

## REVUE DE PRESSE | Mars 2017

### **Vers une nouvelle étape de la décentralisation énergétique ?**

Publié le 28/02/2017

Par *Environnement Magazine*

<http://www.environnement-magazine.fr/article/49095-vers-une-nouvelle-etape-de-la-decentralisation-energetique/>

La Fabrique écologique verse une nouvelle note au débat sur la transition énergétique. Le think tank y formule plusieurs propositions sur la décentralisation du système électrique français. La Fabrique écologique va publier une note sur la décentralisation du système énergétique français.

Il y a eu des avancées, mais insuffisantes. La Fabrique écologique dresse un bilan nuancé du quinquennat Hollande en termes de décentralisation énergétique. Dans une nouvelle note, elle formule des propositions pour faire enfin basculer le système électrique français vers un modèle décentralisé « proche des citoyens ».

Pendant le quinquennat, plusieurs textes ont fait évoluer la législation sur ce sujet : la loi de transition énergétique, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam), ou encore la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République (Notre). « Incontestablement, un certain nombre de collectivités locales ont pris en main le sujet de l'énergie de façon plus active », observe Géraud Guibert, président de la Fabrique écologique et président du groupe de travail sur cette note. « Par contre, la logique d'ensemble de la gouvernance énergétique française n'a pas été modifiée en profondeur. »

Une totale responsabilité

Le think tank relève deux écueils. D'abord, une planification régionale totalement déconnectée de la planification nationale. Ensuite, des moyens financiers et humains concentrés au niveau des grands

opérateurs d'État. « Nous proposons donc une nouvelle étape de la décentralisation énergétique », expose Géraud Guibert. Pour cela, la Fabrique écologique formule deux propositions principales. Elles concernent le système électrique français.

La première proposition s'inscrit dans le prolongement d'une précédente note parue en 2014. Il s'agit de confier aux Régions l'intégralité des responsabilités sur le développement des énergies renouvelables décentralisées. C'est-à-dire la plupart des énergies renouvelables, à l'exception par exemple de l'éolien en mer. Les Régions auraient la responsabilité d'organiser les compétences sur leur territoire en matière d'énergie. Elles fixeraient les règles et délégueraient ensuite les opérations, selon les cas, aux métropoles, aux départements, aux syndicats d'énergie communaux ou intercommunaux. Sur le plan incitatif, les Régions disposeraient d'un nouveau levier financier. Ce dispositif serait d'abord expérimenté. Il s'agit d'instaurer un supplément régional au mécanisme de soutien à la production d'électricité renouvelable, que ce soit le tarif d'achat ou le complément de rémunération. Pour le financer, les Régions pourraient aussi appliquer un supplément régional à la contribution au service public de l'électricité, payée par le consommateur final. Cette proposition était l'une des 14 idées présentées le 16 février aux candidats à l'élection présidentielle.

#### Doubler le taux d'autoproduction

La Fabrique écologique propose aussi de rendre les Régions responsables financièrement de l'adaptation des réseaux à la montée en puissance des énergies renouvelables décentralisées. L'opérateur national Enedis serait « totalement responsable » du socle d'investissement nécessaire pour le réseau existant. L'articulation entre les deux s'opérerait via une convention sur le modèle de ce qui se fait avec la SNCF pour les TER.

Deuxième axe de ses propositions : l'autoproduction. La Fabrique écologique salue les récentes évolutions réglementaires sur l'autoconsommation. « Mais il manque un objectif politique mobilisateur », estime Géraud Guibert. Plutôt que l'autoconsommation, le think tank préfère se focaliser sur l'autoproduction, afin d'éviter des effets pervers. Le taux d'autoconsommation est la part d'électricité produite qui est consommée sur place. Le risque est de limiter la taille des installations de production pour augmenter mécaniquement ce taux.

#### Et l'État s'adaptera

Par contre, le taux d'autoproduction est la part d'électricité consommée qui a été produite sur place. La

Fabrique écologique propose de fixer un objectif : doubler la part de l'autoproduction d'électricité dans la consommation totale d'électricité en France d'ici à 2022 par rapport à 2014. Cette part atteindrait alors 8 %, c'est-à-dire la part de l'autoproduction en Allemagne en 2014. En complément, l'idée serait de fixer durablement - sur cinq ans - les paramètres économiques : prime à l'autoproduction, tarif d'utilisation du réseau électrique, etc.

En suivant cette logique, les Régions prendraient la main sur le développement des énergies renouvelables décentralisées. Charge à l'État d'adapter la planification concernant les autres moyens de production d'électricité.

## Pour une nouvelle étape d'une décentralisation énergétique proche des citoyens

Publié le 28/02/2017

Par *Actu-environnement*

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/fabrique-ecologique-geraud-guibert-decentralisation-energetique-citoyens-28529.php4>

La question de la décentralisation énergétique est dans notre pays un enjeu décisif. De nombreux textes sont intervenus ces dernières années, dont certains vont dans le bon sens. Mais de nouvelles initiatives peuvent et doivent être prises pour qu'une étape substantielle soit durablement franchie.

La transition énergétique nécessite la prise de décisions de millions de personnes, pour rénover leurs logements, choisir leur mode de transports, d'alimentation et de consommation. Sur le seul plan de la production d'énergie, la plupart des "nouvelles" énergies renouvelables comme l'éolien ou le solaire sont des technologies décentralisées. La question de la gouvernance de l'énergie, historiquement centralisée dans notre pays, est donc d'une importance majeure.

De multiples textes ont été décidés et/ou votés ces dernières années portant de près ou de loin sur ce sujet, que ce soit dans les lois de décentralisation ou les textes portant de manière plus spécifique sur l'énergie. Après de premières réflexions sur ce sujet en 2014, La Fabrique Ecologique vient d'en faire le bilan dans une nouvelle note publiée tout récemment.

