Inscrire le vélo dans les programmes européens 2021-2027

Propositions de rédaction à l'attention des régions

vélo & territoires

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

L'*European Green Deal* (Pacte vert européen), nouvelle stratégie de l'Union européenne, a été proposée par la Commission européenne le 10 décembre 2019. Son objectif principal est de rendre l'Europe climatiquement neutre, c'est-à-dire que les activités ne produisent plus d'émissions nettes de gaz à effet de serre en 2050. La Commission européenne propose un budget de 1 000 milliards d'euros sur dix ans pour effectuer des changements dans l'ensemble des politiques publiques européennes : agriculture, énergie, industrie, transports... La politique de cohésion européenne 2021-2027, premier levier d'investissements de l'Union européenne, devra contribuer au *Green Deal* si les États de l'Union européenne l'acceptent, est en cours de définition.

Alors que la crise sanitaire du Covid-19 appelle à un soutien massif pour accompagner la relance par les États et l'Union européenne, le vélo s'impose comme une solution pour les déplacements post-confinement et au-delà, mais aussi comme le symbole d'un développement économique durable et soutenable, le plus compatible avec le *Green Deal* européen. Outil de mobilité durable, de retombées économiques locales, d'activité physique bonne pour la santé, de développement territorial raisonné, le vélo répond aux objectifs. Vélo & Territoires défend la pertinence d'inscrire le vélo dans les cinq priorités d'investissement proposées par la Commission Européenne.
Le présent document présente des arguments et éléments de langage à l'attention des conseils régionaux, autorités de gestion des financements européens en France. Son objectif ? Faciliter l'intégration du vélo dans les documents cadres de la prochaine programmation européenne 2021-2027 (voire de son parallèle, les Contrats de Plan État-Régions).

Quels sont les fonds européens pertinents pour le vélo ?
Le **FEDER** (fonds européen de développement régional) permet de financer des projets soutenant l'adaptation au changement climatique, les transports, l'emploi. Le **FSE** (fonds social européen), vise à soutenir l'emploi et la cohésion économique. Le **FEADER** (fonds européen de développement rural), pilier de la Politique Agricole Commune, contribue au développement des territoires ruraux, dans le respect du climat afin de les rendre plus résilients. Chaque conseil régional, autorité de gestion de ces fonds, les décline en programmes opérationnels. Le programme **INTERREG** est financé par le FEDER et est appliqué dans le cas de coopération entre régions européennes (transfrontalier, transnational, interrégional). Le développement urbain, rural et côtier et la valorisation du patrimoine frontalier font partie des domaines financés. Sous certaines conditions, ces fonds sont compatibles entre eux. Vélo & Territoires encourage les régions à utiliser cette complémentarité dans le financement de leurs projets vélo.

Priorité 1 : une Europe plus intelligente

Innovation

6 % des individus se déplaçant à vélo utilisent un vélo à assistance électrique (VAE) en France[1]

71 % de report modal des utilisateurs de voiture vers le VAE[2]

Les tricycles peuvent transporter jusqu'à 350 kg pour les livraisons

36 815 vélos en libre-service en circulation en France en 2019, soit un marché de 80 millions d'euros par an[3]

Une Europe plus intelligente se traduit par la capacité à innover et anticiper les besoins de demain. Le VAE est une opportunité car il permet à la fois de toucher un public plus large, notamment plus âgé, d'améliorer l'accès à certaines zones caractérisées par une topographie contraignante et d'augmenter les distances parcourues. Les marges de progression sont importantes : capacité des batteries, recyclage, recharge durable... La capacité d'emport permise par les tricycles et biporteurs permet le développement de la cyclologistique. Le numérique est également un levier d'innovation. Les domaines sont vastes : gestion des données permettant de connaître les usages, développement d'applications pour accompagner les cyclistes

[1] Chiffres clés compilés par Vélo & Territoires, Le vélo rapporte gros, novembre 2019 (ressource réservée aux adhérents Vélo & Territoires)
[2,3] Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020

dans leur pratique. Enfin, le développement du vélo exige des services innovants et de qualité pour répondre à l'évolution des besoins : les programmes d'accompagnement du public dans leur pratique, le soutien aux petites et moyennes entreprises créatrices de nouvelles solutions dans le domaine du vélo, sont alors essentiels.

