

Atelier n°1 – Fonds national développement vélo

- Le développement des infrastructures sur l'espace public urbain
- Le développement des infrastructures sur les grandes liaisons
- Comment financer les infrastructures vélo ? Quelles infrastructures l'Etat doit-il financer ?

Le cadre réglementaire

Un corpus de dispositifs législatifs et réglementaires existe pour définir la place et le type d'aménagements et d'infrastructures en faveur de l'usage du vélo.

Le Cerema a par ailleurs édité des fiches techniques à destination des aménageurs sur chacun des outils qui sont à leurs dispositions : kit pour l'aménagement des infrastructures cyclables, code de la rue, les 25 mesures du Plan d'Action pour les Mobilités Actives,

Constats

- Les textes ne sont pas appliqués comme ils le devraient, et les causes en sont inconnues
- Certains textes ne sont plus adaptés ou, sur certains sujets tel que le free-floating, les acteurs des mobilités se retrouvent confrontés à des vides juridiques
- Certaines pratiques, qui ont fait leurs preuves, mériteraient d'avoir un caractère obligatoire et d'être généralisées sur tout le territoire français

Ce qui est d'ores et déjà prévu

Le Code de la Route évoluera très prochainement afin d'y intégrer les dispositions du Code de la Rue pour favoriser la prise en compte des modes doux.

Infrastructures cyclables

Financement

- Constat
Le coût des infrastructures cyclables peut être important à supporter pour les collectivités. Certains des aménagements n'auraient pu être réalisés sans le soutien financier reçu de la part des fonds européens (pour les itinéraires cyclo-touristiques européens notamment).
- Ce que l'on pourrait prévoir
L'appui, notamment financier de l'État pourrait être précieux. Ses ressources étant cependant contraintes, il conviendrait bien entendu de flécher ces aides financières en direction des projets d'infrastructures les plus significatifs en terme de linéaire à réaliser.

Maîtrises d'ouvrage

- Constat

Les maîtres d'ouvrage peuvent être multiples sur des projets d'infrastructures cyclables. Leur nombre est fonction de l'identité de personne entre le propriétaire du domaine public, impacté par les travaux, et celle du gestionnaire de la voirie, mais également très souvent lié à la nature des itinéraires (routes européennes, départementales, ...).

- Ce qui est d'ores et déjà prévu

Un des apports attendus dans la future Loi d'Orientation pour les Mobilités est de faire évoluer cette gouvernance des travaux sur voirie en vue de la simplifier.

- Ce que l'on pourrait prévoir

À l'instar de ce qui se fait pour les projets de transports en commun, il pourrait être décidé de fonctionner en « mode projet » pour l'aménagement de pistes cyclables, en désignant, par exemple, un chef de file de la maîtrise d'ouvrage par itinéraire, zone urbaine, etc...

Stationnements

- Constat

Les stationnements de moyenne et longue durée sont nécessaires au développement de l'usage du vélo et leur création et entretien incombe aux seules collectivités territoriales.

- Ce que l'on pourrait prévoir

Il est crucial de trouver des financements pour créer des stationnements collectifs publics, de moyenne et longue durée.

Part modale de la Voiture

- Constat

Améliorer la place du vélo et les modalités de circulation à vélo ne peut se faire sans repenser la place de la voiture sur l'espace public (vitesses, stationnement, etc.).

- Ce que l'on pourrait prévoir

Le plan vélo qui sera adosser à la future Loi d'orientation des mobilités ne doit pas concerner que le vélo. Il doit aussi obligatoirement s'intéresser à la voiture.

Autres propositions de l'Atelier :

- Élaborer des « contrats d'axe » entre l'État et les collectivités territoriales, avec des objectifs ciblés en terme de réalisation de pistes cyclables pour approfondir le mouvement qui avait été lancé lors de l'adoption de la loi LAURE.
- Lancement d'un nouvel appel à projet, par le ministère des transports, visant uniquement le financement de projets liés à la mobilité douce.
- Malgré la difficulté que représente l'obtention de chiffres précis en la matière, instaurer une sanction financière pour les collectivités qui n'atteignent pas un certain niveau de part modale vélo dans leur mix déplacements

- Sensibilisation des élus (coût de l'euro investi/habitant et comparaison avec le transport en commun par exemple)
- Campagne de sensibilisation de la population sur le modèle de l'opération « roulez ensemble »
- Informer de manière fiable et fréquente sur la qualité de l'air
- Construire un urbanisme pour le vélo et intégrer le vélo dans les projets urbains.
- Sanctuariser des réunions vélo pour échanger autour des bonnes pratiques en vue de généraliser les expériences ayant rencontrées le succès.

