

Les associations vélo saluent les progrès du projet de loi Climat apportés par l'Assemblée nationale et appellent le Sénat à amplifier la dynamique

Mardi 4 mai, l'Assemblée nationale a adopté en première lecture le projet de loi Climat et résilience. Plusieurs avancées ont été actées en séance grâce à la mobilisation autour du vélo, grand absent du projet de loi initial. Mais il reste des mesures à adopter pour que le vélo atteigne les objectifs ambitieux qui lui ont été fixés en 2018. La porte est désormais ouverte pour que le Sénat conforte ces progrès et réhausse l'ambition du texte.

UNE REPRISE EN MAIN DU TEXTE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

La présentation par le Gouvernement en Conseil des ministres du 10 février dernier du projet de loi Climat et résilience avait suscité l'incompréhension du monde du vélo. Alors que la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) avait proposé 4 mesures structurantes en faveur du système vélo, aucune disposition n'avait été retenue dans le texte.

Les élus engagés pour le développement de la solution vélo, représentés par le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) et Vélo & Territoires, les centaines d'entreprises à vélo, représentées par les Boîtes à Vélo - France, ainsi que les milliers d'usagers du vélo au quotidien, représentés par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB), ont décidé de faire front pour que le vélo ne soit pas le grand oublié de la Loi Climat.

Ainsi, nos associations ont porté d'une voix commune des propositions pragmatiques et structurantes pour rendre crédible l'atteinte des objectifs nationaux de part modale vélo de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030.

Les parlementaires, et particulièrement le club des élus nationaux pour le vélo, ne s'y sont pas trompés en soutenant des centaines d'amendements qui reconnaissent la place centrale du vélo dans la lutte contre le réchauffement climatique en tant que seul véhicule très bas carbone. Cette mobilisation transpartisane a permis plusieurs avancées, dont certaines ayant reçu un avis favorable du rapporteur et du Gouvernement.

C'est notamment le cas de l'amendement permettant l'extension de la prime à la conversion aux vélos, sous réserve de mise au rebut d'un véhicule ancien. Si les détails de la mesure, notamment le montant de l'aide octroyée, ne sont pas connus, il s'agit néanmoins d'une rupture culturelle qui a connu un retentissement international fort. **Pour la première fois, les politiques publiques reconnaissent la nécessité de réduire le nombre de voitures et d'inciter davantage à la pratique du vélo qui devient une véritable alternative et une filière stratégique pour la France.**

De plus, l'aide à l'acquisition de vélo et vélo-cargo a été ouverte aux professionnels. Cette mesure, confortée dans le cadre de la présentation du plan cyclo-logistique à Marseille le 3 mai dernier, permettra d'amplifier la mutation de la logistique urbaine, notamment dans les ZFE-m.

Côté planification, des améliorations ont été actées comme l'intégration des schémas cyclables dans les plans de mobilités et les SCOT.

La mobilisation d'une large coalition politique en faveur du savoir rouler à vélo a aussi permis l'annonce en hémicycle du lancement du programme Génération Vélo doté à hauteur de 21 M€ sur 3 ans. Ce programme permettra de crédibiliser l'objectif de 100 % d'une classe d'âge chaque année à partir de 2025.

Ces avancées, saluées unanimement par nos associations, ne doivent pas cependant cacher la réalité du système vélo en France :

- Insuffisance et discontinuités des infrastructures cyclables, notamment dans les territoires périurbains et ruraux, avec des phénomènes marqués de coupures importantes qui limitent la mise en selle de nouveaux cyclistes, de tout âge et classe sociale ;
- Faible déploiement des dispositifs incitatifs comme le Forfait mobilités durables et inégalités territoriales des aides à l'achat de vélos ;
- Manque d'incorporation d'espaces logistiques de proximité dans les grands projets d'urbanisme, facteur pourtant essentiel au développement d'une logistique urbaine durable intégrant pleinement le vélo.

Autant d'obstacles à la croissance de la mobilité à vélo en France qui reste bien loin des 12 % de part modale fixés pour 2030.

AU SÉNAT, LA COALITION VÉLO FÉDÉRÉE AUTOUR DE PROPOSITIONS STRUCTURANTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ À VÉLO

Nous portons beaucoup d'espoir dans les travaux du Sénat. Le texte sera examiné par les commissions développement durable et aménagement du territoire et affaires économiques début juin. L'ensemble des sénatrices et des sénateurs sera ensuite amené à débattre du texte pendant 2 semaines à compter du 14 juin.