Plusieurs dispositions vont dans le sens d'un développement des marges de manœuvre locales. Certaines propositions faites à l'époque par La Fabrique Ecologique ont d'ailleurs prospéré, comme par exemple le développement des sociétés mixtes d'énergie. D'autres mesures prises, comme l'encouragement au financement participatif ou la mise en place du cadre juridique de l'autoconsommation électrique, ont le mérite de mettre le citoyen au cœur de l'action.

### Un changement de mentalité

Mais ces textes n'ont pas bouleversé en profondeur un système où les collectivités locales n'ont pas forcément les outils et les moyens financiers et humains d'intervenir à grande échelle, et où les ménages n'ont pas toujours les possibilités qu'il faudrait pour prendre des initiatives. Dans la loi sur la transition

énergétique, aucune articulation avec les régions n'est prévue, que ce soit pour le bilan carbone, la programmation pluriannuelle de l'énergie ou la planification au niveau national, ce qui montre à quel point les initiatives décentralisées restent considérées comme marginales dans le paysage énergétique français.

Nos concitoyens sont pourtant en train de progressivement changer d'attitude à l'égard de l'énergie qu'ils utilisent. Ils exigent la transparence et veulent contrôler leur consommation. Ils sont de plus en plus intéressés par mettre en place leur propre installation de production ou contribuer, y compris financièrement, à un projet énergétique collectif. Des plateformes de production et de partage de l'électricité et d'épargne participative dédiée aux énergies renouvelables se développent. Au total, de multiples initiatives citoyennes voient le jour, y compris sur la mobilité, mais sans suffisamment réfléchir à leur démultiplication et leur généralisation.

La première question clé pour avancer dans cette voie repose sur les compétences et les moyens concrets dans ce domaine des collectivités territoriales, régions, intercommunalités et syndicats mixtes. De ce point de vue, il faut aller plus loin dans le transfert de compétences et de ressources, en veillant cependant à garantir la qualité et la continuité de l'usage des réseaux de distribution.

La deuxième est la mise en place de dispositifs facilitant l'initiative citoyenne en matière énergétique, y compris pour développer les circuits courts électriques, l'autoproduction et l'autoconsommation à partir essentiellement du photovoltaïque. Une telle évolution est logique dans la perspective de la généralisation des logements à énergie positive (obligatoires pour les logements neufs à horizon 2020). Elle devrait être rendue attractive par la baisse du prix des équipements (panneaux photovoltaïques), celle programmée au fur et à mesure de l'accroissement de la compétitivité des conditions de soutien aux ENR (tarifs de rachat et complément de rémunération) et la hausse des tarifs réglementés de vente d'électricité.

De nombreuses énergies renouvelables, par exemple solaires ou éoliennes, sont exploitées sur des sites de faibles ou moyennes puissances, au plus près de la ressource et de la consommation, et pratiquement au même niveau de compétitivité que les énergies centralisées. Mais la part de l'autoproduction d'électricité dans la consommation totale d'électricité n'est que de 4,2% en France, contre 8% en Allemagne, 12,9% au Royaume-Uni et 13,2% en Espagne.

Le potentiel de l'autoproduction

L'autoproduction présente potentiellement de multiples avantages, réduire les consommations de pointe de sites industriels et commerciaux, limiter les coûts supplémentaires de renforcement des réseaux liés à l'intermittence, améliorer l'acceptabilité des projets de production d'énergie renouvelable et renforcer la prise de conscience des citoyens sur la nécessité de maîtriser la consommation d'énergie. Elle peut cependant entraîner des transferts de charge dès lors que, par exemple, la structure du tarif d'utilisation du réseau (Turpe) se fonde principalement sur la quantité d'énergie prise sur le réseau plutôt que la puissance souscrite, alors que les coûts de réseau dépendent fortement de cette dernière donnée.

La loi du 17 août 2015 sur la transition énergétique encourage le développement de l'autoconsommation (article 2: les politiques publiques "soutiennent l'autoconsommation d'électricité"). La loi définitivement adoptée par le parlement le 15 février 2017 ratifie deux ordonnances publiées en 2016. Ces textes définissent l'autoconsommation, ouvre la possibilité d'un tarif spécifique d'utilisation du réseau, de l'existence de dérogations à l'obligation de vendre le surplus d'électricité et de la possibilité d'une prime additionnelle aux conditions d'achat des énergies renouvelables. Ils permettent une autoconsommation collective avec le réseau de distribution public (avec limites de 100 kW en production et même antenne Basse Tension) et pas seulement avec un réseau privé.

Le cadre du développement de l'autoproduction électrique est ainsi fixé. Il faut qu'elle soit encouragée, mais sur une base bien régulée. Plusieurs mesures ont été prises au plan pratique pour la faciliter et en diminuer le coût. Il reste à en fixer les paramètres économiques sur une suffisamment longue période, le montant de la prime à l'autoproduction dans les mécanismes de soutien aux énergies renouvelables, celui du micro-Turpe pour les installations de moins de 100 kW, l'évolution de la structure du Turpe notamment en adaptant le tarif aux périodes de pointe ou de faible utilisation et aux possibilités de synchroniser leur production et leur consommation.

L'autoconsommation, notamment collective, doit constituer une priorité de développement dans les années à venir. L'objectif pourrait être que la part de l'autoproduction dans la consommation totale d'électricité en France soit doublée pour atteindre 8% en 2022. Son développement rationnel mérite de devenir durablement une priorité concrète.