Atelier n°2 : Le partage de véhicules sans station

- *Le phénomène du free-floating : analyses*
- *Les Autorités Organisatrices de la Mobilité doivent, elles intervenir sur l'organisation du free-floating ?*

Constats

- Aucun opérateur de vélos en free-floating n'opère à ce jour au Pays Basque.
- Le free-floating est un enjeu urbain et périurbain.
- Dans les projets du syndicat des mobilités du Pays Basque, les lignes inter-urbaines ne rentreront plus dans les zones urbaines denses.
- Plus qu'à l'heure actuelle nous devons donc trouver des solutions pour faire face à des ruptures de charges en périphérie des villes. Le vélo peut-être une vraie solution. Le vélo en free-floating présente de nombreux avantages : moindre investissement, moins d'infrastructures puisqu'il n'est pas nécessaire de construire des bornes...

Ce qui existe

L'exemple de Paris

- Profitant du vide juridique qui entoure les locations de vélos en free floating, certains opérateurs privés, profitant de cette absence de règle, inondent les trottoirs de Paris sans être inquiétés.
- Il en résulte que de nombreuses épaves de vélo sont abandonnées dans la rue et qu'à défaut de cadre réglementaire en la matière, c'est à la municipalité qu'il appartient de payer et de procéder à l'enlèvement de ces épaves.
Certaines personnes, quant à elles, utilisent de manière privative les vélos en free-floating après avoir réussi à pirater le code barre afin de ne pas avoir à s'acquitter des sommes dues.
- La sécurité des cyclistes et des usagers de la rue de manière générale est remise en cause car certains opérateurs mettent à disposition des vélos de mauvaise qualité

Ailleurs en France

- Certains opérateurs travaillent avec les collectivités ou les Autorités organisatrices de la mobilité pour proposer des offres de transports cohérentes avec les réseaux existants, comme à Metz depuis le 1^{er} janvier dernier.
- Cette co-construction de l'offre privée de vélos en free-floating repose sur une définition en amont de la mise en service des vélos de zonage et de règles de conduite

Bientôt au Pays Basque

- Prochainement (à partir du 15 juillet 2018) sera expérimenté, à Biarritz, une flotte d'une quinzaine de VAE utilisant des bornes, et en septembre de nouveaux VAE sans borne (dockless) seront mis en location dans la ville.
- À moyen terme, la start-up nantaise TitiBike souhaite tenter, à Biarritz, l'aventure du Vélo en libre-service en free floating en étroite collaboration avec le syndicat des mobilités du Pays Basque.

Ce que l'on pourrait prévoir concernant le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Régulation des opérateurs privés de free-floating

- Constat

Il est indispensable de définir, en amont et en co-construction entre l'opérateur et l'AOM :

- Un zonage précis pour réguler les emplacements où sont déposés les vélos en free-floating pour ne pas qu'ils soient sous-utilisés. Mise en place d'un zonage donc qui permet de gérer la répartition de la flotte des vélos afin qu'ils soient bien répartis sur l'ensemble du territoire (ex : l'été avoir 30 vélos à la plage et aucun vélo en centre-ville)
- Une charte de bonne conduite pour contraindre les opérateurs à respecter les engagements pris avec l'AOM, notamment en termes d'entretien de la flotte et de recyclage des épaves.

- Ce que l'on pourrait prévoir

Mettre en place des « licences » afin d'éviter l'arrivée dans nos villes d'opérateurs privés ne recherchant que le profit, sans chercher à proposer une nouvelle offre de transport s'insérant dans le bouquet des mobilités offertes aux usagers. Ce qui est d'ores et déjà prévu

La LOM devrait rendre obligatoire la conclusion de licences pour permettre aux AOM de réguler le marché des vélos en free-floating.

Une offre intermodale

- Constat

Le free floating pourrait venir en complément des services existants, y compris pour le dernier km en complément du TC.

- Ce que l'on pourrait prévoir

Des outils de régulation doivent être mis à la disposition des AOM. Ces mesures législatives nécessaires à leur création doivent être inscrites dans la LOM.

Autres propositions de l'Atelier :

- Prendre en compte de la « saisonnalité » et ainsi adapter l'offre de transport en période estivale en jouant sur le free-floating.
- Il faut créer de nouvelles infrastructures de stationnement pour éviter que l'espace public soit envahi par les vélos comme dans certaines villes chinoises comme on peut le voir sur les nombreuses photos qui circulent sur les réseaux sociaux.

