

En bref

Non aux deux-roues motorisés dans les couloirs de bus.

"La circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus, aux côtés des bus, taxis et vélos, est une fausse bonne idée."

Le Club des villes et territoires cyclables repousse cette mesure aujourd'hui envisagée par le Ministère de l'Ecologie et la Direction à la sécurité et à la circulation routière. Le Club rappelle en revanche que sa proposition d'organiser une rencontre entre les professionnels du transport (de marchandises, du BTP, de la collecte des déchets), les associations de cyclistes et les collectivités territoriales sur le risque de l'angle mort, très favorablement accueillie par le ministre et la DSCR il y a un an, ne s'est pas toujours pas traduite par une réunion de l'ensemble des acteurs concernés à l'initiative des Pouvoirs publics qui en avaient pris l'engagement. *"Toutes les recherches montrent que la circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs de bus est une fausse bonne idée déplaçant l'accidentalité des 2 roues motorisées (2RM) et exposant piétons et cyclistes à un risque accru. Aucune étude ne recommande cette cohabitation. Aucun retour d'expérience étranger n'a contredit ces analyses pour le moment"*, a souligné Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, maire de Créon. *"Compte tenu de la très forte accidentalité des deux-roues motorisés, il est bien légitime de chercher des solutions. Cependant, une telle mesure fera peut-être baisser les conflits voiture-2RM, mais le report des risques se fera aux dépens des piétons et des cyclistes"*. Vélos et bus ont des vitesses proches et c'est le premier paramètre de la sécurité dans la cohabitation entre modes. Le Club des villes et territoires cyclables plaide donc pour l'abaissement des vitesses et les aménagements en faveur d'une bonne cohabitation sur l'espace public des véhicules motorisés, des piétons et des cyclistes, qui sont à ses yeux les outils les plus efficaces pour assurer la sécurité des usagers de la rue.

Une prime à l'achat pour tous les vélos ?

A la veille du Sommet de Copenhague, dans le sens du Grenelle de l'environnement, le Club des villes et territoires cyclables demande au Gouvernement une prime pour l'achat de tous les vélos, électriques et non électriques.

Le Club des villes et territoires cyclables, partenaire des Rencontres nationales du transport public, qui se sont déroulées à Nice du 25 au 27 novembre 2009 à Nice, se félicite que Christian Estrosi, ministre de l'Industrie, y ait annoncé le 26 novembre *"la prochaine mise en place d'une prime de l'ordre de 400 euros pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, et d'un scooter électrique"*.

Le Club des villes et territoires cyclables profite de l'occasion pour rappeler sa demande pour l'aide à l'acquisition d'un vélo pour tous par un crédit d'impôt

ou un *"chèque vélo"*. *"Les Français ont acheté 3,4 millions de vélos en 2008, dont 15 700 vélos à assistance électrique. Plus d'un Français sur 20 a donc fait l'acquisition d'un vélo l'an passé. Le prix moyen d'achat d'un vélo classique est de 262 euros (2008), et celui d'un VAE (vélo à assistance électrique) se situe autour de 950 euros."*

Le club des villes et territoires cyclables propose un système de crédit d'impôt

Le club des villes et territoires cyclables rappelle sa proposition pour la mise en oeuvre de

cette mesure : une partie des frais engagés pour l'achat du vélo pourra être remboursée à l'acheteur par le biais d'un crédit d'impôt. Le montant du crédit pourra être fixé soit en fonction du montant du vélo (par exemple 40% du prix) avec un plafond, soit selon un montant forfaitaire, par exemple 200 euros pour un vélo, et 400 euros pour un VAE.

Des aides économiques -crédit d'impôt, chèque vélo, prime vélo pour les salariés- encourageraient chacun à acquérir un vélo. Des mesures de ce type existent à l'étranger (voir encadré).

Incitations économiques à l'usage du vélo : Quelques exemples étrangers**Belgique**

Indemnité kilométrique vélo depuis 1999 : les employés peuvent recevoir une indemnité vélo (plafonnée à 0,20 euros/km) de leur employeur, exonérée d'impôt pour l'entreprise et pour l'employé.

Grande-Bretagne

Le plan *"Green Travel"*, initié par le gouvernement britannique en 1999, permet à l'employé d'obtenir de 30 à 40% de réduction sur l'achat d'un vélo acheté pour se rendre sur son lieu de travail et à l'employeur d'obtenir une réduction de taxe du même montant. Les conditions : l'employeur paye une certaine taxe et sous certaines conditions de ressources pour le salarié.

Irlande

Depuis 2009, les employeurs peuvent acheter un vélo à leur employé et obtenir des abattements de charges dans le cadre du *"Bike scheme"*.

Italie

Le *"incentivi di Stato alle biciclette"*. Depuis début 2009, le ministère de l'Environnement, de la protection du territoire et de la mer propose aux Italiens de leur rembourser 30% de l'achat de leur vélo (VAE compris). Le dispositif : l'utilisateur achète son vélo avec une remise de 30%, le Gouvernement compense le manque à gagner au vendeur du vélo. L'action est menée en partenariat avec la Chambre syndicale des constructeurs de cycles. La mesure ne concerne que certains modèles à concurrence de 700 euros et 1300 euros pour un VAE. Le dispositif concerne aussi les cyclomoteurs électriques avec restitution du vieux cyclomoteur et, à la surprise générale, 80 à 90% des acheteurs se sont portés sur le vélo.

Pays-Bas

Les premières mesures datent des années 80, 90. Quelques exemples : acheter un vélo par le biais d'un employeur est exonéré de taxe ; les employeurs offrent un vélo à leurs employés tous les deux ans ; les kilomètres parcourus à vélo donnent droit à des lots sur le modèle des miles aériens.

Etats-Unis

En 2008, le *"Bicycle commuter act"* a été approuvé par le Congrès dans le cadre des mesures législatives prises sur les énergies renouvelables. Entré en vigueur le 1er janvier 2009, il incite les employeurs à construire des parkings à vélos, des douches, des pistes cyclables et en leur proposant de déduire de leur revenu imposable jusqu'à 20 dollars par mois et par employé.