## **Comment favoriser une décentralisation énergétique proche des citoyens ? La Fabrique Ecologique répond.**

Publié le 16/03/2017

Par *Consoglobe*

<http://www.consoglobe.com/comment-favoriser-une-decentralisation-energetique-proche-des-citoyens-la-fabrique-ecologique-repond-cg>

Rénover son logement pour mieux l'isoler, choisir les transports en commun plutôt que la voiture, privilégier les produits locaux pour son alimentation... notre transition énergétique est le résultat des choix et des initiatives pris chaque jour par des millions de personnes. Cette idée s'incarne aussi à travers la multiplication des projets citoyens d'énergie renouvelable ou par le développement de l'autoproduction, bien que la France soit en retard par rapport à ses voisins européens sur ces questions.

Pourtant, malgré les nombreuses initiatives locales et citoyennes, notre système énergétique reste aujourd'hui très fortement centralisé. Quelques évolutions législatives récentes permettent une plus grande marge de manœuvre au niveau local ; et elles vont dans le bon sens. Mais elles ne donnent pas les moyens d'une véritable décentralisation énergétique.

En temps d'élection présidentielle, cette question est une thématique souvent évoquée dans les programmes des candidats, avec des termes plus ou moins vagues, et des moyens plus ou moins concrets. Dans sa note rédigée pour La Fabrique Écologique, le groupe de travail présidé par Géraud Guibert, s'est penché sur cette question. Il souligne la nécessité de donner aux régions une vraie compétence en matière d'énergie renouvelable décentralisée (avec les moyens financiers et humains appropriés) et encourage le développement de l'autoproduction.

Décentralisation énergétique : autoconsommation, autoproduction, qu'est-ce que c'est ?

L'autoconsommation est le fait pour un producteur de consommer lui-même une partie, ou l'intégralité, de l'énergie qu'il a produit lui-même, grâce à ses installations. Elle concerne principalement l'énergie photovoltaïque, et peut être individuelle, ou collective comme par exemple à l'échelle d'un quartier. Quoiqu'il en soit, l'autoconsommation ne signifie ni autarcie, ni indépendance de la production. En effet, la connexion au réseau électrique reste nécessaire pour le consommateur, qui n'est ni capable de stocker l'électricité sur le long terme, ni apte à gérer le surplus lorsqu'il produit beaucoup.

En France, plusieurs textes législatifs ont encadré en 2016 l'autoproduction et l'autoconsommation. Il est certain que ce système énergétique décentralisé présente de nombreux avantages : éviter les coûts de maintien des réseaux d'électricité existants, laisser une place aux énergies renouvelables dans le paysage, permettre aux citoyens de réaliser qu'il faut maîtriser sa consommation d'énergie, etc.

Au rang des inconvénients, on notera que l'autoproduction permet la naissance de réseaux de distribution « sauvages », comme cela est le cas, par exemple, en Espagne. Il s'agit donc de veiller à son encadrement. À l'échelle européenne, la France a un retard à rattraper. Malgré les projets d'énergie d'initiative citoyenne ou à financement participatif qui existent, la part de l'autoproduction d'électricité en 2014 était de 4,2 %, contre 8 % en Allemagne, 13,2 % en Espagne, et 12,9 % au Royaume-Uni. Il y a donc une marge de manoeuvre considérable pour le développement de ce système énergétique. Des appels d'offre « autoconsommation » ont été lancés en 2016, et les résultats sont encourageants. Mais il faut aller plus loin, être plus ambitieux.

Dans ce cadre, La Fabrique Écologique propose deux pistes d'action pour véritablement mettre en oeuvre une décentralisation énergétique :

- Donner aux régions, et par délégation de ces dernières à des collectivités infra-régionales, une vraie compétence en matière d'énergie décentralisée avec une volonté de développer l'intervention citoyenne dans les projets d'énergie renouvelable et leur financement et d'expérimenter un complément régional des tarifs d'achat.
- Doubler la part de l'autoproduction dans la consommation totale d'électricité en France à l'horizon 2022, en passant de 4 % à 8 %. L'objectif est de rattraper le retard que nous avons sur les pays voisins européens, en mettant en place davantage de mesures d'assouplissement, de clarification ou de renforcement.

## Faisons du vélo un allié du quotidien!

Publié par le 28 mars 2017

Par *Natura-Sciences.com*

<http://www.natura-sciences.com/environnement/velo-fabrique-ecologique-quotidien.html>

*La France ne dispose d'aucune vraie politique nationale publique pour développer le vélo dans les trajets domicile-travail. Dans sa nouvelle note, La Fabrique Écologique dresse 3 propositions pour créer « une politique publique ambitieuse pour la petite reine ».*

En France, le développement de l'automobile et des deux-roues motorisés ont relégué le vélo au banc des oubliés. Selon l'INSEE, la part modale du vélo pour les trajets domicile-travail n'était de 1,9% en 2015. La France ne consacre que 0,01 € de son budget par an et par habitant pour le vélo. Contre 1,24 € pour les Allemands et 4,82 € pour les Danois.

Le retard français est considérable. Et pourtant, le vélo est un mode de déplacement écologique, performant, avec un bénéfice socio-économique positif et un bilan sanitaire décisif. Le Plan Vélo issu du Grenelle de l'Environnement visait l'augmentation de la part modale du vélo de 1% par an jusqu'en 2020, pour atteindre 10%. L'objectif fixé par la Stratégie de développement de la mobilité propre, prévoit pour une part modale vélo à 12,5% en 2030. Il va falloir travailler dur pour y parvenir.

