

N° 278

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 octobre 2002.

PROPOSITION DE LOI

relative à l'usage du vélo en France.

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRESENTEE

PAR M. ARMAND JUNG,

Député.

Transports.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans une déclaration faite dans *le Figaro* du 22 octobre 2000, suite à la sortie de son livre « Sur ma route », M. Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports, a souligné que « la place du vélo n'a pas suffisamment été prise en compte » et qualifie ainsi la politique du vélo aujourd'hui en France.

En mai 2001, M. Kurt Bodewig, ministre allemand des Transports, a décidé de rendre plus attrayant l'utilisation du vélo en lançant dans son pays un plan national pour la promotion du vélo. Il a constaté que « le vélo est le moyen de transport le plus sous-estimé », face à cela, sa décision politique prise au niveau fédéral est une considérable avancée.

Nos voisins européens (et non plus seulement les seuls pays nordiques), ont compris l'importance de l'usage du vélo. En effet, le vélo permet de réduire les inégalités sociales et d'encourager une nouvelle définition qualitative de la vie d'un citoyen. En Hollande, au Danemark, en Espagne ou en Allemagne, le vélo est perçu comme un véhicule utilitaire. En France, les initiatives en faveur de l'usage du vélo marquent le pas. En dehors de quelques mesures de sécurité routière prises, par décret en 1998, toutes nos propositions législatives n'ont pas été suivies d'effet.

Au-delà de ce fait, c'est la différence de culture et de perceptibilité du vélo qui n'est pas la même en France et chez nos voisins. Souvent considéré comme instrument de jeu, de sport ou de détente, le vélo gagne ses lettres de noblesse dans les pays, régions, départements ou villes qui ont fait le pari de la lutte contre les pollutions et celle de l'innovation. Le but pour les exécutifs de ces entités n'est pas alors de substituer la voiture au bénéfice du vélo mais de partager la voie publique à tous ses utilisateurs : piétons, voitures, deux-roues, ... Force est de constater une véritable faiblesse de la culture vélo de la plupart des aménageurs et des décideurs politiques dans notre pays.

Les initiatives locales émanant des associations et des collectivités sont nombreuses et dynamiques mais pas toujours suffisantes pour convaincre un Gouvernement à changer de culture vélo. Il existe à travers le pays un véritable réseau d'associations qui milite pour le développement des deux-roues. Les villes et les départements se sont organisés en clubs. Ils attendent à présent un signe, une orientation et des perspectives de la part du Gouvernement.

La politique de la France en faveur du vélo a accumulé un grand retard. Malgré tout, la plupart des obstacles au développement de ce mode de transport peuvent être levés.

En dehors des conditions météorologiques, le vol et la sécurité constituent les obstacles principaux. Mais c'est surtout l'absence de «culture vélo» et de «lobby organisé» qui fait défaut.

a) Le vol des vélos en France est devenu monnaie courante. Il est pratiquement impossible pour leurs propriétaires de récupérer leur bien, faute d'identification. Tous nos efforts législatifs en faveur du marquage des vélos sont restés vains ; pourtant, le marquage est une technique simple, peu coûteuse et efficace.

b) Les cyclistes payent un lourd tribut à l'insécurité routière. Au moment où le nombre de tués sur la route commence à diminuer, celui des cyclistes tend à augmenter. Avec les piétons, les cyclistes constituent les usagers les plus vulnérables de la route.

c) Depuis 2000, tous nos appels au ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement et à celui de l'Équipement, des Transports et du Logement pour structurer une opinion publique largement acquise au vélo sont restés sans suite. Une culture vélo, au plan national, ne s'improvise pas ; il faut désormais un élément déclencheur...

Il nous faut désormais fixer un cadre national de soutien et d'impulsion d'une politique en faveur du vélo.

Le vélo a une dimension très transversale et concerne différents ministères, différents échelons administratifs. Les premières concernées sont bien sûr les collectivités locales qui, suite à des lois de décentralisation (1982 et 1983), ont compétence en matière de circulation sur le territoire qu'elles administrent. Certaines ont déjà mis en œuvre des politiques cyclables (charte vélo, plan vélo, ...) comme la communauté urbaine de Strasbourg et le département du Bas-Rhin, mais aussi les agglomérations de Nantes, Grenoble, Rennes, etc. Le Club des villes cyclables regroupe plus de 300 villes. L'Association des départements cyclables, structure plus récente, commence à fédérer les initiatives des différents conseils généraux.

Au niveau national, les pouvoirs publics ont déjà consenti des efforts ces dernières années pour rendre l'environnement routier plus accueillant pour les cyclistes.

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 82 indique dans son article 1er que «le système de transport intérieur doit satisfaire les besoins par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens». Dans son article 28, elle indique que les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement doivent permettre «une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun».

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 réaffirme comme objectif essentiel « la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Dans son article 14, elle modifie l'article 28 de la LOTI pour rendre obligatoire, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'élaboration d'un Plan des déplacements urbains (PDU). L'article 20 de cette même loi sur l'air précise : «à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe».

Le décret du 14 septembre 1998 modifie différents articles du code de la route pour mieux intégrer les cyclistes dans la circulation.

L'instruction et les recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie du 2 novembre 1995 s'appliquent au réseau national, tant en milieu urbain qu'en rase campagne. Les recommandations annexées à l'instruction préconisent aux services de l'Etat, mis à disposition ou assurant la maîtrise d'œuvre pour d'autres maîtres d'ouvrage d'appliquer l'instruction pour les réseaux correspondants. « Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause. » L'objectif poursuivi par cette instruction, à savoir l'amélioration de la prise en compte des vélos par les concepteurs de projet routier, a été mieux appliqué en secteur urbain, son action ayant été renforcée par la publication de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Le contrat de plan Etat-Régions 2000-2006 prévoit une ligne budgétaire pour la réalisation de véloroutes à partir d'un schéma national adopté en décembre 1998. Mais les financements initiaux de l'Etat prévus viennent d'être réduits de 90 MF à 14 MF par an.

Ces mesures prises sont trop fragmentaires et trop dispersées. C'est dès lors à juste titre que les associations de cyclistes et les collectivités locales insistent aujourd'hui auprès de l'Etat pour qu'il mette en place une politique globale et coordonnée favorable à la pratique du vélo.

Notre proposition de loi va dans ce sens : prévoir et réaliser un environnement attrayant pour les cyclistes, modifier le code de la route à la mesure des cyclistes, inciter fiscalement les entreprises et les salariés à se déplacer à vélo, lutter contre le vol de vélos, organiser et pérenniser la politique nationale du vélo.

Notre proposition de loi s'articule en trois parties. Les deux premières présentent des mesures concrètes, immédiates, simples pour lutter contre les deux principaux obstacles à la pratique utilitaire du vélo que sont l'insécurité routière et le risque de vol du vélo. La troisième partie propose de pérenniser les mesures proposées en donnant des moyens humains et financiers à une politique favorable au vélo.

L'article 1er et l'article 2 ont pour objectif respectivement d'afficher clairement la volonté de l'Etat et d'introduire les mesures en faveur du vélo.

Le titre II traite de l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes. Les différents articles proposent des mesures précises visant à amener les collectivités locales à mieux prendre en compte le vélo.

A propos de l'article 3

L'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 précisait que le plan de déplacements urbains « a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun ».

L'article 14 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 remplace cet article, en rendant obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100000habitants, avec comme orientation, entre autres, « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Il existe 74 aires urbaines (au sens de l'INSEE) de plus de 100000 habitants, ce qui représente environ 33 millions d'habitants.

Les aires urbaines comprises entre 50000 et 100000 habitants sont au nombre de 63 et représentent environ 5 millions d'habitants. Dans ces communes les problèmes de congestion et de pollution de l'air sont moins forts. Néanmoins, les usagers des modes de déplacement favorables à l'environnement doivent être pris en compte, et la voiture ne doit pas occuper tout l'espace urbain même moins contraint. Dans de telles agglomérations où les distances sont plus courtes, le vélo peut y trouver sa place pour peu qu'on en tienne compte.

Il nous paraît donc important de rendre obligatoire une réflexion type PDU pour les agglomérations de plus de 50000habitants. La procédure doit être allégée pour tenir compte de la taille de l'agglomération, mais néanmoins rester globale pour être efficace. D'où cette notion de plan simplifié de déplacements urbains. La méthodologie doit être précisée par décret.

Le délai de trois ans tient compte des difficultés rencontrées par les agglomérations de plus de 100000 habitants pour élaborer leur PDU.

L'article 20 de loi sur l'air du 30 décembre 1996 ne nécessite pas de décret d'application (parce que non prévu par la loi) bien que certaines de ses dispositions donnent lieu à des interprétations délicates et posent plusieurs problèmes pour les mettre en œuvre.

Rappel de l'article :

« A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe ».

