

Parlons Véto!

FAIRE DU VÉLO

UN ATOUT POUR LA FRANCE



LE LIVRE BLANC DE L'« ALLIANCE POUR LE VÉLO »

PAROLES CITOYENNES

Tirées du Baromètre des villes cyclables de la FUB. Février 2022.

*J'aime faire du vélo.
C'est une **nécessité pour ma santé**
et je désire plus d'amélioration
dans ma commune.*

Jacqueline, 72 ans,
Bouvron (44)

*J'aime le vélo loisir,
éviter la circulation, découvrir.
Le vélo taf est une autre histoire,
encore trop d'obstacles pour
que je m'y mette.*

Ryad, 39 ans,
Saint-Gratien (95)

*Je me déplace depuis
de nombreuses années à vélo
dans ma commune. Maintenant,
je suis accompagné de 2 enfants
de 6 et 9 ans, et c'est très rassurant
de les savoir en sécurité pour
**se rendre aux différentes activités
ou même à l'école.***

Romain, 37 ans,
Séné (56)

*J'aimerais pouvoir
aller au travail à vélo mais la petite
portion de route n'est pas sécurisée
pour les vélos. Donc je fais du vélo
pour me promener dans
ma commune, c'est très limité.*

Sarah, 35 ans,
Saint-Xandre (17)

*J'aime le vélo,
ça me permet de
gagner du temps.*

Carmen, 27 ans,
Lyon (69)

*Je vais à la piscine 3 fois
par semaine depuis Grenoble
mais mon papa ou ma maman
continuent de faire le trajet avec moi
surtout quand il fait nuit car **j'ai peur car
il n'y a pas d'aménagements cyclables.***

Sania, 13 ans,
Fontaine (38)

Je souhaiterais qu'il y ait beaucoup plus de pistes cyclables séparées des voitures pour me sentir en sécurité. Cela me déciderait à aller au travail à vélo.

*Christine, 58 ans,
Charleville-Mézières (08)*

Je suis maman et au quotidien j'emmène mes enfants partout à vélo avec la charrette mais pour moi je fais du vélo de route.

*Sabrina, 40 ans,
Toulon (83)*

Pouvoir se déplacer à vélo pour faire ses courses, aller à la poste, ou chez le médecin est très appréciable, surtout avec le problème de stationnement en période touristique.

*Véronique, 60 ans,
Vieux-Boucau-les-Bains (40)*

La popularité du vélo se fait sentir à un tel point qu'il y a parfois des pistes cyclables qui ne sont plus adaptées à l'affluence des cyclistes pendant les périodes de pointe.

*Mickaël, 50 ans,
Rennes (35)*

Le tourisme à vélo est un potentiel inexploité. Le marché du dimanche devrait être plus accueillant pour les vélos de plus en plus nombreux à y venir.

*Erwan, 42 ans,
Daoulas (29)*

J'aimerais utiliser le vélo au quotidien pour aller au travail. Un seul gros problème : il n'y a pas de place pour les vélos dans le TER pour aller en ville. S'il y avait davantage de place, je prendrais tous les jours mon vélo.

*Enzo, 27 ans,
Loire-Authion (49)*

ÉDITORIAL

Ces 5 dernières années, les questions de mobilité ont été projetées sur le devant de la scène. Souvent réduites au type de motorisation des véhicules, souvent caricaturées comme une guerre de partage de la voirie entre modes de déplacement, ces questions méritent d'être traitées de manière sérieuse et systémique.

Les poussées dans le débat public de ces problématiques témoignent d'une chose : nos concitoyens ne sont pas libres et égaux aujourd'hui dans leur choix de mobilité. Et, sondage après sondage, ils nous le rappellent : **plus d'un Français sur deux serait prêt à utiliser davantage le vélo**, mais uniquement à condition de mettre en place un environnement propice... ce qui est trop rarement le cas aujourd'hui.

Ainsi, la part des trajets effectués à vélo est encore très faible en France : autour de 3% actuellement, elle se situe très loin de l'objectif de 9% fixé par l'état pour 2024.

Pourtant, **l'envie de pédaler n'a jamais été aussi forte en France**. Que l'on se fie aux indicateurs nationaux de fréquentation cyclable, à la participation au Baromètre des villes cyclables ou à la croissance des ventes de cycles : les indicateurs sont tous au vert. **Ce décalage entre envie populaire de vélo et insuffisance de conditions** pour en faire constitue un enjeu politique majeur.

Une inédite «Alliance pour le vélo»

Pour y répondre, nous, collectivités, monde économique et citoyens, avons décidé de coopérer et **faire front commun** au sein d'une inédite «Alliance pour le vélo». Cette Alliance est mue par une volonté collective de promouvoir une vision du vélo comme **outil d'intérêt général et de transformation** positive face aux défis contemporains.

Nous, territoires, nous engageons depuis plus de 30 ans pour le développement et la promotion du vélo et des mobilités actives comme modes de déplacement du quotidien. Les collectivités territoriales, chacune à leur niveau, sont des acteurs incontournables pour encourager et installer la pratique des modes actifs, partout en France, dans tous les territoires.

Elles conduisent des actions systémiques et peuvent mobiliser de multiples leviers au regard de leurs **compétences de politiques publiques** : infrastructures et aménagements, voirie, partage de l'espace public, intermodalité, apprentissage, services vélo, inclusion, soutien à la filière économique du vélo et au tourisme à vélo, sans oublier l'immense rôle que jouent les collectivités en tant qu'employeur. Car le vélo est une solution de mobilité aussi bien en territoires urbains et périurbains qu'en zones peu denses et rurales.

Nous, fabricants, distributeurs, marques, détaillants et prestataires de services du cycle, représentons un marché du cycle et de la mobilité active en pleine croissance. L'ensemble des entreprises du secteur accompagnent, par leurs investissements et leurs innovations, le développement de la pratique du vélo pour tous et partout sur le territoire.

Elles promeuvent l'usage du cycle auprès des entreprises, mettent en place l'identification des cycles pour mieux lutter contre le vol et le recel et s'impliquent dans le programme «Savoir Rouler à Vélo» qui permet aux élèves de primaire d'apprendre à rouler à vélo en toute sécurité. Conscient des enjeux de transition écologique, **le secteur économique du cycle** s'engage aussi dans la mise en place de sa filière à responsabilité élargie du producteur, favorisant ainsi le recyclage et le réemploi des produits mis sur le marché. Il porte enfin le projet de relocalisation en France de la fabrication de cycles et de leurs composants dans un objectif de compétitivité et d'attractivité économique.

Nous, militants associatifs, représentants des usagers du vélo au quotidien, portons la voix de ces millions de personnes qui ont fait le choix de la bicyclette et de toutes celles et ceux qui aimeraient pouvoir s'y mettre. Les citoyens sont au cœur de la prise de conscience de l'impasse du modèle de mobilité actuel et s'organisent depuis des décennies pour construire des alternatives désirables et utiles à tout le monde.

Sur le terrain, constitués en collectifs ou en associations, réunis dans un local associatif, un atelier d'auto-réparation ou une maison de services vélo, les usagers assurent une mission d'**accueil universel et d'accompagnement à la mobilité**.



Olivier Schneider (FUB), Patrick Guinard (USC et APIC), Chrystelle Beurrier (V&T), Françoise Rossignol (CVTCM).
22^e Congrès de la FUB, Février 2022.

Ils sont des interlocuteurs bienveillants, mais exigeants, des collectivités pour porter des propositions issues de leur expertise du quotidien.

Nous, collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels, nous sommes initialement rassemblés pour développer les outils de gestion de l'identification des cycles et agissons conjointement pour la promotion de la pratique cyclable, pour toutes et tous, partout en France.

Convaincus qu'une **filière vélo structurée** serait non seulement un **actif majeur pour l'économie** mais aurait aussi **une influence positive sur le développement de la pratique du vélo**, nous engageons nos forces pour relever les défis contemporains et conduire collectivement les transformations nécessaires **pour (re)faire de la France un grand pays du vélo**.

Ensemble, nous souhaitons porter une voix unique et exigeante pour engager les chantiers nécessaires au développement du vélo en France.

Une Alliance unie autour d'un socle de propositions structurantes

Collectivement, nous interpellons les candidates et candidats aux élections nationales pour porter une vision ambitieuse du vélo qui permette de :

- faire de la France un pays où les personnes les plus jeunes comme les plus âgées **puissent choisir le vélo** pour leurs déplacements grâce à un système vélo complet, y compris en milieu rural ou périurbain ;
- faire du vélo une solution **alternative désirable à la voiture individuelle** pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de longue et moyenne distances ;
- faire du vélo un fer de lance de la **redynamisation des territoires** et un levier pour la réindustrialisation, la formation et l'emploi.

