

POUR UN APPEL À PROJET INEDIT POUR LES TRANSPORTS PUBLICS EN FRANCE AVEC UNE ENVELOPPE SPECIALE MOBILITES ACTIVES

Alors que le trafic automobile contribue à lui seul à hauteur de 13% des émissions de gaz à effet de serre rejetés en France, il est urgent et impératif de promouvoir le report modal vers d'autres modes de déplacement plus sobres. Le vélo, en tant que solution de remplacement pertinente pour une partie significative des déplacements, peut et doit contribuer au respect de nos engagements climatiques.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi de transition énergétique (LTECV, 2015) et de son application à travers la politique pluriannuelle de l'énergie (PPE), la stratégie nationale de développement de la mobilité propre (SNMP) fixe comme **objectif national de relever la part modale du vélo à 12,5%** dans les déplacements locaux, soit une multiplication par 4 du taux actuel d'utilisation moyen du vélo en France¹. Non seulement cet objectif devrait s'avérer, dans le cadre de la révision de la SNBC, insuffisant pour respecter les engagements pris par le nouveau gouvernement dans le cadre de l'Accord de Paris et du plan climat (neutralité carbone) mais sa réalisation **exige d'ores et déjà des mesures beaucoup plus ambitieuses que les politiques menées ces dernières années.**

Nous proposons de lancer un appel à projet de 200 millions d'euros de subvention d'Etat par an pour co-financer les actions radicales et structurantes de « 10 territoires cyclables en 4 ans » dans le cadre du lancement 'un appel à projet global pour les mobilités durables en ville et en territoire peu dense de 750 millions d'euros.

Complémentaires aux incitations économiques et aux évolutions réglementaires qui ont vu le jour ces dernières années, cet appel à projet vise en premier lieu à faire la démonstration de l'intérêt de mener et de financer des actions ambitieuses en matière d'aménagements pour le vélo, en visant en premier lieu **la réalisation d'un maillage renforcé des pistes cyclables pour des trajets plus sécurisés et plus continus dans une dizaine de territoires pilotes.**

Pourquoi mettre en place un fonds national vélo ?

Contexte

1996 Il y a 20 ans, la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 (loi Laure), les modes actifs – marche et vélo – ont été identifiés comme des axes essentiels des politiques de mobilité durable et des plans de déplacements urbains (PDU) qui sont depuis obligatoires pour les collectivités de plus de 100 000 habitants. L'article 20 de la loi Laure impose aux collectivités territoriales de mettre en place des aménagements cyclables, lorsque celles-ci effectuent des travaux sur la voirie afin de favoriser le développement du maillage cyclable.

¹ La stratégie pour le développement de la mobilité propre, annexée à la PPE, est prévue par l'article 40 de la LTECV) vise notamment « 3° Les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche.» La part des modes doux (marche et vélo) qui était en 2008 de 2,7 % (en nombre de déplacements dans les transports de courte distance) vise à atteindre 12,5 % en 2030. Le PAMA 2 est la principale mesure exposée dans la stratégie de développement de mobilité propre pour faciliter cet essor or il n'est pas mis en œuvre.

2017 Vingt ans après, cette obligation réglementaire reste trop peu respectée. L'usage du vélo est en augmentation mais son essor est limité, en raison principalement de la facilité à circuler en véhicule motorisé individuel. Or, les politiques de lutte contre la pollution de l'air et la nécessité de mettre en oeuvre la loi de transition énergétique pour lutter contre les changements climatiques et renforcer notre sécurité énergétique, supposent un report modal important des véhicules motorisés individuels vers des mobilités moins polluantes et moins consommatrices d'énergie comme les transports en commun et les mobilités actives. Ces changements de comportement sont aussi nécessaires à la lutte contre la sédentarité qui touche plus d'une personne sur trois en France.

Pour favoriser le développement des transports en commun, l'État a subventionné des investissements en transports en commun en site propre (TCSP), par le biais de trois appels à projets successifs en 2009, 2011 et 2014 à hauteur de 1, 840 milliards d'euros au total.² Selon une étude du CGDD, la mise en service de l'offre de TCSP dans les réseaux concernés a permis une hausse de l'utilisation des transports en commun supérieure à celle constatée dans les collectivités qui n'ont pas été équipées de nouveaux transports en commun en site propre. L'Etat s'est engagé à financer un appel à projets supplémentaire de 700 millions d'euros, celui-ci devant être lancé au plus tôt afin d'être opérationnel avant 2020 conformément aux objectifs de la loi Grenelle.