### Des freins importants au développement du vélo

Pourquoi le vélo séduit-il si peu ? En cause, un urbanisme structuré autour du tout-voiture et l'absence d'un « *écosystème vélo* ». Le réseau cyclable manque de continuité, n'est pas hiérarchisé et est souvent mal entretenu. Les places de stationnement manquent. Cela concerne aussi bien les places occasionnelles (par exemple devant les commerces), celles en gare (dits d'intermodalité) ou chez les particuliers. Il n'existe aucune vraie stratégie nationale, les compétences locales et nationales s'enchevêtrent et les incitations manquent. Par ailleurs, il existe d'importants freins sociologiques. Le risque d'accident et la crainte du vol sont les deux premiers leviers contre lesquels les pouvoirs publics pourraient agir.

La Fabrique Écologique souligne que passer d'une distance annuelle parcourue par les Français de 75 km à au moins 250 km/an permettrait d'économiser 15 milliards d'euros en santé publique. Car « *faire du vélo*

*n'est pas dangereux pour la santé* » ... malgré la pollution et les risques d'accident. En effet, de nombreuses études convergent pour affirmer que le bénéfice sanitaire global d'une augmentation de la pratique du vélo est très largement positif par rapport aux « *coûts* » induits. Le phénomène observé de « *sécurité par le nombre* », montre qu'une fois atteint un seuil critique de cyclistes circulant au quotidien, l'accidentologie baisse. Toutes pratiques du vélo confondues, 150 cyclistes sont décédés en 2015.

Lire aussi : Le vélo électrique pliant pour booster la mobilité douce?

Développer une véritable stratégie nationale vélo

Pour l'essentiel, les politiques cyclables se mènent au niveau local pour développer les infrastructures. Mais la transition cyclable a besoin d'une impulsion nationale forte au niveau de l'Etat. Ce n'est pas le cas. Les moyens et la capacité d'agir de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) restent extrêmement limités. L'investissement national dans les politiques cyclables est quasi-inexistant. Il passe essentiellement par des subventions à des associations pour un montant d'environ 300.000 euros par an.

Les rapporteurs préconisent la création d'une Mission Interministérielle Vélo (MIV) avec des missions de pilote stratégique à l'échelle nationale. La Fabrique Écologique propose de la doter d'un vrai pouvoir et d'un budget de 40 millions d'euros. Elle serait financée via une taxe sur les ventes des constructeurs de véhicules automobiles et de motos à hauteur de 0,001% du chiffre d'affaires réalisé sur les ventes en France.

La MIV lancerait des appels à projet ou à expérimentation et ferait également évoluer les dispositifs de soutien au vélo. Dès sa création, elle lancerait une grande campagne de communication pour sensibiliser les Français à l'usage du vélo. Par ailleurs, elle serait en charge de veiller à la cohérence du développement des infrastructures vélo dans les territoires, pour assurer un réseau continu, des places de stationnement sécurisées et pour sensibiliser le secteur touristique et les hôtels à l'accueil des cyclistes.

De faibles dispositifs d'incitation

Il n'existe que deux dispositifs d'incitation à l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail. Et ils sont assez modestes. Le premier permet à une entreprise de mettre à disposition de ses salariés des vélos, avec un crédit d'impôt de 25%. Il n'a pas de caractère obligatoire. Le deuxième, l'Indemnité kilométrique Vélo (IkV)

a été créée par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, publiée le 17 août 2015. Il est également facultatif. L'lkV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics. Il s'élève à 0,25€ par kilomètre avec un plafond annuel de 200 € . La Fabrique Écologique propose de la rendre obligatoire et de rehausser son plafond à 400 € .

Le vélo ne peut pas concurrencer avec les dispositifs de soutien existants pour la voiture et les deux-roues motorisés. Ceux-ci concernent notamment la fourniture d'un véhicule de fonction et le versement d'une indemnité kilométrique. Mais aussi l'abattement d'impôt sur le revenu par déclaration des kilomètres parcourus en tant que frais réels. Les montants de l'indemnité kilométrique pour les véhicules motorisés sont « *très surévalués, de moitié environ, relativement à la réalité des coûts* », estiment les auteurs. Ils constituent « *une niche fiscale nuisible à l'environnement* » pouvant atteindre plusieurs milliers d'euros par an.

La FabriqueÉcologique propose donc d'instaurer un Budget Unique Mobilité. Il permettra de rééquilibrer les incitations financières entre les différentes mobilités (y compris la marche à pied!). Il serait indépendant du mode de transport choisi et serait compris entre 100 et 200 euros par salarié et par an. Les auteurs proposent d'en profiter pour étudier la possibilité d'inclure dans cette réforme une suppression des dispositions qui permettent aux entreprises de rémunérer leurs cadres en voitures de fonction.

Et si la Sécurité Sociale créait un Fonds d'investissement?

Une autre proposition de la Fabrique Écologique consiste à créer un « *Fonds d'investissement dans les Mobilités Actives* ». Il serait notamment porté par le Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS) en tant que premier bénéficiaire des gains financiers apportés par une réduction de la sédentarité. La rentabilité attendue pour la CNAMTS seule est de 5 % par an, assurent les rapporteurs de la note. En incluant les autres Caisses d'Assurance-Maladie, elle monte à 9 %par an. Grâce à ce fonds d'investissement, les collectivités territoriales lauréats d'appels à projets seraient subventionnés à hauteur de 80% du montant total. La Fabrique Écologique propose un montant total de 5 milliards d'euros sur dix ans.

« *Ces propositions peuvent paraître parfois extrémistes et utopistes ; en réalité elles sont justes et nécessaires pour tous* », concluent les auteurs de la note.