De cette vision commune, notre «Alliance pour le vélo» présente **10 mesures stratégiques** qui font l'unanimité entre nous.

Chrystelle Beurrier,
Présidente de
Vélo & Territoires

Françoise Rossignol,
Présidente du Club des villes &
territoires cyclables et marchables

Pascale Gozzi,
Présidente de l'UNION
Sport & Cycle

Olivier Schneider,
Président de la Fédération française
des Usagers de la Bicyclette

Patrick Guinard,
Président de l'APIC



6

79%

**des Français sont favorables
à ce que les candidates et candidats
aux élections nationales
renforcent le plan vélo national.**

Sondage OpinionWay pour la FUB. Janvier 2022.



NOS TROIS MESURES PHARES

1

Doubler le réseau cyclable actuel pour le porter à 100 000 km sur le quinquennat

Nous souhaitons un plan vélo national doté d'un budget d'investissement de 2,5 milliards d'euros (hors collectivités) sur le quinquennat pour soutenir les investissements des collectivités locales en faveur du vélo et porter l'investissement annuel dans le vélo à 30€/habitant/an, afin de doubler le réseau cyclable français sur la période. Ces financements devront notamment cibler prioritairement les discontinuités, les franchissements, les entrées d'agglomérations, les petites et moyennes villes, les territoires ruraux et péri-urbains qui sont le plus en retard aujourd'hui dans le déploiement d'un réseau vélo. Cette somme correspond à l'investissement dans les infrastructures, et n'inclut ni les mesures fiscales, ni les primes et incitations.

2

Mettre tous les publics à vélo et en particulier les enfants à travers l'apprentissage du vélo à l'école

Nous souhaitons mettre tous les publics à vélo (jeunes, seniors, salariés, personnes en situation de handicap ou de précarité). Il s'agit notamment de généraliser l'apprentissage de la mobilité vélo dès l'école et de soutenir la sécurisation des abords des établissements scolaires. Nous soutenons également le financement des dispositifs d'accompagnement vers la mobilité à vélo des adultes, le soutien de toutes les solutions d'adaptation du vélo au handicap, ainsi que la généralisation de l'indemnisation des salariés choisissant le vélo pour aller au travail, à un niveau équivalent au soutien aux déplacements en voiture ou en transports en commun.

3

Faire de tous nos territoires des espaces agréables à vivre et dynamiser villes et villages par le vélo

Nous appelons à construire une France de la proximité par le vélo. Nous soutenons les mesures visant à limiter l'étalement urbain et le développement des zones commerciales en périphérie. Nous soutenons la reconquête des villes et des villages par leurs habitants en réduisant la place de la voiture pour que chacune et chacun de nos concitoyens puissent trouver les commerces et services dont ils ont besoin à pied ou à vélo. Nous plaçons pour le développement des mobilités actives en zones peu denses avec la généralisation des liaisons intercommunales rurales. Nous soutenons la généralisation du 30 km/h en ville, et prôtons la réduction de la vitesse hors agglomération en l'absence d'itinéraire cyclable sécurisé alternatif crédible.

5 IDÉES REÇUES SUR LE VÉLO

« Le vélo concerne seulement une minorité de Français. »

Le vélo est une pratique partagée par un grand nombre de Français : il s'agit de la **deuxième activité pratiquée en extérieur**¹. Au-delà des pratiques de loisir et de sport qui font partie intégrante de la culture française, ce sont les étudiants, les chômeurs et les cadres qui font le plus de vélo au quotidien². En effet, contrairement à la voiture, l'usage du vélo n'est pas corrélé au revenu³ car il réduit fortement le budget mobilité des ménages.

« Le vélo est un mode de transport réservé aux personnes jeunes et en bonne santé. »

La diversité des types de vélo - vélo à assistance électrique, vélo-cargo, vélomobile, tricycle, vélo fauteuil - le rend adapté à tout type d'usages en fonction des besoins de chacun. Il devient pratique d'amener ses enfants à l'école, d'effectuer un trajet vallonné, d'aller faire ses courses, **quelle que soit sa condition physique** à condition d'acquiescer un vélo adapté. Aux Pays-Bas, les personnes de plus de 65 ans sont la tranche d'âge qui utilisent le plus le vélo⁴ et 16% des personnes à mobilité réduite se déplacent à vélo⁵.

« Le vélo c'est que pour les gens qui habitent en ville. »

Les déplacements de 1 à 10 kilomètres représentent **plus d'1 trajet sur 2** aussi bien en ville que dans les territoires ruraux⁶ et 90% des Français habitent à moins de 10 kilomètres d'une gare ferroviaire⁷. Ainsi, à condition de créer des infrastructures cyclables sécurisées, de planifier l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo et de remettre en marche les petites lignes de train, le vélo est un mode de transport du quotidien adapté à une majorité de trajets quel que soit le territoire.

« Le vélo c'est dangereux. »

En réalité, pédaler quotidiennement est bon pour la santé. Faire du vélo **diminue de 30% le risque de maladies cardiovasculaires** et les risques d'accident à vélo sont 20 fois moins importants que ceux liés à un mode de vie sédentaire⁸. De plus, plus la pratique du vélo augmente, plus le risque d'accident diminue : les cyclistes sont plus visibles et les aménagements plus sécurisés. Ce qui est dangereux, c'est de ne pas faire de vélo !

« Le développement du vélo crée des embouteillages en ville. »

En réalité, le vélo est une solution pour diminuer les embouteillages en ville : une bicyclette occupe environ 1 mètre carré au sol, contre 6 à 10 mètres carrés pour une voiture⁹. Ainsi une voie aménagée pour le vélo peut **acheminer beaucoup plus de personnes** que le même espace aménagé pour les véhicules motorisés. En démocratisant l'usage du vélo, on diminue l'usage de la voiture et en retour le trafic urbain.

¹ Ministère Chargé des Sports, *Cyclisme et cyclotourisme sur route – Pratiquants*. 18 mars 2019.

² Insee Première, *Partir de bon matin... à bicyclette*. N° 1629. Janvier 2017.

³ Chassignet Mathieu. *Enquête nationale sur la mobilité des français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes*. Alternatives Économiques. 3 janvier 2022.

⁴ Bernard Van Leer Foundation et BYCS, « *Cycling cities for Infants, Toddlers and Caregivers* ». 2020.

⁵ Dutch Cycling Embassy, « *Encouraging the inclusiveness of cycling* », Dutch Cycling Embassy [site web]. 8 avril 2020.

⁶ ADEME, *Étude Impact économique et potentiel de développement du vélo*. Les dossiers de la DGE. Avril 2020. p. 35-37.

⁷ ARAFER, L'observatoire des transports et de la mobilité « *Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016* ». 23 janvier 2018.

⁸ Li J., Siegrist J. (2012). « *Physical Activity and risk of cardiovascular disease – a metaanalysis of prospective cohort studies* ». Int J Environ Res Public Health 2012 - 9(2), p. 391-407. // Razemon Olivier, *Ne pas faire du vélo c'est dangereux pour la santé*. Le Monde. 17 septembre 2012.

⁹ Breteau Pierre, *À Paris, aux heures de pointes, les vélos sont plus nombreux que les voitures sur certains axes*. Le Monde. 19 septembre 2021.

INTRODUCTION

Le vélo au cœur de la culture française

Inventé au XIX^e siècle, le vélo fait aujourd'hui son grand retour.

Symbole de la Belle Époque et de l'**émancipation des femmes**, le vélo opère sa mue au tournant du XX^e siècle comme un moyen de déplacement constitutif de l'**identité ouvrière** et l'un des symboles de l'accès à une société de loisirs permise par les congés payés.

Progressivement, le vélo imprègne l'imaginaire collectif grâce à son fort **potentiel de rassemblement**. Le cinéma met en scène des personnages à bicyclette chez Jacques Tati ou Wes Anderson quand les courses cyclistes suscitent l'engouement à travers le pays, que l'on pense au Tour de France ou à l'Enfer du Nord.

Le vélo source de liberté et de bien-être

Tout le monde a en tête un souvenir avec le vélo. À l'occasion des premiers apprentissages puis des accomplissements : la première fois sans les petites-roulettes, avec son lot de chutes où l'on se relève à chaque fois. Pour l'immense majorité des Français, le vélo est un **objet familial** et permet de faire l'**expérience de l'indépendance** et de la liberté.

À la fois sport, loisir et mode de déplacement du quotidien, le vélo est un objet consensuel et universel. **Symbole d'écologie**, de liberté et de bien-être, il apporte aux yeux des Français une réponse à une multitude d'enjeux contemporains.

