

A stylized graphic in green and blue. It features a city skyline with several buildings of varying heights. In the foreground, a bicycle is depicted in a simple, line-art style. To the left of the bicycle is a small tree, and to the right is a leaf. The entire graphic is set against a white background.

**PLAN VÉLO
& MOBILITÉS ACTIVES**

14 SEPTEMBRE 2018

SOMMAIRE

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| ÉDITORIAUX | 3 |
| POURQUOI UN PLAN VÉLO | 6 |
| <ul style="list-style-type: none">- La place du vélo est encore modeste en France- Les 5 avantages du vélo pour les cyclistes et la collectivité- Les freins à l'usage du vélo- Les leviers à actionner pour développer le vélo en France | |
| I. SÉCURITÉ : DÉVELOPPER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE | 10 |
| II. SÛRETÉ : MIEUX LUTTER CONTRE LE VOL | 13 |
| III. CRÉER UN CADRE INCITATIF RECONNAISSANT PLEINEMENT L'USAGE DU VÉLO COMME UN MODE DE TRANSPORT VERTUEUX | 17 |
| IV. DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VELO | 19 |
| CE QUE LE PLAN VELO VA CHANGER | 21 |
| <ul style="list-style-type: none">- Pour les citoyens- Pour les collectivités locales- Pour les entreprises | |

ÉDITORIAUX

Les assises nationales de la mobilité, qui se sont tenues à l'automne dernier, ont montré l'importance de donner toute leur place aux mobilités actives, et notamment au vélo, dans les politiques de mobilité.

Au-delà des attentes fortes qui s'expriment, le vélo est en effet une solution concrète aux besoins de déplacement au quotidien des Français, ainsi qu'une réponse efficace pour accélérer la transition écologique du pays.

Pourtant, la part des déplacements à vélo en France reste bien trop basse : seulement 3% des déplacements quotidiens, quand la moyenne européenne est de plus du double. Nous devons changer la donne.

Le Gouvernement a donc décidé d'engager ce plan, à la fois massif, cohérent et précis. Il doit nous permettre de tripler la part du vélo dans nos déplacements quotidiens, pour atteindre 9% en 2024, alors que la France accueillera les Jeux olympiques. A travers lui, l'Etat s'engage de façon inédite pour relever tous les défis qui aujourd'hui freinent le recours à cette solution de transport.

Son lancement ouvre une nouvelle dynamique. Son succès reposera sur la mobilisation de tous les acteurs de terrain : collectivités, entreprises, associations.



Édouard Philippe, Premier ministre

Les transformations écologiques ambitieuses se jouent souvent dans le quotidien des Français. Changer sa manière de se déplacer en adoptant le vélo en est une ! Ses bénéfices sont connus, pour la santé comme pour l'environnement. Il doit être demain considéré comme un moyen de transport à part entière, pour la vie de tous les jours. En France, notre potentiel est immense mais nous en sommes encore loin.



Par rapport à nos voisins, nous sommes en retard : le vélo, c'est 10% des déplacements en Allemagne et 28% aux Pays-Bas, contre seulement 3% en France. Il fallait agir !

Avec le plan que nous lançons aujourd'hui, nous nous mobilisons pour contribuer à lever les freins à l'usage du vélo. Nous nous engageons pour en faire une véritable solution de mobilité, en plus d'un sport apprécié de tous.

Notre pays s'est engagé avec force dans la voie de la transition écologique, le plan vélo et mobilités actives que nous lançons aujourd'hui en est un acte concret, ambitieux et financé.

François de Rugy, ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire

Les assises nationales de la mobilité ont permis de faire émerger l'aspiration forte des Français pour le vélo. Elles ont clairement souligné la nécessité de doter la France d'une réelle politique en faveur du vélo avec un plan vélo ambitieux. À la clôture des assises, j'avais annoncé qu'il fallait arrêter de regarder le vélo avec condescendance. Moins d'un an après, je suis heureuse que nous présentions les grands axes du Plan Vélo et mobilités actives.



Pour remédier aux freins identifiés lors de nos concertations, le plan gouvernemental s'articule autour de quatre grandes orientations : la sécurisation des déplacements à vélo, la lutte contre le vol, la mise en place d'un cadre incitatif, notamment fiscal, et la promotion d'une véritable culture du vélo. Toute sa place est donnée au vélo dans notre politique de mobilité, que ce soit pour le financement des infrastructures, le cadre fiscal, l'ouverture des données ou encore l'intermodalité.

Notre ambition est forte : tripler la part du vélo dans nos déplacements d'ici à 2024. Et c'est ensemble : collectivités locales, employeurs, entreprises de la filière et associations d'usagers que nous agissons pour le développement du vélo et des mobilités actives. Ce plan est un point de départ d'une dynamique collective pour la pratique du vélo dans tous les territoires !

Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports

POURQUOI UN PLAN VÉLO ?

Non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo a de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité. La France doit aujourd'hui remettre ce mode de transport au cœur des mobilités. Le plan proposé par le Gouvernement a pour objectif de multiplier par trois l'usage du vélo, pour atteindre 9 % des déplacements en 2024, année des Jeux olympiques.

