Livre Blanc du **CPV**

comité de promotion du Noël

« Redonner sa place au vélo dans la nature et dans la ville »

Le CPV souhaite contribuer au PAMA (plan d'action des mobilités actives), démarche engagée par l'Etat pour promouvoir les modes actifs. Par ce Livre Blanc, il se positionne sur les mesures du PAMA à mettre en œuvre en priorité et formule des propositions complémentaires indispensables à une véritable politique nationale de promotion du vélo pour une pratique utilitaire, sportive et de loisir.

Objectifs du Livre Blanc

Attirer l'attention des pouvoirs publics et des citoyens sur la nécessité de :

- Définir un statut juridique du vélo tenant compte de ses nombreux avantages.
- Donner toute sa place au vélo dans la nature et dans la ville.
- Promouvoir ses atouts en termes d'environnement de santé et d'économie.
- Améliorer sa visibilité médiatique.
- Encourager sa pratique.

Des mesures et actions déjà engagées :

Le CPV ne reprend pas dans ce document les mesures figurant dans le Plan national Vélo de 2012 ou dans le PAMA qui ont déjà fait ou font actuellement l'objet d'un début de concrétisation. Il s'agit par exemple :

- Des modifications ou simplifications réglementaires concernant le Code de la route et l'instruction sur la signalisation pour une meilleure sécurité des cyclistes.
- De l'obligation de réalisation d'infrastructures de stationnement dans le neuf et de l'extension de cette mesure dans les immeubles de bureaux existants dès 2015.
- Du diagnostic des besoins de stationnement en gares pour favoriser l'intermodalité.

Le CPV souhaite vivement que les promesses d'actions contenues dans le PAMA et les engagements financiers soient respectées, comme par exemple la participation financière de l'Etat à la mise en œuvre du SN3V.

Des mesures jugées prioritaires par le CPV

Le statut du vélo

Le déplacement d'un cycliste n'a rien de comparable avec celui d'un véhicule motorisé : vitesse, énergie cinétique, accidentologie, vulnérabilité.

- Modification du statut du vélo au niveau du Code de la route.
- Aménagement et adaptation du régime des infractions liées à la pratique routière du vélo[1].
- Obtention de la reconnaissance d'une classification « human power vehicule » ou HPV dans le Code de la route, le Code forestier, le Code rural le distinguant des véhicules motorisés[2].
- Redéfinition et clarification de l'usage du trottoir et des règles de circulation des nouveaux engins de déplacement (trottinettes électriques, gyropodes…).
- Création d'espace mixte en milieu urbain et périurbain et entrées/sorties d'agglomération là où les piétons sont plus rares.
- Modification du décret du 6/2/1932 sur l'usage des chemins de halage sur les voies navigables.

1 Le vélo a le même statut qu'un véhicule motorisé (y compris un 4X4), et est donc soumis aux mêmes règles et au même régime d'infractions, ce qui est doublement pénalisant pour l'usager du vélo urbain ou dans la nature.
2 Comme c'est le cas chez les anglo-saxons, cela faciliterait sa circulation sur tous chemins ou espaces naturels et impliquerait un traitement homogène dans les PDESI et PDIPR (aujourd'hui fonctionnement départemental donc très variable).

La formation pour l'usage du vélo

Apprentissage du vélo

- Rendre l'apprentissage du vélo obligatoire à l'école, à l'image des efforts entrepris par les pouvoirs publics pour que chaque citoyen Français apprenne à nager durant sa scolarité.
- Confirmer et favoriser les études qui montrent les bienfaits du vélo sur le développement psychomoteur et sensoriel de l'enfant.
- Agir pour l'autonomie des jeunes et pour une mobilité citoyenne.
- Promouvoir la formation des intervenants en précisant le statut des encadrants bénévoles (titulaire du brevet fédéral EMV) et des professionnels (titulaire du CQP EMV) en s'appuyant sur les travaux de l'instance nationale de l'apprentissage de la mobilité à vélo.

Apprentissage de la route

- Encourager que la pratique passe également par une meilleure connaissance réciproque des usagers de la voirie.
- Introduire des modules spécifiques sur la prise en compte des cyclistes dans les épreuves théoriques et pratiques lors de l'examen du permis de conduire.
- Sensibiliser également dans les stages de récupération de points et lors des sessions de remises à niveau pour les seniors.