## Le vélo, un mode de transport à part entière

Publié le 28 mars 2017

Dépêche AFP (reprises par *Sciences et Avenir* et *Le Parisien*)

[https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/le-velo-un-mode-de-transport-a-part-entiere\\_111731](https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/le-velo-un-mode-de-transport-a-part-entiere_111731)

<http://www.leparisien.fr/laparisienne/sante/le-velo-un-mode-de-transport-a-part-entiere-28-03-2017-6804681.php>

Le vélo "doit être considéré comme un moyen de transport comme un autre" et faire l'objet d'"une politique publique ambitieuse" pour favoriser son "usage massif", a estimé mardi l'ONG La Fabrique Écologique en présentant plusieurs propositions.

Dans une note destinée notamment aux candidats à la présidentielle, elle préconise la création d'une "Mission interministérielle pour le vélo", chargée de mettre en place "un plan national de sensibilisation à l'usage du vélo".

Cette mission, financée par une taxe sur les ventes des constructeurs de voitures et de motos, devrait également "veiller à la cohérence du développement des infrastructures vélo dans les territoires".

"En France il n'y a pas de pilote national pour le vélo", a affirmé Yoann Rouillac, qui a dirigé le groupe de travail auteur de la note, au cours d'une conférence de presse.

"Nous devons dépasser le vélo-loisir. Articulé avec d'autres moyens de transport, le vélo est bien souvent la solution", a déclaré le président de La Fabrique Écologique, Géraud Guibert.

Selon l'ONG, l'actuelle Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo "est constituée de deux fonctionnaires" et "n'a pas de budget dédié".

"L'investissement national dans les politiques cyclables est quasi inexistant", affirme La Fabrique Écologique: "La France consacre 0,01 euro de son budget par an et par habitant au vélo", contre 1,24 euro en Allemagne et 4,82 euros au Danemark.

L'ONG propose la création d'un "fonds d'investissement", alimenté notamment par la Caisse nationale d'assurance maladie (Cnam), afin de "résoudre l'insuffisance des investissements en infrastructures cyclables".

La Cnam est en effet "la première bénéficiaire" des économies en matière de soins de santé engendrées par le vélo, souligne-t-elle.

Enfin, un "budget unique mobilité" devrait permettre de "rééquilibrer les incitations financières par les employeurs pour les trajets domicile-travail de leurs salariés".

Résultant de l'unification de "l'ensemble des dispositifs existants", il serait "indépendant du mode de transport choisi par le salarié" et de la distance domicile-travail. Son montant "serait compris entre 100 et 200 euros par salarié et par an".

Selon l'Insee, la part du vélo dans les trajets domicile-travail était de 1,9% en 2015.

## La Fabrique Ecologique échafaude une stratégie nationale du vélo

Publié le 28 mars 2017

Par *Localtis*

(Repris par *Environnement Magazine*)

<http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250278877591>

<http://www.environnement-magazine.fr/article/49256-la-fabrique-ecologique-echafaude-une-strategie-nationale-du-velo/>

Comment insuffler de l'ambition aux politiques publiques en faveur du vélo ? Après avoir planché durant un an sur le sujet, La Fabrique Ecologique a rendu public le 28 mars plusieurs propositions. Ce think tank pluraliste suggère d'articuler le développement d'une stratégie nationale avec les dynamiques portées localement par les collectivités.

Les travaux de la fondation La Fabrique Écologique ont ceci d'intéressant pour les collectivités qu'ils apportent une certaine fraîcheur d'approche et rebattent les cartes en vue de changements réalisables et concrets. Ce think tank, qui fête ses quatre ans, s'est fait connaître par ses travaux sur la transition énergétique, la santé environnementale ou des enjeux émergents tel que le recours aux "nudges", "ce nouvel outil des politiques publiques" (voir la synthèse de ce travail). Élargissant son approche, il a présenté le 28 mars une note visant à redonner de l'ambition aux politiques publiques en faveur du vélo. Et poursuit son chemin en lançant dans la foulée deux groupes de travail intéressant les collectivités, l'un sur l'urbanisme périurbain, l'autre sur l'éclosion des monnaies locales. Il faut dire qu'à sa tête trône un élu local, Géraud Guibert, passé par la ville et la métropole du Mans, conseiller maître à la Cour des comptes et actuel conseiller municipal de Mulsanne (Sarthe).

Vingt ans de retard

Concernant le vélo, la France ne dispose selon lui "ni de stratégie nationale visant à développer et promouvoir son usage, ni de pilote pouvant faire émerger une vision partagée et mettre en œuvre un plan d'action défini". Il faudrait donc commencer par là, "et ne plus considérer le vélo comme un loisir mais comme un instrument de la politique des transports", poursuit-il. Pour Yoann Rouillac, entrepreneur et

président du groupe de travail qui a produit cette note, la marginalisation du vélo n'est pas nécessairement un phénomène inéluctable. Mais son retour comme mode de transport quotidien relève d'un "choix sociétal et politique". Reste que le retard pris en France est considérable, estimé ici à 20-25 ans au regard de ce qui se pratique chez nos voisins d'Europe du Nord.

#### Besoin d'une impulsion nationale

Certes, il existe une coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ciduv). "Mais sans moyens humains et budgétaires, elle ne peut assurer le pilotage d'une stratégie nationale ambitieuse", ajoute Yoann Rouillac. En outre, cette note pointe l'insuffisante compréhension des freins à l'usage du vélo. "Or c'est un sujet technique, qui nécessite de l'expertise, le Ciduv n'a pas les compétences pour le faire, l'Ademe y consacre peu de moyens" et la compétence est principalement reléguée au niveau local, alors qu'une réelle "transition cyclable a besoin d'une impulsion nationale forte". Cette note rappelle ainsi que les collectivités sont en première ligne et que c'est à leur niveau qu'interviennent des mesures à même de rehausser la part modale du vélo. Toutefois, rien n'est simple car "même au niveau local, il existe un certain éclatement des compétences". La loi Notre a-t-elle changé la donne ? Avec elle, les autorités organisatrices de la mobilité ont acquis une compétence vélo, mais celle-ci reste "relativement mal définie" et se résume surtout au "traitement des questions d'intermodalité (stationnement dans les gares) ou à la mise en place de services (location de vélos)". Dans les intercommunalités, la "culture vélo" n'a pas pris : "Le métier et les réflexes restent principalement ceux du transport en commun".