La place du vélo est encore modeste en France

Entre les années 1970 et les années 2000, le vélo est passé du statut de mode de déplacement (10 % des trajets domicile-travail dans les années 1970) à celui, en premier lieu, d'activité de loisir ou de pratique sportive. Si depuis la fin des années 1990 l'usage du vélo connaît un regain d'intérêt, sa part dans les déplacements reste très faible, environ 3 % à l'échelle nationale. Elle positionne la France au 25^e rang dans l'Union Européenne où l'usage du vélo dépasse les 7 %.

Seuls 2 % des actifs utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail, les déplacements domicile travail étant souvent plus longs que les autres déplacements quotidiens. La voiture conserve une place prépondérante dans les trajets domicile-travail, même pour des distances inférieures à 5 km, pourtant souvent bien plus pertinentes à vélo. En France, le dynamisme que connaît la pratique du vélo reste cantonné aux centres-villes de certaines grandes agglomérations où la part modale dépasse parfois les 10 % (Strasbourg, Bordeaux, Grenoble...). Le Plan vélo, vise à confirmer ces dynamiques locales et étendre l'usage du vélo au-delà des territoires et des catégories de population qui en bénéficient actuellement.

Les 5 avantages du vélo pour les cyclistes et la collectivité

1. La santé

La pratique du vélo permet de prévenir les pathologies comme l'obésité, le diabète ou les maladies coronariennes, liées à une activité physique insuffisante ou à des comportements sédentaires. Elle améliore aussi la qualité de l'air quand elle se substitue à l'usage de transports motorisés. Grâce à une augmentation nette de l'activité physique, l'impact en termes de santé publique est très positif. De plus, certaines études ont montré que la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail permet une diminution sensible des arrêts maladie. Pour les trajets domicile école, l'utilisation du vélo augmente la capacité de concentration des élèves. Ces gains pour la santé sont largement supérieurs aux risques encourus par les cyclistes comme l'accidentalité et l'exposition à la pollution dans les zones urbaines.

2. La transition écologique et énergétique

Le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution significative à la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques. Dans les zones denses, il permet par ailleurs d'alléger la charge sur les transports en commun souvent fortement sollicités aux heures de pointe.

3. L'attractivité des villes

Outre la limitation de la pollution de l'air et des nuisances sonores, l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes et améliore la qualité de vie en diminuant la congestion et en dynamisant le commerce de proximité. Pour les trajets inférieurs à 5 km, qui représentent près de 60 % de nos déplacements, la part de la voiture représente près de 50 % alors que l'utilisation du vélo serait dans beaucoup de situations plus pertinente parce que rapide et fiable en termes de temps de trajet.

4. L'accès à la mobilité pour tous au moindre coût

Le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à 40 centimes/km pour la voiture. Par ailleurs, il représente un coût pour la collectivité très inférieure aux autres modes de déplacement avec des infrastructures plus légères, le coût complet des transports en commun étant par exemple de l'ordre de 45 centimes/km. Les innovations multiplient les usages du vélo : les vélos à assistance électrique permettent de réduire les difficultés liées au relief, à la distance et à la condition physique, les vélos-cargos sont une alternative à l'utilisation de véhicules utilitaires légers en centre-ville et ouvrent de nouvelles possibilités en matière de logistique urbaine, les vélos adaptés peuvent être des aides à la mobilité des personnes handicapées... Enfin, les locations de vélos de courte, moyenne ou longue durée, vélos en libre-service et les modèles d'entrée de gamme contribuent à baisser le coût de la pratique du vélo. Grâce à ses performances et à ces innovations, le vélo constitue donc un outil clé pour résorber les fractures sociales et territoriales de la mobilité.

5. La création d'emplois

Un tiers des vélos vendus sont assemblés en France. Le cyclotourisme et les entreprises innovantes proposant des services en lien avec le vélo comme la logistique urbaine, les activités touristiques, les vélos en libre-service, l'entretien... constituent des viviers d'emplois. Le Programme des Nations unies pour l'environnement évalue à 35 000 le nombre d'emplois directs liés au vélo en France et estime le potentiel additionnel de création d'emplois à l'échelle de l'UE à 750 000 dans l'hypothèse où la part modale du vélo dans les centres urbains devait égaler celle de Copenhague.

Les freins à l'usage du vélo

• L'insuffisance et les discontinuités des aménagements cyclables sécurisés

De nombreux territoires ne bénéficient pas encore d'un réseau structurant de pistes cyclables, permettant un déplacement en vélo fluide et sûr. Les ruptures de pistes cyclables, présentes dans de nombreux territoires, engendrent un sentiment d'insécurité et entravent les déplacements. Quand ces coupures ne sont pas infranchissables, elles présentent de nombreux points dangereux pour les cyclistes : ponts, tunnels, échangeurs autoroutiers, voies étroites ou à fort trafic...

• Les vols de vélos

Plus de 300 000 ménages disent avoir été victimes de vols en 2016. Ce phénomène entraîne d'une part des dépenses chez les particuliers, avec un coût de remplacement à hauteur de 90 millions d'euros. Après un vol, les victimes ont tendance à ne pas racheter de vélo ou à descendre en gamme et donc à acheter un matériel moins sûr. Les vols sont souvent dus à un nombre de places de stationnement sécurisées insuffisant, aux abords des pôles d'échanges par exemple.

- **Un cadre législatif et réglementaire n'incitant pas à l'usage du vélo**

Certaines dispositions de notre cadre fiscal ne traitent pas encore le vélo au même niveau que les autres modes de transport. A titre d'exemple, le barème fiscal sur lequel s'appuient les entreprises pour rembourser les frais engagés par les salariés pour leurs déplacements professionnels inclut les différents modes mécaniques mais pas le vélo.