Le vélo comme réponse aux crises passées et présentes

Le vélo a fait preuve de sa capacité de résilience dans l'histoire. **Fiable, bon marché, efficace, économique** en espace et en énergie, il est accessible à tout un chacun. Consommateur direct d'aucune énergie fossile, vecteur d'apaisement de l'espace public, objet au cœur d'un écosystème économique vecteur d'inclusion, d'innovation et de création d'emplois, vecteur fondamental **d'activité physique et de santé publique**, il représente une solution clé en main à tout un ensemble de problématiques actuelles.

Dans les années 1970, il a été un outil de **réponse à la crise énergétique et économique** qu'ont traversé les Pays-Bas, ainsi qu'à l'insécurité routière chronique qui touchait les enfants. Dès aujourd'hui et plus encore à l'avenir, il contribue massivement à la lutte contre les changements climatiques comme le rappelle le rapport du GIEC d'août 2021. Enfin, depuis le printemps 2020, il constitue l'une des réponses majeures face à la crise sanitaire, mêlant distanciation physique, pratique en air libre et réduction de la pollution atmosphérique.

LA SOLUTION VÉLO

Au défi

D'UN ÉGAL ACCÈS À LA MOBILITÉ

La mobilité est au cœur de nos vies : les Françaises et les Français effectuent entre 3 et 4 déplacements par jour, soit une moyenne de 1 h 02 passée dans les transports¹⁰. C'est aussi le troisième poste de dépenses des ménages selon l'INSEE, représentant 14 % du budget en moyenne¹¹.

La promesse républicaine d'un égal accès à la mobilité n'est pas respectée, notamment pour les ménages modestes ou n'ayant pas accès à la motorisation. Nos territoires ont été massivement façonnés par des politiques d'aménagement qui favorisent exclusivement l'usage de la voiture individuelle. En conséquence, il est difficile voire impossible de faire le choix des mobilités actives et collectives : **46% des Français disent être contraints d'utiliser leur voiture¹².**

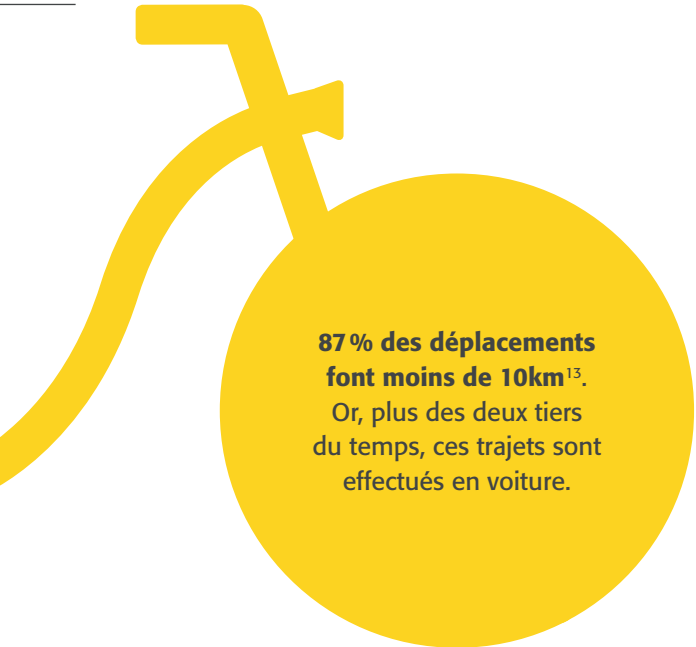
Assoir notre système de mobilité actuel sur la dépendance à la voiture pénalise nos concitoyens, notamment les plus précaires : **les ménages les plus pauvres sont plus dépendants** et subissent de plein fouet les hausses de coût¹⁴. Le coût de la voiture individuelle est estimé entre 5 000 et 7 000 euros par an¹⁵, et ce montant s'alourdit d'année en année à mesure que les équipements automobiles progressent, représentant ainsi jusqu'à 16% du budget des ménages modestes.

Il est urgent de **redonner la liberté de choix de mobilité** sur tous les territoires, afin de mobiliser tous les citoyens vers une transition des mobilités qui soit juste d'un point de vue social et environnemental.

Le vélo, un moyen de transport bon marché et accessible à tous

Le vélo est, après la marche, le mode de transport le moins cher. Un cycliste du quotidien dépense moins de 500 euros par an, ce qui revient au coût d'une voiture individuelle sur un mois¹⁶. Développer l'usage du vélo au quotidien permet de **diminuer les dépenses de mobilité des ménages**. C'est la promesse d'une mobilité efficace accessible à tous quel que soit leur revenu.

10



87% des déplacements font moins de 10km¹³.
Or, plus des deux tiers du temps, ces trajets sont effectués en voiture.

¹⁰ Ministère de la Transition écologique, *Enquête sur la mobilité des personnes*. 2018-2019.

¹¹ Insee, *Les dépenses des ménages en 2017 - Enquête «Budget de famille»*. 26 avril 2021.

¹² Wimoov, FNH, *Baromètre des Mobilités du Quotidien*. 2019.

¹³ ADEME, *op. cit.*, Avril 2020.

¹⁴ Pearce Marc et al., «*Enquête nationale mobilité et modes de vie en 2020*», Forum Vies Mobiles. 2020.

¹⁵ Jacquin Olivier, *Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peuplés en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*. 28 janvier 2021.

¹⁶ *Ibid.*

En effet, en plus d'être un mode de transport financièrement accessible et résilient, le vélo est adapté à la plupart de nos mobilités du quotidien. Que l'on vive dans des **villages, petites villes, villes moyennes, périphéries d'agglomération ou en cœur d'agglomération**, la part de trajets courts et moyens est identique¹⁷. Le potentiel de report sur le vélo est donc homogène dans tous les territoires.

Le vélo porte ainsi en lui une promesse d'accès universel à la mobilité, quels que soient le territoire et le niveau de revenu. Selon une étude du Cerema, la part modale ciblée du vélo pourrait atteindre 43%, avec **la moitié de la population qui en pratiquerait au quotidien**¹⁸.

Le vélo prend de nouvelles formes (vélo à assistance électrique, vélo-cargo, vélomobile, vélo pliant) pour s'adapter à des réalités territoriales diverses : il devient

possible de parcourir plus de kilomètres sans se fatiguer et de déplacer des charges lourdes.

Le vélo doit donc se penser en complémentarité avec la marche et les transports collectifs pour permettre à tous les territoires de disposer d'une **alternative crédible à la voiture individuelle**, et donner à chacun le choix de sa mobilité. Le potentiel de l'intermodalité est considérable : 90% de la population habite à moins de 10 kilomètres d'une gare¹⁹.

Il est donc crucial d'investir à la fois dans la mise en place d'un système vélo efficace mais aussi de planifier l'intermodalité selon un **triptyque marche-vélo-transport collectif** afin d'étendre le champ de pertinence de leurs usages.

MESURES

- **FAVORISER l'intermodalité entre transports collectifs et vélo** avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et pôles de transports.
- **RENDRE le forfait mobilité durable obligatoire**, totalement cumulable avec le remboursement des transports en commun et réellement incitatif pour inciter les salariés des secteurs privé et public à venir au travail à vélo ou à pied.



¹⁷ ADEME, *op. cit.*, Avril 2020. p. 35-37.

¹⁸ Rabaud Mathieu, Lelièvre Géry, *Les supers pouvoirs des vélos urbains ou pourquoi les vélos peuvent devenir le mode urbain N°1*. Cerema Nord Picardie. 2016.

¹⁹ ARAFER, *L'observatoire des transports et de la mobilité*. 23 janvier 2018.

LA SOLUTION VÉLO

Au défi

DE L'EMPLOI

Peugeot, Mercier, Motobécane, Gitane : ces marques emblématiques témoignent d'un passé industriel riche de savoir-faire. Elles témoignent aussi d'un temps où marche et vélo constituaient les modes de déplacement principaux des Français, favorisés par de nombreux services et commerces de proximité.

Le secteur économique des transports est à un moment de bascule. La **filière automobile connaît une crise sans précédent**, 100 000 emplois ont été détruits sur l'ensemble du secteur ces dix dernières années²⁰. Selon l'Observatoire de la métallurgie, 100 000 emplois supplémentaires risquent de disparaître au sein de la filière automobile d'ici 2035²¹.

La filière vélo a aussi été mise à mal par **des années de sous-investissement**. La France est aujourd'hui reléguée à une part de marché de 5,7% sur le marché européen du vélo²². Cette absence de production pèse sur la **balance commerciale de la filière** : en 2020, la France importait plus de 3 fois plus de vélos qu'elle n'en produisait²³. Cette dépendance est pointée du doigt dans le dernier rapport du Haut-Commissariat au Plan qui souligne la nécessité d'investir prioritairement dans le secteur des mobilités et du vélo²⁴.