#### La création d'une mission interministérielle vélo

Ce groupe de travail préconise donc la création d'une mission interministérielle vélo (MIV) dotée de réels moyens. La Fabrique Écologique détaille les missions qu'elle endosserait : recensement des bonnes pratiques, application et suivi des dispositifs existants, par exemple l'indemnité kilométrique vélo (Ikv), animation et pilotage d'un programme national de sensibilisation à l'usage du vélo, etc. Elle précise aussi, "à l'instar des recommandations formulées par le programme national nutrition santé en matière d'alimentation équilibrée", la forme que pourrait prendre ce programme, à savoir une "grande campagne de communication sur les bénéfices des modes actifs et les alternatives à la voiture individuelle".

#### L'Assurance maladie au secours des collectivités

Elle suggère aussi la mise en place d'un fonds d'investissement dans ces mobilités actives. Partant du fait que la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) serait le principal bénéficiaire collectif des externalités positives (gains de soins de santé) générées si ces modes actifs se

développaient, le think tank estime que c'est à elle que revient "le rôle de financer les collectivités dans la mise en place de politiques ambitieuses". Il détaille la mécanique de cet hypothétique fonds, son fonctionnement à partir d'appels à projets lancés à destination des collectivités, sa rentabilité attendue et le type d'infrastructures qu'il viendrait financer. Et en déduit qu'un tel plan d'investissement aboutirait à "un maillage de territoires cyclables où la pratique du vélo diminuerait la sédentarité et donc les maladies du mode de vie". Les projets financés devront être "territorialement cohérents" et le caractère échelonné dans le temps favoriserait un "apprentissage" progressif des collectivités. Enfin, pour dépasser les limites et difficultés rencontrées par le dispositif de l'indemnité kilométrique vélo (lkv), la Fabrique Écologique suggère aux entreprises de tester un concept novateur de management de la mobilité, le budget unique à la mobilité. Sa mise en place nécessiterait de réformer et remplacer l'ensemble des dispositifs existants en matière de déplacements domicile-travail. Indépendant du mode de transport choisi par le salarié, ce budget unique serait une sorte d'allocation, une prime versée mais "découplée du mode de transport choisi". Ainsi, les différences de coût entre différents moyens de transport "ne seront plus masquées, ce qui aidera les modes les plus économes à reconquérir leur part modale légitime". A l'appui, des exemples de budgets mobilité sont cités à l'étranger, en Belgique et aux Pays-Bas.

## **Enfin faire du vélo un moyen de déplacement du quotidien : 3 propositions de La Fabrique Ecologique**

Publié le 8 avril 2017

Par *Consoglobe*

<http://www.consoglobe.com/velo-moyen-de-deplacement-cg>

Que représente le vélo dans notre pays à l'aube du XXIème siècle, et comment promouvoir son usage massif, afin de réintégrer la petite reine comme un mode de déplacement à part entière ? La Fabrique Ecologique, think tank transpartisan, répond à la question.

Qu'il soit de ville, de route ou à assistance électrique, le vélo est un mode de déplacement qui allie écologie, performance, santé et économie. Apanage des classes aisées au XIXème siècle, la bicyclette entre au XXème siècle dans l'ère de la « vitesse populaire », à la fois dans une logique utilitaire et de loisirs. Cependant, avec l'essor et la popularisation de la voiture dans la période de l'après-guerre, la pratique cycliste s'effondre partout en Europe. Il faut attendre les années 70 pour qu'une véritable réaction politique dans les pays du Nord (Pays-Bas, Danemark, Allemagne) permette de relancer l'usage du vélo.

La France, au contraire, réagit avec beaucoup d'inertie accumulant désormais un retard de 20 à 25 ans par rapport à ses voisins européens : la part modale du vélo y est estimée à 2 % ou 3 % actuellement, alors que le Grenelle de l'environnement en 2008 avait fixé un objectif de 10 % à l'horizon 2020.

Le vélo bien plus qu'un loisir : comment en refaire un vrai mode de déplacement

Dans sa note rédigée pour La Fabrique Ecologique, le groupe de travail présidé par Yoann Rouillac s'est intéressé notamment aux bénéfices pluriels, aux obstacles collectifs et individuels ainsi qu'aux incitations politiques à choisir le vélo comme mode de déplacement quotidien.

Cette note montre que les freins sont encore nombreux en France : notamment la pesanteur d'un urbanisme structuré autour du "tout-voiture", mais aussi le sentiment d'insécurité, la peur du vol, le manque d'infrastructures pour provoquer la "sécurité par le nombre", l'enchevêtrement de compétences locales et nationales, etc. Elle estime néanmoins que le déclin du vélo n'est pas inéluctable : c'est un choix politique et sociétal.

Il s'agit, selon le groupe d'étude, de donner une véritable impulsion nationale pour massifier l'usage du vélo et encourager les bonnes pratiques développées essentiellement au niveau local. La France manque, en effet, de stratégie nationale et de politiques publiques ambitieuses. Elle ne consacre par exemple que 0,01 euro par an et par habitant au vélo, contre 1,24 euro en Allemagne et 4,82 euros au Danemark.. Dans ce cadre, La Fabrique Ecologique propose 3 pistes d'action :

Créer une Mission Interministérielle pour le Vélo (MIV) qui aurait pour rôle principal d'être un pilote national des politiques publiques françaises en faveur du vélo. La MIV aurait pour missions de faire une veille législative et de s'assurer de la cohérence dans les textes réglementaires, de recenser les bonnes pratiques et lancer des expérimentations, de garantir les règles pour l'aménagement d'un espace public pour aboutir à un système cyclable cohérent. Sa première action serait le lancement d'un programme national de sensibilisation à l'usage du vélo.