- **Les obstacles d'ordre culturel et le déficit d'image**

Très peu de personnes osent déclarer ne pas savoir faire du vélo et on estime que 2 à 10 % de la population n'aurait jamais appris à faire du vélo, notamment dans un certain nombre de populations précarisées, alors qu'il peut constituer un vecteur d'insertion sociale et permettre d'accéder à un emploi. Contrairement à d'autres pays européens, l'école n'est pas encore un lieu d'apprentissage du vélo pour tous les enfants. Certaines personnes qui utilisent le vélo dans le cadre de loisirs n'envisagent pas de se déplacer quotidiennement à vélo. Le vélo n'est pas encore considéré comme un mode de transport à part entière.

Baromètre FUB

La Fédération des usagers de la Bicyclette (FUB) et ses partenaires ont lancé le premier Baromètre des villes cyclables via la plateforme www.parlons-velo.fr, entre septembre et novembre 2017. Cette enquête nationale, qui a récolté plus de 113 000 réponses, avait pour objectif de recueillir le ressenti des cyclistes sur les conditions de déplacement dans leur territoire.

Les résultats ont montré que les villes françaises ont des efforts significatifs à faire pour permettre à leurs habitants de passer à l'acte. **La majorité des répondants estime en effet qu'actuellement les conditions de circulation à vélo ne sont pas satisfaisantes** : seulement 21 villes sur les 316 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne et 90 % des répondants pensent que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.

Parmi les freins identifiés : le **ressenti d'insécurité et de manque de respect, avec 90 % des répondants qui constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les itinéraires cyclables** et seulement 8 % qui s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés. Les pistes cyclables séparées sont plébiscitées, avec **80 % de personnes demandant davantage d'aménagements en site propre**. Enfin, le vol est un des freins majeurs : **seuls 20 % des répondants trouvent qu'il est facile de stationner son vélo en sécurité** près des gares ou stations de transports en commun et 92 % d'entre eux estiment que les vols de vélos sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur monture.

Les leviers à actionner pour développer le vélo en France

Sur la base des travaux des Assises nationales de la mobilité, le Gouvernement lance donc **un plan dont l'objectif est de multiplier par trois la part du vélo dans nos trajets, de passer de 2,7 % à 9 % en 2024.**

Il s'agit d'une mobilisation sans précédent du Gouvernement qui témoigne de sa volonté de positionner le vélo comme mode de transport privilégié. De nombreux ministères sont impliqués directement dans sa réalisation : ministère de l'Intérieur, ministère de la Transition écologique et solidaire (dont le ministère des Transports), ministère de la Cohésion des territoires, ministère des Solidarités et de la Santé, ministère du Travail, ministère de

l'Education nationale, ministère de l'Action et des Comptes publics, ministère de l'Economie et des Finances, ministère des Sports...

Le plan repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français :

- le développement **d'aménagements cyclables de qualité** et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière ;
- **la sûreté** : la lutte contre le vol de vélos ;
- **l'incitation** : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- **le développement d'une culture vélo.**

Les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers jouent un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables. C'est d'abord grâce à leurs efforts que notre écosystème et l'usage du vélo progresseront. Ce plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires.

Le plan constitue donc un socle sur lesquels les acteurs s'appuieront pour décliner notre ambition collective dans les territoires. **Sous l'animation du ministère des Transports, il fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et à vocation à être actualisé et enrichi.**

I. SECURITE : DEVELOPPER LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

À travers la sécurisation des itinéraires cyclables et le renforcement des mesures de sécurité routière en faveur des cyclistes, le plan vélo vise à lever l'un des principaux freins au développement de ce mode de déplacement.

- **Création d'un Fonds national « mobilité actives »**, d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités,
- **Ce fonds ciblera notamment les discontinuités d'itinéraires** et particulièrement celles créées par des infrastructures liées au domaine public de l'État, grandes infrastructures de transports en particulier. Il s'agit d'un effort financier sans précédent de l'état. Le premier appel à projets sera lancé en 2019.
- **L'appel à projets « Vélo et territoires »**, opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives » et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.
- La **dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.
- **Renforcement de la planification des réseaux structurants pour les mobilités actives.** La future loi d'orientation des mobilités renforcera le contenu relatif aux mobilités actives des documents de planification ; elle prescrira l'élaboration de réseaux structurants cyclables et/ou piétons continus et sécurisés ainsi que des zones de stationnement vélos. Ces schémas seront inscrits dans les documents de planification. Entrée en vigueur dès le vote de la loi.
- **Amélioration du maillage du territoire en assouplissant la définition actuelle de la "voie verte"**. Il s'agit de simplifier le statut juridique des voies vertes pour faciliter la cohabitation des usages avec les véhicules d'exploitation des gestionnaires du domaine public (VNF, ONF...), et donc permettre la création de nouvelles voies vertes. Un décret spécifique sera publié en mars 2019.

« Vélo et territoires », est un appel à projet opéré par l'ADEME, dont l'objectif est d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du fonds d'investissement évoqué ci-dessus, et plus globalement de soutenir les territoires dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leur politique cyclable. Trois axes sont proposés :

Axe 1 : soutenir la préparation d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études.

Axe 2 : soutenir un développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant l'émergence de services vélo et la mise en œuvre de services innovants.