Quel sens donner à la « rénovation » d'une voie ? Est-ce la remise à neuf du tapis de la chaussée ou la modification complète du profil en travers ? Qu'est-ce qu'un itinéraire cyclable si aucun document de planification ne l'a défini préalablement, en particulier pour les communes de moins de 100000 habitants ? Pourquoi se limiter aux « pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » alors que des voiries où la vitesse est limitée à 30km/h (zone 30), voire moins, permettent une circulation sécurisée des cyclistes. Qu'est-ce qu'une « voie urbaine » ? Est-ce une voirie se situant à l'intérieur de toutes les agglomérations ou seulement aux entités urbaines au sens de l'INSEE (cas d'une population supérieure à 2000 habitants) ? Pourquoi se limiter aux voies urbaines ? Où doit passer le cycliste quand, hors agglomération, une route à deux fois une voie est transformée en route à deux fois deux voies interdite aux cyclistes ?

Se pose également le problème des compétences. Les aménagements cyclables sur voies urbaines incombent-ils – à l'instar des trottoirs- aux communes ou doivent-ils être pris en compte par le gestionnaire de la voie ? Cet aspect est déterminant sur les routes départementales et nationales où il n'y a pas identité entre le gestionnaire de la voirie et l'autorité investie du pouvoir de police à l'intérieur des agglomérations.

Notre proposition va répondre à ces questions à deux niveaux :

- créer des outils de planification des itinéraires vélo à l'échelle de l'agglomération de plus de 50000 habitants et à l'échelle du département.

A l'échelle de l'agglomération de plus de 50 000 habitants

Actuellement, pour les communes de plus de 100000 habitants, les PDU donnent des orientations mais en aucun cas de manière précise les liaisons cyclables à réaliser. L'exemple du Schéma directeur vélo adopté par la communauté urbaine de Strasbourg en février 94 peut servir à l'établissement d'une méthodologie qui sera définie par décret. L'idée est, d'une part, de doter chaque agglomération de plus de 50000 habitants d'un cadre de référence d'actions pour le développement d'un réseau cyclable (par exemple le règlement du POS en matière de stationnement des vélos), d'autre part, de définir l'ossature d'un réseau primaire à l'échelle de la longueur du déplacement à bicyclette. Avec un objectif fixé à dix ans, il permet en particulier d'établir et de traiter progressivement les coupures intercommunales et inter-quartiers qui demandent d'importants moyens.

La proposition de loi fixe l'obligation d'établir un Schéma directeur vélo pour toutes les agglomérations de plus de 50 000 habitants et demande à tout aménagement de voirie une compatibilité de conformité avec ce Schéma directeur vélo, en tous cas pour le réseau primaire, ce que l'on peut considérer comme les voies de transit et voies primaires des quartiers. Pour les autres voies dans les quartiers, notre proposition est de demander aux collectivités de prévoir des aménagements cyclables ou un itinéraire cyclable parallèle voisin quand les vitesses limitées sont supérieures à 30 km/h. Cette obligation s'applique pour tous les travaux de voirie qui touchent au profil en travers de la voie.

A l'échelle du département

En janvier 1990, le département du Bas-Rhin avait adopté un Schéma départemental des parcours cyclables (Plan vélo) visant à aménager des parcours cyclables à longue distance le long des canaux et sur les emprises d'anciennes voies ferrées, financées intégralement par le département. Or, ce schéma avait l'inconvénient d'être trop restrictif et surtout discontinu, ce qui ne permettait pas une couverture suffisante du département. Ce schéma a été actualisé en octobre 92 afin d'offrir à terme un véritable réseau structurant cohérent et continu de parcours cyclables à longue distance, permettant d'atteindre les principaux pôles d'attraction du département (chefs-lieux de canton essentiellement, mais aussi secteurs touristiques). Les liaisons ont été également prises en compte. Cet exemple, suivi par quelques autres départements (Haut-Rhin, Savoie, Drôme, Gironde, Hérault, ...), mérite d'être généralisé. En effet, non seulement cela contribuera au développement du vélo de loisir dans le département concerné, mais d'établir aussi une cohérence dans l'aménagement du territoire national et autorisera une continuité d'itinéraires cyclables favorisant l'émergence d'un réseau national de véloroutes. Actuellement, comment expliquer à un cycliste qu'une piste cyclable s'arrête tout simplement parce qu'elle a changé de territoire administratif ? Un décret devra être pris présentant la méthodologie à suivre et le type de voies concernées.

Proposer une clarification de l'article 20 en renvoyant à un décret d'application donnant la définition des cas où il y a obligation de réaliser des aménagements cyclables et précisant qui a compétence pour mettre en œuvre des itinéraires cyclables en agglomération.

Par ailleurs, l'article 56 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la compétence entre les communes, les départements, les régions et l'Etat stipule que le département établit, après avis des communes intéressées, un Plan des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR). Mais les débats parlementaires de l'époque et les réponses ministérielles récentes (*JO* 29/11/99 p. 6850 et 10/1/00 p.208) laissent entendre que le PDIPR concerne spécifiquement la circulation des piétons et qu'il n'est donc pas possible de créer des pistes cyclables goudronnées ou bétonnées dans le cadre de ces plans puisqu'une piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes. Sachant que les itinéraires cyclables peuvent souvent être constitués par des voiries à faible trafic (voies communales mais surtout chemins ruraux ou chemins d'exploitation, éventuellement aménagés ou renforcés pour permettre la circulation des cyclistes), il serait souhaitable de prévoir la possibilité d'ajouter les itinéraires cyclables au PDIPR.

A propos de l'article 4

Tandis que l'usage récréatif du vélo tout terrain prenait de l'ampleur, l'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement, notamment pour aller à l'école, a fortement diminué, au profit du transport en voiture. En conséquence, de moins en moins d'enfants sont capables de rouler à vélo dans la circulation : méconnaissance des règles du code de la route et des comportements anticipatifs, manque de maîtrise du vélo, manque d'expérience de la circulation. Un cercle vicieux s'est de la sorte installé : les parents ne laissent plus leurs enfants aller à l'école à vélo parce qu'ils estiment que c'est dangereux, étant donné le grand nombre et la vitesse des voitures, et ils contribuent de la sorte eux-mêmes à pérenniser la situation.

C'est aux parents qu'incombe principalement et traditionnellement la tâche d'initier leurs enfants à la pratique du vélo : à la maîtrise de celui-ci d'abord, à son utilisation dans la circulation ensuite. Les enseignants peuvent néanmoins jouer un rôle important dans cette formation. Leur connaissance du développement psychomoteur, cognitif, affectif et social de leurs élèves les place au premier plan pour offrir à ceux-ci un entraînement adapté.

Introduire le vélo à l'école, c'est préparer les enfants à participer à la circulation en tant que cyclistes mais c'est aussi contribuer à leur développement global visé de façon plus générale dans les cours d'éducation physique.

Le vélo favorise le développement psychomoteur de l'enfant : connaissance du schéma corporel, capacité d'inhibition, perception dans l'espace et le temps, perception auditive, perception visuelle, maîtrise de l'équilibre, coordination des mouvements, dissociation segmentaire, vitesse de réaction.

Le vélo favorise le développement physiologique : condition physique générale, rapidité et efficacité des actes moteurs, capacité d'endurance, capacité d'effort, système cardio-vasculaire, appareil musculaire (bras, jambes...), appareil respiratoire.

La pratique du vélo à l'école favorise le développement affectif (autonomie, maîtrise des réactions émotionnelles, affrontement des difficultés) et le développement social (stimulation des enfants entre eux, intégration dans un groupe, respect des autres, esprit de convivialité, sens des responsabilités).

L'introduction du vélo à l'école permet d'installer une « habitude » d'utilisation du vélo qui sera bénéfique à la santé et au bien-être de son utilisateur. C'est aussi une pratique respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie. Cette habitude peut aussi introduire des changements dans les habitudes de déplacement, y compris en famille.

C'est autour de dix ans que l'enfant commence à disposer des capacités physiques pour bien appréhender son environnement et donc la circulation. Le CM2 semble le bon niveau pour mettre en place cette formation. L'année suivante, l'établissement scolaire (le collège) va se trouver plus éloigné du domicile, et les distances peuvent plus facilement être parcourues à vélo qu'à pied.

D'ailleurs, la circulaire n° 87-287 du 25 septembre 1987 du ministère de l'Education nationale précise les objectifs et les moyens de l'éducation à la sécurité routière en conformité avec les objectifs généraux de l'école élémentaire. Ainsi, au sortir de l'école élémentaire, l'élève, piéton ou cycliste, doit avoir acquis, entre autres, un comportement responsable en ce qui concerne la circulation à pied et à bicyclette. En matière de circulation à bicyclette, les connaissances que le jeune élève doit avoir acquises en fin d'école élémentaire sont : la connaissance technique et l'entretien du véhicule ; la maîtrise du véhicule dans la circulation (dépassements, traversées de carrefours, changements de direction...) seul ou en groupe, à la ville ou à la campagne, de jour ou de nuit.

Dans le même esprit que le décret n°93-204 du 12 février 1993 modifié relatif à l'enseignement des règles de sécurité routière et délivrance du brevet de sécurité routière, et l'arrêté du 12 février 1993 relatif à la délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière, ceux-ci concernant la conduite des cyclomoteurs, la proposition de loi vise à produire un décret qui mettra en place « une attestation vélo » au CM2 pour évaluer les capacités des élèves à se déplacer à vélo.