Mettre en place un fonds d'investissement pour les mobilités actives, afin de résoudre l'insuffisance des investissements en infrastructures cyclables dans les territoires. Celui-ci pourrait être notamment alimenté par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie, première bénéficiaire des gains financiers apportés par une réduction de la sédentarité.

Rééquilibrer les incitations financières par les employeurs pour les trajets domicile - travail de leurs salariés, en instaurant un Budget Unique Mobilité qui permettrait de soutenir la mobilité sans distinction de mode de transport (aujourd'hui les incitations financières favorisent les transports motorisés individuels qui sont pourtant les plus polluants).

## Vélo : comment remettre la France en selle ?

Publié le 04/07/2017

Par ALTERNATIVES ECONOMIQUES

La bicyclette, c'est bon pour la santé et pour la planète. Mais sa pratique est au plus bas. Il faudrait que l'Etat donne un bon coup de pédale.

Juillet. Les vacances, le pastis, le Tour de France. En 1957, Roland Barthes avait vu dans cette course l'une des « Mythologies » des temps modernes. Comme l'Odyssée, le Tour est un périple d'épreuves : au passage des cols d'altitude, tels Ulysse et ses compagnons touchant aux portes de la Terre, ses héros frôlent - dopage aidant - le « monde inhumain » des dieux. Si année après année le Tour parvient ainsi à faire rouler le vélo dans le ciel de l'imaginaire et de l'exceptionnel, c'est peut-être aussi parce que, dans la banalité de l'ici-bas, il reste l'exception, ainsi que le fait observer une note récente de La Fabrique écologique qui en appelle à « *une politique publique ambitieuse pour la petite reine* ».

### La France distancée

En France, la bicyclette ne représenterait qu'un petit 3 % des déplacements, tous motifs confondus. Malgré les progrès enregistrés ici ou là, les derniers chiffres nationaux disponibles, publiés en janvier par l'Insee, sont têtus : en 2015, 2 % des actifs en emploi enfourchaient leur bicyclette pour se rendre à leur travail, 71 % prenant l'auto. Dans le rayon où le vélo est pertinent (une distance inférieure à 5 km), la « part modale » de la voiture dans les déplacements domicile-travail reste écrasante. Sur un trajet compris entre 4 et 5 km, elle est de 74 %, contre 3 % pour le vélo. Sur une distance inférieure à 2 km, les Français continuent dans 60 % des cas de prendre leur voiture, la part du vélo ne passant qu'à 4 %.

En France, la bicyclette ne représenterait qu'un petit 3 % des déplacements, tous motifs confondus

Bien sûr, la part modale de la bicyclette augmente avec la densité urbaine. Mais à l'exception de Strasbourg, Grenoble et Bordeaux, elle ne dépasse pas 7,3 % dans les villes de plus de 100 000 habitants. A Paris, seuls 4,2 % des déplacements domicile-travail se font à vélo, indique l'Insee... contre 13 % à Berlin, 22 % à Anvers ou Amsterdam, 31 % à Copenhague, ce qui donne une idée du potentiel.

Ces écarts avec de nombreuses villes d'Europe du Nord ne traduisent pas un tropisme gaulois (ou anglais ou espagnol...). Jusqu'à la fin des années 1970, la situation est au contraire à peu près la même partout en

Europe : l'usage utilitaire de la petite reine, très répandu avant la Seconde Guerre mondiale, n'a cessé de chuter après, avec l'essor de l'automobile et l'étalement urbain. Cependant, sur fond de crise pétrolière et de contestation de la société de consommation, les pays d'Europe du Nord ont très tôt mis en place des politiques en faveur du vélo, qui expliquent les écarts observés aujourd'hui. Ce sont ces mêmes politiques, menées à l'échelle locale, qui ont permis à de rares villes françaises, Strasbourg en tête, de sortir du lot. Il est indispensable qu'une impulsion forte soit donnée au niveau national, tant sur le plan réglementaire que budgétaire.

Si c'est au niveau local que les mesures sont concrètement mises en place, il est indispensable qu'une impulsion forte soit donnée au niveau national, tant sur le plan réglementaire que budgétaire. Dans un avis publié le 5 mai dernier, le Conseil national de la transition énergétique (CNTE) a ainsi demandé au gouvernement d'adopter une stratégie pour développer les « mobilités actives » (vélo et marche à pied), avec pour objectif de porter la part modale de la bicyclette à 12,5 % en 2030. Ce chiffre est inscrit dans la « stratégie de développement de la mobilité propre », un document d'orientation prévu par l'article 40 de la loi de 2015 sur la transition énergétique, mais il est aujourd'hui purement indicatif.