Atelier 3 : Accompagnement à la remise en selle

- L'expérience d'une Vélo- école
- Quel devenir de la prime VAE
- Trouver par les Indemnités Kilométriques un modèle financier incitatif

Constats

- Nombreuses sont les personnes ne se remettent pas au vélo par peur d'avoir oublié ou car elles n'ont jamais appris à en faire.
- Le partage de la route entre les différents usagers de la route est difficile, notamment les rapports entre automobilistes et cyclistes.
- Aujourd'hui en France, le vélo est avant tout un équipement de loisir sportif plus qu'un moyen de déplacement au quotidien.
- Les mesures financières (prime VAE, IKV, ...), mises en œuvre par les pouvoirs publics, sont peu efficaces et ratent ainsi leur objectif affiché d'inciter les français à utiliser le vélo pour leurs déplacements de tous les jours.
- (Re)mettre les français en selle est un véritable crucial, que l'on considère les enjeux que cela représente pour la santé publique, aussi bien que pour l'environnement et sa protection.

Ce qui existe

- Sur le territoire du Pays basque :
Ateliers vélo avec l'association Txirindolla. Ces ateliers sont destinés aux adultes qui ne savent pas faire de vélo.
- Au niveau national :
L'indemnité kilométrique vélo, que les employeurs peuvent décider de mettre en œuvre au profit de leurs salariés.

Ce que l'on pourrait faire/prévoir

Vélo-École

- Pour les personnes en insertion :
 - Aider la création d'ateliers vélo participatifs et solidaires permettant l'apprentissage de la mécanique pour renforcer l'autonomie et le retour à l'emploi des personnes en insertion
- En zone rurale :
 - Malgré les expériences d'insertion avec la mobilité portée par des Associations (ex : vélosolidaires, Txirind'ola à Bayonne nouant des liens avec Atherbea pour proposer des vélos aux personnes accompagnées) le cadre institutionnel est limitant. Un droit à l'expérimentation de lancement de services (navette, service vélos, ou

covoiturage,...) pour du transport public élargirait les solutions auprès de personnes isolées ou l'accès à l'emploi en zone rurale.

- Pour les enfants et jeunes :
 - Mettre en place des ateliers vélo dans les centres de loisirs
 - Inclure la pratique du vélo dans les programmes scolaires, dans le cadre des cours de sport ou, a minima, des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière qui se déroulent au collège
- Pour les salariés :
 - Proposer des stages de remise en selle qui seraient éligibles au Droit Individuel à la Formation/Congé Individuel de Formation
 - Labelliser, en conséquence, les associations qui dispenseraient ces formations dans le cadre du DIF/CIF en mesure de conduire ces animations
- Sensibilisation des automobilistes en proposant une formation vélo au sein des auto-école, ou même en imposant un module vélo dans le cadre des épreuves du permis de conduire.

Prime VAE

- La prime VAE est trop restrictive quant au matériel qu'elle permet d'acheter. Tous les usagers du vélo n'ont pas obligatoirement besoin/envie d'un vélo à assistance électrique. Il serait donc souhaitable de faire bénéficier d'une prime tous les acheteurs de vélos.
- La prime VAE doit être portée au niveau nationale plutôt qu'au niveau local car la mise en œuvre de la prime par les seules collectivités territoriales et leurs groupements porte en elle le risque de créer des inégalités de traitement au niveau du territoire français.
- Mettre en place un taux de TVA réduite sur la vente des vélos.

IKV

Il conviendrait de repenser son fonctionnement

- Modifier le mode de calcul de l'IKV, qui aujourd'hui est calculée en fonction du nombre de km parcourus et est versée sur une base forfaitaire de 25 centimes du km. Il serait plus juste que l'IKV soit versée aux salariés sur la base des frais réellement engagés, comme pour les frais remboursés de voiture.
- De plus, tout le monde n'a pas d'employeurs (Chef d'entreprise, autoentrepreneur).

Comment la financer ?

- Il ne faut pas créer un nouvel impôt qui vienne peser sur la productivité des entreprises.
- L'IKV pourrait être intégré au Versement Transport
- Il pourrait être créé une taxe sur les voitures, sous la forme d'une vignette par exemple
- Une nouvelle taxe sur les carburants pourrait être créée

Autres propositions de l'Atelier

- Renforcer et approfondir le déduction d'impôt sur les sociétés permettant à une entreprise de déduire, dans la limite de 25%, les frais engagés pour l'achat ou l'entretien d'une flotte de vélos qu'elle met à disposition de ses salariés.
- Mettre à la disposition du public des outils numériques performants pour définir des itinéraires cyclables, sans rupture de charge, et intégrer ces itinéraires dans les calculateurs multimodaux.
- Réduire le nombre de place de stationnement des véhicules polluants afin de contraindre les automobilistes à repenser leur façon de se déplacer et les obliger à envisager des modes de transport durable qui sont soumis à une moindre pression fiscale que les véhicules à moteur à combustion.