En 2017, le conseil national de la transition écologique (CNTE) a adopté un avis favorable à la mise en oeuvre d'un second plan d'action pour les doté de financements et de nouvelles mesures incitatives. Celui-ci n'a pas encore été mis en oeuvre.

D'ici mars 2018, l'Etat doit communiquer à la commission européenne les mesures qu'il met en oeuvre pour abaisser les niveaux de pollution de l'air. Nous remarquons que la mise en oeuvre concrète des zones à basses émissions (zone à circulation restreinte) tarde à s'enclencher en France et que le succès de ce type de mesure restrictive dépend largement de la palette d'options alternatives à la voiture individuelle disponibles.

Les défis : lever les freins à l'usage du vélo

Il s'agit maintenant de capter ce potentiel de report modal et de rendre possible le recours au vélo ou le choix de la marche à pied en mettant en oeuvre les infrastructures et les services nécessaires dans les territoires.

Le vélo est minoritaire ...

5% de la population utilisent la bicyclette quotidiennement³ et le vélo représente 3% des déplacements locaux en moyenne (avec 8 % pour les TCU, 65% pour la voiture, 2 % pour les deux-roues motorisées, 22 % pour la marche⁴). Seulement 5,5 % de la population sont aujourd'hui directement concernés par une stratégie urbaine d'intégration du vélo dans la chaîne intermodale.

... malgré un potentiel important

Les mobilités actives peuvent venir remplacer l'utilisation d'un véhicule motorisé dans un certain nombre de cas puisqu'une majorité des déplacements effectués en ville en voiture s'étendent sur de

² 2009 : 800 millions d'euros aux 50 projets de transports collectifs en site propre sélectionnés et qui seront lancés avant la fin 2011, dans 36 agglomérations.

2011 : 590 millions d'euros de financement de l'Etat pour la réalisation de 78 projets de transports en commun en site propre.

2014 : 450 millions d'euros pour 99 projets de transports en commun en site propre et de mobilité durable.

Source : CGDD, Transports collectifs en site propre : quel impact des investissements sur la fréquentation ? Site internet du MEEM

³ Commissariat général au développement durable CGDD

Les Français et la mobilité durable - Datala - Essentiel - Septembre 2016

⁴ SDMP p11

courtes, voire très courtes, distances⁵. Selon une enquête d'opinion menée en 2016, 74% de la population souhaite diversifier ses modes de transports et plus de la moitié (51%) envisagent de marcher ou de recourir au vélo plus souvent⁶.

Problèmes : La crainte de l'accident et le vol représentent un frein pour l'utilisation du vélo pour 48% et 17% de la population.⁷

Solutions : l'aménagement d'itinéraires sécurisants doit revêtir un caractère prioritaire, tout comme la mise à disposition de places de stationnement sécurisé.

Avec trois mesures prioritaires

Les personnes sondées expriment les attentes suivantes⁸ :

- Multiplier les itinéraires cyclables (51,6 %),
- Mettre à disposition des stationnements sûrs et abrités dans les gares (45,7 %),
- Aménager systématiquement des garages à vélos sûrs et accessibles dans les immeubles (36,3%)

Une amélioration du réseau cyclable est notamment attendue par les plus jeunes et dans les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants⁹.

La solution vélo est très peu investie et subventionnée

Après plusieurs décennies de politiques favorables à l'usage du véhicule individuel, la priorité doit maintenant être donnée à l'essor des mobilités qui ont souffert d'un manque de financement et de l'absence de programme dédié ces dernières années.

Le PAMA 1 a donné lieu à des modifications du Code de la rue favorables aux modes actifs et au rééquilibrage du partage de l'espace public mais les 25 mesures ne se sont pas toutes concrétisées et surtout, ce plan n'a pas permis à l'utilisation du vélo de changer d'échelle.

Dans le cadre du 4ème appel à projet pour le développement des transports collectifs en site propre, le vélo et les mobilités actives ont bénéficié d'une attention nouvelle. Le montant total des subventions de l'appel à projets de 450 millions d'euros qui ont bénéficié à des projets en lien avec le vélo est estimé à 4,5 M€, soit **1 % des subventions accordées par l'État** dans le cadre du troisième appel à projet TCSP.

Les budgets consacrés restent relativement limités puisqu'ils représentent 5,6 euros/habitant/an¹⁰, soit deux fois moins que les recommandations minimales des associations de cyclistes et dix fois moins que les subventions d'exploitation aux transports en commun urbain de province.

L'indemnité kilométrique vélo a été introduite en 2016 pour les employés du secteur privé qui se rendent sur leur lieu de travail à vélo mais celle-ci n'est pas obligatoire et le montant défiscalisé est plafonné à 200 euros par an. Le bonus pour les vélos à assistance électrique a été financé par l'Etat à hauteur de 30 millions d'euros environ (entre mars et septembre 2017).