ENJEUX ÉCONOMIQUES

- Développer des mesures d'incitation à utiliser le vélo/VAE pour aller travailler. Ces mesures ne doivent pas être limitées à l'expérimentation de l'indemnité kilométrique.
- Financer la mise en place d'une IK vélo applicable à tous les salariés, par un système fiscal adapté et pérenne[1].
- Faciliter l'intermodalité vélo/TC avec des itinéraires de rabattement aménagés et jalonnés pour rejoindre les gares, les terminaux de bus, trams, métros ; du stationnement sécurisé et le transport des vélos dans les trains (TER, TET, TGV) pour les déplacements utilitaires et le tourisme.
- Faire de la France la première destination européenne du « tourisme à vélo » en facilitant l'accès des cyclistes aux trains de tous types, y compris des Tandem dans le TER.
- Encourager la recherche et l'innovation.
- Promouvoir la fabrication des vélos et de ses accessoires made in France.
- Miser sur le professionnalisme des artisans du vélo.

URBANISME

- Fixer, selon les conditions locales et après diagnostic des besoins, des objectifs de développement de parcs à vélos abrités et sécurisés en centre ville et d'installation d'arceaux sur voirie (selon le même principe que l'obligation introduite dans le PAMA dans les gares).
- Mieux matérialiser et signaler les parkings publics accueillant des vélos (plans de situation, fléchage etc…).
- Lutter contre le vol en agissant sur l'offre et la qualité du stationnement, la communication aux usagers[2].
- Créer un pack sécurité avec antivol de qualité + marquage bicycode.
- Simplifier les règles de vote de copropriété pour faciliter la réalisation de stationnement vélo dans l'habitat existant, à l'instar de ce qui existe pour les prises d'alimentation des véhicules électriques.

NATURE

- Favoriser les infrastructures pour les pratiques spécifiques pour améliorer les règles de cohabitation et éviter les usages sauvages.
- Permettre de distinguer au niveau des règlementations environnementales le sentier, élément artificiel créé par l'homme pour accueillir les flux en protégeant l'environnement et la nature qui se trouvent de part et d'autre du sentier.
- Reconnaître le sentier comme voie de circulation à l'usage public.
- Assurer la maintenance et l'entretien des sentiers qui se détériorent (ravinements, tempêtes, passages d'animaux sauvages, de promeneurs, de cyclistes, de cavaliers, d'exploitants, de chasseurs, de cueilleurs …) par les collectivités, les clubs, les associations de pratiquants.
- Assurer la sauvegarde du patrimoine de l'ensemble des sentiers nationaux.
- Reconnaître la nécessité d'harmonisation nationale des sentiers comme moyen durable de circuler, d'accéder à la nature et de protéger l'environnement,
- Interdire à une collectivité locale ou un gestionnaire de créer une interdiction totale de pratiquer sans être justifiée.
- Distinguer la pratique du VTT sur chemin des engins motorisés et le différencier au niveau de l'impact sur l'environnement.
- Harmoniser les études d'impact environnementales pour éviter des actions très disparates sur le territoire, illogiques et non coordonnées au regard des manifestations de VTT.

1 Nous suggérons sa mise en œuvre rapide et proposons son financement au travers de la suppression, dans le barème des indemnités en fonction de la puissance du véhicule, de la dernière tranche applicable aux véhicules de 7 CV et plus, ou des deux dernières tranches (6 CV et 7 CV), ou au travers d'une baisse appropriée de l'ensemble des montants dans ce barème.
2 Mieux diffuser les fiches pratiques du CEREMA (ex CERTU) sur les bonnes pratiques, le développement du marquage.

SANTÉ

Des mesures qui demandent à être consolidées

- Développer la pratique régulière du vélo, mettre en valeur les bienfaits santé et soutenir la lutte contre la sédentarité et l'obésité.
- Amplifier toutes formes d'action de sensibilisation auprès du grand public.
- Assurer une communication générale sur tous les supports médiatiques et une diffusion massive et partagée sur les thèmes :
  - o le vélo c'est la santé,
  - o la fête du vélo,
  - o la semaine de la mobilité,
  - o les parcours du cœur,

  sont autant de vecteurs potentiels !
- Impliquer fortement l'ensemble du corps médical pour le développement de la pratique du vélo et la mobilité active.
- Confirmer la notion de prescription médicale sur le plan national.

TOURISME

- Le tourisme à vélo doit être considéré comme une filière à part entière du tourisme.
- Amélioration de l'aménagement de tous les itinéraires à vélo.
- Promotion de la France à vélo.
- Généralisation sur l'ensemble du territoire du label « accueil vélo ».
- Un développement meilleur des systèmes de location courte et longue durée.