En parallèle, les Français demandent à **retrouver une vie de proximité** alors que les centres-villes voient leur attractivité diminuer, avec des taux de vacance commerciale qui sont passés de 7,2% en 2012 à 11,9% en 2018²⁵. Cette désertification est favorisée par un système de mobilité construit autour de la voiture qui a favorisé le développement de zones commerciales périphériques, qui en retour favorisent l'usage de la voiture individuelle²⁶.

Dans un contexte de crise de la filière automobile et de perte d'attractivité des centres-villes, la croissance que connaît la filière vélo est une véritable opportunité pour reconstruire une **filière française porteuse d'emplois pérennes** et de redynamisation des territoires.

Le vélo, une filière économique d'avenir créatrice d'emplois dans les territoires

Le doublement du marché des vélos à assistance électrique depuis 2017²⁷ démontre le dynamisme sans précédent de la filière vélo. En dix ans, le chiffre d'affaires du secteur de la fabrication de vélos et pièces a augmenté de 57%²⁸, initiant un **redéveloppement de modèle industriel** et de fabrication artisanale de vélo de qualité.

En parallèle, les services vélo se développent, portés par des acteurs français de la **réparation, du stationnement sécurisé ou de la location**.

Le secteur est source de nombreuses innovations qu'elles soient numériques ou industrielles. Des fleurons français s'exportent dans les domaines de l'ingénierie et de la gestion de données et de nouveaux types de vélos permettent de rendre son **usage adapté aux activités**

²⁰ FNH, CFDT Métallurgie, *Comment relever le défi d'une transition juste ? Notre scénario pour l'emploi et le climat*. Juin 2021. p. 9.

²¹ *Ibid.*

²² The Shift Project, *L'emploi : moteur de la transformation bas carbone - Rapport Final*. Décembre 2021. p. 75.

²³ Union Sport et Cycle, *Observatoire du Cycle Marché 2020*. 2020.

²⁴ Haut-Commissariat au Plan, *Reconquête de l'appareil productif : la bataille du commerce extérieur*. Décembre 2021.

²⁵ Fédération pour la promotion du commerce spécialisé, *Palmarès des centres-villes commerçants*. Février 2019.

²⁶ Cerema, *Mobilité et commerces – Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, Août 2019.

²⁷ ADEME, *op. cit.*, Avril 2020. p. 13.

²⁸ *Ibid.*

logistiques²⁹. Des acteurs majeurs de la livraison expérimentent le vélo³⁰, offrant par ailleurs une solution aux problématiques de **congestion du trafic urbain et de pollution**.

Un écosystème dynamique se développe autour du vélo parfois structuré autour de filières régionales³¹. Parmi ces emplois, plus des 3/4 se concentrent en aval de la filière, au niveau des services et de la distribution³². Un tel développement de la filière vélo française devra ainsi passer par le déploiement de **formations spécialisées** dans l'entretien, la réparation et la vente de vélos³³.

Au sein de cet écosystème économique bourgeonnant, le développement du tourisme à vélo profite directement aux territoires par la création d'emplois locaux et non délocalisables et la dynamisation des tissus économiques locaux. La construction de véloroutes et de voies vertes à l'échelle de territoires entiers (La Véloodyssée, La Meuse à vélo, La Scandibérique, etc.) induit de fortes retombées économiques : chaque euro généré par le tourisme à vélo crée **2,7 euros pour l'économie du territoire**³⁵, pour un total de retombées du secteur estimées à 4,2 milliards d'euros. Avec une fréquentation des véloroutes européennes qui sillonnent la France en nette progression ces dernières années³⁶, la France peut

L'industrie du vélo
pourrait créer au minimum
150 000 emplois en 10 ans,
soit un chiffre comparable
au total d'emplois de l'industrie
automobile en 2020³⁴.

se positionner à terme comme **première destination mondiale du tourisme à vélo**.

Le vélo est enfin une arme dans la revitalisation des centres-villes, il recrée de la proximité, réduit la fuite vers les zones commerciales et **embellit l'espace public**. Les cyclistes sont des acheteurs plus réguliers que les automobilistes³⁷. De nombreux exemples internationaux démontrent aussi qu'un espace public apaisé permet une **activité commerciale de bourg florissante**³⁸.

- **SOUTENIR l'émergence d'une filière vélo française et européenne.** Favoriser la création d'un écosystème économique innovant et exemplaire (privé, public et associatif), porteur d'emplois non délocalisables pour la fabrication, la réparation et le réemploi des vélos, ainsi que dans les services autour du vélo. Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo.
- **DOUBLER le réseau cyclable français durant le quinquennat**, le rendre attractif, continu et maillé en augmentant le budget d'investissement de l'État d'au moins 2,5 milliards d'euros sur 5 ans.



²⁹ Ibid.

³⁰ DHL, Communiqué de presse : DHL EXPRESS renforce ses livraisons vertes en France. Juin 2018.

³¹ Voir les exemples du Cluster Mobilité Active et Durable en Auvergne Rhône-Alpes, et de la Vélo Vallée en Occitanie.

³² The Shift Project, op. cit., Décembre 2021.

³³ Delépine Justin, La remontada du vélo made in France, dans Alternatives économiques. 4 octobre 2021.

³⁴ ADEME, op. cit., Avril 2020.

³⁵ Ibid.

³⁶ Vélo & Territoires, Fréquentations Vélo en France 2021. Bulletin n°9. 5 janvier 2022.

³⁷ Brichet Marie, Rapport final Commerce de centre-ville et de proximité et mode non motorisés. Publication ADEME n° 4841. 2003.

³⁸ Chassignet Matthieu. Commerces de proximité : en finir avec le dogme du « no parking, no business ». Alternatives Économiques. Décembre 2019.

LA SOLUTION VÉLO

Au défi

D'UNE MEILLEURE SANTÉ

La crise sanitaire a exacerbé les problèmes de santé publique que connaît la France depuis des décennies. Les contraintes qui ont pesé sur les déplacements des Français ont amplifié les phénomènes de sédentarité, singulièrement des plus jeunes, et d'isolement, notamment des personnes âgées, détériorant la santé mentale et physique des personnes.

La démobilité induite a permis aux citoyens de prendre conscience qu'il est possible d'améliorer concrètement leur cadre de vie et leur sécurité quand l'espace public est libéré de la voiture individuelle.

Le vélo, un remède efficace contre la sédentarité

La sédentarité constitue l'un des maux du siècle, entretenue et aggravée par notre système de mobilité actuel. En France, près d'**1 homme sur 3 et 1 femme sur 2** n'atteignent pas le niveau d'activité physique préconisé par l'OMS³⁹.

Cette **sédentarité systémique** engendre une augmentation de l'incidence de maladies cardiovasculaires, de divers cancers et du diabète de type 2⁴⁰. Le vélo et la marche constituent les meilleurs moyens d'entretenir une activité physique quotidienne et de rester en bonne santé.

Les jeunes sont particulièrement victimes de la sédentarité : deux tiers d'entre eux⁴³ sont concernés, augmentant le risque de dépression de près de 30% à l'âge adulte⁴⁴.

Leur pratique renforce les défenses immunitaires, les fonctions cardiovasculaires et musculosquelettiques, et les articulations.

Leur promotion doit s'inscrire au cœur des politiques nationales de prévention. Ainsi, en effectuant ses déplacements quotidiens courts, réalisables en 20 minutes à vélo, chaque personne pourrait atteindre les minima recommandés par l'OMS⁴¹ et ainsi **diminuer les risques de décès précoce** de 29% à 41%⁴².

Le vélo, un levier pour améliorer la santé mentale des Français

La santé mentale des Français se détériore, singulièrement davantage depuis la crise sanitaire⁴⁵, et doit constituer une priorité des politiques de santé. Ainsi, en 2021, 64% des Français déclarent avoir déjà ressenti **un trouble ou une souffrance psychique**, un chiffre qui monte jusqu'à 75% chez les moins de 35 ans⁴⁶.

La pratique du vélo a des impacts positifs sur la santé mentale des personnes⁴⁷. Le vélo permet ainsi de prévenir certaines **maladies du travail comme le burn-out** et de limiter l'absentéisme des salariés jusqu'à 15%⁴⁸.

³⁹ Verdot Charlotte, Salanave Benoit, Deschamps Valerie, *Activité physique et sédentarité dans la population française. Situation en 2014-2016 et évolution depuis 2006-2007*, Bulletin épidémiologique hebdomadaire, 2020, n° 15, p. 296-304. Santé Publique France.

