



LA FEDERATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

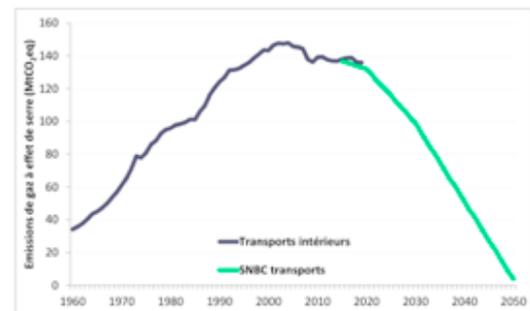
Créée en 1980, la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, est une association à but non lucratif.

La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

La FUB regroupe aujourd'hui plus de 465 associations (et antennes) de cyclistes représentant plusieurs milliers d'adhérents.

LE VELO : UN OUTIL ESSENTIEL DE DECARBONATION DE LA FRANCE

Objectif décarbonation à 2050



Emissions des transports depuis 1960, et objectif de décarbonation des transports d'ici 2050

► 4

SNBC : stratégie nationale bas-carbone

FUB 23/02/2021

Le secteur des transports est le premier pôle d'émission avec 31% des émissions de GES. Alors que la part de GES émise par d'autres secteurs majeurs (industrie énergétique & manufacturière, agriculture, résidentiel tertiaire) connaît une diminution notable, celle des transports a eu tendance historiquement à augmenter et se stabiliser depuis 2010. Ainsi selon le Haut Conseil pour le Climat, les émissions du pôle transport doivent diminuer 5 à 6 fois plus vite si on souhaite respecter la trajectoire fixée par l'État français dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone et l'objectif de neutralité en 2050.

Il apparaît donc nécessaire d'accélérer considérablement les efforts dans ce secteur et de repenser notre système de mobilité à l'aune de ces objectifs.

5 variables expliquent le niveau d'émission de GES : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage des véhicules, l'efficacité énergétique des véhicules et l'intensité carbone de l'énergie.

En étudiant l'évolution de chacune de ces variables depuis les années 1800, le chercheur Aurélien Bigo démontre que se reposer uniquement sur l'innovation technologique et la baisse de l'intensité carbone de l'énergie pour diminuer les émissions de GES du secteur n'est pas réaliste. L'efficacité énergétique a permis seulement une diminution des émissions de CO2 par kilomètre parcouru de 0.5% par an¹.

Cette **diminution est beaucoup trop faible pour compenser l'explosion de la demande de transport**. Elle est de plus contrebalancée par deux effets : un abaissement du taux de remplissage des voitures individuelles et une augmentation de leur poids. L'objectif affiché d'une baisse d'émissions de -68% par km parcouru d'ici 2050 en misant notamment sur une intensité carbone nulle des véhicules électriques omet l'impact relatif à leur cycle de vie complet.

Il en découle que le **report modal vers des mobilités durables** – mobilités actives et transports collectifs – et une **diminution de la demande de transport** en jouant sur l'aménagement du territoire sont nécessaires et constituent de véritables solutions pour rendre nos mobilités plus respectueuses de l'environnement et respecter nos objectifs de diminution de GES du secteur des transports. Il est donc primordial que la SNBC prennent enfin en compte ces leviers de sobriété.

POURQUOI LE VELO ?

Un levier puissant de réduction des GES

Le vélo est un mode de transport presque

totallement décarboné : il s'agit du mode de transport le moins émissif en GES après la marche, et ce faible impact carbone vaut aussi pour les vélos électriques.²Le vélo est donc bien plus compétitif en termes de GES que n'importe quelle voiture.

De plus, selon une récente étude du CEREMA³, – atteindre une part modale du vélo de 43% avec 50% de la population qui en pratiquerait au quotidien est possible. Et, en multipliant par 10 les distances parcourues en vélo par jour par habitant en passant d'une moyenne actuelle de 300 mètres à 3 km, ce qui est équivalent aux distances parcourues par les habitants du Pays-Bas, cela permettrait de diminuer les émissions de GES du secteur de 6%.