A propos de l'article 5 - Code de la route

Modification des articles L. 1 et L. 14 du code de la route :

Le code de la route prévoit des sanctions identiques pour les conducteurs de bicyclettes et ceux de véhicules motorisés. A l'inverse, il prévoit une discrimination entre piétons et cyclistes. L'amende forfaitaire pour inobservation des prescriptions d'un feu lumineux est ainsi 30 fois plus élevée pour les cyclistes que pour les piétons (900 F contre 30 F). Aux termes de l'article L. 14 du code de la route, l'inobservation des prescriptions d'un feu lumineux est sanctionnée des mêmes peines de suspension du permis de conduire, qu'elle soit commise par un automobiliste ou par un cycliste.

L'assimilation cyclistes/conducteurs de véhicules à moteur, et la discrimination cyclistes/piétons ne sont pas justifiées. Elles contreviennent d'ailleurs aux principes généraux du droit répressif et du droit constitutionnel en ce qu'elles ne respectent pas le principe de proportionnalité des délits et des peines. En effet, la disproportion entre les sanctions à l'encontre des cyclistes et des piétons, alors que les infractions sont de gravité assez comparable, et l'égalité de ces sanctions lorsqu'elles concernent les cyclistes et les automobilistes, alors que les infractions sont de gravité évidemment différente, sont manifestement à revoir.

A cela on objecte parfois que certains comportements des cyclistes sont dangereux pour autrui, et que la répression pénale des cyclistes est prise dans l'intérêt de leur propre sécurité. Le premier point est incontestablement exact, mais il vaut aussi pour les piétons. Un piéton irréfléchi qui s'élance sur la chaussée peut provoquer la chute d'un cycliste, d'un cyclomotoriste, d'un motocycliste ; il peut générer une brusque manœuvre d'évitement d'un automobiliste qui peut, par ricochet, générer un accident très grave. Cela est vrai, et cela est aussi vrai pour les cyclistes, mais cela reste infiniment peu fréquent et peu probable ; et c'est pourquoi la répression pénale des piétons n'est pas calquée sur celle des automobilistes. Le même raisonnement s'applique aux cyclistes. Le deuxième point est plus contestable. Il n'est pas plus nécessaire de prévoir des sanctions disproportionnées pour prévenir les comportements imprudents des cyclistes ni d'ailleurs des piétons. Nul ne songerait à relever de 30 fois l'amende encourue par les piétons qui traversent au feu vert ou de prévoir une peine de « suspension de permis de conduire pendant trois ans au plus », etc.

Il y a d'ailleurs lieu de souligner qu'en bien des cas le cycliste qui commet une contravention au code de la route sans mettre en danger celle d'autrui. Il en est ainsi du cycliste qui anticipe le passage du feu au vert pour éviter d'être accroché par les véhicules au démarrage, de celui qui emprunte sur quelques mètres le sens interdit d'une rue calme pour éviter le sens autorisé d'une voie à circulation rapide, etc. Si bien que dans presque tous les cas le cycliste pourrait invoquer devant la juridiction pénale le fait justificatif de l'article 122-7 du code pénal. En pratique, cependant, les cyclistes n'ont pas accès à cette technique juridique et les modifications proposées comme les modifications réglementaires qui devront suivre rendent les principes généraux du droit applicable aux cyclistes.

Les propositions de modification concernent deux articles :

– L'article L. 1 du code de la route réprime la conduite d'un véhicule en état «d'ivresse manifeste» ou d'imprégnation alcoolique. Si l'état d'ivresse ou d'une façon générale l'alcoolisme sont indiscutablement des comportements néfastes pour la collectivité, il reste qu'il est disproportionné de prévoir pour les cyclistes une répression identique à celle des conducteurs de véhicule à moteur. L'expression «l'alcool au volant» traduit d'ailleurs implicitement cette idée : c'est « l'alcool au volant », bien plus que «l'alcool au guidon», qui est préoccupant pour la collectivité. Il n'apparaît pas, pour ces comportements, qu'il soit justifié de prévoir une répression différenciée pour les cyclistes et pour les piétons. A cet égard, les articles L. 65 à L. 67 du code des débits de boissons (amende de 25000 F, emprisonnement de six mois ou d'un an, suspension du permis pour cinq ans au plus) organisent une répression suffisante. La modification proposée supprime donc la répression augmentée prévue par le code de la route ;

– L'article L. 14 du code de la route définit la liste des infractions pouvant donner lieu à suspension du permis de conduire. La modification proposée vise à sortir de cette liste, les infractions commises par les cyclistes.

Ajout d'un article dans le code de la voirie routière («Voies à statut particulier ») pour introduire la notion de « voie verte » :

Une « voie verte » est un concept nouveau, importé du Canada, qui concerne des aménagements sur des voies en site propre réservées à la circulation des non-motorisés (piétons, rollers, cyclistes, cavaliers, personnes à mobilité réduite, etc), mais n'a aucun statut juridique spécifique.

Celles-ci ressemblent en fait à des « routes » particulières réservées à certaines catégories d'utilisateurs, en fonction des mesures de police qui auraient été prises par le gestionnaire.

Cela étant, elles sont connues et aménagées comme des « pistes cyclables », élargies à d'autres utilisateurs.

Elles sont principalement aménagées le long de canaux ou sur d'anciennes voies ferrées.

Les analyses juridiques actuelles semblent conclure qu'on ne peut pas considérer les « voies vertes » comme des routes sur lesquelles on aurait interdit la circulation des véhicules motorisés, parce que l'usage « normal » d'une route serait lié à la circulation automobile.

Dans les années 1970, face à l'augmentation du trafic, aux besoins de liaisons à grande distance et pour des raisons de sécurité, ont été créées des «voies rapides» (autoroutes et routes express), exclusivement réservées aux véhicules motorisés (et immatriculés), en excluant les usagers vulnérables (piétons et cyclistes notamment).

Trente ans après, au début du 3e millénaire, il paraît logique, par symétrie, pour répondre aux besoins accrus de tranquillité et de sécurité, aspirations légitimes de nos concitoyens, de permettre juridiquement la création de « voies vertes » (ou « lentes »), exclusivement réservées aux non-motorisés, en excluant les véhicules motorisés.

Pour combler ce vide juridique et permettre aux pouvoirs publics de mettre en œuvre ce type de réalisation, il est proposé d'introduire dans le code de la voirie routière et dans le code de la route les définitions réglementaires *ad hoc*.

Autres mesures réglementaires :

Par ailleurs, dans le domaine réglementaire, un certain nombre de mesures ont été prises par décret du 14 septembre 98 relatif à la circulation des cycles et modifiant le code de la route :

– Définition des pistes et bandes cyclables comme des aménagements exclusivement réservés aux seuls cycles à deux ou trois roues. Autorisation des cycles dans les aires piétonnes. Les cycles conduits par des enfants de moins de huit ans sont autorisés sur les trottoirs ;

– Création de sas aux carrefours à feux ;

– Obligation d'équiper les cycles d'un dispositif réfléchissant de couleur blanche visible à l'avant ;

– Obligation pour les automobilistes de laisser un espace de 1,50 mètre pour doubler un cycle hors agglomération.

D'autres mesures sont à prendre pour favoriser la pratique du vélo :

– Modération de la vitesse des véhicules motorisés : la sécurité routière mais aussi la convivialité nous amènent à proposer d'introduire dans le code de la route des notions qui jusqu'à présent n'existaient pas. Certains espaces publics occupés actuellement par la circulation routière pourraient se transformer en espaces de vie dans lesquels il pourrait y avoir de la circulation.

Introduction de la notion de cour urbaine (exemple allemand) : le piéton est prioritaire, les véhicules motorisés y roulent au pas, les cycles y sont autorisés. Le statut de cour urbaine est permanent.

Introduction de la notion de rue à jeu (exemple belge) : certaines rues peuvent être à certains moments des « rues réservées au jeu ». Toute la largeur de la voie publique est réservée aux jeux d'enfants. Outre les enfants, seuls les cyclistes et les voitures de riverains ont accès à la rue réservée au jeu. Elle est délimitée par des barrières spéciales afin de fermer la rue le mieux possible.

Tout en restant des espaces de circulation, il pourrait être introduit dans le code de la route français des rues à vélo comme en Allemagne. Rue à faible trafic, maillon d'un itinéraire cyclable, les cyclistes y sont prioritaires, peuvent se mettre à plusieurs de front, la voiture ne peut doubler le cycliste.

Ces trois notions devront être expérimentées et évaluées :

– Un autre décret pourrait créer dans l'article R. 1 du code de la route un alinéa supplémentaire :

« Les voies vertes sont des routes accessibles uniquement en des points spécialement aménagés et réservées aux usagers non motorisés (piétons, cyclistes, cavalier, personnes à mobilité réduite, etc.) et ajouter un alinéa supplémentaire à l'article R. 217 concernant les piétons :

« Par exception aux règles définies ci-dessus, les piétons sont autorisés à marcher sur les chaussées des voies vertes. »

– Un autre décret devrait donner la possibilité de circulation des cyclistes sur les accotements revêtus. En l'état actuel de la réglementation, les cyclistes ont l'obligation de circuler sur les voies (de la chaussée) ainsi que les bandes et pistes cyclables qui leur sont affectées, sachant que les accotements sont réservés à la circulation des piétons (*cf.* articles R. 43, R. 192 et R. 217 du code de la route).

