



Réunion informelle des Ministres des Transports de l'UE Luxembourg, le 7 octobre 2015

Déclaration sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat

Préambule

Innovation

Le vélo est une réussite européenne.ⁱ Les innovations dans le secteur du vélo stimuleront la création d'emplois et la croissance ; les nouvelles technologies et les services contribueront au renforcement de l'industrie de l'UE.ⁱⁱ

Environnement

Le vélo est un outil indispensable pour désengorger le trafic au cœur et à la périphérie des nombreux centres urbains en pleine expansion.ⁱⁱⁱ Tant pour l'État que pour les citoyens, le vélo est le moyen de transport le plus économique après la marche à pied, car il génère des externalités positives considérables pour la société à un coût très faible en termes d'infrastructures et de véhicules. Si la production, l'entretien, l'exploitation et le carburant sont pris en compte, le vélo s'avère le moyen de transport le plus efficient de tous en termes de gaz à effets de serre. Comme, dans la plupart des villes européennes, la moitié des déplacements en voiture couvre des distances inférieures à cinq kilomètres et que plus de la moitié des déplacements motorisés à des fins de transport de marchandises pourrait être effectuée à vélo^{iv}, l'augmentation de la part modale du vélo recèle un potentiel considérable, y compris pour améliorer la qualité de vie.



Santé

Le vélo profite à la société. Les enfants qui prennent le vélo pour aller à l'école se concentrent mieux que ceux qui y sont simplement déposés. Les salariés qui se rendent au travail en vélo prennent moins de jours de congé maladie. En troquant la voiture pour le vélo pour se rendre au travail, les bienfaits sur la santé dépassent de loin les risques pour la sécurité. De plus, le vélo devient plus sûr au fur et à mesure que le nombre de cyclistes augmente sur les routes: il s'agit du principe de la « sécurité par le nombre ». Selon des estimations prudentes de l'Organisation mondiale de la santé, si chaque adulte dans l'UE marchait ou faisait du vélo 15 minutes de plus par jour, plus de 100 000 décès prématurés liés à une activité physique insuffisante pourraient être évités chaque année. En contribuant au désengorgement de la circulation, à la réduction des émissions et du bruit, à la réduction des coûts en termes de santé publique et d'infrastructures, le vélo profite même à ceux qui ne le pratiquent pas.

Financement

En tant que composante à part entière de la mobilité multimodale nécessitant une infrastructure en réseau, et en tant que base d'une industrie à l'échelle européenne, le vélo ne peut réaliser son plein potentiel qu'en bénéficiant d'un soutien à tous les niveaux.^v Grâce à l'intégration systématique de la promotion du vélo dans les instruments politiques de l'UE (tels que les plans de mobilité urbaine durable du paquet « mobilité urbaine » de 2013, les orientations politiques pour la sécurité routière 2011-2020, CIVITAS 2020, ELTIS, URBACT et la Semaine européenne de la mobilité) et les instruments de financement (y compris les fonds structurels et d'investissement européens, COSME et Horizon 2020), le vélo peut contribuer à plusieurs priorités de la Commission, telles que la mobilisation d'investissements privés pour créer des centaines de milliers d'emplois durables dans tous les États membres, la réduction des émissions et l'augmentation de l'efficacité énergétique.



Plan d'action

Compte tenu de (1) l'appel du Parlement européen en faveur de l'adoption d'une « feuille de route de l'UE pour l'inclusion du vélo dans le programme de travail de la Commission »^{vi} et (2) la déclaration de Paris de 2014^{vii} du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) en vue d'élaborer un « plan directeur paneuropéen pour la promotion du vélo »,

les Ministres et les Secrétaires d'État invitent la Commission à envisager les actions suivantes, dans le plein respect du principe de subsidiarité :

1. Intégrer le vélo dans une politique de transport multimodale, y compris la mobilité intelligente, en soulignant la nécessité de promouvoir les infrastructures physiques et des programmes en vue de changer les comportements.
2. Élaborer un document stratégique au niveau de l'UE sur le vélo comme moyen de transport. Ce document stratégique devrait (1) énumérer tous les objectifs relevant de la compétence de l'UE qui bénéficieraient d'une augmentation de la part modale du vélo, (2) recenser les politiques de l'UE et les instruments de financement déjà mobilisés ou à mobiliser pour augmenter la part modale du vélo et encourager la création d'emplois liés au vélo dans l'UE, et, (3) inclure le vélo comme moyen de transport dans les politiques de l'UE et les instruments de financement énumérés précédemment.
3. Établir un centre de compétence européen sur le vélo qui serait chargé de ^{viii}(1) servir de guichet unique pour répondre à toutes les questions liées au vélo, (2) faciliter l'échange de bonnes pratiques entre les États membres^{ix}, notamment dans le domaine de la sécurité des cyclistes, et (3) assurer le suivi de la mise en œuvre et de l'incidence de la stratégie de l'UE en faveur du vélo comme moyen de transport.



