

# Valérie Masson-Delmotte et Olivier Schneider : « L'Etat doit engager un plan Marshall pour le vélo »

## Tribune

Collectif

Les bénéfices en matière d'environnement, de qualité de vie et de pouvoir d'achat doivent inciter les pouvoirs publics à développer des infrastructures sécurisées de circulation et de stationnement, estiment, dans une tribune au « Monde », la climatologue et le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette.



Les vélos en libre-service « Star » de la ville de Rennes, en 2013. DAMIEN MEYER / AFP

Contrairement à de nombreux pays européens, les chocs pétroliers des années 1970 n'ont pas suscité en France de remise en cause du modèle « tout-automobile ». Au contraire, l'étalement urbain, la fermeture progressive du réseau ferré de desserte fine [*communément appelées « petites lignes »*] et la disparition des services de proximité ont mené à une véritable dépendance à l'automobile, tout en allongeant les distances parcourues.

Aujourd'hui, nos territoires paient les conséquences de ces choix. Face à la crise actuelle de l'énergie, celle du climat et face aux effets dévastateurs du manque d'activité physique lié à la

sédentarité, ne commettons plus les mêmes erreurs ! Il est plus qu'urgent d'engager des politiques publiques visant une transformation en profondeur de l'organisation de nos territoires, condition sine qua non au changement de nos modes de déplacement.

Lire aussi la tribune : Article réservé à nos abonnés [« En France, la politique en faveur du vélo a fait les frais d'une suite de rendez-vous manqués depuis les années 1970 »](#)

La France, berceau du vélo moderne et patrie du Tour de France, a tout pour devenir également un grand pays pour l'usage quotidien de la bicyclette. Sur tout le territoire, nos concitoyens sont lucides quant aux enjeux liés à la mobilité. Ils souhaitent renouer avec un cadre de vie apaisé, vivre en bonne santé, voir leurs enfants et leurs parents se déplacer sereinement. Ils souhaitent retrouver du pouvoir de vivre et regagner de l'autonomie dans leur mobilité. Enfin, ils souhaitent agir pour limiter les risques graves liés au changement climatique et pour la préservation de la biodiversité.

## **Combinaison avec les transports publics**

Une mesure systémique très efficace pour limiter les émissions liées aux transports ([soit un tiers du total en France !](#)) est d'offrir des alternatives à la voiture. Le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) souligne notamment le potentiel remarquable du report modal vers le vélo, ainsi que ses cobénéfices multiples : favoriser les activités physiques quotidiennes, permettre un cadre de vie apaisé et moins bruyant et libérer du pouvoir d'achat par un coût d'utilisation peu onéreux.

Afin de bénéficier de ce potentiel, il faut intégrer dans la nouvelle planification écologique des objectifs volontaristes et ambitieux pour construire des alternatives sûres et efficaces sur tous les territoires. Pour répondre mieux que la voiture aux besoins de nos concitoyens et plus particulièrement des 13 millions de Français en situation de « précarité mobilité », il faudra une combinaison fluide entre vélo et transports publics. Ceci ne sera possible qu'avec des investissements sans précédents dans les infrastructures, ferroviaires et cyclables, avec un soin particulier sur le passage d'un moyen de transport à un autre, notamment le stationnement sécurisé de vélos en gare et dans les lieux de vie.

A l'occasion du quatrième anniversaire du plan Vélo et mobilités actives, nous appelons le gouvernement à construire, avec tous les acteurs de l'écosystème, un plan Marshall pour le vélo et à le mettre en œuvre de manière rapide et appliquée, afin de répondre aux aspirations de l'ensemble des citoyens. A commencer par notre jeunesse.

Lire aussi la tribune : Article réservé à nos abonnés [Transports : « L'enjeu est dans la mise en œuvre de solutions nouvelles qui apportent une alternative réelle à la voiture »](#)

En effet, l'enjeu de la mobilité des élèves est crucial, à plusieurs titres. Alors que le coût du transport scolaire explose et que ses organisateurs sont confrontés à des difficultés inédites de recrutement, de moins en moins d'enfants et d'adolescents se déplacent à pied et à vélo, au détriment de leur santé et de leur concentration en classe. Tous les rapports récents tirent la sonnette d'alarme quant à la baisse de l'activité physique des plus jeunes.