Axe 3 : soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en finançant le recrutement de chargés de mission vélo/mobilités actives et des campagnes de communication grand public.

- **Soutien au déploiement de pistes cyclables sécurisées / Renforcement de la sécurité pour les cyclistes**

« Un code de la route qui s'adapte à toutes les mobilités actives, sur la route, dans nos rues et sur nos trottoirs »

Les règles de circulation et de signalisation routière jouent un rôle fondamental dans le développement de la marche et du vélo. Les dix dernières années ont été marquées par des évolutions du code de la route en faveur des mobilités actives. Le plan Vélo poursuit cette dynamique.

- **2006-2012 : démarche « code de la rue » pour rééquilibrer la place des différents modes de transports et « mieux partager la rue » :**

- **Introduction du principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable** (article R.412-6 du code de la route) ;

- **redéfinition de certaines zones de circulation apaisée** (zones 30, aire piétonne...) et création des zones de rencontre ;

- **généralisation du double sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre ;**

- **renforcement de la priorité du piéton en traversée ;**

- **création du panneau « cédez le passage cycliste au feu rouge »** autorisant les cyclistes à franchir le feu rouge lorsqu'il est complété par ce panneau après avoir cédé le passage aux différents usagers bénéficiant du vert (uniquement en tourne-à-droite et en tout droit dans les carrefours en T).

- **2013-2015 : le plan d'action pour les mobilités actives (« PÂMA ») améliore la sécurité des modes actifs par un meilleur partage de la voirie :**

- **Création du stationnement « très gênant »** : est désormais considéré comme « très gênant », le stationnement ou l'arrêt sur un trottoir, sur un passage pour piéton, 5 mètres avant celui-ci en l'absence de place matérialisée, sur une bande ou une piste cyclable, avec un montant de la sanction passant de 35 à 135 euros ;

- **« cédez-le-passage cycliste au feu rouge »** : de nouveaux mouvements sont autorisés ;

- **sécurisation juridique de la généralisation du 30 en ville** : le code général des collectivités territoriales est modifié pour permettre au gestionnaire d'abaisser la vitesse sur tout ou partie de sa voirie ;

- **éloignement du bord droit** : il devient possible pour le cycliste de s'éloigner du bord droit de la chaussée en présence de stationnement ;

- **modification du code de la route pour permettre aux automobilistes de chevaucher la ligne blanche continue lorsqu'ils dépassent un cycliste.**

- **Amélioration de la visibilité aux passages piétons** : afin d'améliorer la sécurité des traversées piétonnes et la visibilité mutuelle avec les automobilistes, les cyclomotoristes, motocyclistes et cyclistes, seuls des emplacements de stationnement réservés aux vélos sont aménagés, sur la chaussée, cinq mètres en amont des passages piétons. Cette mesure, prévue dans la loi d'orientation des mobilités, entrera en vigueur en 2019 pour les nouveaux aménagements. Les gestionnaires de voirie devront se mettre en conformité sur l'existant.
- **Réalisation de sas vélo aux feux** : pour que le cycliste à l'arrêt au feu soit identifié par les véhicules motorisés, notamment les poids-lourds, la réservation d'un espace en amont du feu de signalisation (sas vélo) est généralisée pour les nouveaux aménagements pour une entrée en vigueur au 1er semestre 2019. Les gestionnaires de voirie devront se mettre en conformité sur l'existant.
- **Développement des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération jusqu'à une vitesse maximale autorisée de 50 km/h**. Permettre aux cyclistes de circuler dans les deux sens et dans toutes ces rues, dès lors que les autorités localement responsables de la police de la circulation ne l'estiment pas techniquement impossible ou dangereux. Ce dispositif mis en place en Belgique a montré son efficacité pour le développement du vélo, l'apaisement de la conduite et le confort des piétons sur le trottoir. Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019.
- **Autorisation pour les cyclistes de porter des dispositifs d'éclairage non éblouissants** non autorisés actuellement par le code de la route et d'installer sur les vélos des dispositifs d'éclairages complémentaires à ceux qui sont prévus par le code de la route : feux arrière et avant multiples, feux stop, indicateurs de direction. Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019.
- **Circulation en zones de circulation apaisée** : pour que le vélo ait toute sa place en ville, dans les zones piétonnes et les zones de rencontres, les cyclistes pourront rouler à deux de front sans être dans l'obligation de se rabattre quand un véhicule motorisé souhaite les dépasser. Des expériences seront menées en zone 30 afin d'étudier l'extension éventuelle de la mesure à d'autres zones. Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019.
- **Prescription pour les poids lourds d'équipements spécifiques de détection et d'avertissement de la présence d'usagers vulnérables** : une large part des accidents graves à vélo sont liés aux angles morts des autres usagers de la route et en particulier des véhicules à gros gabarit (bus et camions). Pour réduire ces accidents de manière structurelle, il est indispensable que les poids lourds soient équipés de systèmes permettant de détecter les usagers dans leurs angles morts. La France a demandé à la présidence du Conseil de l'Union européenne que les discussions sur le projet de règlement prévoyant l'équipement obligatoire des poids lourds soient prioritaires. Elle défendra dans ce cadre une position exigeante priorisant l'enjeu de sécurité des cyclistes et piétons.