En effet aux Pays-Bas, la part modale du vélo se rapproche déjà de cet ordre de grandeur, puisque l'usage du vélo représente 27% des déplacements et 43% d'utilisateurs quotidiens.

Un gisement de réduction encore peu utilisé...

Le vélo ne fait l'objet d'une politique publique nationale significative que depuis 2018 avec le premier plan vélo français. Sous l'impulsion de l'Etat, les collectivités territoriales ont lancé des plans vélos. Cependant l'effort public global reste bien en-dessous de l'investissement nécessaire pour augmenter fortement la part modale du vélo.

Sa part modale de 3%, bien en-deçà de la moyenne européenne (9%), permet d'entrevoir une marge de progression très importante.

Le vélo au cœur d'une intermodalité décarbonée

Non seulement le vélo est un mode de transport décarboné et adapté à nos mobilités quotidiennes, mais il permet également d'amplifier le report modal en offrant une solution de rabattement vers les

¹ Aurélien Bigo, 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

² De Rivet Savinien, Clair Alice, Entre le vélo et la voiture, une différence stratosphérique d'émissions de CO2, dans Libération. 8 octobre 2021 [en ligne] disponible sur :

<https://www.liberation.fr/environnement/entre-le-velo-et-la-voiture-une-difference-stratospherique-demissions-de-co2->

³ 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

transports en commun et d'en augmenter l'utilisation. Cette combinaison permet de réaliser des trajets moyenne/longue distance qui, aujourd'hui, ne peuvent se faire qu'en voiture du fait du manque d'infrastructures adaptées.

Ainsi on estime qu'aux Pays-Bas, 50% des voyageurs des trains commencent ou terminent leur trajet à vélo.

En France, le maillage du réseau ferré est très développé, puisque **90% de la population habite à moins de 10 kilomètres d'une gare**⁴, un système d'intermodalité décarboné train+vélo permet de proposer une alternative crédible à la voiture individuelle sur tous les territoires y compris périurbains et ruraux.

Une politique publique rapide à mettre en place et peu onéreuse

Les politiques publiques en faveur du vélo sont bien peu coûteuses quand on les compare aux autres politiques de transition des transports (prime à la conversion électrique de véhicules motorisés, développement de réseaux ferrés).

En effet, seulement 30€ par an par habitant – montant recommandé par l'Ademe⁵ – permettent de développer une politique vélo nationale selon l'ADEME, soit 2 milliards d'euros par an à l'échelle du pays, à répartir entre les différents acteurs publics. En comparaison, le système voiture nécessite 168 € par an par habitant d'investissement pour maintenir son fonctionnement.

Un tel différentiel s'explique par des infrastructures beaucoup plus sobres, qui peuvent s'appuyer sur un réseau de route déjà existant et peu fréquenté aujourd'hui par le trafic routier, et un fort effet de diffusion de la pratique une fois que les

infrastructures cyclables appropriées sont mises en place.

Les Français prêts à adopter le vélo

Le vélo est une solution plébiscitée par les Français. Une étude menée par la SNCF montrait en 2015 que 83% des interrogés étaient favorables au vélo : un véritable potentiel de report modal existe à condition de débloquer les verrous qui en empêchent l'usage.

Ainsi, avec le développement des coronapistes depuis le début de la crise sanitaire, plusieurs villes ont vu une augmentation importante de la pratique du vélo⁶, avec un bon de fréquentation des pistes cyclables s'élevant à 28%.⁷

NOS PROPOSITIONS POUR DÉVELOPPER LE VÉLO

L'adoption du vélo nécessite un changement de comportement individuel qui ne se fera massivement que si les pouvoirs publics mettent en place un système vélo complet (infrastructure, matériel, sécurité, apprentissage, services).

