

POURQUOI FAIRE LE CHOIX DU VÉLO ?

UN PLAIDOYER POUR LE VÉLO

La France à vélo dans le concert européen

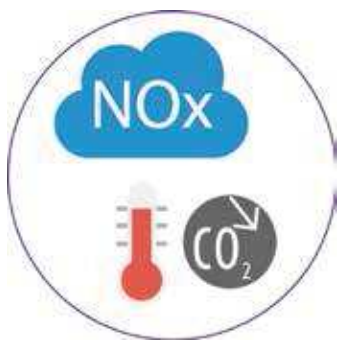
Au sein de l'Union Européenne, la France n'est située qu'à la 20^{ème} place sur 28 quant à l'usage quotidien du vélo par ses habitants. L'absence d'une stratégie politique nationale concernant le vélo explique ce classement, qui, à l'heure où l'European Cyclists' Federation (ECF) a publié son livre blanc pour une stratégie européenne du vélo, nous place en position de mauvais élève européen. Pour rattraper ce retard, il est aujourd'hui indispensable pour l'État français de s'engager de manière forte dans le développement de l'usage du vélo sur son territoire, notamment via des mesures financées.

Vélo et santé



Sur le plan de la santé, la pratique du vélo constitue un bon exemple de politique de prévention, alors que notre pays est majoritairement tourné vers le curatif. La sédentarité excessive est en passe de tuer plus que le tabagisme, et touche plus de 90 % des Français. Une heure de pratique de vélo permet de compenser les méfaits de huit heures de sédentarité ! Le développement d'une politique vélo est donc avantageuse pour l'État français qui verrait ses dépenses de santé grandement réduites avec une utilisation plus poussée du vélo par les français. En palliant le manque d'activité physique des français ainsi qu'en participant à la réduction de la pollution de l'air, le vélo constitue une mesure préventive de santé efficace qui ne demande qu'à être déployée plus amplement au niveau national. D'autre part, au niveau sécurité routière, le développement d'une politique vélo a pour effet de baisser le nombre d'accidents mortels des usagers du vélo. La conjugaison d'aménagements adéquats et du phénomène de « sécurité par le nombre » a entraîné une réelle baisse d'accidents de la route dans les pays ayant fait le pari du vélo.

Vélo et climat



Le vélo représente un enjeu majeur face aux défis environnementaux qui se posent aujourd'hui. Après la ratification de l'Accord de Paris en avril 2016, la France est tenue de réduire de 40 % ses émissions de GES (gaz à effet de serre) par rapport au niveau de 1990. En utilisant le vélo au lieu de la voiture pour se rendre à un lieu de travail à moins de 5 kilomètres de son domicile, chaque habitant contribue à économiser 650 kg de GES émis, soit une réduction à l'année de 8,6 % de l'ensemble de son émission carbone. L'ECF estime ainsi que si les niveaux de circulation à vélo au sein de l'Union Européenne étaient équivalents à ceux relevés au Danemark, l'utilisation du vélo contribuerait à elle seule à réaliser 12 à 26 % de l'ob-

jectif de réduction fixé pour 2050 dans le secteur des transports. Ces chiffres montrent l'importance pour la France d'adopter rapidement une politique résolue en faveur de déplacements propres, d'autant que la Commission a communiqué un avertissement final concernant la non-conformité du pays vis-à-vis des limites de pollution de l'air au dioxyde de nitrogène (NO2) en février 2017. La pollution de l'air étant notamment causée par l'utilisation systématique de la voiture, en particulier sur des distances courtes, son usage doit être réfréné au profit de solutions plus efficaces, dont le vélo vient en tête.

Le vélo est efficace, économique et accessible à toutes et tous



Le vélo est un moyen de transport économique, rapide et pratique. Pour les trajets de moins de 3 kilomètres, le vélo est le moyen de transport le plus rapide (12 minutes contre 15 minutes en voiture). Il est également peu coûteux, que ce soit pour la collectivité ou pour l'utilisateur, libérant du pouvoir d'achat et favorisant le commerce de proximité. Le vélo répond donc à la fois aux enjeux majeurs de lutte contre la précarité et l'exclusion liée à la mobilité et à la redynamisation des villes moyennes. Le vélo est un investissement rentable pour la collectivité, de par son faible coût, ses bénéfices pour la santé et pour l'environnement. Si l'on s'intéresse aux avantages et aux coûts pour la société, l'externalité négative pour un kilomètre effectué en voiture est d'au moins 0,15 € tandis que chaque kilomètre à vélo rapporte entre 0,16 € et 0,5 € (l'externalité est donc positive). La bicyclette représente aussi un potentiel économique important que ce soit dans le domaine de l'innovation, du tourisme, de la vente ou de la réparation. En 2009, Atout France estimait que les retombées économiques directes du vélo représentaient déjà 4,5 milliards d'euros. Une étude de l'ECF chiffre les retombées directes et indirectes du vélo à 513 milliards d'euros à l'échelle de l'Union européenne. Si la France était dans la moyenne, les retombées seraient donc d'environ 65 milliards d'euros par an.