⁴⁰ Organisation Mondiale de la Santé, *Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité - En un coup d'œil*. 2020. p. 5.

⁴¹ *150 à 300 minutes d'activité physique aérobie d'intensité modérée chaque semaine chez l'adulte //* Organisation Mondiale de la Santé. 2020.

⁴² ANSES, *Actualisation des repères du PNNS – Révisions des repères relatifs à l'activité physique et à la sédentarité. Avis de l'Anses*. Rapport d'expertise collective. Février 2016.

⁴³ ANSES, *Avis relatif à l'évaluation des risques liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des enfants et des adolescents*. 14 février 2020.

⁴⁴ Kandola Aaron et al., *Depressive symptoms and objectively measured physical activity and sedentary behaviour throughout adolescence: a prospective cohort study*. Dans Lancet Psychiatry. 2020.

⁴⁵ Santé Publique France, *Comment évolue la santé mentale des français pendant l'épidémie du Covid 19 ?*, Enquête Coviprev. 17 septembre 2021.

⁴⁶ Observatoire sur la santé mentale. Mutualité Française. 2021.

⁴⁷ Kandola Aaron et al., *op. cit.* 2020.

⁴⁸ TNO – Knowledge for Business, *Reduced sickness absence in regular commuter cyclists can save employers 27 million euros Netherlands Organisation for Applied Scientific Research*. 2009.

Ces bénéfices sont particulièrement prégnants pour les personnes âgées qui, par la pratique régulière du vélo, préservent leurs capacités cognitives ce qui assure un **maintien plus long dans l'autonomie**. Les mobilités actives constituent donc une solution positive au vieillissement de la population⁴⁹.

Le vélo, un levier pour des villes plus apaisées : qualité de l'air et pollution sonore

La pollution de l'air représente l'une des premières causes évitables de mortalité en France avec près de 47 000 décès prématurés par an, soit 1 décès toutes les 11 minutes⁵⁰.

Le transport routier est le principal secteur responsable de la pollution atmosphérique en émettant près de 63 % du total des oxydes d'azote. La pollution de l'air se conjugue avec les **nuisances sonores produites par les véhicules motorisés** aux conséquences délétères pour la santé. Dans les secteurs fortement urbanisés et soumis à un important trafic routier, comme l'Île-de-France, une exposition prolongée aux nuisances sonores coûte en moyenne 10,7 mois de vie en bonne santé⁵¹.

À l'inverse, le vélo est un mode de transport silencieux dont l'usage n'émet aucun polluant atmosphérique : son utilisation en remplacement de la voiture individuelle induirait des **bénéfices de 4,2 à 6 euros** pour chaque euro investi⁵².

Réduire le trafic motorisé en agissant en faveur d'un report modal au profit des mobilités actives et durables

permet ainsi de concilier lutte contre la pollution de l'air et réduction du bruit, concourant à une **amélioration du cadre de vie** et de notre santé collective.

Le vélo, un moyen de transport qui contribue à la construction d'un système de mobilité plus sûr

La sécurité des usagers de l'espace public et singulièrement de la route est un enjeu majeur pour notre système de santé. En 2019, 3 244 personnes sont mortes sur la route, principalement en voiture⁵³. Les politiques publiques actuelles, en omettant d'agir sur l'aménagement, ne permettent plus de réduire ce drame.

Le vélo constitue un élément essentiel à la construction d'un système sûr⁵⁴ qui permettrait la sécurité de tous les usagers, notamment des plus vulnérables, et changer de paradigme vers une **« vision zéro » tués et blessés graves**. Plusieurs pays européens dont la Suède⁵⁵ ou le Royaume-Uni⁵⁶ ont intégré cette doctrine au cœur de leur politique publique.

Ces pays reconnaissent que favoriser la pratique des mobilités actives permet d'agir concrètement sur la **sécurité par le nombre** et de réduire l'accidentalité et la mortalité des usagers de la route⁵⁷. En effet, l'augmentation du nombre de personnes circulant à vélo apaise la vitesse de la circulation, rend plus visible les usagers et concourt à la construction d'infrastructures plus nombreuses et de meilleure qualité. Hors agglomération, où la fréquentation cycliste augmente également, **l'apaisement des vitesses** et le rééquilibrage de la voirie sont nécessaires pour des routes plus sûres.

MESURES

- **PLACER la promotion des modes actifs** au cœur des politiques de santé publique, de prévention primaire, secondaire et tertiaire, depuis le plus jeune âge, et jusqu'au maintien dans l'autonomie de nos aînés.
- **FAIRE du 30 km/h en agglomération la règle** et du 50 km/h l'exception, et limiter la vitesse hors agglomération en absence d'aménagements cyclables sécurisés.



⁴⁹ Ministère des Solidarités et de la santé, *Mission consacrée aux mobilités actives dans la lutte contre la perte d'autonomie : aller encore plus loin dans la stratégie du virage domiciliaire*. Novembre 2021.

⁵⁰ Santé Publique France, *Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français*. 14 avril 2021.

⁵¹ BruitParif, *Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France*. Février 2019.

⁵² Bouscasse Hélène et al., *Designing local air pollution policies focusing on mobility and heating to avoid a targeted number of pollution-related deaths: Forward and backward approaches combining air pollution modeling, health impact assessment and cost-benefit analysis*. Environment International. 15 janvier 2022.

⁵³ ONISR, *Bilan annuel de la sécurité routière*. 18 septembre 2020.

⁵⁴ Académie des Experts en Mobilités Actives, *L'approche pour un système sûr : nouveau paradigme de sécurité routière*. 2021.

⁵⁵ International Transport Forum, *Zero Road Deaths and Serious Injuries – Leading a paradigm shift to a safe system*. Éditions OCDE. 2016.

⁵⁶ Department for Transport, *Gear Change: One Year On*. 2021.

⁵⁷ Jacobsen PL, *Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling in Injury Preventions*. Septembre 2003.

CLIMATIQUE ET ENVIRONNEMENTAL


Le secteur des transports est le premier pôle émetteur de gaz à effet de serre avec 31 % des émissions nationales⁵⁸. Ces dernières ont eu tendance à fortement augmenter historiquement puis à se stabiliser depuis 2010. Selon le Haut Conseil pour le Climat, les émissions des transports doivent diminuer 5 à 6 fois plus vite pour respecter la trajectoire fixée par l'État⁵⁹.

Le défi climatique permet d'appréhender les failles structurelles de notre système de mobilité : périurbanisation, spécialisation fonctionnelle des espaces favorisant **l'augmentation des distances parcourues** par habitant et accroissement de la dépendance à la voiture individuelle. L'aménagement du territoire qui en découle engendre d'autres problèmes environnementaux majeurs : pollution de l'air, nuisances sonores et étalement urbain.

Ainsi, 41 % des surfaces artificialisées sont attribuables aux infrastructures de transport, dont la moitié est imputée aux réseaux routiers⁶¹. Cette **artificialisation excessive** engendre de multiples problèmes : fragmentation des écosystèmes, perte de terres agricoles, disparition de puits de gaz à effet de serre, îlots de chaleur⁶².

Ce constat alarmant de l'impact de notre système de mobilité est partagé par près de la moitié des Français, qui reconnaissent que *«les déplacements que nous effectuons tous au quotidien contribuent beaucoup à la pollution et à la dégradation de la situation environnementale»*⁶³.

Seul le **report modal vers des mobilités durables** - mobilités actives et transports collectifs - et une diminution de la demande de transport⁶⁴, en recréant de la vie de proximité, permettront de relever ces défis environnementaux et de crédibiliser les objectifs de neutralité carbone et de zéro artificialisation nette d'ici 2050⁶⁵.



La voiture est responsable à elle seule de **2 tonnes d'émissions de CO₂ par an et par personne**, ce qui représente l'ensemble du budget carbone d'un individu pour atteindre l'objectif de neutralité carbone visé en 2050⁶⁰.

⁵⁸ CITEPA, *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France*. Format Secten. 2020. p. 5.

⁵⁹ Ministère de la Transition écologique, *Stratégie Nationale Bas-Carbone*. Mars 2020.

⁶⁰ Carbone 4, *MyCO₂, Empreinte carbone française moyenne, comment est-elle calculée ?*

⁶¹ Martin Guillaume, Lavielle Luc, *Les impacts environnementaux des aménagements cyclables*. BL Evolution. Juin 2021. p. 7.

⁶² *Ibid.* p. 5.

⁶³ Wimoov, FNH, *op. cit.*, 2019.