Propositions de rédaction :

- Inscrire les actions innovantes impliquant la mobilité active au rang des actions éligibles (matériels, technologies, méthodes, outils) ;
- Encourager les acteurs économiques à innover en faveur des mobilités décarbonées ;
- Inscrire les innovations liées aux services vélo, notamment en territoires peu denses, au rang des actions éligibles (offre de vélos en libre-service, gestions de flottes de vélo en entreprise, service de réparation et de maintenance) ;
- Inscrire le soutien à la cyclologistique et à l'entrepreneuriat à vélo au rang des actions éligibles : achat vélo-cargo, VAE, équipements, développement IT ;
- Inscrire la création de stationnements adaptés pour la logistique dans tous les types de zones susceptibles d'utiliser ce service (habitat, bureaux, centre-ville, points de consignes, pôles d'échanges...) au rang des actions éligibles ;
- Soutenir la collecte de données et la réalisation d'études sur la pratique du vélo pour mieux comprendre les besoins et les usages ;
- Encourager le regroupement des acteurs économiques des mobilités actives en cluster et soutenir leurs actions ;
- Inscrire l'installation de compteurs vélo au rang des actions éligibles ;
- Inscrire les actions en faveur du « savoir-rouler » au rang des actions éligibles.

Fonds à mobiliser : FEDER, FSE et INTERREG.

Priorité 2 : une Europe plus verte

Mise en œuvre de l'accord de Paris : neutralité carbone en 2050

Impact carbone du vélo 10 fois inférieur à celui de la voiture[4]

Lutte contre la pollution de l'air

0 particules fines émises par le vélo

- 60 % de concentration d'oxydes d'azote en région parisienne observés pendant le confinement en lien avec une baisse de 70 % du trafic moyen automobile[5]

Une Europe plus verte passe par la lutte contre le changement climatique. Les transports sont responsables d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Le développement des modes actifs, en particulier le vélo, permet de construire des nations plus durables. Pour cela, il est nécessaire de proposer des aménagements de qualité aux cyclistes leur permettant de se déplacer facilement, sereinement et de rééquilibrer l'espace public, en grande partie occupé par les véhicules motorisés (voies de circulation et stationnement). Augmenter et sécuriser le réseau cyclable est indispensable, dans et hors des agglomérations. D'autres leviers doivent être activés : stationnement, résorption des points durs, continuité du linéaire. Le Schéma national des véloroutes est un outil de priorisation des itinéraires cyclables et de rééquilibrage de l'espace public en France. Réalisé à 69 % (début 2020), il constitue un outil de la mobilité du quotidien et du tourisme à vélo. Augmenter la place disponible pour les modes actifs, vélo et marche dans l'espace public, sera décisif pour la mobilité post-confinement lié au Covid-19 pour répondre au besoin de la distanciation physique et favoriser les modes de déplacement non polluants.

[4] Chiffres clés compilés par Vélo & Territoires, Le vélo rapporte gros, novembre 2019 (ressource réservée aux adhérents Vélo & Territoires)

[5] Airparif

Propositions de rédaction :

- Inscrire le développement de l'offre de stationnement vélo au rang des actions éligibles, notamment à proximité des lieux de vie (établissements scolaires, gares et arrêts de transports publics, zones génératrices d'emplois...) ;
- Inscrire la création de stationnements adaptés pour la logistique dans tous les types de zones susceptibles d'utiliser ce service (habitat, bureaux, centre-ville, points de consignes, pôles d'échanges...) au rang des actions éligibles ;
- Inscrire le financement des travaux de résorption des discontinuités cyclables au rang des actions éligibles (notamment la réalisation d'ouvrages d'art) ;
- Inscrire l'aménagement des 7 894 km d'itinéraires restants du Schéma national des véloroutes au rang des actions éligibles (aménagement, signalisation et équipement), voire l'aménagement des itinéraires inscrits aux Schémas régionaux des véloroutes.