II. SURETE : MIEUX LUTTER CONTRE LE VOL

En France chaque année plus de 300 000 ménages sont victimes d'un vol de vélo, ce qui représente 10 % des ventes de vélos. Ce phénomène, qui représente un coût économique et social important, est l'un des premiers freins à la pratique régulière du vélo et à l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Les mesures mises en œuvre pour enrayer ce fléau impliquent toute la filière vélo et les forces de l'ordre.

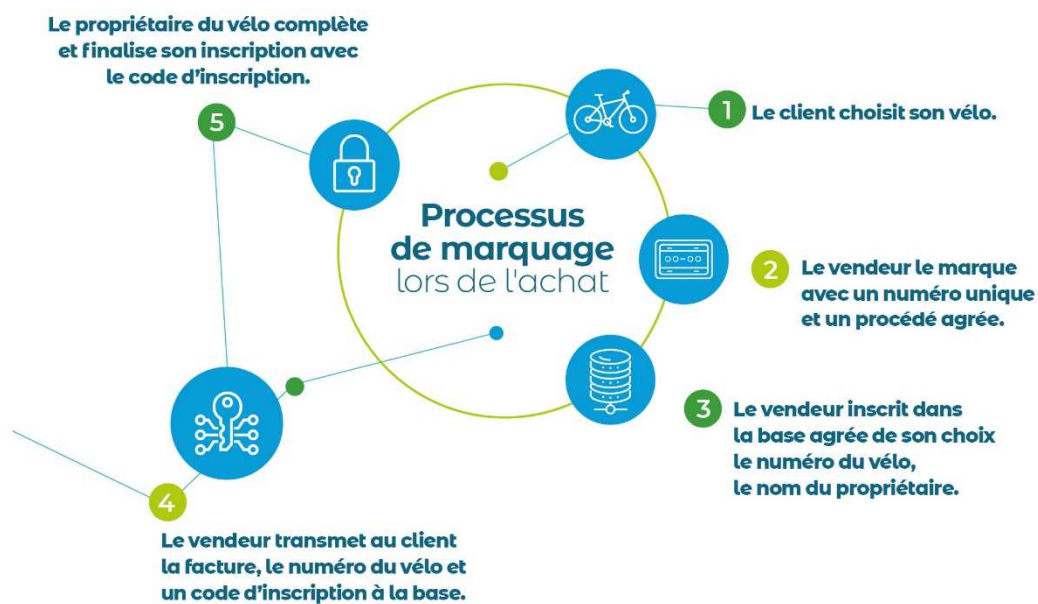
- **Généralisation du marquage des vélos** : Aujourd'hui un vélo volé retrouvé par la police ne peut être rendu à son propriétaire faute de pouvoir être identifié. Afin de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des cycles, les vélos vendus par un commerçant feront désormais l'objet d'une identification à la mise en vente. Plusieurs dispositifs simples existent aujourd'hui mais sont facultatifs. Leur généralisation permettra aux forces de l'ordre de lutter contre les filières de recel et de restituer les vélos retrouvés à leur propriétaire. Ce dispositif sera ensuite porté au niveau européen. Date d'entrée en vigueur 12 mois après la promulgation de la loi pour les cycles neufs, 24 mois pour les cycles d'occasion vendus par des professionnels. Il s'agit d'une disposition qui sera permise grâce à l'implication forte des professionnels du vélo pour lutter contre le vol.

Plusieurs dispositifs de marquages sont aujourd'hui disponibles en France

Plus de 400 000 vélos sont aujourd'hui marqués, ce qui a permis de restituer un nombre croissant de vélos volés. Rendre le dispositif obligatoire à la vente permettra d'en augmenter l'impact et de favoriser les innovations dans les technologies de marquages.

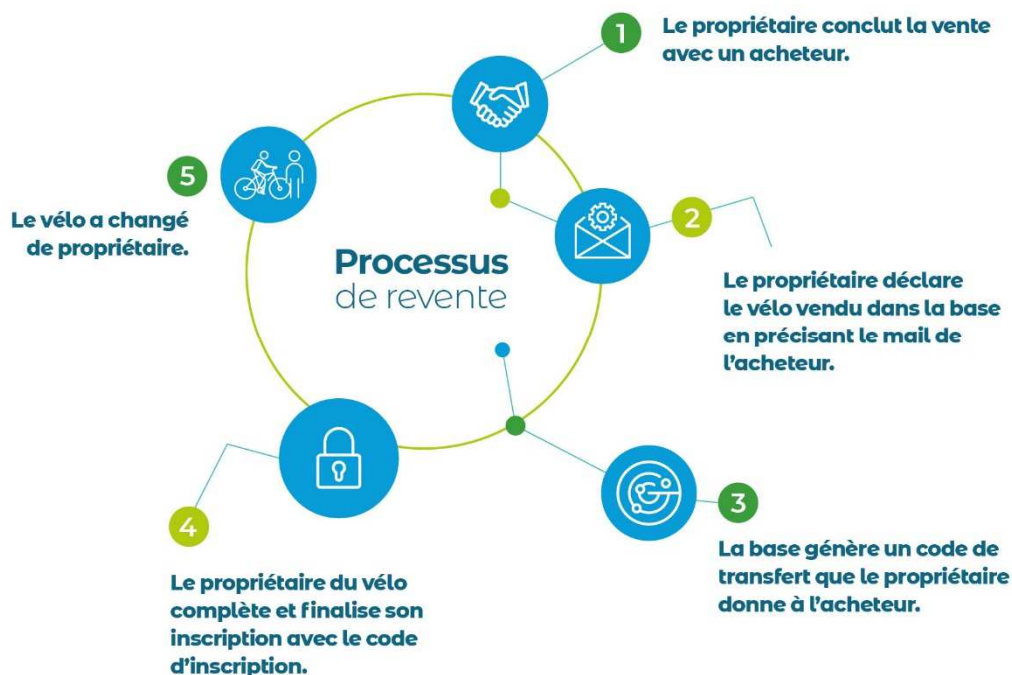
À la suite d'une plainte pour vol de vélo marqué en novembre 2017, le commissariat de Gagny a découvert un réseau de receleurs. Sur les 75 vélos découverts, seul le vélo marqué a pu être restitué.

