un outil au service du développe-

ment durable, du droit à la mobilité pour tous, du désenclavement des territoires, de l'économie et de la santé publique, le Club des villes et territoires cyclables a déterminé les facteurs qui – outre la perspective de l'élection présidentielle prochaine – peuvent concourir aujourd'hui à modifier ce contexte et favoriser la définition et la mise en œuvre d'une politique nationale.

Autrement dit si le vélo, bien que disposant d'une image considérablement améliorée depuis 6 ans et d'un contexte pourtant en apparence très favorable, a manqué ces grands rendez-vous, quels leviers, quels atouts sont de nature, en septembre 2011, à l'inscrire dans une stratégie nationale ?

Le Club des villes et territoires cyclables cible dix actions s'inscrivant dans trois grands défis que notre société doit aujourd'hui relever : la cohésion territoriale, la qualité de vie et la cohésion sociale.



10 mesures prioritaires

Pour faire du vélo l'outil de mobilité durable et équitable des territoires

Ces 10 propositions d'action sont portées pour l'essentiel par le Club depuis plus de 10 ans. La perspective d'un plan d'action global incite à prioriser les mesures qui, au niveau de l'Etat, auraient un impact important en ce qu'elles viennent renforcer l'action déjà considérable des collectivités territoriales. Donc à placer en mesures phares en 2011 - avec la menace bien réelle d'une récession économique très préjudiciable pour les personnes déjà vulnérables - des incitations économiques et à mettre l'accent sur le vélo dans la mobilité quotidienne, pour aller au travail ou à l'école, comme outil de la cohésion sociale.

Enfin, ce projet de plan d'action national suppose, pour le Club, la confirmation du poste de Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, le renforcement de sa mission et surtout la création d'une structure de mission à ses côtés pour piloter la mise en œuvre des mesures adoptées.

Pour la cohésion territoriale

1. L'affectation de 10% du budget des routes nationales 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. La relance de la démarche « Code de la rue »

La démarche initiée en avril 2006 qui a abouti à des mesures réglementaires importantes mi-2008 marque aujourd'hui le pas. Il s'agit d'adopter les mesures validées depuis deux ans et d'engager de nouveaux chantiers ainsi que des actions de communication sur ces évolutions.

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.

Partenaires : SNCF, ANRU, USH.

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 d'euros 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'engranger une économie de 15,4 milliards d'euros par an.

Partenaire : Ministère de la Santé.

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.

Partenaire : Ministère de l'Education nationale

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 en 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...

Partenaires : ADEME, Conseil national des professions du cycle

9. Une indemnité kilométrique vélo

La participation de l'employeur aux frais de déplacement domicile-travail sur le modèle belge (0,21 €/km cumulable sous conditions 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 connecté aux autres mobilités. Le Club propose 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.

LE VÉLO, un enjeu de cohésion sociale et territoriale

Le mouvement de concentration des populations dans des aires urbaines fonctionnant de plus en plus en espaces métropolitains porte en germe le scénario de fractures entre les territoires (espaces urbains et ruraux, entre littoral et intérieur, ainsi qu'au sein même des zones urbaines).

Le périurbain : le ghetto sensible de demain ?

Les prix élevés de l'immobilier en centre-ville ont conduit les ménages modestes et les classes moyennes à se loger en périphérie, avec comme corollaire une forte dépendance à la voiture qui est souvent le mode exclusif de déplacement. Ces ménages, et notamment les plus précaires, subissent donc de plein fouet l'augmentation des prix des produits pétroliers. Ainsi, l'enquête sur le budget des ménages, réalisée par l'ADEME en 2006 (avant la crise et l'augmentation très forte des prix du pétrole en 2008), montre qu'un ménage habitant en banlieue dépense en moyenne 3,8% de son budget pour l'achat de carburant, 4,6% pour un ménage vivant dans le périurbain, contre 2,4% pour un ménage parisien.

De plus, les logements situés en périphérie sont souvent plus consommateurs d'énergie, en particulier pour le chauffage, parce qu'ils sont en moyenne plus grands qu'en centre-ville et moins bien isolés.

Ces territoires de faible densité sont très fragiles et ne résisteront pas à un choc pétrolier. Si rien n'est fait, ces territoires du périurbain seront les ghettos sensibles de demain.

40% de la population française vit dans des territoires peu denses ou dans des petites villes qui n'ont pas de transport en commun.

La population active doit y faire plus de kilomètres pour se rendre à son travail que celle qui vit dans les territoires urbains (9 km dans le périurbain contre 6 km sur le territoire urbain de l'agglomération de Chambéry Métropole). De plus, les services publics de proximité sont supprimés, ce qui conduit à

davantage de mobilité. Enfin, le vieillissement de la population, et les problématiques de maintien à domicile des personnes âgées qui l'accompagnent, entraînent un surcroît de déplacements puisque cinq personnes peuvent intervenir durant une journée auprès d'une même personne.