Doubler le réseau cyclable français sur le quinquennat, en créant 100000 km d'aménagements cyclables, le rendre attractif, continu et maillé en augmentant le budget d'investissement de l'Etat d'au moins **2,5 Mds€ sur 5 ans**.

Généraliser 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.

Rendre le forfait mobilité durable obligatoire, et totalement cumulable avec le remboursement des transports en commun et réellement incitatif pour

⁴ ARAFER, L'observatoire des transports et de la mobilité "Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2015-2016". 23/01/2018

⁵ Ademe, Etude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France ». Avril 2020.

⁶ Rémi Lardellier, enquête INSEE « Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ? », 2021.

⁷ Vélo & Territoires. Fréquentations vélo en France 2021. Bulletin n°9. 05/01/2022.

inciter les salariés du secteur privé comme public à venir au travail à vélo.

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

Sécuriser les rues, en faisant 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.

Favoriser les modes de déplacements actifs en favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes, les **liaisons intercommunales sécurisées**, aménageant les entrées de ville et en limitant l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat.

Réduire les distances, limiter l'étalement urbain

L'aménagement du territoire actuel repose sur le zonage résidentiel/achats/emploi desservi par des axes routiers rapides, cette spécialisation fonctionnelle des espaces augmente les distances entre les différentes activités et donc la demande de transport. Le nombre de kilomètres parcourus par habitant a par conséquent explosé à partir de la seconde moitié du 20^{ème} siècle et la diffusion de l'automobile pour atteindre 50 kilomètres par jour en moyenne, contre 4 ou 5 kilomètres par jour il y a 200 ans⁸.

Selon une récente étude du Forum Vies Mobiles, 86% des individus interrogés sont conscients que la situation environnementale est préoccupante, et **75% seraient prêts à réduire leurs déplacements et privilégier la proximité**⁹.

La création de cette proximité plébiscitée par les Français devra passer par des réflexions de fond

sur l'aménagement global du territoire et notamment la revalorisation des « petites villes à la campagne »¹⁰ et des villes moyennes.

La densification de ces espaces, qui ont connu pour certains une forte baisse de leur population, permettra de relocaliser certains services et commerces de proximité et de **favoriser la marche et le vélo pour les personnes habitant les bourgs et les villages alentour**.

CONCLUSION

La stratégie actuelle reposant sur la seule transformation du parc de véhicules thermique en véhicules électriques n'est pas suffisante pour atteindre les objectifs de réduction fixés par l'Etat.

Les Français sont prêts à changer leur manière de se déplacer si on leur en donne la possibilité en construisant un véritable système vélo qui lève les freins à l'usage et s'appuie sur les transports en commun pour augmenter son potentiel.

Un développement ambitieux du vélo permettrait de diminuer directement les émissions de GES du secteur des transports de **6%** pour un coût modeste, avec un potentiel de réduction allant jusqu'à **25%** si l'on multiplie par 10 la part des temps de déplacements à vélo.¹¹ Une telle diffusion de la pratique sera facilitée par une planification de l'intermodalité et une réflexion profonde sur l'aménagement du territoire, cassant la logique d'étalement urbain pour revenir à plus de proximité. Enfin, les innovations du secteur, comme les vélos-cargos, les VAE, les speed-pedelec¹², ou même les véhicules hybrides comme les vélos-mobiles, promettent de pouvoir encore étendre son champ d'application.

⁸ Aurélien Bigo, 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 p51, p184.

⁹ Descarrega B, Moati P. Modes de vie et mobilité. Une approche par les aspirations. Phase quantitative. Rapport de recherche du Forum Vies Mobiles. 2016. p14, p21.

¹⁰ Éric Charmes, La revanche des villages, Paris, Seuil, 2019.

¹¹ Aurélien Bigo, 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

¹² Speed-pedelec : vélo-électrique rapide limité à 45km/h. Vélo-mobile : Vélo caréné permettant d'atteindre avec peu d'effort 40 à 50km/h.