Les bases d'enregistrements qui seront agréés protégeront les données personnelles, permettront la cession, et seront fédérées pour permettre un accès unique des forces de l'ordre.



Dispositifs de marquages aujourd'hui disponibles





- **Un plan d'action de lutte contre le vol de vélo :** les forces de l'ordre, en lien avec les autres services de l'État et le monde associatif, vont mettre au point un plan de lutte contre le vol de vélos. Il permettra notamment de donner accès à tous les personnels de police et de gendarmerie aux fichiers d'enregistrement des vélos, de généraliser les dispositifs de pré-plainte en ligne pour la déclaration de vol sur l'ensemble du territoire, d'utiliser la technologie GPS dont sont équipés certains vélos, d'améliorer le suivi statistique des incidents et de faciliter l'assurance des vélos.
- **Équipement des gares et pôles d'échange en stationnements sécurisés.** Le vélo est un moyen essentiel pour rejoindre les gares ; dans certains pays d'Europe du Nord, 40 % des usagers quotidiens du train viennent à vélo à la gare. Afin d'améliorer leur desserte à vélo, la hausse du nombre de stationnements sécurisés est nécessaire ; la future loi d'orientation des mobilités proposera de fixer à la SNCF des objectifs à atteindre d'ici 2024 en matière de stationnement sécurisé. Les modalités de mise en œuvre de ces objectifs tiendront compte du foncier disponible autour des gares et pôles, et seront concertées avec les collectivités territoriales concernées.
- **Stationnements vélos dans les bâtiments.** Lors de la construction neuve d'immeubles de bureau ou d'habitation, la réalisation de places de stationnements vélo est prescrite, sécurisés ou non, selon le type de bâtiments par le Code de la Construction et de l'Habitation ; dans les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, par exemple, ils doivent permettre le stationnement vélo d'au moins 15 % des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments. L'obligation d'aménagement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos sera prescrite également lors de travaux sur des bâtiments existants disposant d'un parc de stationnement automobile. Des standards de stationnement portant sur les espaces privés et

publics, neufs ou existants, sont en cours d'élaboration et seront diffusés via un guide. L'objectif est de permettre un stationnement sécurisé aux utilisateurs du vélo pour la plupart de leurs déplacements ponctuels ou quotidiens. Décret pris après la promulgation de la loi et avant la fin de l'année 2019.

- **Mobilisation des certificats d'économie d'énergie (CEE) pour le stationnement sécurisé** : un programme CEE expérimental, ALVÉOLE (cf. encadré plus bas) est engagé dans le financement de places de stationnements de vélos dans les logements sociaux. De nouveaux programmes de plus grande ampleur, permettant notamment de soutenir la mise en place de stationnements sécurisés dans les établissements scolaires ou universitaires ou à proximité des centres multimodaux, comme les gares par exemple, ont été déposés dans le cadre de l'appel à programme en cours. Sous réserve de leur validation finale, ils permettront de prendre en charge jusqu'à 10 % des coûts des infrastructures.

III. CREER UN CADRE INCITATIF RECONNAISSANT PLEINEMENT L'USAGE DU VELO COMME UN MODE DE TRANSPORT VERTUEUX

Le choix d'enfourcher un vélo pour se rendre au travail, ou accéder à des services et des activités doit devenir une réalité accessible pour de nombreux citoyens. Plusieurs mesures d'incitations fiscales à destination des entreprises doivent y contribuer, les employeurs jouant un rôle clé dans l'usage du vélo.

L'Indemnité kilométrique vélo (IKV), un dispositif efficace mais peu diffusé

Initiée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 et précisée par le décret d'application au secteur privé de 2016, le dispositif d'Indemnité kilométrique vélo (IKV) donne la **possibilité aux entreprises du secteur privé de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par le salarié pour ses déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre sa résidence habituelle et son lieu de travail.** La prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo correspond au montant de l'indemnité kilométrique vélo, fixé à **0,25 € par kilomètre parcouru**, 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. **Cette indemnité est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu pour le salarié dans la limite de 200 € par an et par salarié.**

Ce dispositif a fait la preuve de son efficacité pour amener des employés à changer de mode de déplacement et à « **passer au vélo** » **pour leurs trajets domicile-travail.** Les expérimentations préalables, menées par la Coordination interministérielle pour le vélo et l'ADEME, comme celles qui ont été menées au sein du ministère de la Transition écologique et solidaire où ce dispositif a été mis en place en 2017, ont démontré qu'une telle mesure permettait une augmentation de **25 à 70 % du nombre d'employés se rendant à vélo au travail**, tout en renforçant la régularité de l'usage du vélo pour ceux qui le pratiquaient. Ces variations dépendent en partie de critères locaux d'aménagement de la voirie ou de stationnement dans les entreprises mais également de l'offre de transports collectifs.

