

Club des villes & territoires cyclables  
33, rue du Faubourg Montmartre  
75009 Paris

Madame la Secrétaire Générale,

J'ai bien pris connaissance de votre courrier dans lequel vous me sollicitez sur les mesures à prendre pour développer l'usage du vélo.

Dans la mesure où je défends un programme écologique et humaniste, basé sur la transition énergétique et la protection de l'environnement, je ne peux que soutenir le développement du vélo dans les villes et dans les territoires.

À ce titre, j'ai pris un intérêt tout particulier à traiter vos questions, avec l'aide de mon équipe de campagne.

En espérant vous avoir convaincu et avoir répondu à vos attentes, je vous prie de croire, Madame, en l'assurance de mes sentiments distingués.

Benoît Hamon

## **1/ Le vélo c'est plus de pouvoir d'achat**

Que le vélo soit, outre un mode de déplacement sain et même améliorant la santé, un mode économique et donc bon pour le pouvoir d'achat des ménages est une réalité qu'il convient de marteler tant elle est souvent absente des esprits ou du moins sous-estimée, notamment par certains politiques. De ce point de vue, tout ce qui peut le rendre plus attractif, y compris financièrement, est à promouvoir et à accompagner de la part des pouvoirs publics, d'autant que c'est un levier d'emploi important en France.

De ce fait, nous soutenons l'ensemble des propositions du Club des Villes et Territoires Cyclables en la matière.

L'introduction de l'IKV (indemnité kilométrique vélo) dans la loi Transition énergétique a été une excellente chose. Il serait effectivement préférable que très rapidement elle devienne obligatoire, élargie à l'ensemble des salariés (y compris donc à l'ensemble de la fonction publique) et déplafonnée quant à sa défiscalisation. Ces mesures sont cohérentes avec la volonté de réussir le déploiement de l'IKV et avec le fait que l'on considère que c'est un des outils de l'essor souhaité d'une mobilité décarbonnée, notamment pour les trajets domicile-travail. C'est en tout cas la conviction et l'engagement que je porte si je suis élu Président de la République.

L'essor du vélo à assistance électrique, comme viennent encore de le montrer les chiffres de vente 2016 avec une progression de plus de 30% d'une année sur l'autre pour les VAE, est une excellente chose car ce véhicule élargit l'usage du vélo à des trajets et des usagers nouveaux. De ce fait, il est logique d'aider à son achat au travers du bonus écologique. Son montant peut être discuté, il doit en tout cas être pérennisé et cumulable avec les éventuelles aides des collectivités.

Sur le modèle d'autres campagnes nationales ciblant institutions et grand public, des campagnes vantant les mérites tant en terme de coûts que de santé du vélo (et de la marche d'ailleurs) devront être portées régulièrement par les ministères concernés.

## **2/ Le vélo c'est un remède anticrise**

Comme évoqué plus haut, par ses retombées économiques et son potentiel d'emploi, le vélo, filière qui se développe en France, est et pourra encore plus à l'avenir être un remède anticrise. A fortiori si on inclut dans ses gains possibles les économies gigantesques en terme de dépenses de santé évitées si le vélo continue à se développer.

C'est pourquoi je souscris à vos propositions d'affecter 10% du budget de l'Etat consacré à la route pour des réalisations en faveur du vélo (grands itinéraires, appui aux euro-véloroutes, résorption des grandes coupures). Nous pourrions aussi réfléchir à inscrire le même type de « clause » quand l'État négocie avec les grands concessionnaires autoroutiers des plans de travaux : un budget consacré à la résorption des coupures que représentent ces autoroutes se justifierait parfaitement. De même, il paraît de bon sens de répondre à la demande des employeurs comme de la filière vélo en matière d'exonération fiscale des flottes vélo concernant les solutions plus souples et actuelles de location longue durée ou à des solutions « packagées ».

Le passage au taux réduit de TVA pour les services de réparation vélo, en plein essor et nécessaires aux cyclistes, potentiel d'emploi local important qui plus est, nous paraît une très bonne idée à mettre en œuvre rapidement.

Il faudra aussi encourager les livraisons à vélo qui représentent une vraie solution pour la logistique du dernier kilomètre. Le soutien aux initiatives locales et l'aide à l'achat de vélos-cargos feront partie de ce dispositif qui devra trouver toute sa place dans la mise en œuvre d'une politique décarbonée de transport de marchandises.

## **3/ Le vélo c'est bon pour l'emploi**

Comme évoqué plus haut, le potentiel de création d'emplois, qui plus est souvent non délocalisables, de la filière vélo est important et à soutenir à l'évidence.