⁶⁴ Bigo Aurélien, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*. Thèse de doctorat ED IP Paris. 2020 // Pearce Marc et al., *Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020*. Forum Vies Mobiles. 2020.

⁶⁵ Martin Guillaume, Lavielle Luc, *op. cit.*, Juin 2021.

Le vélo, un outil efficace pour réduire les émissions de GES et la pression exercée sur l'environnement

Le vélo est un mode de transport presque totalement décarboné⁶⁶. Ce faible impact carbone vaut aussi pour le vélo à assistance électrique aujourd'hui en fort développement. Sa production n'émet que 165 kilos équivalent CO₂⁶⁷ et la capacité d'une batterie de vélo représente 1/200^e de celle d'une petite voiture électrique : en analyse de cycle de vie, son impact est même jugé nul à partir de 15 000 kilomètres parcourus⁶⁸.

L'objectif national de 12% de déplacements réalisés à vélo en 2030 ne sera atteint qu'à condition de créer un système vélo efficace et une intermodalité opérante avec la marche et les transports collectifs⁶⁹. Les bénéfices climatiques sont importants : multiplier par 10 les temps de déplacement à vélo permettrait de réduire

de **25% les émissions totales du secteur des transports**⁷⁰.

Cette ambition ne pourra être réalisée qu'à condition d'agir sur l'aménagement du territoire. Se **libérer des déplacements contraints et subis** permettra un retour à la proximité dans un cadre de vie amélioré. La redynamisation des villes et villages par la mobilité est un levier essentiel pour limiter l'étalement urbain dans une sorte de boucle vertueuse : densification du bâti et diminution du besoin d'infrastructures routières suscitant une moindre artificialisation du territoire et une **préservation de la biodiversité**⁷¹.

La réaffectation de voies sur réseau routier secondaire aux mobilités actives dans les **territoires peu denses** est aussi un levier important et frugal pour éviter la construction de nouveaux aménagements, tout en redonnant aux habitants et habitantes le choix de leur mobilité grâce à des infrastructures sécurisées.

MESURES

- **SOUTENIR la revitalisation des villes et villages** par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes, en aménageant les entrées de ville et en mettant fin à l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat. Développer les liaisons cyclables intercommunales sécurisées.
- **ACCOMPAGNER le déploiement de 5 millions d'emplacements de stationnement vélo** dans les copropriétés, notamment en mobilisant des financements liés aux mesures de performance énergétique.



⁶⁶ ADEME, *Mon impact transport*.

⁶⁷ De Rivet Savinien, Clair Alice, *Entre le vélo et la voiture, une différence stratosphérique d'émissions de CO₂*, Libération. 8 octobre 2021.

⁶⁸ ADEME, *Base carbone*.

⁶⁹ ADEME, *op. cit.*, Avril 2020.

⁷⁰ Bigo Aurélien, *op. cit.*, 2020.

⁷¹ Martin Guillaume, Lavielle Luc, *op. cit.*, Juin 2021.

DE L'INCLUSION SOCIALE

L'accès à la mobilité n'est pas le même pour toutes et tous dans tous les territoires : 1 Français sur 3 se dit contraint dans ses déplacements⁷². Cet accès aux mobilités dépend de facteurs structurels comme l'offre de transports en commun, le prix du carburant ou la situation géographique sur lesquels chaque citoyen et citoyenne a peu de prise.

Il dépend aussi de caractéristiques personnelles comme les capacités physiques et cognitives, les origines socio-économiques ou la confiance en soi.

Le **droit à la mobilité**, consacré par la Loi d'Orientation des mobilités, relève des droits les plus basiques de chacun et chacune. L'accès à la mobilité conditionne l'accès à beaucoup d'autres pans de la vie : l'éducation, l'emploi, la santé, la vie sociale, les loisirs, etc. Ne pas en disposer est un **facteur d'exclusion sociale**, professionnelle et met en danger la santé mentale et physique des personnes. 1 Français sur 4 a déjà renoncé à un emploi du fait des difficultés de mobilité pour s'y rendre⁷³, ce qui en fait le premier frein à l'insertion professionnelle⁷⁴.

Le système de mobilité actuel, en créant la dépendance à la voiture individuelle, **renforce les inégalités socio-économiques** : les distances parcourues sont proportionnelles au niveau de revenu⁷⁵ et la mobilité pèse deux fois plus lourd dans le budget des ménages les plus modestes par rapport aux ménages les plus aisés⁷⁶. Ainsi, les 2/3 des Français considèrent «élevé» le budget qu'ils consacrent chaque mois à leurs déplacements⁷⁷.

De plus, les infrastructures routières occupent l'espace public au détriment d'un **aménagement du territoire plus inclusif** et moins dangereux adapté aux mobilités actives⁷⁸.

Prôner des politiques publiques de mobilités actives volontairement ouvertes à tous les usagers permet d'agir sur les causes structurelles et personnelles d'inégalités. Développer un système de mobilité inclusif et durable est un enjeu essentiel pour **offrir à tout un chacun les moyens de son émancipation**.

Le vélo, un vecteur de solidarité et outil d'émancipation

Le vélo sous toutes ses formes (vélomobile, vélo-cargo, tricycle, tandem, vélo fauteuil) permet aujourd'hui de **ramener des publics divers à la mobilité**.

Pour les personnes à mobilité réduite, le vélo leur donne accès à une mobilité individuelle à condition de bénéficier d'infrastructures adaptées et inclusives : aux Pays-Bas, 16% des **personnes à mobilité réduite**

⁷² Laboratoire de la Mobilité Inclusive, *Enquête La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne*. 2018.

⁷³ Wimoov, FNH, *op. cit.*, 2019.

⁷⁴ Laboratoire de la Mobilité Inclusive, *Enquête Mobilité et accès à l'emploi*. 2017.

⁷⁵ Pearce Marc et al., *op. cit.*, 2020.

⁷⁶ Insee, *Les dépenses des ménages en 2017 - Enquête « Budget de famille »*. 15 septembre 2020.

⁷⁷ Wimoov, FNH, *op. cit.*, 2019.

⁷⁸ Breteau Pierre, *À Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile*. Le Monde. 30 novembre 2016.

se déplacent à vélo⁷⁹. En outre, cette pratique améliore leur santé physique et mentale, d'autant plus qu'elles ont plus tendance à être inactives physiquement et isolées socialement⁸⁰.

Le vélo perpétue sa fonction historique d'outil d'émancipation, notamment auprès des femmes⁸¹. Cette fonction repose surtout sur l'activité associative qui mêle **apprentissage de la mobilité à vélo et accompagnement à l'auto-réparation**. Cet apprentissage doit s'effectuer dès le plus jeune âge pour développer l'autonomie, au travers notamment du Savoir Rouler à Vélo⁸².

Le vélo joue enfin un rôle important dans l'insertion sociale par l'activité économique. De nombreuses entreprises d'insertion sociale et professionnelle placent le vélo au cœur de leur activité : atelier de réparation, structure d'apprentissage du vélo, lieu de vente de vélos. Ces activités autour du vélo se développent afin de redonner confiance en soi et d'accroître les compétences des personnes en insertion des compétences tout en **créant du lien social**.

En 2020,
les femmes représentaient plus de 80 % des personnes apprenantes au sein des vélo-écoles affiliées à la FUB⁸³.

En se déployant dans des territoires variés, les **réseaux associatifs du vélo** jouent des missions d'accueil de tous les publics, **d'éducation populaire** et de création de lien social essentielles au bien vivre ensemble.

- **GÉNÉRALISER et financer le Savoir Rouler à Vélo à l'école** pour que chaque écolier entre au collège en sachant faire du vélo. Des piqûres de rappel sont indispensables au collège et au lycée, avec une initiation à l'équilibre dès la maternelle.
- **RENFORCER les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives** à travers une aide à l'achat de cycles non-conditionnée à l'existence d'aides locales, une extension de la prime à la conversion et la création d'une prime à la démotorisation renforcée selon des critères sociaux. Cibler notamment l'acquisition de vélo à haut niveau de service (pliants, cargos, vélomobiles), sans se limiter au soutien des seuls vélos à assistance électrique.



⁷⁹ Dutch Cycling Embassy, *Encouraging the inclusiveness of cycling*. Dutch Cycling Embassy. 8 avril 2020.

⁸⁰ Wheels for Wellbeing, *A Guide to Inclusive Cycling, 4th Edition*. 2020.

⁸¹ Marchand, Leïla, *Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes*. Dans Slate. 28 juillet 2015.

⁸² FUB, *Savoir rouler à vélo en autonomie pour des enfants de 8-11 ans*. Juillet 2020.