Dans les quartiers d'habitat social, la part des charges ne cesse d'augmenter, et il est nécessaire de trouver des solutions pour que les locataires restent solvables.

En effet, une étude menée par l'ONZUS (Observatoire national des zones urbaines sensibles) en 2010 montre qu'un ménage vivant dans un quartier sensible gagne en moyenne 1 800 € par mois, contre 2 900 € en moyenne pour un ménage habitant dans l'agglomération où est située la ZUS.

Sur ces territoires, outre les actions à long terme (foncier, planification, développement des réseaux de transports publics...), il convient de développer des services innovants, souples, combinant l'individuel et le collectif (covoiturage, transport à la demande assuré par les taxis, vélos et vélos à assistance électrique...) permettant une mobilité à moindre coût.

Le vélo, utilisé seul ou combiné aux transports publics, est un outil pour améliorer la desserte des territoires et l'accès à la mobilité des populations qui y vivent, permettant ainsi d'assurer le « droit au transport » inscrit dans la Loi d'orientation pour les transports intérieurs de 1982.

Encourager les habitants à privilégier le vélo dans leurs déplacements quotidiens permet de soulager l'effort des ménages en termes de transport (le budget transport est le second poste après le logement dans le budget des ménages), et surtout d'éviter de subir

de plein fouet l'augmentation du prix des carburants, au détriment des autres postes du budget du ménage (éducation, loisirs...). Une étude récente, proposée par la FNAUT et le chercheur Jean-Marie Beauvais, et soutenue par l'ADEME, a permis de montrer l'impact de la localisation du logement des ménages sur leurs pratiques de mobilité. En suivant 19 ménages de l'agglomération de Tours, qui ont déménagé de la périphérie pour le centre-ville, l'étude révèle en négatif le coût de transport dans le périurbain. L'utilisation de la voiture a baissé de 42% pour ces ménages, au profit des transports en commun (+40%), du vélo (+100%) et surtout de la marche (+243%).

En moyenne, l'économie réalisée sur le carburant est de 242 € par ménage pour une année. L'économie globale réalisée est bien plus importante, en prenant en compte l'achat de la voiture elle-même, les coûts de stationnement, assurance, entretien...

Dans le périurbain, les solutions de mobilité individuelle ou partagée, seules ou combinées, sont à privilégier.

Les transports collectifs ne sont pas l'unique solution aux problèmes de mobilité dans le périurbain. En effet, ces transports sont complexes et très coûteux à mettre en place sur des territoires peu denses. Les solutions de mobilité individuelle ou partagée, seules ou combinées, sont à privilégier. Le vélo en tant que partie de la chaîne du déplacement (vélo+train par exemple), ou bien en tant que mode exclusif de déplacement (vélo à assistance électrique sur des distances plus longues), est une solution à encourager.

VÉLO ET POUVOIR D'ACHAT

Le budget transport des ménages

Le transport, deuxième poste dans le budget des ménages

L'INSEE montrait en 2005 que le budget transport est passé de 11% du budget des ménages en 1960, à 15% en 2004. Avec 5 140 € par an, c'est le deuxième poste de dépenses après le logement (8 440 €), et devant l'alimentation (4 980 €). En 1960, le transport ne représentait que la moitié du budget alimentation.

2/3 des déplacements sont faits en voiture particulière pour 83% du budget transport. Quant aux seuls coûts liés à l'usage de la voiture individuelle, ils représentent 59% des dépenses globales de transports. Elles regroupent l'entretien et le carburant. Ce dernier poste de dépense, s'il connaît une petite accalmie ces dernières semaines, ne cesse cependant d'augmenter.

Le coût de l'utilisation de la voiture en forte hausse

Selon les chiffres de l'Automobile Club (parus en juin 2011), le coût moyen de l'utilisation d'une voiture essence de type Clio s'élevait en 2010 à 5 744 € par an pour 9 076 km parcourus (soit 3,4% d'augmentation au kilomètre par rapport à 2009), et à 7 466 € pour une voiture diesel ayant parcouru 15 648 km (soit 3,2% d'augmentation au kilomètre par rapport à 2009).

Déplacements domicile-travail

Une étude réalisée par le Certu montre que 80% des actifs ayant un emploi se déplacent chaque jour pour aller travailler, ce qui représente un tiers de la population. On comprend que les déplacements domicile-travail représentent un levier important pour inciter aux changements de comportement de mobilité quotidienne.

Même s'ils perdent de l'importance relative dans l'ensemble des motifs déplacements, ils continuent de structurer la mobilité des individus notamment dans les parcours qui s'enchaînent (domicile-travail-école-domicile).

De plus, la voiture individuelle est plus largement plébiscitée pour se rendre au travail que lors des déplacements pour d'autres motifs (loisirs, achat...). Cela s'explique en partie par le fait que les distances parcourues pour aller travailler sont plus longues. Le plus souvent, la voiture n'est occupée que par son conducteur. La mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) est un outil efficace pour proposer aux salariés des alternatives à la voiture solo, dont le vélo fait partie. En effet, l'utilisation du vélo, même lorsque les distances à parcourir dépassent 5 km, est encouragée lorsque les cyclistes trouvent sur leur lieu de travail des aménagements (stationnement sécurisé notamment).