Nul doute que la chambre des territoires saura conforter les dispositions du texte et réhausser son ambition, avec une lecture ouverte des règles de recevabilité, qui prenne en compte les propositions de la CCC. Ainsi, plusieurs axes d'amélioration pourront être envisagés.

Le soutien financier et technique de l'Etat pour la mise en place de schémas cyclables de qualité devra être renforcé : seul un accompagnement massif permettra de créer les effets de levier nécessaires à un développement équilibré de l'aménagement cyclable du territoire. Le Fonds national mobilités actives doit donc voir sa trajectoire augmenter à 500 M€/an pour atteindre un investissement public total de **30 €/hab/an** comme recommandé par l'ADEME.

En outre, les résultats récents du baromètre du Forfait mobilités durables ont souligné la nécessité d'accompagner plus fortement le déploiement de ce dispositif. **Conformément aux préconisations de la CCC, le Forfait mobilités durables doit être généralisé dans toutes les entreprises de plus de 11 salariés et dans les collectivités.** Sa méthode de calcul doit aussi être revue afin de rendre le cumul avec les transports en commun effectif.

Enfin, à l'annonce du plan national cyclo-logistique, il conviendrait d'accompagner le développement de ce mode de livraison vertueux en intensifiant la mise en place de hub intermodaux près des centres-villes. Pour agir en profondeur et à long terme, la prise en compte de la cyclologistique dans les textes qui encadrent l'aménagement du territoire et les politiques de mobilité sera déterminante.

« Le vélo est un mode de déplacement efficace qui se renforce dans de nombreux centres urbains et qui doit être accompagné dans les périphéries et les territoires ruraux car, là aussi, il offre une alternative efficace aux déplacements motorisés. Les collectivités territoriales s'engagent fortement pour améliorer la cyclabilité des territoires et ont besoin de l'Etat pour renforcer l'effet levier » rappelle Pierre Serne, Président du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC).

« Entre le 1er janvier et 2 mai 2021, nous avons enregistré 28 % de fréquentations cyclables de plus que sur la même période en 2019. Pour tripler notre part modale vélo d'ici 2024, nous avons besoin d'une progression comparable chaque année et sans faiblir. Pour y parvenir, les territoires doivent être incités et accompagnés pour investir dans les infrastructures cyclables structurantes. A ce titre, je suis confiante dans le fait que le Sénat soutiendra les mesures que nous portons », souligne Chrystelle Beurrier, Présidente de Vélo & Territoires.

« L'écho mondial de l'extension au vélo et au vélo à assistance électrique de la prime à la conversion souligne la reconnaissance par la France du rôle essentiel de la bicyclette face aux multiples crises actuelles : crises économique, sanitaire, climatique et environnementale. Que la représentation nationale reconnaisse que retirer des voitures de la circulation est encore plus vertueux que de remplacer des voitures polluantes par d'autres voitures est un fait historique ! Il reste des leviers à mobiliser, je suis sûr que le Sénat s'en saisira. », déclare Olivier Schneider, Président de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB).

« C'est une formidable nouvelle que l'Etat se saisisse de la question de la cyclo-logistique, en annonçant un plan national. La pertinence des vélos-cargo est ainsi reconnue pour les déplacements professionnels, tous secteurs d'activité confondus. Le chantier de réadaptation des agglomérations à une logistique durable de proximité reste à mener. Rapprocher les centres logistiques du centre des pôles urbains en favorisant la création de hub intermodaux sera, notamment, la clef du succès d'un plan ambitieux. Enfin, une équité fiscale voitures électriques / vélos-cargo serait un symbole fort d'une reconnaissance du vélo-cargo comme un véhicule à part entière. », avance Mathieu Eymin, Président des Boîtes à Vélo - France.

CONTACTS PRESSE :



VÉLO & TERRITOIRES

Dorothee Appercel
Chargée de communication
Mail : dorothee.appercel@velo-territoires.org
Tél. +33 (0)9 72 56 85 07
www.velo-territoires.org



FÉDÉRATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB)

Anne-Sybille Riguidel
Chargée des relations presse
Mail : as.riguidel@gmail.com
Tél. +33 (0)6 32 10 26 38
www.fub.fr



CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES (CVTC)

Martin Kolle
Chargé des relations presse
Mail : martin.kolle@lobbycom.fr
Tél. +33 (0)6 89 70 17 51
www.villes-cyclables.org



LES BOÎTES À VÉLO - FRANCE

Céline Morin
Responsable communication
Mail : cmorin@lesboitesavelo.org
Tél. +33 (0)7 84 84 73 51
www.lesboitesavelo.org