⁸³ Gloria Christian, *Étude d'évaluation sur les services vélo*. Enquête sur les vélo-écoles, ADEME. Septembre 2016.

10 PRIORITÉS

POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT

PRIORITÉ N°1

Doubler le réseau cyclable français durant le quinquennat, le rendre attractif, continu et maillé en augmentant le budget d'investissement de l'État d'au moins 2,5 milliards d'euros sur 5 ans.

80% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°5

Accompagner le déploiement de cinq millions d'emplacements de stationnement vélo pour les copropriétés, le logement social et l'habitat ancien, notamment en mobilisant des financements liés aux mesures de performance énergétique.

86% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°2

Généraliser et financer le Savoir Rouler à Vélo à l'école pour que chaque écolier entre au collège en sachant faire du vélo. Des piqûres de rappel sont indispensables au collège et au lycée, avec une initiation à l'équilibre dès la maternelle.

87% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°6

Renforcer les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives, à travers une aide à l'achat de cycles non-conditionnée à l'existence d'aides locales, une extension de la prime à la conversion et la création d'une prime à la démotorisation renforcée selon des critères sociaux. Cibler notamment l'acquisition de vélo à haut niveau de service (pliants, cargos, vélomobiles), sans se limiter au soutien des seuls vélos à assistance électrique.

72% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°3

Rendre le forfait mobilité durable obligatoire, totalement cumulable avec le remboursement des transports en commun et réellement incitatif pour inciter les salariés des secteurs privé et public à venir au travail à vélo ou à pied.

76% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°7

Placer la promotion des modes actifs au cœur des politiques de santé publique, de prévention primaire, secondaire et tertiaire, depuis le plus jeune âge, et jusqu'au maintien dans l'autonomie de nos aînés.

89% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°4

Favoriser l'intermodalité entre transports collectifs et vélo avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et pôles de transports.

88% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N°8

Soutenir l'émergence d'une filière vélo française et européenne. Favoriser la création d'un écosystème économique innovant et exemplaire (privé, public et associatif), porteur d'emplois non délocalisables pour la fabrication, la réparation et le réemploi des vélos, ainsi que dans les services autour du vélo. Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo.

89% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N° 9

Soutenir la revitalisation des villes et villages par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes, en aménageant les entrées de ville et en mettant fin à l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat. Développer les liaisons cyclables intercommunales sécurisées.

87% des Français y sont favorables

PRIORITÉ N° 10

Faire du 30 km/h en agglomération la règle et du 50 km/h l'exception, et limiter la vitesse hors agglomération en absence d'aménagements cyclables sécurisés.

59% des Français y sont favorables

Les pourcentages cités ci-dessus sont extraits de l'enquête OpinionWay pour la FUB. Janvier 2022.

1 MESURE SOCLE

Pour que cette ambition prenne corps sur les territoires, les politiques publiques devront se faire en concertation avec les citoyens et leur expertise d'usage au travers d'un tissu associatif structuré et financé :

- **PAR L'APPUI aux têtes de réseaux nationales** œuvrant à la promotion du vélo. Une telle mesure permettra de soutenir le maillage local des associations en débloquent des financements, et la structuration de réseau à des échelles régionale ou départementale.
- **PAR UN FONDS DE SOUTIEN aux associations aux différentes étapes de leur vie** : amorçage, développement/investissement, essaimage et accompagnement.

CHIFFRES CLÉS

LES FRANÇAIS ET LA MOBILITÉ

16% du budget des ménages modestes est consacré à la voiture

1 trajet sur 2

fait entre 1 et 10 kilomètres

53% des Français feraient davantage de vélo si les conditions matérielles étaient meilleures

28% d'augmentation de la fréquentation des itinéraires vélos entre 2019 et 2021

43% de potentiel de part modale du vélo en France

LES BÉNÉFICES DU VÉLO AU QUOTIDIEN

41% de diminution des risques de décès précoces

150 000 emplois à créer en dix ans dans la filière vélo

25% de réduction des émissions totales du secteur des transports

92% de réduction du coût de la mobilité par rapport à la voiture

30% de réduction de risque de maladies cardiovasculaires

Articles scientifiques

Académie des Experts en Mobilités Actives, *L'approche pour un système sûr : Nouveau paradigme de sécurité routière*, 2021.

Verdot Charlotte, Salanave Benoît, Deschamps Valerie, *Activité physique et sédentarité dans la population française. Situation en 2014-2016 et évolution depuis 2006-2007*. Bulletin épidémiologique hebdomadaire, n° 15, 2020, p. 296-304. Santé Publique France.

Bigo Aurélien, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, Thèse de doctorat ED IP Paris, 2020.

Bouscasse Hélène et al., *Designing local air pollution policies focusing on mobility and heating to avoid a targeted number of pollution-related deaths: Forward and backward approaches combining air pollution modeling, health impact assessment and cost-benefit analysis*, Environment International, 15 janvier 2022.

Gioria Christian, *Étude d'évaluation sur les services vélo. Enquête sur les vélo-écoles*, ADEME, Septembre 2016.

Jacobsen PL., *Safety in numbers : More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling in Injury Prevention*, Septembre 2003.

Kandola Aaron et al., *Depressive symptoms and objectively measured physical activity and sedentary behaviour throughout adolescence : a prospective cohort study*, Lancet Psychiatry, 2020.

Li J., Siegrist J. (2012). "Physical Activity and risk of cardiovascular disease – a metaanalysis of prospective cohort studies". Int J Environ Res Public Health 2012 - 9(2), p. 391-407.

Rapports

ADEME, *Étude Impact économique et potentiel de développement du vélo*, Les dossiers de la DGE, Avril 2020.

ANSES, *Actualisation des repères du PNNS-Révisions des repères relatifs à l'activité physique et à la sédentarité. Avis de l'ANSES*, Rapport d'expertise collective, Février 2016.

ANSES, *Avis relatif à l'évaluation des risques liés aux niveaux d'activité physique et de sédentarité des enfants et des adolescents*, 14 février 2020.

ARAFER, *L'observatoire des transports et de la mobilité. Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016*, 23 janvier 2018.

Bernard Van Leer Foundation, BYCS, *Cycling cities for Infants, Toddlers and Caregivers*, 2020.

Brichet Marie, *Rapport final Commerce de centre-ville et de proximité et mode non motorisés*, Publication ADEME n° 4841, 2003.

BruitParif, *Impacts Sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France*, Février 2019.

CEREMA, *Mobilité et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ?*, Août 2019.

CITEPA, *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France*, 2020.

Department for Transport, *Gear Change: One Year On*, 2021.

Dutch Cycling Embassy, *Encouraging the inclusiveness of cycling*, 8 avril 2020. [en ligne] disponible ici : <https://dutchcycling.nl/en/news/blog/encouraging-the-inclusiveness-of-cycling-1-3>

Fédération pour la promotion du commerce spécialisé, *Palmarès des centres-villes commerçants*, Février 2019.

FNH, CFDT Métallurgie, *Comment relever le défi d'une transition juste ? Notre scénario pour l'emploi et le climat*, Juin 2021.

FUB, *Savoir rouler à vélo en autonomie pour des enfants de 8-11 ans*, Juillet 2020.

Haut-Commissariat au Plan, *Reconquête de l'appareil productif : la bataille du commerce extérieur*, Décembre 2021.

Insee, *Les dépenses des ménages en 2017-Enquête Budget de famille*, 26 avril 2021. [en ligne] disponible ici : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5358250>

Insee, *Les dépenses des ménages en 2017 - Enquête Budget de famille*, 15 septembre 2020. [en ligne] disponible ici : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4648339>

Insee Première, *Partir de bon matin... à bicyclette*, n° 1629, Janvier 2017. [en ligne] disponible ici : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2557426>

International Transport Forum, *Zero Road Deaths and Serious Injuries : Leading a paradigm shift to a safe system*, Editions OCDE, 2016.

Jacquin Olivier, *Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, 28 janvier 2021.

Laboratoire de la Mobilité Inclusive, *Enquête La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne*, 2018. [en ligne] disponible ici : <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-inedite-la-mobilite-et-laces-des-francais-aux-services-de-la-vie-quotidienne/>

Martin Guillaume, Lavielle Luc, *Les impacts environnementaux des aménagements cyclables*, BL Evolution, Juin 2021.

Ministère de la Transition écologique, *Enquête sur la mobilité des personnes*, 2018-2019.

Ministère de la Transition écologique, *Stratégie Nationale Bas-Carbone*, Mars 2020.

ONISR, *Bilan annuel de la sécurité routière*, 18 septembre 2020. [en ligne] disponible ici : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2020-de-la-securite-routiere>

OpinionWay, Sondage OpinionWay pour la FUB, *Les Français et le vélo*, Janvier 2022.