Une rentrée 2011 difficile pour les ménages

Les scolaires : Selon une étude réalisée par l'association Famille de France, le coût de la rentrée scolaire 2011 augmentera de 7% par rapport à l'an passé. Ainsi, pour un élève entrant en 6^e, il faudra compter 187,32 € pour l'achat de ses fournitures. Cette augmentation est principalement due à la flambée des prix de la pâte à papier (55% en deux ans), qui se répercute sur les livres et les cahiers.

Les étudiants : Une enquête menée par le syndicat étudiant UNEF montre que le coût de la rentrée universitaire augmente de 4,1% par rapport à 2010.

Cette augmentation s'explique par la hausse du coût des transports (en Île-de-France, la carte Imagine R augmente de 3,9%), des dépenses « obligatoires » qui augmentent de 4,4% (comme le restaurant universitaire) et des loyers (+8,9% à Paris, +1,9% en province). Ce dernier poste budgétaire pénalise très fortement les 60% des étudiants qui quittent le domicile familial.

Les salariés : Selon Pôle emploi, le salaire moyen devrait augmenter de 2,1% en 2011 (1,8% en 2010). A peine plus que l'inflation. Et si l'on y ajoute les primes individuelles, l'augmentation devrait s'élever autour de 2,5%. C'est loin des 3,3% à 3,5% observés ces trente dernières années.

Le vélo, combien ça coûte ? Combien j'économise ?

L'utilisation du vélo comme moyen principal de déplacement sur les trajets domicile-travail coûte en moyenne à son propriétaire 250 € par an (contre 600 € aux Pays-Bas et au Danemark, et 200 € dans les pays d'Europe méditerranéenne). Ces dépenses recouvrent l'achat de chambres à air, de freins, l'usure des pneus, des systèmes de transmissions et une révision chez un professionnel.

Si l'on rapporte ce montant à la distance moyenne parcourue par an, on peut en déterminer que le coût de l'usage du vélo est de 0,20€ par kilomètre parcouru en 2010. L'Automobile Club évalue à 0,44 € le coût de l'usage de la voiture par kilomètre parcouru (achat, frais d'entretien, garage). La Fédération des Usagers de la Bicyclette estime, dans un comparatif sur lequel elle a travaillé, que sur un trajet de 10 kilomètres quotidiens (incluant achat, entretien, carburant, etc.), une voiture coûte en moyenne 21 456 € quatre ans après l'achat, alors que toutes choses égales par ailleurs, un vélo de qualité revient à 1 273 €.

D'après l'Union Nationale des Associations Familiales (UNAF), le vélo permet des économies majeures sur le budget des ménages. Si le ménage conserve le même parc de voitures et qu'il utilise davantage le vélo pour des déplacements courts, les économies atteignent 50 à 100 € par mois. En économisant l'utilisation d'une seconde ou troisième voiture, celles-ci s'élèvent de 300 à 500 € par mois.

A l'échelle macroéconomique, la réduction des dépenses de santé constitue le principal gisement économique lié au développement de la pratique du vélo, elle dépasse de beaucoup les bénéfices environnementaux.

En monétarisant l'effet sur la santé d'une pratique régulière du vélo, l'étude « L'économie du vélo » de 2009, pilotée par Atout France, estime ainsi l'économie sur les dépenses de santé à 1,21 € par kilomètre parcouru.

Les gains de la pratique du vélo vis-à-vis des autres modes de transports sont sans conteste !



VÉLO ET INCITATIONS ÉCONOMIQUES

Exemples européens

BELGIQUE

L'indemnité vélo

L'indemnité kilométrique vélo est octroyée par un employeur à tous ses salariés qui utilisent la bicyclette pour la totalité ou bien une partie de leur trajet domicile-travail. Cette indemnité a pour objectif d'encourager les salariés à utiliser le vélo comme mode de déplacement quotidien pour se rendre au travail en leur remboursant les frais induits par ce choix (achat du vélo, entretien, réparations...).

Instaurée en 1997, cette disposition est facultative pour l'employeur, mais près de la moitié des entreprises belges l'ont mise en place. L'indemnité vélo peut être cumulée avec d'autres indemnités de transport, comme la participation de l'employeur à l'abonnement de transports collectifs. Cependant, seule la partie du trajet effectivement réalisée à vélo est remboursée (par exemple du domicile à la gare). Cette indemnité ne concerne pas les trajets effectués pendant les heures de service.

Une étude réalisée par le SPF Mobilité a montré que le nombre de travailleurs se rendant au travail à vélo augmente de 50% lorsque l'indemnité kilométrique est accordée.