En 1994, l'ARP (guide technique sur l'Aménagement des routes principales), instauré par le ministère de l'Équipement par circulaire du 5 août 1994 sur les RN, a introduit la notion de «bandes dérasées multifonctionnelles», qui sont en fait des accotements revêtus qui offrent, ainsi que le recommande également l'instruction du 2 novembre 1995 sur la prise en compte des cyclistes dans les projets de voirie de l'État, aux cyclistes des possibilités physiques de circulation en dehors des voies de la chaussée empruntées par les automobiles.

Hélas ! cette possibilité technique intéressante pour les cyclistes n'est pas compatible avec l'état des textes réglementaires actuels, alors même que les accotements revêtus («bandes dérasées multifonctionnelles») ont été également conçus pour améliorer la sécurité des usagers en général, en offrant notamment une zone de récupération en cas de sortie de route ou d'arrêt d'urgence, ainsi que des possibilités de circulation occasionnelle des véhicules lents.

– Un autre décret pourrait compléter l'article R. 37-2 pour considérer comme dangereux l'arrêt ou le stationnement sur une piste ou une bande cyclable.

En effet, le non-respect patent, par les automobilistes, des pistes et bandes cyclables crée un danger véritable pour les cyclistes, qui n'est pas sanctionné à hauteur des risques générés.

En ville comme en rase campagne, de nombreux automobilistes stationnent impunément sur les pistes et bandes cyclables, et les forces de l'ordre verbalisent très rarement ces infractions. De plus, le caractère peu dissuasif des amendes (230 F) ne les incite pas vraiment à prendre les mesures qui s'imposent, d'autant plus que certains agents des forces de l'ordre considèrent que les infractions par rapport aux aménagements cyclables ne sont pas explicitement visées dans l'article R.37-1 du code de la route.

En tout état de cause, les forces de l'ordre refusent trop souvent tout enlèvement d'un véhicule sur une piste ou une bande cyclable.

Or, un écart pour éviter un véhicule garé sur une piste ou une bande cyclable peut être fatal aux cyclistes!

Il importe donc de déclarer dangereux l'arrêt ou le stationnement sur les pistes et bandes cyclables, de la même manière que l'arrêt et le stationnement à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côte et des passages à niveau, mentionnés à l'article R. 37-1 du code de la route.

Ceci entraînerait une affirmation du danger réel que présente ce type d'infraction pour la sécurité des cyclistes et conduirait à une possibilité de mise en fourrière du véhicule et à un retrait de 3 points du permis de conduire.

– Un autre décret devrait donner la possibilité de rouler à vélo sur le passage piétons s'il existe un marquage spécifique, de généraliser l'ouverture des couloirs bus aux vélos, la possibilité de rouler en permanence à deux de front quand le cycliste de droite a moins de dix ans, la possibilité d'interdire de doubler un cycliste, la possibilité de remonter une file de voitures à l'arrêt par la droite, la possibilité de transporter avec des sièges adaptés deux enfants, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière, de définir la notion d'itinéraire cyclable qui apparaît pour la première fois dans l'article 20 de la loi sur l'air.

– Enfin, comment inciter un automobiliste à se déplacer à vélo si, à vélo, il encourt le risque de se voir suspendre son permis de conduire ? La sanction doit être proportionnée au danger que le cycliste fait ou a fait courir. L'Allemagne a établi un répertoire des infractions qui prévoit des timbres amendes différenciés en fonction de l'énergie cinétique potentielle, de sorte que les cyclistes et les piétons subissent des peines moins fortes que celles des conducteurs de véhicules motorisés. D'où les modifications proposées aux articles L. 1 et L. 14 et la demande d'adopter les mêmes orientations répressives pour la partie réglementaire du code de la route.

A propos de l'article 6 -Incitations fiscales

La présente proposition de loi vise à encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le trajet domicile-lieu de travail. Elle s'inspire des exemples hollandais et belges.

La bicyclette est un mode de déplacement bon marché, mais non totalement gratuit. Il y a en effet le prix d'achat, les frais d'entretien, l'assurance éventuelle, les frais de garage, les vêtements spécifiques pour rouler à bicyclette et les vêtements de pluie. La fédération cycliste hollandaise estime à environ 135F par mois les frais fixes (amortissement en cinq ans, assurance pour trois ans, vêtements et entretien annuels). Les frais variables (usure des pièces, petit entretien) s'élèvent à environ 0,35F par kilomètre. Il est donc logique que les cyclistes perçoivent une indemnité pour les déplacements sur le chemin du travail, d'autant qu'ils contribuent réellement à une politique des transports respectueux de l'homme et de l'environnement.

Le 1er septembre 1995, un certain nombre de mesures fiscales sont entrées en vigueur aux Pays-Bas pour promouvoir l'usage de la bicyclette à des fins professionnelles. L'employeur qui achète une bicyclette de société pour un employé peut déduire en une seule année le montant de cet achat de ses bénéfices, à condition que le prix de la bicyclette soit inférieur à 3000 F. Pour les bicyclettes plus chères, la déduction pourrait être répartie sur trois exercices. L'employé auquel l'entreprise offre une bicyclette dont le prix n'excède pas 4500 F ne doit déclarer que 450F au titre de salaire en nature. Pour les déplacements professionnels effectués avec une bicyclette personnelle, l'employeur peut octroyer à l'employé une indemnité kilométrique non imposable de 0,36 F/km.

En Belgique, en vertu de la loi du 8 août 1997, l'indemnité accordée par les employeurs à leurs salariés qui viennent travailler à vélo est exonérée d'impôt sur les revenus à concurrence de 1 F/km.

A propos de l'article 7 - Mesures financières

De nombreuses compagnies de transport (RATP, Strasbourg, Montpellier, La Rochelle, ...), en collaboration avec les collectivités locales, favorisent le rabattement à vélo sur les stations de transport en site propre : mise à disposition de vélos aux abonnés, location de vélos, gardiennage de vélos, parkings vélos de qualité, accès aménagés, etc. Pour offrir une alternative de qualité à la voiture, il faut raisonner en terme de déplacements «écomobiles». Dans ce cadre, il semble normal que le versement transport puisse financer également ce qui vise à favoriser cette intermodalité. Le vélo permet de multiplier par quatre la zone de rabattement sur le transport en commun. L'intermodalité voiture/transports en commun est exclue (parkings relais par exemple).

La proposition de loi cherche également à donner un outil incitatif aux collectivités locales pour le développement des plans de mobilité dans les entreprises. L'objectif est de pouvoir rembourser une partie, voire en totalité, sur une période fixée par la collectivité, le versement transport versé par les entreprises qui font un effort pour organiser les déplacements de ses salariés. Aux Pays-Bas les plans de mobilité sont obligatoires depuis plusieurs années. Dans les autres pays anglo-saxons, la pratique est commune. L'enquête Ménages 97 sur la communauté urbaine de Strasbourg l'a montré : c'est sur des trajets connus et réguliers qu'il est le plus facile de changer ses habitudes de déplacement. Travailler sur les déplacements domicile-travail représente donc un gisement important de transferts de la voiture particulière vers d'autres modes de déplacement. Des opérations pilotes devraient être lancées au préalable avec un soutien financier de FADEME pour définir la méthodologie, avant que le plan de mobilité ne soit généralisé.

Le titre III aborde l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo en ville, à savoir le vol de vélo.

Le vol est une véritable entrave à l'usage d'un vélo de qualité, muni des systèmes de freins et d'éclairage réglementaires et d'autres accessoires très utiles pour la sécurité du déplacement du cycliste.

A propos de l'article 8 - Amélioration de la connaissance du phénomène

Le vol de vélo entre dans la catégorie du vol simple, sans distinction. Sur ce sujet, une question écrite que nous avons posée le 16 septembre 1998 avait reçu la réponse suivante du ministre de l'Intérieur : «S'agissant de véhicules non soumis à immatriculation dont les recherches, en cas de vol, se révèlent aléatoires (les vélos étant le plus souvent empruntés frauduleusement ou dérobés pour y prélever des accessoires), il n'a pas semblé nécessaire aux services compétents d'y attacher une importance différente de celle qui est consacrée à tout objet volé, cela afin d'éviter de multiplier à l'infini les catégories de biens dérobés. »

Le vélo est mis sur le même plan que n'importe quel objet (autoradio, vêtements, ...). Or, le ministre de l'Intérieur l'a reconnu lui-même dans une réponse (le 30/11/98) à une autre question écrite : « Le vélo est une des solutions les plus pertinentes pour lutter contre la pollution et l'encombrement urbain.» Cela devrait largement suffire pour lui donner une place particulière dans les moyens de lutter contre son vol.

Ainsi, nous souhaitons que soit créée une ligne spécifique pour le vol des vélos dans la nomenclature actuelle de la statistique des crimes et délits. Le phénomène du vol de vélo serait ainsi mieux appréhendé et mieux suivi.