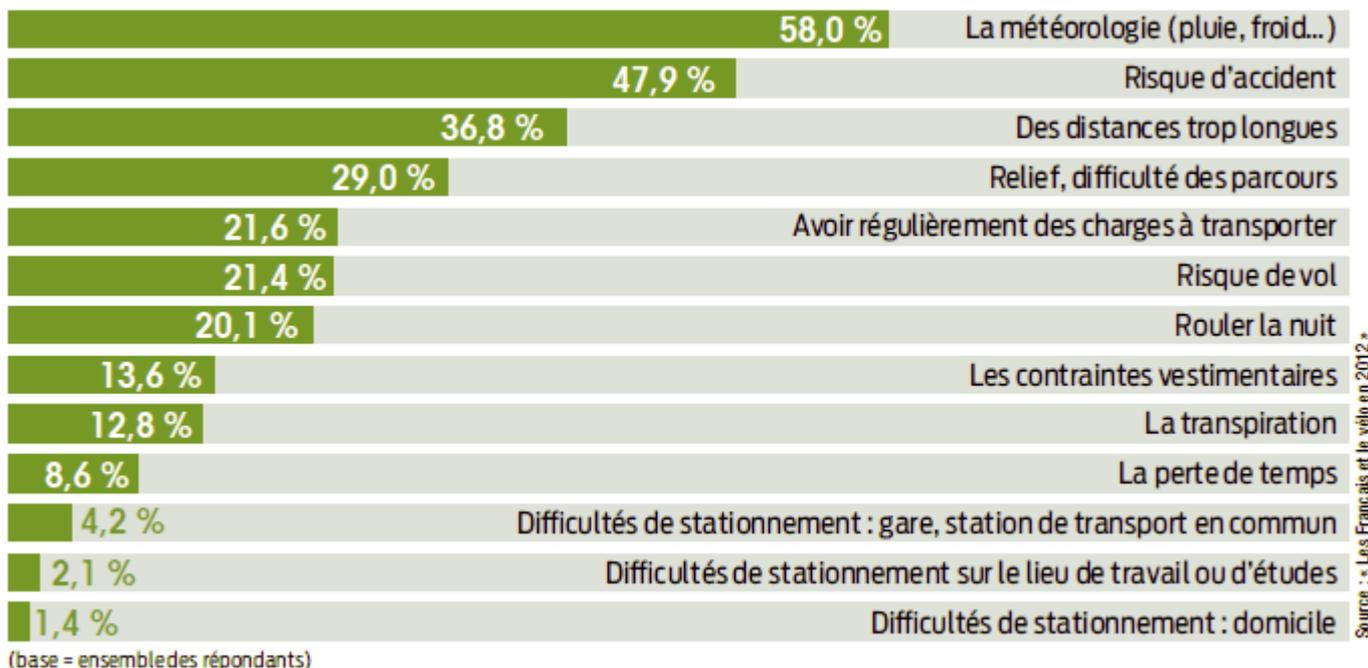
#### Volonté poussive

L'avis du CNTE demande surtout à l'Etat d'établir des principes directeurs : donner la priorité au plus vulnérable sur la route (le piéton et le cycliste), préserver la continuité des itinéraires (trop souvent bloqués par des voies express ou des espaces privés), promouvoir un usage partagé et prioritairement collectif des espaces publics (aujourd'hui confisqués par la place exorbitante occupée par le stationnement des autos sur la chaussée et des deux-roues motorisés sur les places et les trottoirs), lutter contre les inégalités de mobilité, qui sont corrélées à des inégalités sociales et de santé.

*« Nous sommes restés jusqu'à présent dans des logiques ponctuelles, avec ici des mesurées, là des décisions qui vont certes dans le bon sens, mais aux effets limités. Reconnaître et appliquer de tels principes auraient un effet potentiellement très puissant »,* explique Sylvie Banoun, coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo. Cela conduira-il, entre autres, à une réécriture du code de la route - taillé sur mesure pour les automobilistes - afin de lever l'un des principaux obstacles au développement de la petite reine : la peur de se faire renverser par une voiture (voir graphique) ? Les associations de cyclistes le réclament.

## Pourcentage de réponses à la question : "Quels sont les 3 principaux freins à l'utilisation d'un vélo pour vos déplacements quotidiens ?"

> VOIR LE GRAPHIQUE ÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ?"



Source : « Les Français et le vélo en 2012 »

De même, la lutte contre les inégalités de mobilité impliquerait de revoir les plans d'urbanisme et la politique des loyers pour limiter l'éloignement entre travail et domicile. Elle nécessiterait *a minima* de rééquilibrer, au profit des piétons et des cyclistes, les investissements publics dans la voirie et les aides fiscales, qui continuent aujourd'hui de privilégier l'automobile.

L'indemnité kilométrique vélo (25 centimes/km), une avancée due au précédent gouvernement, est facultative dans les entreprises

On en est loin. L'indemnité kilométrique vélo (25 centimes/km), une avancée due au précédent gouvernement, est facultative dans les entreprises. Quant à son obligation dans le public, elle dépend d'un décret d'application qui est prêt, mais qui attend la signature du Premier ministre. Pire, le montant déductible du revenu imposable est plafonné à 200 euros. En face, les déductions sociales ou fiscales offertes par le barème kilométrique auto, qui peuvent atteindre plusieurs milliers d'euros par an<sup>1</sup>, sont « *exagérément élevées au regard du coût de l'automobile* », écrivait en 2013 la Coordination interministérielle pour le vélo. Ces aides priment l'éloignement (elles sont proportionnelles aux kilomètres parcourus) et ont en outre l'intérêt (pour les riches) d'augmenter rapidement avec la cylindrée des véhicules.

Alors que les avantages du vélo en matière économique, écologique et bien plus encore de santé individuelle et collective<sup>2</sup> sont rappelés à longueur de rapports, le rééquilibrage des aides fiscales entre

la petite reine et l'auto, entre autres mesures pour mettre « en marche » la mobilité active, sera-t-il un sujet pour le nouveau gouvernement ? Le 10 juin, Emmanuel Macron se faisait photographier à bicyclette dans les rues du Touquet. Peut-être un signe.

1.4 444 euros déductibles en frais réels pour 10 000 km parcourus à titre professionnel avec un véhicule de 6 CV, par exemple.

2.Selon les sondages, la santé est la principale raison qui pourrait pousser les Français à faire plus de vélo.