Pour le salarié : Cette indemnité est exonérée d'impôt jusqu'à 0,21 € du kilomètre. Au-delà de cette somme, le salarié est imposé. Par exemple, s'il perçoit 0,25 € du kilomètre, 0,21 € sont exonérés d'impôt, et les 0,04 € restants sont soumis à l'impôt sur le revenu.

Le montant de l'indemnité (toujours à hauteur maximale de 0,21€ du kilomètre) est également déductible des cotisations sociales du salarié.

Pour l'employeur : Depuis 1999, il n'est soumis à aucune cotisation sociale sur le montant de l'indemnité (toujours à hauteur maximale de 0,21€ du kilomètre).

BELGIQUE

La mise à disposition de vélos de société

L'employeur peut mettre à disposition des vélos de société, que les salariés peuvent utiliser pour se rendre au travail, mais également pour leurs loisirs. Cette mise à disposition de vélos de service s'accompagne également de prêt d'accessoires, de l'entretien des cycles, et de l'entreposage des vélos sur le lieu de travail.

Pour le salarié : Depuis 2009, la mise à disposition d'un vélo de fonction n'est plus considérée comme un avantage en nature, et n'est donc plus imposable. Cette exonération porte aussi sur les accessoires et les coûts d'entretien et de garage. De plus, il est possible de cumuler cette disposition avec l'indemnité kilométrique.

Pour l'employeur : Il peut déduire fiscalement à hauteur de 120% les dépenses qu'il fait pour encourager ses salariés à pratiquer le vélo. Ces coûts peuvent être la construction ou l'acquisition de garages pour vélos, la réalisation de vestiaires, sanitaires et douches pour le personnel qui vient à vélo, ainsi que les frais liés à l'achat des vélos (qui comprennent les accessoires, l'entretien et la réparation).

GRANDE-BRETAGNE

Le programme « Cycle to work »

Le dispositif d'aide à l'acquisition d'un vélo pour les salariés a été mis en place en 1999 par le biais du Financial Act. Il autorise les employeurs à prêter des vélos et du matériel de sécurité comme un avantage non imposable. Cette mesure faisait partie du Green Transport Plan. En 2005, elle a été baptisée « Cycle to work ».

Le programme « Cycle to work »

Comment ça marche ?

Le salarié choisit un vélo chez un vendeur agréé, ou bien l'employeur s'en charge. Dans les deux cas, l'employeur paye le vélo et ses accessoires. Si ce dernier est assujéti à la TVA, il se fait rembourser la TVA payée pour le vélo et ses accessoires.

L'employeur peut décider de prêter gratuitement le vélo au salarié, ou bien de faire participer le salarié aux coûts engendrés. Le salarié rembourse alors à son employeur le prix du vélo et de ses accessoires (en général le prix HT, sauf si l'employeur estime que le salarié doit lui reverser une partie des frais de gestion occasionnés. Dans ce cas, il peut lui demander de rembourser tout ou partie de la TVA, même si se l'est par ailleurs, fait rembourser par l'Etat). Ce remboursement se fait par le biais d'une retenue sur salaire étalée dans le temps, en général sur une période de 12 à 18 mois, mais elle peut s'étaler sur 6 ans.

Ex : Pour une valeur de 600 £ (679 €) (vélo+accessoires), le salarié contribue à hauteur de 50 £ (57 €) sur son salaire mensuel sur 12 mois.

A la fin de la période, l'employé peut racheter son vélo et ses accessoires à son employeur au prix de la « juste valeur marchande » qui tient compte notamment de l'usure. L'employeur peut également décider de prêter gratuitement le vélo au salarié.

On peut comparer ce dispositif à un crédit à la consommation très avantageux pour le salarié. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la valeur du vélo et des accessoires mis à disposition du salarié ne doit pas dépasser 1 000 £ (1 131 €) (dans le cas contraire, le dispositif est différent).

**TABLEAU DES TAUX APPLIQUÉS POUR OBTENIR
« LA JUSTE VALEUR MARCHANDE » (AOÛT 2010- INLAND REVENUE)**

AGE DU VÉLO	VALEUR DE CESSION ACCEPTABLE EN %	
	Prix d'achat du vélo inférieur à £ 500 (565 €)	Prix d'achat du vélo supérieur à £ 500 (565 €)
1 an	18%	25%
18 mois	16%	21%
2 ans	13%	17%
3 ans	8%	12%
4 ans	3%	7%
5 ans	Négligeable	2%
6 ans et +	Négligeable	Négligeable

Quels bénéfices ?

Pour l'employeur : « *A healthier workforce means higher productivity* ». Les salariés sont en meilleure santé, plus productifs dans leur travail, et moins sujet aux arrêts maladie (une étude anglaise récente vient de montrer qu'un salarié qui se déplace régulièrement à vélo est en moyenne arrêté un jour de moins par an). C'est l'argument principal avancé dans les campagnes de communication.