A propos de l'article 9 - Marquage des vélos

Une façon complémentaire de mieux cerner ce phénomène est de marquer les vélos. En effet, comme nous avons pu le constater en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, le marquage des vélos incite les cyclistes à déclarer davantage le vol à la police (ce qui donne une image plus juste du phénomène), car les chances de retrouver le vélo sont plus importantes. Les voleurs hésitent davantage à s'attaquer à un vélo marqué. Ainsi, dans certaines villes allemandes, il y a eu environ 30% de réduction du nombre de vol de vélo à partir du moment où le marquage a été mis en place.

On pourrait avantageusement s'inspirer du décret n° 91-829 du 28 août 1991 et de l'arrêté du 30 juin 1992 relatifs à l'identification par tatouage des chiens et des chats. Dans ce cas, tous les chats et chiens sont fichés.

Actuellement, dans le monde du vélo urbain, et plus particulièrement au sein du comité de suivi du plan vélo, a lieu le débat entre immatriculation et marquage. L'immatriculation implique la tenue d'un fichier de tous les vélos, alors que le marquage implique la tenue d'un fichier des vélos volés.

Le minimum serait le marquage par gravure et de manière très lisible (actuellement, en France, les vélos ont au mieux un numéro de série sous le pédalier) de tous les vélos neufs par les fabricants et/ou les commerçants. Les vélos existants seraient marqués sur la base du volontariat du cycliste propriétaire.

Pour suivre l'exemple allemand, serait remis un document (un « passeport vélo ») au propriétaire avec la description détaillée du vélo et un numéro unique. Ce document accompagnerait la vie du vélo. S'il y a vol, la déclaration à la police permettrait d'enregistrer le numéro du vélo volé. Il y aurait ainsi un fichier national des vélos volés.

Un groupe de travail du comité de suivi du plan vélo planche actuellement sur la question. Notre proposition de loi veut donner un cadre législatif et réglementaire à ce travail, et surtout une date de mise en œuvre.

A propos de l'article 10 - Code de l'urbanisme

Certaines collectivités, comme par exemple la ville de Strasbourg, ont modifié leur plan d'occupation des sols (POS) pour mieux prendre en compte l'usage du vélo. Ainsi, l'article 12 UA du règlement du POS de la ville de Strasbourg a été modifié en 1997 pour fixer des normes de stationnement plus adaptées à la nouvelle politique de gestion des déplacements et à une réorganisation plus équilibrée de tous les modes de transports. En dehors des dispositions limitant le stationnement automobile, en particulier le long des axes lourds de transport public, des dispositions exigent des emplacements pour les bicyclettes, aussi bien pour les logements collectifs que les bureaux, les activités industrielles et artisanales et les établissements d'enseignement.

A propos de l'article 11 - Code du travail

Il s'agit d'améliorer l'accessibilité des salariés à leur lieu de travail avec le vélo. En effet de nombreux trajets domicile-travail sont souvent effectués en voiture, y compris pour des courtes distances, et contribuent largement à la pollution et à la dégradation de la qualité de vie en ville alors que, dans de nombreux cas, ce trafic pendulaire, souvent en heures de pointe, pourrait s'effectuer soit exclusivement à vélo, soit en conjuguant transports en commun et vélo.

Il est d'ailleurs à noter que le vélo est plus volontiers utilisé sur des itinéraires connus, souvent pris (enquête Ménages 1997, communauté urbaine de Strasbourg).

En conséquence, la proposition de loi prend en compte la modification par décret des articles R. 232 et R. 235 du code du travail pour que les salariés puissent garer leur vélo en toute sécurité sur le lieu de travail.

Serait rajouté l'article R. 232-1-15 : « Des dispositions doivent être prises pour que les salariés qui souhaitent se rendre sur leur lieu de travail à bicyclette puissent stationner leur bicyclette de manière sûre. »

Serait rajouté l'article R. 235-3-22 : « L'aménagement des locaux doit permettre aux salariés qui souhaitent se rendre sur leur lieu de travail à bicyclette de pouvoir stationner leur bicyclette de manière sûre. »

TITRE IV

MISSION INTERMINISTERIELLE

Le vélo est très bénéfique pour l'utilisateur et la collectivité, et concerne de nombreux domaines.

Il semble qu'une coordination forte sur le sujet doit s'établir entre les différents ministères. Les mesures proposées se renforcent et s'optimisent dans le cadre d'une synergie. La mise en pratique de ces solutions suppose une harmonisation entre les différents ministères et les différentes instances politiques concernées.

Une mission interministérielle sur le vélo serait le bon niveau de structure. Ses domaines d'intervention seraient :

- études et recherches : diagnostic, proposition de scénario pour une politique durable de la bicyclette, suivi, évaluation. Des missions peuvent être confiées à des experts extérieurs ;

- formation : collecte et diffusion des connaissances et compétences acquises ;

- concertation : circulation de l'information, échanges, partenariat, coordination des actions avec celles en faveur des piétons et des transports publics, et celles limitant l'usage de la voiture ;

- communication, sensibilisation : diffusion vers le grand public, ou vers des publics plus ciblés (entreprises, monde de la santé, élèves,...) ;

- finances : elle serait dotée d'un budget important permettant de mener à bien ses missions, mais permettant également de soutenir des actions et des aménagements innovants.

Les auteurs de la présente proposition songent à une équipe opérationnelle d'une dizaine de collaborateurs.

Les ministères concernés sont : Aménagement du territoire et environnement, Transports, Education nationale, Jeunesse et sports, Santé, Economie, Budget, Intérieur, Industrie, Tourisme, Affaires européennes, Ville, Recherche.

Comme pour la mission interministérielle de l'effet de serre (décret n° 92-528 du 16 juin 1992), cette mission serait placée sous l'autorité du ministre chargé de l'Aménagement du territoire et de l'environnement. Le président de la mission vélo rendrait compte à une commission interministérielle vélo regroupant non seulement les représentants des différents ministères concernés mais aussi les représentants des structures nationales impliquées dans le développement de la pratique du vélo.

ANNEXE

En France, l'image du vélo est avant tout liée au sport et aux loisirs. Quand on dit vélo, on pense tout de suite au Tour de France, au Tourmalet ou l'Izoard. On pense également aux circuits en groupe du dimanche matin ou encore à l'île de Ré pendant l'été.

Les chiffres de vente de vélos en France le montrent. Sur environ 2 millions de vélos vendus en 1998, le VTT représente plus de 50 % des ventes, néanmoins en recul régulier depuis 1994, alors que le vélo tout-chemin (VTC) est en légère progression avec 20 % des parts de marché.

L'usage quotidien du vélo, comme peuvent l'être la voiture, le bus ou la marche à pied, n'est pas revenu dans les habitudes des Français. Contrairement à ce qu'il se passe dans de nombreuses villes hollandaises, danoises, allemandes, suisses ou italiennes, et à l'exception de Strasbourg (9 % des déplacements mécanisés), dans les villes françaises l'usage utilitaire du vélo reste marginal, autour de 2 à 5 % des déplacements mécanisés.

Pourtant, l'usage régulier du vélo a de nombreux avantages aussi bien pour le cycliste que pour la collectivité.

I. – Avantages

1. Bienfaits pour l'utilisateur

Diverses études médicales ont montré aisément que l'usage du vélo urbain – accessible à plus de 90 % de la population – contribue à l'amélioration de la santé publique

Développement neurosensoriel : grâce au contact avec l'environnement, le cycliste développe son souffle (spectre sonore varié), sa vue (champ visuel sans contraintes), son toucher (accélération et décélération non subies), son odorat (respiration soutenue).

Diminution des maladies cardio-vasculaires et du stress : d'après la prestigieuse British Medical Association, une demi-heure de vélo par jour permettrait de diviser par deux ce risque.

Meilleur métabolisme : comme tout exercice physique modéré et régulier, la pratique du vélo facilite la digestion, l'irrigation du cerveau, le maintien musculaire...

Bref, la pratique du vélo en ville contribue à **l'allongement de la durée de vie**. Jean-René Carré, de l'INRETS, a calculé le bilan de santé publique de l'usage de la bicyclette pour la France en 1993 (Carré, 1995) : le résultat net en équivalent de vies gagnées est de 1711.

2. Bienfaits pour l'entreprise

Les investissements nécessaires pour le stationnement des vélos sont beaucoup moins élevés que pour les voitures. La bicyclette permet d'économiser l'espace dont dispose l'entreprise (et qui en général lui coûte cher). L'espace improductif gagné peut devenir un espace productif

Les employés qui viennent à vélo sont moins souvent absents pour cause de maladie. Ceux qui se rendent au travail à bicyclette tous les jours ont une meilleure condition physique que leurs collègues automobilistes.

Les employés cyclistes ont une plus grande productivité parce qu'ils sont en meilleure forme et sont moins stressés.

Ils arrivent moins souvent en retard au travail parce qu'ils ne sont pas coincés dans les embouteillages.

Ils ne provoquent pas d'embouteillages aux abords de l'entreprise, ainsi accessible aux fournisseurs et aux clients.

3. Bienfaits pour l'enfant

L'utilisation du vélo par l'enfant est l'occasion de nombreux apprentissages.

Une **plus grande autonomie**. L'enfant ne dépend pas de ses parents, ni d'un transport en commun pour se déplacer.