⁵ 50% des trajets effectués en voiture s'étendent sur moins de 3km, 20% sur moins d'un kilomètre

⁶ FNE, PSA, Mobivia, Le climat, la mobilité et nous ; Octobre 2016

⁷ Club des villes cyclables, Le vélo et les Français en 2012, 2013.

Résultats de l'enquête réalisée par MTI Conseil et TNS Sofres

⁸ Club des villes cyclables, Le vélo et les Français en 2012, 2013.

Résultats de l'enquête réalisée par MTI Conseil et TNS Sofres

⁹ Commissariat général au développement durable CGDD,

Les Français et la mobilité durable - Datala - Essentiel - Septembre 2016

¹⁰ Évaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien Commissariat général au développement durable, Le point sur - Numéro 231 - Mai 2016

Le fonds vélo français sera axé sur les actions suivantes :

1. le financement de l'appel à projets « territoires pilotes » (détails ci-dessous)
2. la résorption des coupures urbaines
3. la mise en place massive de stationnements vélo dans les gares
4. le financement du Schéma National des Veloroutes et Voies Vertes (SN3V)
5. un grand plan de communication

Proposition : Un appel à projet inédit pour changer d'échelle et faire la part belle aux mobilités actives

L'impact des politiques favorables aux mobilités actives sur l'usage du vélo est avéré. Des analyses économétriques ont en effet montré que les **budgets publics consacrés au développement de l'usage du vélo constituent un facteur déterminant de l'évolution des déplacements vélo.**

Selon une étude du CGDD, les politiques vélos des agglomérations françaises ont contribué à la hausse de 21% en moyenne des déplacements effectués en vélo constatée entre 2000 et 2010. En l'absence de politiques vélo (budgets nuls), les déplacements à vélo auraient non pas augmenté, mais diminué en moyenne de 7 %¹¹.

Dans un contexte de fortes restrictions budgétaires des collectivités, les mobilités actives ne sont pas perçues comme prioritaires malgré les nombreux co-bénéfices qu'elles sont capables d'engendrer. Le lancement d'un appel à projet national permettrait de créer une émulation entre collectivités pour développer ce type d'actions favorables aux mobilités actives et indispensable au report modal, à la lutte contre la pollution de l'air et les changements climatiques. Grâce à l'appel à projet, le vélo sera identifié par les collectivités comme un moyen de transport à part entière, notamment dans les petites et moyennes collectivités, et des projets ambitieux comme la réalisation d'un réseau express vélo pourront enfin être financés pour raccourcir les distances à vélo.

Objectif : conquérir une diversité de publics et de territoires

En 1970, le vélo est encore largement utilisé dans les déplacements domicile-travail et représente plus de 10 % des déplacements dans certaines agglomérations. Son utilisation décline partout dans la période qui suit jusqu'aux années 2000.

Depuis les années 2000, la pratique du vélo connaît une nouvelle hausse, soutenue notamment par la mise en place de systèmes de vélos en libre-service et le développement des cheminements cyclable en ville, mais ce renouveau s'est malheureusement limité aux centres villes. La pratique du vélo continue de décliner en périphérie et en territoire peu dense ¹² là où le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre est néanmoins significatif : la mise en œuvre d'un système vélo qui

¹¹ Évaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien Commissariat général au développement durable, Le point sur - Numéro 231 - Mai 2016

¹² Frédéric Héran, Vélo et politique globale de déplacements durables, 2012. P54

Selon les EMD, dans toutes les grandes villes françaises, la pratique de la bicyclette grimpe fortement dans le centre, mais remonte beaucoup moins vite dans l'ensemble de ces agglomérations. À Lyon, selon les EMD de 1995 et 2006, en seulement 11 ans, la proportion de cadres (de l'entreprise et de la fonction publique) chez les cyclistes passe de 6 à 24 %, tandis que celle des ouvriers (qualifiés et non qualifiés) faiblit de 23 à 15 %. Nicolas Mercat du bureau d'études Indiggo-Altermodal, les densités moyennes sont très favorables au vélo et les déplacements inférieurs à 2 km restent nombreux même dans le périurbain où ils représentent encore 45 % de l'ensemble des déplacements, bien qu'ils soient réalisés à 70 % en voiture (2009, p. 77).

repose notamment sur le développement des itinéraires cyclables permettrait une baisse de 15% du CO2 émis par la mobilité en zone périurbaine selon le rapport du Shift Project¹³.