Il économise également le montant de la TVA sur les vélos et les accessoires. Il déduit de ses cotisations patronales la part retenue sur le salaire de l'employé. Cela lui permet d'économiser jusqu'à 12,8% du montant retenu sur le salaire. Ainsi, si un salarié participe à hauteur de 500 £ (565 €) sur son salaire pendant un an, l'employeur économise 64 £ (72 €).

L'employeur peut également déduire les sommes investies dans l'achat des vélos et de leurs équipements de l'assiette de l'impôt sur les sociétés.

Pour le salarié : Les études ont montré qu'en moyenne un salarié économise 40% de la valeur du vélo et de ses équipements. La plupart du temps, il économise la TVA que son employeur ne répercute pas, soit 20%. Enfin, le montant de sa participation (retenue sur salaire) n'est pas soumis aux cotisations sociales. Attention cependant, le salaire restant à l'employé après la retenue ne doit pas être inférieur au salaire minimum légal.

Quelles conditions ?

Pour le salarié : Il doit être majeur et réaliser plus de 50% de son trajet domicile-travail à vélo. S'il a besoin de deux vélos, par exemple pour aller de son domicile à la gare, puis de la gare à son travail, il peut bénéficier de deux vélos.

Pour l'employeur : Le dispositif s'adresse à tous les types d'employeurs. S'il met en place le dispositif, il doit pouvoir le proposer à tous ses salariés, sans discrimination. L'inscription dans le dispositif est gratuite.

Quels impacts ?

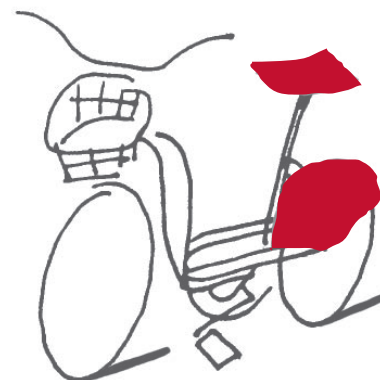
Une étude de l'Alliance Cycle to Work (qui regroupe les principaux acteurs de la mise en œuvre du programme), et rendue publique en février 2011, a montré que 400 000 salariés ont profité de cette mesure entre 2005 et 2010, travaillant pour 15 000 employeurs différents et impliquant 650 fournisseurs de vélo. En moyenne, ces salariés ont économisé 40% sur le prix des vélos et des accessoires. 133 500 tonnes de CO₂ ont ainsi pu être économisées en une année, soit l'équivalent de l'émission d'une ville moyenne ou de 76 Boeing 747.

87% des personnes sondées ont senti une amélioration de leur état de santé et 98% d'entre elles se disent prêtes à recommander le système à leurs collègues. Les deux tiers des personnes ayant bénéficié du programme ont procédé à un transfert modal puisqu'elles

n'utilisaient pas le vélo pour se rendre à leur travail auparavant.

Enfin, 73% des employeurs ont été convaincus de mettre en place le programme grâce aux allègements fiscaux !

Lien vers l'étude de l'Alliance Cycle to Work :
<http://www.cycletoworkalliance.org.uk/images/BehaviourImpactAnalysisFeb2011.pdf>



L'INVESTISSEMENT PUBLIC : le rôle des collectivités locales

Données générales

Aujourd'hui les collectivités locales assurent l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo. Selon l'étude « L'économie du vélo », pilotée par Atout France en 2009 et réalisée pour la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo, elles supportent la grande majorité des 500 millions d'euros investis par an dans le vélo.

Exemples

- En urbain, avec 14 000 kilomètres de linéaires cyclables, les investissements des collectivités (communes, agglomérations) dans les politiques cyclables s'élèvent à 108 millions d'euros par an. Le budget de fonctionnement des services représente environ 10 millions d'euros par an.

- Hors milieu urbain, les départements investissent à hauteur de 115 millions d'euros par an dans les politiques cyclables, les régions à hauteur de 50 millions d'euros par an. Le coût d'entretien, plus lourd qu'en milieu urbain, s'élève à 106 millions d'euros par an. Le budget de fonctionnement des services s'établit à un peu moins de 10% du budget d'investissement, soit 16 millions d'euros par an. La participation de l'Etat s'élève à 5 millions d'euros.

- A ces investissements annuels, il faut ajouter les réalisations en faveur du VTT (autour de 6 millions d'euros par an). Le stationnement des vélos (8,5 millions d'euros par an), la signalisation (6,4 millions d'euros par an)...