Les Ministres et les Secrétaires d'État reconnaissent que les États membres peuvent contribuer à augmenter la part modale du vélo en :

4. Désignant un centre de compétence national pour le vélo pour recueillir et diffuser les bonnes pratiques entre les États membres et pour coopérer avec le centre de compétence européen sur le vélo et avec les initiatives existantes, telles que le programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement des Nations Unies.
5. Veillant à ce que les projets nationaux d'infrastructures de transport tiennent compte des réseaux cyclables locaux, régionaux, nationaux et internationaux et cherchent à les renforcer^x.

Les Ministres et les Secrétaires d'État saluent toute initiative des collectivités régionales, locales et urbaines en vue de:

6. Inclure le vélo comme moyen de transport efficient et comme activité récréative dans les projets urbains, locaux et régionaux.
7. S'inspirer des bonnes pratiques nationales et internationales, des possibilités de cofinancement, des lignes directrices en travaillant avec les centres de compétence nationaux pour le vélo, le centre de compétence européen et d'autres parties prenantes.

Les Ministres et les Secrétaires d'État réunis aujourd'hui à Luxembourg s'engagent à promouvoir le vélo comme mode de transport efficient et respectueux du climat.



ⁱ Le vélo, les systèmes de vélos en libre-service et le vélo à assistance électrique (VAE) ont tous été inventés en Europe. Les experts en urbanisme et en transports provenant des États membres où la part modale du vélo est la plus élevée sont invités à réaménager l'espace public et les chaînes de mobilité partout dans le monde.

ⁱⁱ En 2014, 21 millions de vélos ont été vendus dans l'UE, dépassant ainsi le nombre de voitures nouvellement immatriculées de plus de 8 millions d'unités. Des systèmes publics de partage de vélos ont été mis en place dans plus de 800 villes sur quatre continents. Les fabricants de technologies VAE établis dans l'UE sont leaders en mobilité électrique et desservent un marché mondial à forte croissance, estimé à l'heure actuelle à 35 millions d'unités par an. La fabrication de produits et les services liés au vélo emploient 650 000 personnes dans l'UE. En doublant la part modale actuelle du vélo, ce nombre dépasserait un million de personnes.

ⁱⁱⁱ Comparé à la voiture, le vélo consomme sept à dix fois moins d'espace en roulant dans les centres urbains, et huit à cinquante fois moins d'espace de stationnement. À condition de disposer des infrastructures appropriées, le vélo est le moyen le plus rapide pour se rendre « de la table du petit-déjeuner au bureau » sur des distances inférieures à cinq kilomètres, en fonction du niveau de trafic et de la disponibilité des places de stationnement. Les vélos électriques s'en sortent même mieux que les voitures sur des distances allant jusqu'à dix kilomètres.

^{iv} Hypothèse de l'étude Cyclelogistics (financée par l'UE) : les vélos ou les vélos-cargo peuvent être utilisés pour des déplacements privés ou commerciaux de logistique nécessitant de porter plus qu'un sac à main et moins de 200 kg sur une distance inférieure à 7 km.

^v Le vélo se pratique au niveau local, mais concerne tous les niveaux politiques. Les pistes cyclables traversent souvent plusieurs délimitations municipales ou régionales, voire, dans le cas d'itinéraires cyclables récréatifs de longue distance, des frontières étatiques. Les États membres peuvent exprimer et définir leur soutien à des initiatives locales et régionales en matière de cyclisme grâce à des stratégies « vélo » ou en améliorant la coopération entre les différents niveaux des collectivités publiques ; un centre de compétence « vélo » national peut aider les autorités régionales ou locales en fournissant une expertise technique ou en matière de financement. Les États membres peuvent contribuer à la mobilité intermodale et à un réseau de pistes cyclables cohérent en intégrant le vélo comme moyen de transport dans les projets nationaux d'infrastructures, tels que les gares ferroviaires et les routes. Les États membres peuvent proposer des incitations fiscales pour encourager les navetteurs à préférer la mobilité active et les transports en commun à leur voiture particulière. En disposant d'un cadre politique de soutien, les collectivités locales sont en mesure de lancer davantage d'initiatives pour augmenter la part modale du vélo.

^{vi} 2015/2005(INI), PE, Vote en session plénière le 9 septembre 2015.

^{vii} www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/D%C3%A9claration_de_Paris_FR.pdf

^{viii} Parmi les exemples actuels, l'on peut citer une personne désignée au sein d'un ministère ou d'une administration, voire une organisation à part entière, telle que Fietsberaad (NL), Cycling Embassy (DK) ou Fahrradakademie (DE).

^{ix} Par des moyens tels que la collecte de données, la coordination d'un réseau de centres de compétence nationaux et de publications pratiques.

^x Par exemple, les orientations RTE-T actuelles comprennent le libellé suivant : « Lors de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, il convient de tenir dûment compte des circonstances particulières propres à chaque projet concerné. Dans la mesure du possible, il y a lieu de tirer parti des synergies avec d'autres politiques, par exemple, pour ce qui concerne les aspects touristiques, en incluant, dans certains ouvrages de génie civil tels que des ponts ou des tunnels, des infrastructures de pistes cyclables à longue distance comme les itinéraires EuroVélo. »