Organisation Mondiale de la Santé. *Lignes directrices de l'OMS sur l'activité physique et la sédentarité - En un coup d'œil*, ISBN 978-92-4-001486-2 (version électronique), 2020.

Pearce Marc et al., *Enquête nationale mobilité et modes de vie en 2020*, Forum Vies Mobiles, 2020.

Rabaud Mathieu, Lelièvre Géry, *Les supers pouvoirs des vélos urbains ou pourquoi les vélos peuvent devenir le mode urbain N° 1*, Cerema Nord Picardie, 2016.

Santé Publique France, *Comment évolue la santé mentale des français pendant l'épidémie du Covid 19?*, Enquête Copiprev, résultat de la vague 27 (31 août - 7 septembre 2021), 17 septembre 2021.

Santé Publique France, *Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français*, 14 avril 2021.

The Shift Project, *L'emploi : moteur de la transformation bas carbone - Rapport Final*, Décembre 2021.

TNO - Knowledge for Business, *Reduced sickness absence in regular commuter cyclists can save employers 27 million euros*, Netherlands Organisation for Applied Scientific Research, 2009.

Union Sport et Cycle, *Observatoire du Cycle Marché 2020*, 2020.

Vélo & Territoires, *Fréquentations Vélo en France 2021*, Bulletin n° 9, Janvier 2022.

Wheels for Wellbeing, *A Guide to Inclusive Cycling*, 4th Edition, 2020.

Wimoov, FNH, *Baromètre des Mobilités du Quotidien*, 2019.

Articles de presse

Breteau Pierre, *À Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile*, Le Monde, 30 novembre 2016. [en ligne] disponible ici : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html

Breteau Pierre, *À Paris, aux heures de pointes, les vélos sont plus nombreux que les voitures sur certains axes*, Le Monde. 19 septembre 2021. [en ligne] disponible ici : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2021/09/19/a-paris-aux-heures-de-pointe-les-velos-sont-plus-nombreux-que-les-voitures-sur-certains-axes_6095203_4355770.html

Chassignet Matthieu, *Commerces de proximité : en finir avec le dogme du «no parking, no business»*, Alternatives Économiques, Décembre 2019. [en ligne] disponible ici : <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>

Chassignet Matthieu, *Enquête nationale sur la mo-*

bilité des français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes, Alternatives Économiques, 3 janvier 2022. [en ligne] disponible ici : <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet>

De Rivet Savinien, Clair Alice, *Entre le vélo et la voiture, une différence stratosphérique d'émissions de CO₂*, Libération, 8 octobre 2021. [en ligne] disponible ici : https://www.liberation.fr/environnement/entre-le-velo-et-la-voiture-une-difference-stratospherique-demissions-de-co2-20211008_WAZ5WETJ7RGFVPLAKGNTCC-CNXQ/

Delépine Justin, *La remontada du vélo made in France*, Alternatives Économiques, 4 septembre 2021. [en ligne] disponible ici : <https://www.alternatives-economiques.fr/remontada-velo-made-in-france/00100653>

Marchand Leïla, *Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes*, Slate, 28 juillet 2015. [en ligne] disponible ici : <http://www.slate.fr/story/104509/velo-outil-emancipation-femmes>

Razemon Olivier, *Ne pas faire du vélo c'est dangereux pour la santé*, Le Monde, 17 septembre 2012. [en ligne] disponible ici : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2012/09/17/ne-pas-faire-de-velo-cest-dangereux-pour-la-sante/>

Sites web

ADEME, *Mon impact transport*. [en ligne] disponible ici : https://monimpacttransport.fr/?km=1&transportationns=6_1_9_3_11_13_14_12_2_8_7_5_4

ADEME, *Base carbone*. [en ligne] disponible ici : <http://www.basecarbone.fr/fr/basecarbone/donnees-consulter/choix-categorie/categorie/149/siGras/1>

Carbone 4, *MyCO2 Empreinte carbone française moyenne, comment est-elle calculée ?*. [en ligne] disponible ici : https://www.carbone4.com/myco2-empreinte-moyenne-evolution-methodo?mc_cid=69233218e6&mc_eid=0b0179c02a

DHL, *Communiqué de presse : DHL EXPRESS renforce ses livraisons vertes en France*, Juin 2018. [en ligne] disponible ici : <https://www.dhl.com/fr-fr/home/presse/archives-presse/2018/dhl-express-renforce-ses-livraisons-vertes-en-france.html>

Ministère Chargé des Sports, *Cyclisme et cyclotourisme sur route – Praticants*, 18 mars 2019. [en ligne] disponible ici : <https://www.sportsdenature.gouv.fr/cyclisme-et-cyclotourisme-sur-route/observation/praticants#:~:text=Les%20praticants%20r%C3%A9guliers%20sont,donec%20environ%203.6%20millions>

Ministère des Solidarités et de la santé, *Mission consacrée aux mobilités actives dans la lutte contre la perte d'autonomie : aller encore plus loin dans la stratégie de virage domiciliaire*, Novembre 2021. [en ligne] disponible ici : <https://solidarites-sante.gouv.fr/actualites/presse/communiqués-de-presse/article/mission-consacree-aux-mobilites-actives-dans-la-lutte-contre-la-perte-d>

Parlons Vélo !

Le **Club des villes et territoires cyclables et marchables** et **Vélo & Territoires** portent la voix de plus de 400 collectivités : des communes et EPCI représentant 25 millions d'habitants, 70% des départements et 12 régions métropolitaines. Ils fédèrent des collectivités de plus en plus nombreuses, de toutes tailles et de toutes sensibilités. Les deux réseaux de territoires et d'élus engagés pour le développement du vélo et des mobilités actives, sont convaincus de leur pertinence pour la mobilité quotidienne des concitoyens et de la nécessité de les porter beaucoup plus loin.

La **Fédération française des Usagers de la Bicyclette** anime depuis 1981 un réseau en croissance de plus de 465 associations locales œuvrant à la promotion du vélo partout en France. Le mouvement associatif vélo, qui compte plusieurs dizaines de milliers de personnes adhérentes, génère une valeur ajoutée annuelle pour l'économie française de plus d'1 milliard d'euros et contribue activement à la vie sociale locale.

L'**UNION Sport & Cycle** est la première organisation professionnelle de la filière du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active. Elle fédère plus de 1 400 entreprises en France représentant 80 000 salariés et 12 milliards d'euros de chiffre d'affaires cumulé. Le collège Cycle défend les intérêts économiques de l'industrie et du commerce du cycle, promeut l'usage du cycle et des mobilités actives et contribue au développement d'une filière économique du cycle qui représente aujourd'hui 78 000 emplois directs et 29 milliards d'euros de retombées économiques.

L'**Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la Mobilité Active** (APIC) a pour mission d'administrer le Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI), qu'elle a créé en 2020 afin de gérer l'identification des cycles. Elle porte également la promotion de l'usage du cycle à travers le collectif et l'opération «Mai à Vélo». Co-présidée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette et l'UNION Sport & Cycle, à l'origine de sa création, l'APIC rassemble un collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels engagés pour le développement de la pratique cyclable et dans le projet de structuration de la filière vélo.



UNION SPORT & CYCLE
UNION DES ENTREPRISES DE LA FILIÈRE DU SPORT, DES LOISIRS, DU CYCLE ET DE LA MOBILITÉ ACTIVE



CONTACTS

Thibault QUÉRÉ

Responsable du plaidoyer
FUB
t.quere@fub.fr
06 74 76 25 00

Karine LASSUS

Chargée de développement
Vélo & Territoires
karine.lassus@velo-territoires.org
09 78 31 42 21

Romain LEGROS

Chargé de mission
CVTCM
rlegros@villes-cyclables.org
06 07 22 10 19

Julien AUBIGNAT

Secrétaire Général
USC
julien.aubignat@unionsportcycle.com
06 09 17 45 08

Joëlle LAFITTE

Déléguée générale
APIC
joelle.lafitte@apic-asso.com
06 81 06 89 05

REMERCIEMENTS :

Les administrateurs et bénévoles : Nicolas Denos, Nicolas Frasié, Joseph d'Halluin, Alexis Frémeaux, Agnès Laszczyk, Jean-Hugues Pierson et les bénévoles de Paris en Selle

Les expertes et experts de l'ADMA : Clara Vadillo, Jean-Baptiste Gernet, Nicolas Notin

Les étudiantes de Sciences Po Lille ayant contribué à la rédaction de la première version du livre blanc : Neele Kramer, Eva Renaud, Zoé Pelegry, Juliette Bucco

Crédits graphiques : Annick Weber, FUB

Édition février 2022