Éléments de coûts et exemples

1/ Infrastructures cyclables

ESTIMATION DES COÛTS DE RÉALISATION DES AMÉNAGEMENTS

TYPES D'AMÉNAGEMENT	COÛT EN €/ML
Bande cyclable sur chaussée	15
Bande cyclable à créer sur accotement	265
Piste bidirectionnelle sur accotement	135
Voie verte en stabilisée simple sur ancienne voie ferrée	46
Voie verte en enduit bicouche	85
Voie verte en enrobé sur terrain naturel	145
Voie verte en béton	180
Passerelle de 3m de large, portée 15m	2500
Passage inférieur de 3m de large	4500

Source : BE Altermodal

ESTIMATION DU COÛT DE L'ENTRETIEN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

TYPE D'AMÉNAGEMENT	TOTAL KM	COÛT U/ML	COÛT EN M€
Voies vertes enrobé	2 139	4,42	9
Voies vertes enduit ou stabilisé	2 523	7,17	18
Voies vertes meubles	600	2,00	1
Autres sites propres, pistes	6 695	4,42	30
Route partagée	1 668	4,62	8
Bandes cyclables	10 753	2,50	27
Itinéraires balisés autres	62 953	0,20	13
Ensemble	87 330		106

Source : BE Altermodal

Communes et EPCI : 110 M€ par an

Départements : 113 M€ par an

Régions : 50 M€ par an

Exemples

- Les infrastructures et les ouvrages d'art, nécessaires pour que les itinéraires cyclables ne soient pas interrompus en périphérie des villes, représentent une part importante du coût de l'itinéraire. Ainsi, une passerelle piétons/vélos de 23 m de long et passant au-dessus d'une rocade routière a été réalisée en 2007 à Perpignan pour un montant total 470 000 €. Cette somme représente la moitié du montant alloué à la réalisation de l'itinéraire.

- La réalisation d'une véloroute ou d'une voie verte a un coût variable en fonction des aménagements à réaliser (enfouissement des lignes électriques...). Ainsi, un tronçon de voie verte de 2,5 km reliant un bourg au pôle universitaire de Périgueux aura coûté 502 000 € HT, tandis que la réalisation de la véloroute du Finistère représente en moyenne 40 000 € par km.

2/ Stationnement des vélos

Le coût de l'installation de places de stationnement vélo varie énormément en fonction du type de stationnement choisi. Les coûts sont limités lorsqu'il s'agit d'installer des arceaux, un parking couvert de quelques places, ou bien un parking pouvant accueillir plusieurs dizaines de vélos. Ainsi, un abri couvert coûte 10 000 €, tandis que l'installation d'un arceau revient à 150 €. Le coût sera en revanche beaucoup plus important si le stationnement se fait en ouvrage.

Le Certu fait remarquer qu'une place de stationnement vélo coûte 5 € par an à une entreprise, contre 195 € pour une voiture. Ce chiffre donne une idée de l'écart de coût entre le stationnement vélo et le stationnement voiture.

Exemples

- La Région Ile-de-France a intégré dans son plan vélo la mise en place d'abris à vélo dans 16 gares d'Ile-de-France, comprenant 758 places de stationnement. Le coût de l'expérimentation, programmée pour une durée de 18 mois, s'élève à la hauteur de 1,9 millions d'euros (1,6 millions d'euros pour l'investissement, 0,3 millions d'euros pour le fonctionnement).

- Aux Pays-Bas, 44% des personnes qui utilisent le train pour se rendre à leur travail viennent en vélo à la gare. Cette proportion importante s'explique en partie grâce à l'investissement de 200 M€ de l'Etat pour refaire le stationnement vélo dans 380 gares sur 5 ans. Cela a eu pour effet d'augmenter de 46% le nombre de personnes venant à la gare en vélo.

- En Suisse, des études ont montré que le coût de construction d'une place de stationnement vélo se situait entre 2 000 € et 6 000 €, soit 5 à 8 fois moins que pour une place de parking voiture en ouvrage.

- Selon l'ADEME, le coût d'installation d'une place de stationnement vélo devant un commerce s'élève à 50 €.

3/ Vélos et écoquartiers

La prise en compte du vélo dans les aménagements se fait dès l'amont, ce qui permet de réduire les coûts par rapport à l'aménagement d'une voirie pour accueillir un aménagement cyclable, ou de mettre en place des aménagements qui permettent d'accueillir plusieurs modes (zones 30, zones de rencontre...).

- **Double sens cyclable** : le prix de sa mise en place est très variable. Il va de 10 € par ml (mètre linéaire) lorsqu'il faut uniquement mettre des panneaux, à 200 €/ml si l'on ajoute un séparateur béton entre l'espace réservé aux voitures et celui réservé aux cyclistes.

- **Zone de rencontre** : il faut compter en moyenne 100 €/m², ce qui comprend notamment le prix des panneaux d'entrée et de sortie de zone, ainsi que d'autres aménagements spécifiques (bornes...)

- **Zone 30** : 1000 €/ml

4/ Services vélos

Les Maisons du vélo proposent des services de location ou de prêt de vélo, ainsi que l'entretien du vélo et des conseils en mobilité. Il faut donc compter l'achat des vélos, le coût du loyer et le salaire des employés (estimé à 30 000 €/an/salariés environ). Soit en moyenne un budget de 300 000 € par an. En moyenne, la location longue durée revient à 100 €/vélo par an à la collectivité.