Le **sens de l'équilibre et de l'effort régulier**. L'enfant doit ménager ses forces pour aller loin.

Une **initiation à la mécanique** et au bricolage. Les petites réparations sont à sa portée.

Une **découverte des règles** à appliquer par le biais du code de la route...

4. Bienfaits pour la collectivité

4.1. Le vélo contribue à réduire les nuisances

C'est une évidence...

La pollution atmosphérique

Les petits déplacements en voiture représentent peu de kilomètres mais sont très polluants parce qu'ils sont effectués à moteur froid. Il faut faire environ 5 km pour qu'un moteur arrive à la bonne température et qu'un pot catalytique fonctionne efficacement. Or, les deux tiers des déplacements en voiture sont inférieurs à 5 km. C'est pourquoi le vélo contribue de façon non négligeable à la réduction de la pollution atmosphérique.

Le bruit

Près de la moitié de la population française se dit gênée par le bruit généré par le trafic routier : volume et vitesse des véhicules. Là encore, le vélo a un avantage évident. En outre, en contribuant à modérer la circulation, le vélo calme encore le trafic.

4.2. Le vélo consomme peu d'espace

Le vélo consomme beaucoup moins d'espace que la voiture.

Consommation d'espace à l'arrêt

Un vélo consomme à l'arrêt au minimum 8 fois moins d'espace par personne qu'une voiture et dans les cas extrêmes jusqu'à 30 fois moins.

Consommation d'espace en mouvement

En mouvement, un vélo consomme environ 2,5 fois moins d'espace par personne qu'une voiture.

Ce rapport assez faible s'explique par les distances à respecter entre les véhicules.

Bref, au total, un cycliste consomme en moyenne 5 fois moins d'espace qu'un automobiliste (conducteur ou passager).

4.3. Le vélo améliore l'accessibilité des centres-villes

En centre-ville, l'espace de la voirie n'étant pas extensible – sauf en investissant le sous-sol à un coût exorbitant –, tout report de déplacements vers des modes plus économes en espace (marche, vélo et transports collectifs) contribue à améliorer l'accessibilité du centre.

C'est pourquoi le vélo facilite les déplacements en voiture ! Plus nombreux seront les cyclistes, plus il y aura de la place pour les personnes qui ont vraiment besoin d'une voiture.

4.4. Le vélo est le meilleur ami du petit commerce

Le cycliste peut accéder facilement au centre-ville, stationner au plus près de son lieu de destination, repartir tout aussi vite en un autre endroit, transporter aisément de petits paquets... Le vélo est ainsi le seul mode qui permet de faire rapidement ses courses dans des rues commerçantes. Développer l'usage du vélo en ville, c'est donc revitaliser les petits commerces. A l'inverse, l'essor des grandes surfaces en périphérie génère des flux automobiles considérables.

4.5. Le trafic cycliste contribue à modérer la circulation

Grâce à sa vitesse de pointe peu élevée, le vélo ralentit le trafic général. Ainsi, plus il y a de vélos, moins c'est dangereux de rouler à vélo.

C'est ce qu'a constaté le canton de Berne (1 million d'habitants). En dix ans, de 1980 à 1990, la part de marché des déplacements à vélo est passée de 7 à 15 % et, dans le même temps, le nombre d'accidents à vélo a baissé de 10 % (Campbell et Chabanne, 1992, pp. 68-87).

4.6. Le vélo génère peu de danger pour les autres

Le vélo n'est pas un mode de déplacement dangereux, c'est un mode à risques. En conséquence, il doit être protégé.

On ne s'intéresse habituellement qu'au risque d'être tué ou blessé. Mais il faudrait aussi s'intéresser au risque de tuer ou de blesser.

L'énergie cinétique d'une voiture est considérablement supérieure à celle d'un cycliste. En manipulant près d'une tonne à des vitesses élevées, l'automobiliste est un danger potentiel pour les cyclistes et les piétons.

4.7. L'usage du vélo contribue à réduire les inégalités sociales

Chacun sait que le vélo est un mode de transport particulièrement économique pour son utilisateur. Encourager l'usage de la bicyclette est avant tout un moyen de réduire les inégalités sociales.

4.8. Le coût d'une politique cyclable est faible

Pour une collectivité locale, une politique cyclable ne représente pas que les coûts des aménagements cyclables. Elle permet aussi de réduire les dépenses consacrées aux aménagements pour les voitures.

A Nantes, la politique de construction de mini ronds-points a permis d'économiser des sommes importantes en renonçant à la construction de carrefours dénivelés.

Ainsi, il est possible de réaliser, avec la même enveloppe budgétaire, des politiques de déplacement très différentes. Mais il faut accepter de faire des choix clairs.

La politique de loin la plus coûteuse consiste à réaliser – au nom de la liberté de circuler avec le mode de son choix – des aménagements spécialisés pour tous :

- pour les voitures ;
- pour les transports publics ;
- pour les cyclistes...

Une telle politique aboutit forcément à :

- des aménagements routiers très utilisés ;
- des transports publics qui ont du mal à maintenir leurs parts de marché et qui deviennent donc peu rentables ;
- des aménagements cyclables déserts, parce que pour y accéder, il est trop dangereux de s'aventurer dans le flot automobile.

Ce qui est très coûteux, c'est de refuser de trancher en faveur des modes respectueux de l'environnement.

Quelques coûts des aménagements

Vélo

Piste cyclable : 1 à 2 MF/km

Bande cyclable sur voirie existante : 40 à 100 000 F/km

Arceau posé : 700 F
15 000 F

Emplacement sous abri : 1500 F

Passerelle : 3 MF

Voiture

Autoroute urbaine: 700 MF/km

Carrefour dénivelé : 50 MF

Emplacement au sol :

Emplacement en parc souterrain : 90 000 F

Pont : 30 à 200 MF

Bref, l'Etat, par une politique favorable aux modes respectueux de l'environnement en général, et au vélo en particulier, aide les collectivités locales à réduire leur budget voirie.

5. Des inconvénients surestimés

Le vélo urbain a aussi des inconvénients. Mais ils sont souvent surestimés par les non-cyclistes et même parfois par les cyclistes eux-mêmes.

5. 1. Le risque réel est bien moindre que le risque perçu

Calcul du risque pour une agglomération

Il suffit de diviser le nombre d'accidents (une moyenne des tués et blessés graves des cinq dernières années) non pas par le nombre de kilomètres parcourus mais plus logiquement par la durée d'exposition au risque ou, ce qui revient à peu près au même, par le nombre de déplacements (fourni par l'enquête Ménages), la durée des déplacements étant une constante dans les grandes villes de province : environ un quart d'heure pour les modes « véhicule personnel », « deux-roues » ou marche, et une demi-heure pour les « transports en commun ».

Risque par rapport à la voiture d'être tué ou blessé en ville
(G. Wolf, Cetur, 1991)

Moto	> 50
Cyclo	10 à 35
Vélo	1,5 à 2
Voiture	1
Piéton	0,5 à 1
Transport collectif	néant

En ville, le vélo est seulement un peu plus dangereux que la voiture.

En revanche, en rase campagne, le risque d'accident à vélo est plus élevé à cause de la différence de vitesse entre véhicules.

En ville, le cyclomoteur est au moins 10 fois plus dangereux que la voiture et 7 fois plus que le vélo.

Cela s'explique principalement par la faible vitesse de pointe du vélo par rapport à celle du cyclomoteur.

En ville, la moto est au moins 50 fois plus dangereuse que la voiture.

On comprend dès lors que les accidents en deux-roues à moteur représentent en ville près de la moitié des accidents.

Bref, selon le critère sécurité, les déplacements à bicyclette méritent d'être encouragés au contraire des déplacements en deux-roues motorisés.

Risque perçu/risque réel

Le risque réel est beaucoup moins élevé que le risque perçu. A cause de l'absence de carrosserie, le cycliste se sent, en effet, très vulnérable. Et l'impression est encore plus forte chez le non-cycliste.

En fait, le risque d'accident à vélo dépend essentiellement de la différence entre les vitesses pratiquées par les usagers ou plus précisément entre les énergies cinétiques des véhicules.

l'énergie cinétique = $1/2 \times \text{la masse} \times \text{la vitesse}^2$

Une voiture de 900 kg lancée à 36 km/h a une énergie cinétique 40 fois supérieure à un vélo + cycliste de 90 kg roulant à 18 km/h.

Aussi, en cas de choc, le cycliste est toujours le plus touché.

Heureusement, la faible vitesse de pointe du vélo, sa grande maniabilité et l'excellente vision du cycliste qui voit souvent au-dessus des voitures atténuent le risque d'accident.

5.2. Les intempéries sont peu fréquentes

Les intempéries sont largement surestimées par le non-cycliste.

La pluie

Il ne pleut que 6 % du temps aux Pays-Bas. Ce chiffre n'est certainement pas supérieur en France.

S'il pleut au moment de sortir de chez lui, le cycliste prend sa cape, tout comme le piéton prend son parapluie.

Et s'il pleut sur le chemin du retour, le cycliste imprévoyant a, en général, le temps de s'arrêter en attendant que l'ondée soit passée ; il pourra également laisser exceptionnellement son vélo sur son lieu de travail et rentrer par d'autres moyens.