1. 10 territoires pilotes bénéficiaires de l'appel à projet national

L'essor des mobilités actives est possible et souhaitable dans tous les territoires mais cela, les politiques locales doivent se décliner à toutes les échelles. L'appel à projet donnera lieu à la désignation de « 10 territoires cyclables en 3 ans » de tailles et de densité différentes. Une attention particulière sera portée aux **liaisons centre-périphérie, urbain-rural, interurbaines, intra-métropole, et aux quartiers prioritaires.**

2. Des stratégies globales et adaptées aux territoires

Les lauréats seront choisis pour le niveau d'ambition de leurs actions et leur inscription dans une stratégie territoriale globale de mobilité durable et de transition écologique.

Le cahier des charges de l'appel à projet fournira des pistes de mesures constitutives d'un bon système vélo qui ne se limite pas au développement des voies cyclables. .

Une offre de stationnement massive doit permettre le rabattement vers les gares et les stations de transports principales pour favoriser l'intermodalité.

3. Capter une diversité d'usagers

Outre l'intérêt du vélo pour le sport et les loisirs, le vélo utilitaire répond aux besoins de se déplacer pour les particuliers qui se rendent sur leur lieu de travail, aux loisirs, aux courses, etc. à condition, souvent, de pouvoir enchaîner les modes de déplacements

Le vélo est aussi de plus utilisé comme mode de transport par les professionnels. Selon une étude européenne, la moitié des livraisons effectuées en ville aujourd'hui pourrait techniquement être faite au moyen d'un vélo ou d'un vélo cargo. Les livraisons à vélo et les déplacements professionnels à vélo connaissent un essor fulgurant en France actuellement - les infrastructures doivent s'adapter afin d'accueillir ces nouveaux flux.

Le processus de construction et de mise en œuvre du projet

- La préparation de l'appel à projet serait réalisée par un comité de pilotage pluriel, en co-construction avec des collectivités locales françaises et étrangères souhaitant faire valoir leur expérience réussie de mise en œuvre d'une politique vélo ambitieuse.
- La participation d'autres collectivités volontaires pour partager les difficultés auxquelles elles sont confrontées dans leurs tentatives de promotion des mobilités actives est aussi souhaitable pour garantir l'adéquation entre les moyens déployés par l'Etat et les attentes des collectivités.
- La participation des usagers de la bicyclette dans le comité de sélection des projets est essentielle pour entendre leurs recommandations.

Critères de sélections pour les projets :

- Contribuer de manière significative à un report modal des véhicules individuels motorisés aux mobilités actives et, éventuellement, par extension aux transports en commun grâce aux actions favorisant l'intermodalité entre les différents modes, seront sélectionnés.

- Les collectivités qui bénéficient de l'appel à projet ne portent pas de projet d'infrastructures ou de transports incohérents avec les objectifs de report modal de la voiture individuelle vers les modes de transports moins polluants, actifs et collectifs.

¹³ <http://theshiftproject.org/fr/content/presentation-publique-du-rapport-decarboner-la-mobilite-dans-les-zones-de-moyenne-densite>

- Le développement des projets s'accompagne de mesures de modération du trafic routier (zone à circulation restreinte, zone à circulation apaisée, baisse des vitesses maximales à 30Km/H, etc.)
- Les projets doivent être visionnaires et ambitieux : il s'agit d'anticiper la croissance des mobilités actives pour se déplacer et d'adapter les projets aux besoins potentiels et non pas actuels, tant sur le plan quantitatif que qualitatif¹⁴.

- Une attention particulière sera donnée aux projets qui favorisent le recours aux mobilités actives dans les livraisons et le transport de marchandises (par exemple : créations de places de stationnement réservées aux vélo-cargos ou aux livraisons par vélo à proximité des grands établissements et des commerces).
- Les projets qui s'inscrivent dans une politique locale articulant urbanisme, aménagement et transports seront privilégiés.
- Dans un souci d'intégration sociale et d'accès à la mobilité durable, les quartiers prioritaires, qui accueillent généralement une population plus faiblement motorisée que la moyenne, devraient être accompagnés en priorité.

Le montant du budget vélo annuel à prévoir dans le cadre d'un appel à projet pour la mobilité durable s'élève à 200 millions d'euros. Ce montant doit être comparé aux montants engagés par la ville de Paris (150 millions d'euros sur 5 ans), Lyon pour son plan vélo 2016-2020 (160 millions d'euros). La ville de Londres a lancé en 2016 un nouveau plan vélo de 770M£ sur 5 ans, soit 860M€¹. **Ce budget doit être inscrit dans la loi de finance 2018.**

Les dix territoires choisis comme pilotes expérimenteront la mise en œuvre de schémas ambitieux pour devenir cyclables en 3 ans et serviront de démonstrateurs en amont du lancement d'un second appel à projet plus large si l'initiative porte ses fruits.