Ces expérimentations ont montré la pertinence d'accélérer la diffusion d'un tel dispositif auprès de tous les employeurs, privés et publics. La concertation avec les employeurs a également montré la nécessité de simplifier le dispositif pour en limiter le coût administratif et donc en faciliter sa diffusion, ainsi que de donner la **faculté aux employeurs qui le souhaitent d'aller au-delà de 200 €/an.**

- **Création d'un forfait mobilité durable pour tous les salariés :**
 - **Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer au frais de déplacement domicile-travail à vélo de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales.** Cette contribution, appelée « Forfait mobilité durable » remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, afin de permettre une appropriation simplifiée par les employeurs en vue de sa diffusion. L'État

travaillera avec les partenaires sociaux afin de permettre sa généralisation de fait, comme en Belgique où plus de 80 % des entreprises proposent aux salariés cyclistes un soutien de leur employeur.

- **L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200 €/an**, et encourage l'ensemble des employeurs à s'inscrire dans cette dynamique.

- **Le vélo est introduit dans le barème fiscal**
 - **Le barème kilométrique fiscal sert notamment à rembourser les frais de déplacements des salariés effectués à titre professionnel avec un véhicule personnel. Un item « vélo » est introduit dans ce barème.** Cette mesure témoigne de la prise en compte du vélo comme un mode de déplacement au même titre que la voiture et le deux-roues motorisé et simplifie le remboursement des déplacements professionnels effectués avec un vélo personnel (personnels d'aide à domicile ou de soins salariés, employés d'entreprises de dépannage...). Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019.

 - **Soutien à l'achat de vélos à assistance électrique** (y compris les vélos cargos à assistance électrique) par le biais des certificats d'économie d'énergie (CEE) dans le cadre d'une fiche d'opération standardisée CEE « vélo à assistance électrique » en cours de préparation, en vue d'une publication par arrêté fin octobre 2018.

 - **Soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises** : les entreprises ayant souscrit un engagement de location de vélos d'une durée égale ou supérieure à cinq ans (ou à trois ans pour les entreprises de moins de 10 salariés) pourront réduire de leur impôt sur les sociétés les frais générés par la mise à disposition de vélos pour leurs salariés pour leurs trajets entre le domicile et le travail, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos ou vélos à assistance électrique. Date d'entrée en vigueur au 1er semestre 2019.

Publication d'une norme NF pour les vélos utilitaires, avec l'objectif de **sécuriser les collectivités souhaitant proposer un service de logistique propre** en leur permettant d'apprécier la conformité à des normes des produits qui leur sont proposés.

C'est l'aboutissement du travail d'un groupe initié depuis plusieurs années par des professionnels du cycle et la coordination pour le développement de la marche et de l'usage du vélo, animé par le bureau de normalisation automobile (BNA), qui assure le suivi, en France et à l'International des normes « cycles » et « cycles à assistance électrique ».

Le projet de norme en cours de publication concerne d'une part Les vélo-cargos, tricycles et quadricycles destinés au transport de personnes ou de marchandises et les remorques ; il porte tant sur leur partie mécanique que sur leurs caractéristiques électriques et électromagnétiques lorsqu'ils bénéficient d'une assistance électrique (y compris pour les remorques), et s'inspire de la norme ISO existant pour les cycles à pédalage assisté avec les mêmes limites (puissance limitée à 250 W, vitesse limite d'assistance 25 km/h).

IV. DEVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VELO

Sensibilisation des enfants à la pratique du vélo, apprentissage précoce des règles de circulation, promotion des bienfaits du vélo... Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge.

- **Développement de la pratique du vélo en toute sécurité.**

Le comité interministériel à la sécurité routière (CISR) de janvier 2018 a acté la généralisation du « Savoir rouler », qui existe déjà dans certaines académies. La mesure consiste à favoriser le développement du « savoir rouler » relatif à la pratique du vélo en sécurité. Ainsi, à l'horizon 2022, la généralisation du dispositif permettra aux jeunes rentrant en 6^e de maîtriser la pratique autonome et en sécurité du vélo. Le ministère des Sports porte l'organisation et le déploiement progressif du dispositif. Le ministère de l'Éducation nationale, les fédérations sportives, les associations promouvant l'usage du vélo, les moniteurs cyclistes et les collectivités concourent également à la mise en œuvre de cette mesure.

Le Gouvernement s'est engagé à doter la France d'une vraie politique nationale en faveur du vélo et ainsi à renforcer la coordination des travaux interministériels. Le développement du vélo, à toutes les échelles territoriales et en lien avec les politiques de santé publique et d'éducation, croise les grands enjeux comme l'accès à la mobilité pour tous, la lutte contre l'enclavement, la solidarité et l'optimisation des réseaux de transports existants.

Sous l'animation du ministère des Transports et en lien avec l'ensemble des ministères concernés, le plan fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et à vocation à être actualisé et enrichi.