Le vent

Pour le cycliste, un vent fort de face peut être plus gênant que la pluie. Mais il est heureusement rare et le vent de dos est aussi fréquent...

Le froid

En hiver, pédaler réchauffe, tout comme marcher. Le deux-roues à moteur n'a pas cet avantage. Le froid est saisissant au sortir d'une voiture chauffée. Verglas et neige sont peu fréquents.

5.3. Le vélo est moins fatigant que la marche

Avec la même dépense d'énergie, il est possible de parcourir 3 fois plus de distance à vélo qu'à pied. Car le cycliste n'a pas à soutenir le poids de son corps ; le pédalier, le dérailleur et la roue permettent de réguler au mieux l'effort fourni.

Donc à dépense énergétique identique :

– 4 km/h à pied = 12 km/h à vélo ;

– 5 km/h à pied = 15 km/h à vélo ;

– 6 km/h à pied = 18 km/h à vélo.

Bref, le rendement du vélo est excellent.

C'est pourquoi nombre de personnes âgées valides préfèrent rouler à vélo plutôt que marcher pour soulager leurs jambes.

5.4. Les villes au relief dissuasif sont rares

En Europe, les villes au relief accidenté sont peu nombreuses. A Paris, seules quelques rues à Montmartre sont vraiment difficiles.

Malgré un relief peu propice, le canton de Berne (un million d'habitants) a réussi à faire passer de 7 à 15 % la part de marché du vélo entre 1980 et 1990.

Il existe d'ailleurs diverses solutions techniques pour faciliter la montée des côtes par les cyclistes : bandes cyclables plus larges, jalonnement d'itinéraires de remplacement moins pentus, dérailleurs, et même remonte-pente pour vélos (comme à Trondheim en Norvège)...

5.5. Le vélo de ville n'est pas salissant

Avec un carter enveloppant complètement la chaîne, et des «protège-jupes» recouvrant le haut de la roue arrière, le vélo de ville n'est pas plus salissant que la marche. On peut être élégant(e) et faire du vélo.

De nombreux cadres japonais, danois ou hollandais se rendent à vélo, de leur domicile ou de la gare à leur lieu de travail, en complets-vestons impeccables.

5.6. Le cycliste respire moins de polluants que l'automobiliste

Plusieurs études concordantes et des études sur l'atmosphère intérieure des véhicules ont montré que les cyclistes absorbent moins de polluants que les automobilistes, pour plusieurs raisons :

La pollution se concentre au ras du sol, les cyclistes sont au-dessus des voitures, les systèmes de ventilation des voitures captent l'air à moins d'un mètre du sol, dans les embouteillages, les automobilistes sont exposés plus longtemps à la pollution que les cyclistes qui n'y restent pas coincés.

5.7. L'accompagnement reste possible

Il existe plusieurs façons d'accompagner une ou plusieurs personne(s) à vélo :

- le second vélo. Quand il est possible de laisser ce vélo au point de destination ;
- le porte-bagages. Il est autorisé en France pour le transport de personnes jusqu'à l'âge de sept ans. On rencontre pourtant souvent aux Pays-Bas des adultes assis en amazone sur le porte-bagages de cyclistes ;
- la remorque. Elle commence à se répandre en Europe du Nord. Elle permet facilement le transport de deux enfants ;
- le vélo pliant. Il suffit de l'emporter ou de le remporter sur son vélo ;
- la canne. Elle permet d'accrocher un vélo à l'arrière et de le remorquer ;
- la troisième roue. L'enfant peut pédaler sur son demi-vélo accroché à l'arrière du vélo de l'adulte ;
- le tandem...

Il peut être aussi envisagé de favoriser le transport de personnes en cyclo-pousse comme cela existe dans les villes de Berlin et de Cologne par exemple. Le transport de proximité de personnes à mobilité réduite est étudié sur Strasbourg.

5.8. Le transport de charges lourdes est rare

Une étude réalisée à Graz en Autriche en 1992 (Brôg et Erl, 1994, p. 13) a montré qu'après un achat en centre-ville, les déplacements se faisaient à :

- 4 % seulement avec des objets volumineux ;
- 58 % avec des objets dans un simple sac ;
- 38 % sans aucun portage.

D'autres études ont montré que les commerçants sous-estiment la part des piétons et surestiment la part des automobilistes dans leur clientèle. Ainsi, à Grenoble, selon l'enquête Ménages, pour le motif achats hors grandes surfaces, la marche représente la moitié des déplacements et la voiture particulière seulement un tiers (Goût, 1996, p. 69).

Pour les achats en grandes surfaces, il existe maintenant des caddies à deux roues qui se fixent directement sur le vélo (par exemple, le «Donkey» qui peut contenir 50 kg). Par rapport à l'automobiliste, le cycliste n'a pas besoin de transférer le contenu d'un chariot dans un coffre et de rapporter le chariot, puis arrivé chez lui de porter les paquets du coffre dans l'habitation.

Le triporteur, très présent dans les villes entre 1900 et 1950, commence à être reconsidéré comme un moyen de transport dans le cadre de la logistique urbaine. L'opération « Relais Liberté » menée à Strasbourg dans le cadre du Marché de Noël, subventionnée par le Predit, a permis de tester ce mode de transport entre le centre-ville et les parkings-relais.

Nous venons de faire la liste des avantages de la pratique du vélo en ville. Ces avantages sont pour la plupart connus des citoyens et des élus. Pourtant, les élus surestiment l'attachement de la population à l'usage de l'automobile en ville.

Toutes les enquêtes d'opinions concordent pour affirmer que les Français sont favorables à une limitation de la voiture en ville au profit des transports en commun et des cyclistes.

II. – Une opinion favorable au vélo en ville

1. Les Français et leurs élus très favorables au vélo en ville

Le vélo en ville est l'un des rares thèmes qui recueille, dans la quasi-totalité des villes françaises, l'adhésion d'une grande majorité de la population comme des élus. Il est vrai qu'on voit mal comment être contre un mode qui a tant d'avantages.

Le dernier sondage réalisé en 1996 auprès, d'une part, d'un échantillon représentatif de 1 000 personnes de quinze ans et plus des agglomérations de plus de 30 000 habitants (hors Ile-de-France) et, d'autre part, d'un échantillon de 200 maires est sans équivoque (ADEME, CERTU, GART, UTP, 1999) : « Pour améliorer la circulation du centre-ville de [leur] agglomération », les Français sont « plutôt d'accord pour faciliter la circulation des vélos » à 96 % et les maires à 98 % ! Cette solution est préférée à toutes les autres : les transports publics, les parcs d'échanges, les zones piétonnes, la voiture électrique, la limitation de la circulation automobile, le covoiturage, etc. De nombreux sondages réalisés à l'occasion des « enquêtes Ménages » sur les déplacements urbains dans diverses villes de France confirment ce résultat.

De plus, quand on demande aux élus d'évaluer l'opinion des Français sur ce sujet, ils ne se trompent pas et savent que leurs administrés sont favorables au vélo en ville. Ce n'est pas le cas pour d'autres solutions.

2. Mais des élus qui sous-estiment l'adhésion des Français à des politiques limitant la circulation automobile en ville

Pour relancer vraiment la pratique de la bicyclette, on sait aujourd'hui qu'il faut nécessairement modérer la circulation automobile et pas seulement réaliser quelques aménagements cyclables. Mais les citoyens et les maires sont-ils prêts à se lancer dans ce type de mesure ?

Dans le même sondage de 1996, quand on demande aux Français s'il faut limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville, ils s'avèrent largement d'accord (72 %), tout comme les maires (68 %), mais ces derniers ne croient guère que leurs administrés y soient favorables (27 %).

A Strasbourg, le matin du 24 février 1992, lors de la mise en place du nouveau plan de déplacement qui supprimait le transit de 50 000 véhicules par jour dans le centre-ville, les élus et techniciens étaient très inquiets : dispersés dans le centre dans des points d'accueil du public, ils s'attendaient au pire. Le soir, ils étaient radieux après avoir entendu toute la journée les réactions souvent très favorables des habitants.

Cette erreur d'appréciation a été constatée dans tous les pays européens (UITP, CEE, 1991) et concerne d'ailleurs les élus comme la plupart des techniciens. Elle s'explique de diverses façons. Certains mettent en avant l'influence des commerçants, des milieux d'affaires et plus largement des leaders d'opinion qui sont, en général, très favorables à l'usage de la voiture en ville. Il est plus intéressant et plus simple de remarquer que les décideurs, et notamment les élus et leurs techniciens, sont de grands utilisateurs de la voiture. Ils ont dès lors tendance à croire que la majorité de leurs concitoyens font de même. Bref, les représentations des décideurs sont façonnées par leurs pratiques modales.

Le schéma ci-après montre que les hommes actifs qui ne représentent qu'un tiers de la population utilisent beaucoup plus la voiture comme conducteur que les femmes, les enfants ou les seniors.

**Répartition des déplacements effectués à Lyon en 1995 selon l'âge,
le sexe et le mode**

Source : enquête Ménages de Lyon (Héran, 2000).