Pourtant, la pratique du vélo au quotidien améliore non seulement le bien-être, mais aussi la santé cardiorespiratoire et la santé mentale. Elle constitue ainsi une véritable stratégie d'adaptation, notamment aux épisodes de chaleur extrême, qui s'intensifient, comme le

souligne le GIEC. Le plan Marshall pour le vélo devra donc impérativement comporter un volet spécifique au milieu scolaire, avec des objectifs précis.

## **Doubler le réseau cyclable**

Si, en 2018, le gouvernement se fixait l'objectif de tripler les déplacements réalisés à vélo d'ici à 2024, tout porte à croire que cet objectif ne sera pas atteint. Afin d'accélérer, la France doit se donner les moyens (formation, infrastructures, moyens humains et financiers) de ses ambitions.

L'Etat dispose déjà d'un outil efficace : le fonds mobilités actives. En moins de quatre ans, son enveloppe – prévue pour sept ans – a déjà été en grande partie dépensée. Le plan Marshall vélo devra engager, sur le quinquennat, 2,5 milliards d'euros supplémentaires, et ainsi faire effet de levier auprès des collectivités, pour réaliser des infrastructures cyclables de qualité et en quantité.

Tous les sondages le disent : les Françaises et les Français veulent faire davantage de vélo. Mais le développement de son usage relève davantage de décisions collectives que de choix individuels. Cela ne pourra devenir une évidence que grâce à des infrastructures sécurisées de circulation et de stationnement. A la sortie du confinement, nous en avons eu la preuve avec une augmentation de l'usage du vélo uniquement là où les pouvoirs publics l'ont rendu possible avec des aménagements temporaires.

Lire aussi la tribune : Article réservé à nos abonnés [« Décarboner les mobilités est un défi immense »](#)

Grâce à un réseau cyclable sûr, complet, lisible et confortable, chaque personne, y compris les enfants et les personnes âgées, pourra envisager de circuler à vélo en se sentant en toute sécurité. D'où la nécessité de créer des infrastructures séparées du flux motorisé, notamment dans les rues au trafic important et hors agglomération. Il y a urgence, et il est possible d'aller vite en faisant preuve de coordination exemplaire entre l'Etat et les collectivités ! Pour cela, il faut cibler les millions de points noirs remontés dans [le Baromètre des villes cyclables](#), accélérer les projets de réseaux vélo intercommunaux et, surtout, accompagner avec soin et bienveillance les collectivités qui ne font qu'entamer leur transition vers le vélo, leur permettant de monter rapidement en compétence, grâce à l'incubation d'une culture « mobilités actives ».

Doubler le réseau cyclable français doit devenir notre objectif commun pour les cinq années à venir. Constituer un tel patrimoine cyclable est d'ailleurs une condition indispensable au lancement d'une « filière vélo » tricolore, avec à la clé 300 000 emplois locaux, durables et non délocalisables ! Ainsi, nous contribuerons au dynamisme économique des territoires, tout en décarbonant nos modes de déplacement et en créant des occasions de tourisme de proximité.

Nous répondrons ainsi à l'un des défis de notre temps : celui d'assurer le droit à la mobilité active de toutes et tous, partout sur le territoire, tout en faisant preuve de sobriété.

**Valérie Masson-Delmotte** est climatologue, directrice de recherche au Laboratoire des sciences du climat et de l'environnement de Paris-Saclay, elle est également coprésidente du groupe de travail 1 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

(GIEC) ; **Olivier Schneider** est président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

**Sont également co-signataires :**

**Gonéri Le Cozannet** est chercheur au Bureau des recherches géologiques et minières et auteur principal du groupe de travail 2 du Giec ; **Philippe Portier** est secrétaire national CFDT.