Fonds à mobiliser : FEDER et FEADER.

Priorité 3 : une Europe plus connectée

Réseaux de transports stratégiques

8 915 km d'itinéraires inscrits au Schéma EuroVelo en France en 2020[6]

25 408 km d'itinéraires inscrits au Schéma national des véloroutes en 2020[7]

+ 20 % de passages sur les itinéraires entre 2013 et 2018[8]

Une Europe plus connectée, c'est une Europe de la proximité, de l'accessibilité et de la facilité. Penser le vélo en articulation avec les autres modes de déplacement est alors essentiel. Pour favoriser le développement de l'intermodalité vélo + transports publics, le vélo doit être intégré aux pôles d'échanges multimodaux par des itinéraires cyclables de rabattement, l'embarquement dans les trains ou cars et du stationnement sécurisé et adapté. De l'Europe au local, le développement d'un réseau donne un cadre et permet une meilleure articulation entre les itinéraires. Par exemple, le Schéma EuroVelo, réalisé à 92 % en France (début 2020), relie 42 pays européens par des itinéraires cyclables. Interconnecter les pays entre eux est primordial pour développer la mobilité cyclable transfrontalière et le tourisme à vélo. Il s'agit également d'un réseau prioritaire au même titre que ceux du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Propositions de rédaction :

- Inscrire le soutien aux initiatives d'intermodalité vélo + transports collectifs routiers, transports collectifs routiers (car et bus), ferroviaires et maritimes au rang des actions éligibles ;
- Inscrire la création de pôles d'échanges multimodaux intégrant résolument les modes actifs au rang des actions éligibles afin de favoriser l'interconnexion entre les différents modes de transport ;
- Inscrire l'aménagement des itinéraires cyclables de rabattement vélo vers les pôles d'échanges multimodaux au rang des actions éligibles ;
- Inscrire le développement de l'offre de stationnement vélo au rang des actions éligibles, notamment à proximité des lieux de vie (établissements scolaires, gares et arrêts de transports publics, zones génératrices d'emplois...) ;
- Inscrire l'établissement de bases de données régionales ou nationales recensant les aménagements cyclables, servant à alimenter les plateformes multimodales au rang des actions éligibles ;
- Inscrire l'aménagement des 731 km d'itinéraires restants à réaliser du Schéma EuroVelo et les 7 893 km d'itinéraires restants du Schéma national des véloroutes au rang des actions éligibles (aménagement, signalisation et équipement).

[6,7,8] Chiffres clés compilés par Vélo & Territoires, Le vélo rapporte gros, novembre 2019 (ressource réservée aux adhérents Vélo & Territoires)

Fonds à mobiliser : FEDER, FEADER et INTERREG.

Priorité 4 : une Europe plus sociale

Soutien à des emplois de qualité

+ 35 000 emplois dans l'économie du cycle en France [9]

2 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2018 pour le cycle en France [10]

Attractivité des territoires

Entre 17 000 et 80 000 €/km de retombées économiques annuelles pour les véloroutes structurées [11]

22 millions de français pratiquent le vélo pendant les vacances[12]

Santé des citoyens

Les cyclistes se rendant au travail à vélo diminuent de 40 à 50 % leur risque d'incidence et de mortalité cardio-vasculaire et cancer[13]

+ 11 milliards d'euros de bénéfice global de santé si la part modale du vélo est de 9 %[14]

Une activité régulière réduit de 29 à 41 % la mortalité précoce[15]

75 % des accidents de cyclistes impliquent une voiture[16]

Une Europe plus sociale donnera une expression concrète au socle commun des droits sociaux et soutiendra l'éducation, l'inclusion sociale, l'égalité d'accès aux soins de santé et le soutien aux emplois. Les retombées économiques du vélo sont conséquentes, aussi bien dans le secteur de la santé que celles du tourisme à vélo (103,6M € pour La Vélodyssée en 2018) et permettent aux territoires de se développer localement. Le vélo est générateur d'emplois non-délocalisables, et créateur de services attractifs pour le territoire, en particulier en milieu rural : commerces de proximité, réparation, services de location vélo en lien avec l'économie sociale et solidaire. Le développement du vélo utilitaire mobilise également des emplois locaux dans le commerce, la réparation, le réemploi et les services, notamment en lien avec l'économie sociale et solidaire.