Une autre explication consiste à rappeler que les statistiques françaises sur les déplacements urbains – au contraire des statistiques allemandes – présentent une vision assez déformée de la réalité. A ce jour, dans aucune ville française, les déplacements de conducteurs d'automobiles ne sont majoritaires dans l'ensemble des déplacements urbains. Ce qui n'empêche pas la plupart des statisticiens, des techniciens et des élus d'affirmer sans mentir que 80 à 95 % des déplacements urbains se font en voiture. Comme le montre l'exemple suivant :

Répartition modale (Lyon, 1995)

Source : enquête Ménages de Lyon (Héran, 2000).

Références

ADEME, CERTU, GART, UTP, 1999, *Les transports urbains en province. Citadins/maires : le décalage*, 14 p.

CARRÉ Jean-René, 1995, «La bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage», *Recherche Transports Sécurité*, n° 49, pp. 19-34.

HÉRAN Frédéric, 2000, «Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés», article soumis à la revue *Transports Urbains*, 14 p.

HÉRAN Frédéric (dir.), PAQUES Antoine, TOSTAIN Philippe, 1995, *Les enjeux et les impacts d'une politique de ville cyclable. Rapport final*, étude pour PADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), 189 p.

IAURIF, 1996, *Etude sur le rabattement en vélo sur les gares d'Ile de France*, étude pour le Conseil Régional d'Ile-de-France, Paris.

UITP, CEE, 1991, *Enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes. Comparaison entre les attitudes des électeurs et celles des élus*, Bruxelles.

WOLF Gérard, 1991, «Les deux-roues légers : sécurité et aménagements», in *Sécurité des routes et des rues*, SETRA, CETUR.

(L'essentiel des informations fournies dans ces annexes est tiré de « L'argumentaire pour le vélo en ville » dossier édité par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) et l'IFRESI-CNRS en 1998.)

PROPOSITION DE LOI

TITRE I

GENERALITES

Article 1

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est le développement des déplacements à bicyclette.

Article 2

Cette action est justifiée par les caractéristiques du vélo, mode de déplacement bon pour la santé, non polluant, silencieux et occupant peu d'espace public. Le vélo est une des solutions à la congestion et à la pollution des villes françaises. Son développement se heurte à deux principaux obstacles que sont les difficultés de se déplacer dans de bonnes conditions (manque d'aménagements, insécurité routière, pas d'incitations financières, ...) et le risque de vol du vélo.

TITRE II

AMELIORATION DES CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

Article 3

I. – Avant le dernier alinéa de l'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi, l'élaboration d'un plan simplifié de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 50000 habitants. Des précisions sur le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans simplifiés de déplacements urbains seront apportées par décret. »

II. – L'article 20 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

« *Art. 20-1.* – Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi du _____, l'élaboration d'un schéma directeur vélo est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 50000 habitants. Un décret du ministère de l'Équipement, des transports et du logement précisera le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des Schémas directeurs vélo.

« *Art. 20-2.* – Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi, l'élaboration d'un schéma départemental des parcours cyclables est obligatoire. Un décret du ministère de l'Équipement, des transports et du logement précisera le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des Schémas départementaux des parcours cyclables.

« *Art. 20-3.* – A compter du 1er janvier 2002, à l'occasion de travaux de voirie, définis par décret, doivent être mis au point des itinéraires cyclables. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte du Schéma directeur vélo et du Schéma départemental des parcours cyclables, lorsqu'ils existent. »

III.– Après l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, est inséré un article 28-5 ainsi rédigé :

« *Art. 28-5.* – Dans un délai d'un an à compter de la publication de la loi du _____, toute propagande ou publicité, directe ou indirecte, en faveur de l'automobile doit promouvoir le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied, dans les conditions prévues de mise en œuvre des plans de déplacements urbains.

« Le message de promotion est laissé libre à l'annonceur, dans le respect d'un espace minimum de 20% du support de propagande ou de publicité concerné. A défaut, le support comprend un message audiovisuel ou, le cas échéant, porte la mention obligatoire : "En ville ou pour des courtes distances, utilisez les transports collectifs, le vélo ou la marche à pied".

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des Transports, du ministre chargé de l'Aménagement du territoire et du ministre de l'Écologie fixe les modalités d'insertion de ces messages audiovisuels ou d'inscription de cette mention.

« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux enseignes des concessionnaires ou fabriques d'automobiles, ni aux affichettes disposées à l'intérieur de ces établissements, non visibles de l'extérieur.

« Elles ne s'appliquent pas non plus aux publications éditées par les organisations professionnelles de fabricants et distributeurs d'automobiles et qui sont réservées à leurs adhérents, ni aux publications professionnelles spécialisées dont la liste sera établie par arrêté ministériel.

« Est ajouté à l'article 56 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 :

« Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée peut également comporter, le cas échéant, des itinéraires cyclables pour favoriser la promenade à vélo. »

Article 4

Un décret fixera les modalités de mise en œuvre de « l'attestation vélo » pour contrôler les connaissances théoriques et pratiques des élèves en matière de circulation à vélo.

Article 5

1° Dans l'article L. 1 du code de la route, le mot : « véhicule » est remplacé par les mots : « par véhicule à moteur ».

2° Dans l'article L. 14 du code de la route, le mot : « véhicule » est remplacé par les mots : « véhicule à moteur ».

3° Le titre V du code de la voirie routière est complété par un article L. 153-10 ainsi rédigé :

« *Art. L. 153-10.* – Les voies vertes sont des routes accessibles uniquement en des points spécialement aménagés et réservées aux usagers non motorisés (piétons, cyclistes, cavalier, personnes à mobilité réduite, etc).

« En règle générale, les riverains de ces voies ne disposent pas d'un droit d'accès pour véhicules motorisés, sauf lorsque cet accès existait antérieurement à la création de la voie. Dans ce cas, l'accès des riverains à l'aide de véhicules motorisés peut être autorisé par le gestionnaire de la voie verte, dans les conditions fixées par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation sur le tronçon considéré.

« Les voies vertes peuvent appartenir à l'Etat, aux régions, aux départements, aux communes ou aux groupements de communes.

« Les voies vertes sont soumises aux mêmes procédures que les routes ordinaires (en matière d'expropriation, d'autorisations au titre de la loi sur l'eau, etc). »

4° Des décrets définiront les mesures modificatives du code de la route visant à améliorer la sécurité des déplacements à vélo et à proportionner les sanctions encourues à la gravité des infractions.

Article 6

L'article 39 du code général des impôts est complété par troisalinéas ainsi rédigés :

« Sont expressément considérés comme un remboursement de frais propres à l'employeur les frais afférents aux déplacements à bicyclette sur le trajet domicile-lieu de travail et aux déplacements effectués dans l'exercice de l'activité professionnelle, y compris l'intégralité des frais exposés en vue de la mise à disposition de la bicyclette.

« N'est pas considérée comme une rémunération imposable l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements à pied ou à bicyclette, dont le montant est fixé par arrêté.

« Les entreprises peuvent pratiquer un amortissement exceptionnel sur douze mois des flottes de vélos acquises à l'état neuf. »

Article 7

I. – Dans le premier alinéa de l'article L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « transports en commun », sont insérés les mots : « et des opérations visant à améliorer les déplacements à vélo et l'intermodalité transports en commun/vélo ».

II. – L'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Le versement est également affecté au financement des opérations visant à améliorer les déplacements à vélo et l'intermodalité transports en commun/vélo. »

III. – Après l'article L. 2333-70 du code général des collectivités territoriales, est inséré un article L. 2333-70 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. L. 2333-10 bis.* – Le produit de la taxe est versé au budget de la commune ou de l'établissement public qui peut rembourser, tout ou partie selon des modalités que la commune ou l'établissement public décide, à l'employeur qui met en place un plan de mobilité de ses salariés à partir du 1er janvier 2001. Des précisions sur le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation des salariés et d'approbation et les conditions de mise en œuvre des plans de mobilité seront apportées par décret. »

TITRE III

LUTTE CONTRE LE VOL DE VELO

Article 8

Sera modifiée par décret la nomenclature actuelle de la statistique des crimes et délits. Une ligne spécifique pour le vol de vélo sera introduite.

Article 9

Le marquage des vélos est rendu obligatoire pour les vélos neufs à compter du 1er janvier 2001. Un décret en fixera les règles.

Article 10

L'article L. 123-1 du code de l'urbanisme est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Les plans d'occupation des sols (POS) doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur vélo ».

Article 11

Les mesures visant à mieux prendre en compte les salariés souhaitant se rendre à vélo sur leur lieu de travail seront prises par décret.

TITRE IV

MISSION INTERMINISTERIELLE

Article 12

Il est créé une mission interministérielle du vélo sous l'autorité directe du Premier ministre. Chargée notamment de l'évaluation de la loi dans un délai de trois ans à compter de sa publication, un décret précisera ses domaines de compétences et ses moyens d'actions.

Article 13

Les charges éventuelles qui découleraient, pour les collectivités locales, de l'application de la présente loi sont compensées, à due concurrence, par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement et de la dotation générale de décentralisation.

Les charges qui incomberaient à l'Etat sont compensées, à due concurrence, par une augmentation des tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.