

16ème législature

Question N° : 4397	De M. Sylvain Carrière (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hérault)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique >cycles et motocycles	Tête d'analyse >Développer le vélo pour atteindre nos objectifs écologiques	Analyse > Développer le vélo pour atteindre nos objectifs écologiques.
Question publiée au JO le : 27/12/2022 Réponse publiée au JO le : 07/02/2023 page : 1260		

Texte de la question

M. Sylvain Carrière appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la politique française du développement du vélo. À l'horizon 2030 l'Europe doit réduire ses émissions de carbone d'au moins 55 %, la France aussi. C'est pour ça qu'elle s'est engagée dans la loi d'organisation des mobilités (LOM) en 2019 à effectuer une transition bas carbone dans le secteur des transports. Ainsi d'ici 2030 il est prévu de passer la part modale du vélo de 3 % à 12 %. Pour ce faire, il faut prendre le sujet de front et agir à plusieurs niveaux. Dans un premier temps il faut développer des infrastructures efficaces. Actuellement il existe très peu de réseau cyclable cohérent entre les différentes agglomérations. Il y a beaucoup de discontinuité de tracés inter-agglomérations et ces derniers sont souvent inexistant dans les petites ou moyenne villes, dans le périurbain ou encore dans le rural. Les collectivités, par la compétence d'autorité organisatrices de mobilités (AOM) ont besoin de fonds pour pouvoir initier leur projet, qu'elles financent *in fine* en grande partie (6/7ème du budget total, les subventions étatiques représentent 1/7ème). Ainsi, de la même manière qu'il leur est demandé d'appliquer les zones à faible émissions (ZFE-m) sur leur territoire, elles peuvent être en droit de demander qu'elles soient financées à hauteur des objectifs fixés. C'est pour cela que la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), en cohésion avec plusieurs associations d'utilisateurs, propose un « plan Marshall » pour le vélo. Il vise à allouer 2,5 milliards d'euros pour l'investissement dans les infrastructures cyclables, cette enveloppe ne comprenant pas toutes les aides incitatives ou le forfait mobilité durable par exemple - forfait mobilité durable qui devrait d'ailleurs être obligatoire dans tous les secteurs. Cette année dans le projet de loi finances, ce sont 250 millions d'euros qui ont été prévus pour les collectivités, bien en deçà des 500 millions d'euros nécessaires pour rattraper le retard sur nos voisins européens et sur notre propre feuille de route. M. le député se demande pourquoi, dans un contexte de déploiement des zones à faibles émissions mobilités, aussi peu d'argent public est investi dans le développement de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. 50 % des trajets font moins de 10km et rentrent dans le champ d'usage du vélo. Le vélo est à la fois un atout économique et d'économies d'énergies mais aussi un sujet de santé public. Son utilisation réduit fortement les émissions de gaz à effets de serre, les particules fines, mais aussi le bruit, grand oublié parmi les facteurs aggravants du stress ou des maladies psychiques. Enfin la pratique des mobilités actives, que ce soit la marche ou l'utilisation du vélo permet de réduire les risques de maladie cardio vasculaire. Il est aussi possible de projeter des avantages industriels au déploiement du vélo, actuellement seuls 33 % des vélos sont produits en France. Investir massivement dans les infrastructures serait un signal fort aux acteurs industriels de la filière vélo française, du constructeur au réparateur jusqu'au réemploi. C'est pourquoi pour tous les avantages précédemment cités, selon la FUB, un euro investi dans les infrastructures permet de gagner 4 à 6 euros en retombées économiques. Dès lors et



pour toutes les raisons citées, il demande au Gouvernement ce qu'il prévoit de faire pour atteindre les objectifs de la loi LOM de 2019 qui sont d'atteindre les 12 % de part modale du vélo en France en 2030.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement engagé dans l'accélération du développement du vélo. Le plan vélo et mobilités actives de 2018 a porté ses fruits avec un accroissement important des usages. Il a été renouvelé avec l'annonce par la Première ministre le 20 septembre 2022, d'un « plan vélo et mobilités actives 2022-2027 ». Ce nouveau plan poursuit trois ambitions : faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances ; faire du vélo un levier pour l'économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français ; rendre le vélo accessible à toutes et tous dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Dès 2023, le plan est doté de 250 M€ en faveur des infrastructures cyclables, soit plus qu'un doublement par rapport aux 4 dernières années qui ont vu la création du fonds mobilités actives et sa dotation à hauteur de 410 M€. Un nouvel appel à projets d'un montant de 100 millions d'euros a été lancé mi-janvier pour poursuivre le développement d'infrastructures cyclables sur notre territoire. Il est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et qu'il respecte les recommandations techniques en matière de sécurité. Il doit permettre d'intensifier la réalisation d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires dans des secteurs à enjeu et coûteux du fait de leur ampleur. Une attention particulière sera accordée aux territoires peu denses et aux Outre-mer pour lesquels l'effet de levier des aides de l'État est le plus marqué. Les actions se poursuivront au premier semestre 2023, avec le lancement d'un nouveau dispositif pour accompagner les territoires les moins urbanisés (communautés de communes ou communautés d'agglomération) afin d'accélérer le déploiement de leur politique cyclable. Ce dispositif permettra d'accompagner sur plusieurs années ces territoires disposant d'un schéma directeur cyclable dans la réalisation de leurs infrastructures cyclables sécurisées.