Les vélostations, situées près des gares, proposent des places de stationnement, mais aussi d'autres services. Pour leur mise en service, il faut créer des places de stationnement vélo, puis établir un budget annuel qui comprend les dépenses de fonctionnement et d'investissement. Ce budget est très variable selon les villes.

Exemples

- *Vélostation de Grenoble* : un investissement de départ de 243 000 € pour 260 places de stationnement vélo. Le budget annuel minimum a été évalué à 130 000 €. Le taux de couverture est de 20%. Quant au coût public par déplacement, il est compris entre 0,5 € et 0,8 €.

- *Vélostation de Chambéry* : le coût de fonctionnement annuel est de 100 000 € et le coût d'investissement de 19 000 €, soit un coût public par déplacement de 0,9 €. La vélostation est financée à hauteur de 35 000 € par an par Chambéry Métropole, 30 000 € par an par la région Rhône-Alpes (jusqu'en 2007, 55 000 € par l'Etat par le biais des emplois jeunes, supprimés depuis).

AIDES DES COLLECTIVITÉS LOCALES À L'ACHAT DE VÉLOS À ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)

Les collectivités locales françaises ont engagé en 2011 un train de politiques publiques en faveur du développement des VAE, parmi lesquelles la mise en place d'aides en faveur de l'achat de VAE par les particuliers. Ces dispositifs accompagnent et soutiennent un marché français du VAE en plein essor : 3 900 unités vendues en France en 2005, 23 700 en 2009, et 38 000 en 2010. L'observatoire des mobilités actives recense, au 30/08/2011, 24 collectivités locales qui ont mis en place un dispositif d'aide à l'achat de VAE en 2011.

Les collectivités locales françaises (communes, intercommunalités, régions) proposent deux types d'aides différentes pour l'achat d'un VAE :

- **la convention et le formulaire de subvention** : l'aide est versée directement sur le compte du bénéficiaire, suite à la délivrance à la collectivité de la facture d'achat du VAE neuf, et la convention est formalisée dans le cadre d'un formulaire de subvention ;

- **le chèque VAE** : l'utilisateur retire un chèque

à l'agence de mobilité ou à la vélostation. La réduction est appliquée directement par le vélociste sur le prix de vente et est ensuite remboursée par la collectivité au vélociste.

Le nombre de bénéficiaires des primes vélos sont importants : 304 bénéficiaires à Nantes Métropole depuis l'automne 2010, 218 à Chambéry Métropole en 2010, 2 400 à Paris en 2010. Loin de concerner les habitants des seuls centres villes urbains, la mesure bénéficie dans les agglomérations

où elle a été mise en œuvre à des publics variés : habitants du périurbain, personnes âgées, mais également nouveaux usagers du VAE.

Le dispositif de subvention et/ou chèque concerne parfois le VAE et le scooter électrique, comme à Chambéry Métropole et à Paris.

A Paris en 2010, la majorité des aides attribuées concernait des VAE : 2 160 VAE, 220 cyclomoteurs électriques.

**LES SUBVENTIONS DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN FAVEUR DES PARTICULIERS
ACQUÉREURS D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN 2011**

COLLECTIVITÉS LOCALES COMMUNES / INTERCOMMUNALITÉS	MONTANT DE LA PRIME / PLAFOND
AIX-LES-BAINS (73)	250 € (plafond 30 %)
ALÈS (30)	50 €
BESANÇON (25) *	150 € (plafond 20 %)
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BLOIS (41)	400 € (plafond 25 %)
BOURG-LÈS-VALENCE (26)	250 € (plafond 33 %)
CHAMBÉRY METROPOLE (73)	250 € (chèque - plafond 35 %)
COLMAR (68)	150 € (chèque)
DAIX (21 / CA DU GRAND DIJON)	400 € (plafond 25 %)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DU BASSIN DECAZEVILLE AUBIN (12)	250 €
ÉPERNAY (51)	250 € (plafond 50 %)
GENÈVE	175 €
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DU PAYS DES HERBIERS (85)	150 € (plafond 20 %)
GRAND-LYON (69)	250 € (plafond 25 %)
NANTES MÉTROPOLE (44)	200 € (plafond 25 %)
NICE (06)	400 € (plafond 25 %)
PARIS (75)	400 € (plafond 25 %)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DE PLAINE DE L'AIN (01)	500 € (plafond 30 % - prix achat minimum 1000 €)
RODEZ (12)	200 € (pour prix d'achat de 800 à 3000 €)
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION ROUEN ELBEUF AUSTREBERTHE (76)	300 € (plafond 30 %)
SCEAUX (92)	300 € (plafond 20 %)
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE SUD DE SEINE (92)	200 € (antivol offert)
TOUR(S) PLUS (37)	250 € (plafond 25 %)
VILLENEUVE-LÈS-AVIGNON (30 / CA DU GRAND AVIGNON)	100 €
RÉGION POITOU-CHARENTES	400 € (plafond 40 %)

Source :
Observatoire des mobilités actives. Enquête nationale sur les politiques
en faveur des piétons et des cyclistes 2010-2011,
Club des villes et territoires cyclables.