De ce fait nous soutenons bien sûr la recreation du diplôme d'Etat pour l'entretien et la réparation des cycles en incluant toutes les évolutions récentes notamment en matière numérique. De même l'idée est très bonne d'un label national pour les vélos assemblés en France comme cela existe pour d'autres types de produits « made in France ». Malgré la difficulté à influencer sur la politique des collectivités en matière d'emploi, il faudra effectivement les inciter, y compris financièrement, à (re)créer des emplois aidés (sur le modèle qui a bien fonctionné des emplois-tremplins) pour la filière vélo. De la même manière nous soutiendrons les associations et collectivités qui mettront sur pied des vélo-écoles dont chacun reconnaît l'utilité et le rôle dans l'essor du vélo. L'appui à l'embauche d'éducateurs diplômés fera partie de ces aides. Enfin, l'État qui soutient de diverses manières l'innovation et l'émergence de start-up dans nombre de domaines veillera à y inclure les acteurs innovants du secteur de la mobilité décarbonnée et donc des mobilités actives.

#### **4/ Le vélo c'est la santé**

Nous l'avons déjà évoqué, les mobilités actives (et donc le vélo) représentent un potentiel d'amélioration de la santé publique énorme et trop négligé. Il est du rôle de l'Etat de se saisir de ce sujet de façon très pro-active.

Il sera donc rapidement mis en œuvre par les ministères concernés (santé, transports, environnement, etc.) des campagnes de promotion des mobilités actives et de leurs bienfaits en matière de santé. Nous étudierons avec les partenaires sociaux la façon dont l'activité physique prescrite pourra être remboursée en tant qu'action de santé et notamment comme un élément de médecine préventive. Également la valorisation des bonnes pratiques repérées sur les lieux de travail et de la part des employeurs, par tous les canaux que l'Etat et ses partenaires pourront mettre à disposition, est une idée simple et peu coûteuse à mettre en œuvre. La mise en place de bonus de DGF (dotation globale de fonctionnement) pour appuyer ce type de pratiques vertueuses en matière de mobilité active pourra également s'envisager, justifiée d'ailleurs par les économies de moyen terme que ces pratiques induisent pour les finances publiques au sens large.

#### **5/ Le vélo c'est plus de proximité et plus de lien**

En matière d'infrastructures cyclables, ce sont les collectivités locales qui sont en première ligne. Néanmoins, l'Etat doit absolument assumer son rôle à la fois sur les voiries dont il est gestionnaire (cf. point 2) mais aussi en matière de garant du schéma national et de la continuité entre territoire. Il a également forcément un rôle pour aider à la réalisation des euro-véloroutes pour lesquelles le territoire français est assurément stratégique et ne peut représenter un handicap. Il faudra donc dans les 5 années à venir passer à la vitesse

supérieur pour réaliser le schéma national des véloroutes et voies vertes et aider à l'achèvement des itinéraires Eurovélo en cours de réalisation. Cela passe par des engagements budgétaires, émargeant ou non sur les 10% du budget routes évoqués au point 2. L'accompagnement des collectivités dans leur propre rôle sera également important, au-delà du premier signal donné par l'insertion de lignes « vélo » dans la dernière génération des CPER (contrats de plan Etat-Région). L'Etat a aussi un rôle clé à jouer dans le soutien à la recherche concernant les mobilités actives et sur tous les sujets qui permettront un essor plus rapide de ces dernières.

## **6/ Le vélo c'est la sécurité**

L'Etat a un rôle majeur à jouer à la fois pour améliorer la sécurité des cyclistes mais aussi pour en finir avec les préjugés sur la dangerosité du vélo, parfois véhiculés par ses propres représentants... Cela passe par toute une série de mesures réglementaires et d'actions notamment de communication.

Dans l'attente d'un véritable Code de la rue qui devra voir le jour pendant le quinquennat, réglant en partie les problèmes d'appréhension de la « dangerosité » relative des uns et des autres, il faudra multiplier la mise en œuvre de mesures expérimentées avec succès dans certaines collectivités. Par exemple les amendes minorées pour les cyclistes, appliquant le principe de la proportionnalité des peines et surtout testées avec succès à Strasbourg depuis 5 ans avec des effets positifs visibles sur l'accidentalité. De même les évolutions récentes en matière réglementaire doivent absolument faire l'objet d'une promotion tous azimuts tant envers le grand public qu'envers les institutions concernées pour enfin être connues de tous et ne pas reposer uniquement sur la bonne volonté des collectivités pionnières en la matière. Il faudra, enfin, mettre en œuvre les mesures de sécurité nécessaires et connues, parfois déjà prévues au Plan national d'actions pour les mobilités actives (PAMA 1), comme celles visant à supprimer les accidents, parfois mortels, liés à la cohabitation avec les véhicules longs et hauts (camions, bus, etc.) et au rôle de l'angle mort, ou encore ceux liés aux vitres teintées. Des mesures réglementaires sont nécessaires mais aussi un effort particulier sur l'éducation des cyclistes et futurs cyclistes (donc également au sein de l'Education nationale).