Bénéfices en termes d'emplois

Outre ses bienfaits sur la qualité de l'air et la santé, le vélo est un secteur à fort potentiel qui génère chaque année **4,5 milliards de retombées économiques** et représente **35 000 emplois**. 100 euros dépensés dans le vélo contribue à 15 fois plus d'emplois créés que 100 euros dépensés dans l'industrie automobile.

Les services vélo sont aussi de potentiels créateurs d'emplois : le déploiement des services vélo à plus grande échelle entrainerait la création de plus de 3500 emplois directs et de plus de 45 millions d'euros de chiffre d'affaire pour la filière du cycle.

Bénéfices sanitaires pour l'usager et la société

Le risque de cancer est divisé par deux pour les personnes qui se rendent au travail à vélo¹⁵. De plus, contrairement à l'idée générale, [une étude de l'Observatoire régional de santé Île-de-France](#) a montré que « *les gains engendrés en termes de santé sont vingt fois supérieurs aux risques que subi le cycliste.* »

L'outil HEAT a permis de calculer que 67 vies pourraient être sauvées chaque année dans la Métropole de Nantes si cette dernière atteignait son objectif de 12% de part modale du vélo à l'horizon 2030.

¹⁵ Etude British Medical Journal - Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. 19 April 2017

Des économies pour les collectivités

Les dépenses favorables à l'essor du vélo sont généralement peu coûteuses pour les collectivités. Il apparaît ainsi qu'à débit identique, une piste cyclable est 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, 50 fois moins chère qu'un métro lourd et 25 fois moins chère qu'un tramway. Une place de stationnement pour vélo est 30 à 50 fois moins chère qu'une place pour voiture¹⁶.

Des actions d'envergure (comme l'aménagement d'un réseau express vélo pour relier les périphéries au centre-ville) nécessite des investissements plus importants mais dont les retombées sont positives grâce aux économies qui sont rendues possibles sur les infrastructures dédiées à l'usage de l'automobile et la baisse des externalités.

Ainsi, passer de 75 km par an par habitant à 250-300 km comme en Allemagne en Belgique ou en Suède engendrerait un impact économique très positif, estimé à 15 milliards d'euros par an (économie de dépenses de santé publique, journée de travail perdu et valorisation des années de vie supplémentaires) et l'investissement à consentir pour y parvenir serait 10 fois moindre » selon Nicolas Mercat, auteur de l'économie du vélo.

Encadré : inspiration venue de l'étranger

- En 1974 aux Pays-Bas, le gouvernement décide de soutenir deux villes pilotes à 100% Tilburg et la Haye. Les résultats très probants obtenus à Tilburg encouragent la poursuite d'une politique nationale volontariste pour le vélo.
- En 1979, l'Allemagne s'inspire de l'exemple des Pays-Bas et distribue à 10 villes pilotes des financements conséquents pour devenir des « villes accueillantes au vélo ». Ce fut le cas de Fribourg et Heidelberg, Cologne et Munster, où la part modale du vélo est la plus forte. Par la suite, l'Allemagne impulsera des concours entre collectivités pour faciliter les échanges de compétences et de bonnes pratiques. En 1982, l'État décide de rendre obligatoire l'aménagement de pistes cyclables le long des nationales¹.
- Copenhague, où le vélo dépasse d'ores et déjà plus de 36% de part modale dans les déplacements sur les lieux de travail ou d'éducation, le développement de 300 km de nouvelles pistes cyclables directes et rapides pour les habitants des périphéries revêt un caractère prioritaire dans les projets actuels de la ville¹.

Aller plus loin :

Fédération des Usagers de la Bicyclette FUB <https://www.parlons-velo.fr/> - <http://www.fub.fr/>
Réseau Action Climat, Les Villes « respire » de demain : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire

<https://reseauactionclimat.org/publications/repenser-mobilite-urgence-climatique-sanitaire/>

Réseau Action Climat & Fondation pour la nature et l'homme

Les solutions de mobilité soutenable et milieu rural et périurbain

<https://reseauactionclimat.org/publications/solutions-mobilite-milieu-rural-periurbain/>

Contacts:

Olivier Schneider, FUB president@fub.fr

Lorelei Limousin, Réseau Action Climat lorelei.limousin@reseauactionclimat.org

¹⁶ Frédéric Héran, Vélo et politique globale de déplacements durables