LA POLITIQUE DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN FAVEUR DU STATIONNEMENT VÉLO 2007-2010 : explosion de l'offre stationnement vélo dans les grandes villes françaises

Le nombre de places de stationnement pour le vélo est passé de 51 700 à 124 500, soit une augmentation de 140 % entre 2007 et 2010 dans 7 des 10 plus grandes villes de France qui ont répondu aux deux dernières enquêtes standards¹ sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes, en 2007 et 2010, réalisées par l'Observatoire des mobilités actives : Paris, Nice, Nantes (agglomération), Strasbourg (agglomération), Montpellier,

Bordeaux, Lille. La tendance lourde de cette évolution est la prédominance de l'utilisation de l'arceau vélo individuel, privilégié par les collectivités par rapport aux abris collectifs ou encore les parkings gardés qui restent encore peu mis en œuvre (environ 10% des cas).

La ville de Lille est celle qui connaît la progression la plus importante (+674%), passant de 644 à 4 984 places, rattrapant

ainsi son retard par rapport aux autres villes de taille équivalente.

Bordeaux progresse de 56% à l'échelle de la commune (9 108 places), et de 23% pour l'agglomération (plus de 11 460 places).

Paris propose 58 097 places de stationnement accessibles aux cyclistes.

Le nombre de places de stationnement au Grand Lyon était de 13 165 en 2010, et de 3 150 au Grand Toulouse (non répondants en 2007).

**EVOLUTION DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT
DANS LES 10 PLUS GRANDES VILLES FRANÇAISES ENTRE 2007 ET 2010**

Bordeaux	+ 56 %
Lille	+ 674 %
Lyon	2 354 (commune, 2007), 13 165 (agglo., 2010)
Marseille	non répondu
Montpellier	+ 18 %
Nantes (agglo.)	+ 15 %
Nice	+ 54 %
Paris	+ 129 %
Strasbourg (agglo.)	+ 201 %
Toulouse	1 810 (commune, 2007), 3 150 (agglo., 2010)

Genève : 2440 (commune, 2007), 9413 (agglomération, 2010)

LE MARCHÉ DU VÉLO EN FRANCE EN 2010 : le « vélo mobilité » (vélos de ville, VAE, vélo pliant) poursuit sa croissance

Le vélo urbain continue de se développer, suivant la tendance observée ces 10 dernières années, bien que les dernières données publiées par le Conseil National des Professions du Cycle (CNPC) en mars 2011 dressent un bilan global en léger recul des ventes de cycle, toutes catégories confondues, du fait de la crise économique,

Aux Etats-Unis, le nombre d'unités de vélo a même dépassé celui du nombre d'automobiles vendues en 2009. En France, depuis longtemps, on vend plus de vélos que de voitures chaque année.

Le vélo « mobilité » progresse

Les ventes de cycles, équipements et d'accessoires pour cycles continuent de mieux résister que les autres secteurs à la crise économique en 2010, avec 3 031 300 vélos vendus en France, contre 3 132 300 en 2009.

Ce recul de 3,5 % des ventes en un an va cependant à l'encontre d'une autre tendance observée depuis quelques années : le « vélo mobilité » (vélo pour les déplacements utilitaires : vélos de ville, vélos à assistance électrique, vélos pliants)

continue de se développer. Ce secteur représentait pour l'année écoulée 27% des ventes globales de vélo, avec 275 000 unités vendues. Cette tendance prolonge les observations faites depuis 10 ans (en 2000 le « vélo mobilité » représentait 17% des ventes de cycle).

Forte augmentation des ventes de VAE

Le vélo à assistance électrique, nouveau mode-phare des déplacements quotidiens, connaît une forte augmentation. Marginal au début des années 2000, son nombre de ventes atteint, en 2010, 38 000 unités vendues. En un an, la progression de leurs ventes est de 60% (23 700 unités vendues en 2009, 15 300 en 2008, 3 900 en 2005). Le prix moyen de vente d'un VAE était de 720 euros en France en 2010, contre 1 500 euros en Allemagne et 1 900 euros aux Pays-Bas. Le vélo pliant connaît une très forte augmentation de ses ventes avec 15 600 unités vendues en 2010, soit une augmentation de 76%.

Recul du vélo loisirs

La vente de vélos loisirs cède du terrain par rapport à 2009, mais il demeure la

première part de marché. 1 420 000 VTT adultes et juniors ont été vendus en 2010, et 412 500 VTC / Vélos Tout Chemin. A eux deux, VTT et VTC composent 50% du marché total !

L'achat de vélos jouet a connu une progression de 12% en un an, la plus importante parmi les familles de vélos.





33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T 01 56 03 92 14 • F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org • www.villes-cyclables.org