## **7/ Le vélo ça stationne**

La question du stationnement, sécurisé, du vélo est primordiale pour le déclenchement et la pérennité de la conversion à ce mode de déplacement.

Pour assurer un véritable essor du stationnement vélo, le plus souvent possible sécurisé, l'Etat, chaque fois qu'il est dans son rôle, doit le prévoir et l'imposer : rénovation urbaine

(NPNRU), équipements publics, gares nouvelles (par exemple celles du futur réseau du Grand Paris Express) ou en rénovation et leurs abords (en veillant à la bonne application par la SNCF de la loi de réforme ferroviaire de 2014 en la matière), opérations urbaines cofinancées par l'Etat, ... Mais l'Etat peut aussi inciter à la réalisation de stationnements vélos sécurisés dans les espaces et stationnements privés, par exemple en prévoyant des exonérations temporaires de taxe foncière quand ces opérations sont menées par les propriétaires.

## **8/ Le vélo ça s'apprend**

Parfois considéré comme une évidence, l'apprentissage du vélo ne va pas toujours de soi et doit parfois être repris au cours de la vie, quand on a perdu la pratique ou que l'on n'est pas à l'aise à vélo.

Il faut donc que l'Etat veille à ce que l'apprentissage du vélo par les enfants à l'école soit systématique et que la mobilité à vélo devienne donc ainsi beaucoup plus « naturelle ». Au-delà, par le biais du développement de vélo-écoles sur tout le territoire national (quitte à le faire via des aides aux collectivités locales) et par le biais de campagnes nationales de sensibilisation aux atouts de la mobilité vélo, il faudra que l'Etat appuie l'apprentissage et le développement de l'activité cycliste pour toutes et tous.

## **9/ Le vélo c'est rapide**

Le vélo est un mode de déplacement efficace, car fiable et rapide. Les nombreux challenges organisés par les villes entre bus, voiture et vélos en villes le démontrent régulièrement : le cycliste est le premier sur la ligne d'arrivée. Mais il faut amplifier et accompagner cette efficacité en facilitant toutes les combinaisons entre vélo et transports collectifs quand les distances s'allongent. Il faudra, comme indiqué au point 7, déployer en priorité le stationnement sécurisé des vélos dans les gares pour permettre cette intermodalité sans peine. Mais aussi aider les collectivités et les opérateurs de transport à proposer des systèmes de location de vélos pour les derniers kilomètres, préservant ainsi l'embarquement des vélos pour les déplacements de longue distance et le cyclotourisme. Mais le vélo lui-même est devenu plus rapide et adapté à des distances au-delà de 5 km, grâce au vélo à assistance électrique notamment. Il faut donc accélérer la réalisation des réseaux express vélo qui connecteront et rapprocheront les villes et les pôles d'intérêt, tant pour les cyclistes du quotidien que pour les touristes à vélo.

## **10/ Le vélo pour réussir le facteur 4**

Le vélo, comme déjà souligné, est un puissant levier au service de la transition écologique, permettant d'évoluer vers une mobilité décarbonée. L'Etat a encore un rôle important à jouer dans cette transition en veillant en effet à ce que le vélo et l'ensemble des mobilités actives soient pris en compte dans la planification et dans toutes les politiques sectorielles nationales et territoriales qu'il s'agisse des PCAET (Plan climat-air-énergie territorial) ou des SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). Dans ce cadre, votre proposition de lancer un appel à projets national dédié aux mobilités actives afin d'accompagner les collectivités territoriales et mettre en lumière des réalisations exemplaires qui opèrent un report modal de la voiture au vélo et à la marche en moins de cinq ans est effectivement un excellent moyen de créer une bonne dynamique.

En conclusion, au-delà de toutes ces réponses particulières, il faut noter que le cadre global que je souhaite, en termes de politique de dépenses publiques et d'arrêt de la diminution des dotations aux collectivités, rend également plus crédible et opérationnelle la possibilité de développer les politiques cyclables variées qu'elles soient menées par l'Etat directement ou par les collectivités.