- **Déploiement de plans de mobilité scolaires** : les plans de mobilité scolaire visent à sécuriser les trajets des élèves et de leurs accompagnants entre leur domicile et l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, à favoriser les mobilités actives et les transports publics, et plus globalement l'autonomie des élèves pour accéder à leur lieu de scolarisation. L'État soutiendra la construction et le déploiement de premiers plans de mobilité scolaire en 2019, dans l'objectif de définir des bonnes pratiques quant aux modalités de construction et au contenu de ces plans en vue de leur diffusion. Cette dynamique est en cohérence avec une autre mesure annoncée par le dernier CISR sur la protection des piétons : **favoriser le développement d'itinéraires dédiés et encadrés de type « pedibus » et « vélobus » (ramassage scolaire à pied ou à vélo)**, afin de diminuer le trafic automobile aux abords des écoles, d'améliorer la sécurité des enfants à la sortie des écoles et d'inculquer de nouvelles habitudes de déplacements pérennes.

ALVÉOLE (apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie), initié par la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) est un **programme éligible aux Certificats d'économie d'énergie « précarité énergétique »**. Il se propose d'accélérer la **création de locaux vélos équipés et sécurisés dans le parc locatif social d'habitat collectif existant et d'accompagner les ménages bénéficiant de ce local vers une mobilité autonome par le biais de vélo-écoles**, le cas échéant avec une sensibilisation à l'entretien et à la réparation de vélos auprès d'**ateliers d'auto-réparation**.

En effet, le parc locatif social concentre des populations qui souvent ne maîtrisent pas le déplacement à vélo alors qu'elles sont en situation de précarité en matière de mobilité et de santé. L'apprentissage du vélo est dans ce contexte un double bénéfice.

En 2017 et 2018 environ **300 locaux sécurisés vélo ont été aménagés et plus de 2 200 ménages ont été accompagnés**.

- **Développement de l'activité physique pour la santé** : poursuivre le développement de l'activité physique adaptée, dont l'usage des mobilités actives, en termes de prévention à travers le travail installé conjointement entre le ministère des Sports et le ministère des Solidarités et de la Santé dans l'optique de la mise en place d'une stratégie sport santé. La promotion de l'activité physique est un élément central de plan national prévention santé.
- **Faciliter l'inclusion des nouvelles mobilités dans l'organisation de la mobilité**
 - **Encadrement des nouveaux services de mobilité** : la loi d'orientation des mobilités donnera les outils nécessaires aux collectivités pour encadrer l'implantation de nouveaux services sur les voiries publiques, tels que les vélos, scooters ou trottinettes en libre-service et sans station d'attache.
 - **Données et vélo** : plus d'une centaine de jeux de données décrivant les réseaux cyclables sont d'ores et déjà ouverts (data.gouv.fr). La loi d'orientation des mobilités rendra accessibles aux fournisseurs de services d'informations les données décrivant les réseaux cyclables, les données de disponibilité en temps réel des vélos en libre-service avec ou sans stations d'attache, ainsi que les données relatives aux services de location et les stationnements dans les gares et pôles d'échanges. Combiné à l'ouverture des données relatives aux autres services de mobilité, cela permettra de favoriser l'intermodalité. Les modalités d'ouverture des données (format, qualité mise à jour, contribution financière éventuelle, conditions de réutilisation) feront l'objet de concertation avec les acteurs. Date d'entrée en vigueur : fin 2019 pour les principales villes et fin 2020 pour les autres.

CE QUE LE PLAN VELO VA CHANGER

1. Pour les citoyens

Plus de parcours cyclables sécurisés sur la route et des aménagements, comme les sas vélo ou le double sens cyclable, permettant de mieux partager l'espace public et de réduire les accidents.

Des modalités de soutien en tant que cycliste salarié élargies et simplifiées par les employeurs.

Le développement des voies vertes, pour favoriser la circulation des vélos le long des canaux sans interdire la circulation des véhicules d'exploitation.

Le déploiement d'actions fortes pour prévenir le vol de vélos et augmenter les chances de retrouver son vélo volé : généralisation du marquage des vélos et création d'un fichier national des propriétaires.

Des zones de circulation apaisée mieux respectées, avec la possibilité pour les cyclistes de rouler à deux de front sans obligation de se rabattre quand un véhicule motorisé souhaite dépasser.

Des mesures pour faciliter et sécuriser le stationnement des vélos, dans les gares et les bâtiments.

Un apprentissage précoce généralisé du déplacement à vélo en partenariat avec le ministère des Sports, l'Éducation nationale et la Sécurité routière.

2. Pour les collectivités locales

Un Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€ visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes structurants vélo des collectivités territoriales.

Une planification à chaque niveau territorial, afin de définir un réseau cyclable et/ou piéton structurant continu et sécurisé et des zones de stationnement vélos.

La publication d'une norme NF pour les vélos utilitaires, avec l'objectif de sécuriser les collectivités souhaitant proposer un service de logistique propre.

De nouvelles modalités pour réglementer l'usage des voiries publiques : engins de déplacement personnel, vélos ou trottinettes « papillon », zones à faibles émissions avec un contrôle facilité.

3. Pour les entreprises

Une contribution forfaitaire jusqu'à 400 €/an des employeurs aux frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés qui utilisent le vélo.

La mise en place d'un barème fiscal vélo en vue de simplifier le remboursement des déplacements professionnels effectués avec un vélo personnel.

Des avantages fiscaux pour les entreprises ayant souscrit un engagement de location de vélos de longue durée pour les déplacements domicile travail de leurs salariés.

Un soutien à l'achat de vélos à assistance électrique (dont les vélos cargos) dans le cadre d'un programme de certificats d'économie d'énergie (CEE).