Propositions de rédaction :

- Inscrire le soutien aux services de proximité utiles à l'accompagnement de la pratique du vélo utilitaire : réparation, réemploi, location vélo courte et longue durée, sensibilisation des publics (notamment dans le cadre de l'économie sociale et solidaire et en articulation avec le FSE), programmes de remise en selle et l'événementiel au rang des actions éligibles ;
- Inscrire l'aide au développement de l'offre et de la promotion de l'usage du vélo au rang des actions éligibles ;
- Inscrire les actions en faveur du « savoir-rouler » au rang des actions éligibles.
- Inscrire la création et le développement des services vélo à proximité des grands itinéraires cyclables et des points d'intérêt touristique, notamment en milieu rural, au rang des actions éligibles ;
- Inscrire la création, le développement et la mise en tourisme des infrastructures cyclables au rang des actions éligibles ;

Fonds à mobiliser : FEDER, FSE et FEADER.

[9, 10, 11] Chiffres clés compilés par Vélo & Territoires, Le vélo rapporte gros, novembre 2019 (ressource réservée aux adhérents Vélo & Territoires)

[12, 13, 14, 15, 16] Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020

Priorité 5 : une Europe plus proche des citoyens

Développement local et durable

4,6 milliards de retombées économiques du tourisme à vélo par an en France[17]

+ 4 600 établissements marqués Accueil Vélo® en France fin septembre 2019[18]

68 € dépensés en moyenne par jour par les touristes à vélo[19]

Une Europe plus proche des citoyens vise à soutenir les stratégies de développement local et durable selon la typologie du territoire concerné. La mise en place d'aménagements cyclables facilitant l'accès à la mobilité des Français dans les territoires ruraux profite également au tourisme à vélo. L'infrastructure cyclable doit être agrémentée de services vélo au profit de l'économie locale, la création d'emplois et l'attractivité territoriale. L'animation interrégionale permet d'assurer la continuité des réseaux cyclables et de rendre l'offre de services vélo cohérente à une plus grande échelle. Pour les territoires urbains, c'est la mobilité du quotidien qui peut être financée via cet axe. Rendue possible par le développement d'itinéraires, la mobilité à vélo génère des villes plus humaines, apaisées et vivantes.

Propositions de rédaction :

- Inscrire le développement des mobilités actives comme des alternatives viables à l'autosolisme en milieu rural au rang des actions éligibles ;
- Soutenir le développement et la montée en qualité d'activités économiques locales en lien avec le tourisme à vélo, notamment à travers l'adhésion à la marque nationale Accueil Vélo ;
- Inscrire le développement du tourisme et de l'itinérance à vélo au rang des priorités des programmes interrégionaux, en cohérence avec les territoires de bassin et de massif ;
- Inscrire développement de l'offre de stationnement vélo au rang des actions éligibles, notamment à proximité des lieux de vie (établissements scolaires, gares et arrêts de transports publics, zones génératrices d'emplois...) ;
- Inscrire le financement des travaux de résorption des discontinuités cyclables au rang des actions éligibles (notamment la réalisation d'ouvrages d'art) ;
- Inscrire le soutien à la cyclologistique comme moyen de maintenir un écosystème économique en milieu rural auprès de personnes fragiles au rang des actions éligibles ;
- Inscrire l'aménagement des itinéraires du Schéma national des véloroutes au rang des actions éligibles (aménagement, signalisation et équipement), voire des itinéraires inscrits aux Schémas régionaux des véloroutes.

Fonds à mobiliser : FEDER, FEADER et INTERREG.

[17, 18] Chiffres clés compilés par Vélo & Territoires, Le vélo rapporte gros, novembre 2019 (ressource réservée aux adhérents Vélo & Territoires)

[19] Étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » - avril 2020