



Numéro 16, janvier 2020

*La parole est donnée à ...* est une rubrique de la lettre électronique de l'Onaps. Retrouvez la lettre électronique dans son intégralité sur le site internet de l'Onaps : <http://www.onaps.fr/Etudes-de-l-onaps/les-periodiques-de-l-onaps/lettre-electronique/>

#### **LA PAROLE EST DONNÉE À... Nicolas Mercat**

Ce mois-ci, rencontre avec Nicolas Mercat, chef de projets expert sur les transports actifs au bureau d'études Inddigo

#### *Pouvez-vous présenter vos principaux travaux en cours au sein d'Inddigo en tant qu'expert sur les transports actifs ?*

Je suis chef de projet au sein du département mobilité du groupe Inddigo, groupe d'ingénierie dans le domaine du développement durable. Nous sommes notamment spécialisés sur les questions de mobilité active depuis plus de 20 ans. Dans les travaux menés actuellement, je termine une étude sur l'économie du vélo en France. Les résultats montrent que l'impact économique le plus important de la pratique du vélo est de loin la santé publique. Ils dépassent de très loin les impacts directs que peuvent être la production de vélos, les infrastructures cyclables, les locations, ou le tourisme à vélo etc.

Nous travaillons sur d'autres études pour aider les collectivités à définir leur stratégie cyclable. Nous avons également une activité importante sur tout ce qui tourne autour des services vélo, notamment de location en libre-service ou en longue durée, ainsi que du tourisme à vélo et des voies vertes.

La marche est également une thématique d'intérêt, mais sur laquelle les collectivités travaillent moins que sur le vélo, parce que beaucoup d'entre elles considèrent que c'est un moyen de déplacement naturel. De fait, la marche capte 60 à 80% (90% à Paris) de son potentiel sur des déplacements de moins d'un kilomètre, ce qui n'est pas le cas du vélo en centre-ville. Le vélo ne parvient à capter que 4 ou 5% de son potentiel sur des déplacements de 1 à 5 km. Et c'est justement le problème : le vélo ne prend pas le relais de la marche au-delà d'un kilomètre.

Nous couvrons ainsi toutes les questions relatives aux modes actifs et nous travaillons aussi sur l'accompagnement des changements de comportements à travers des plans de mobilités en entreprise ou en établissement scolaire.

#### *Quels sont les enjeux d'une utilisation régulière des transports actifs du point de vue économique et de santé publique ?*

La question est bien abordée dans l'étude sur l'économie du vélo en France. La pratique du vélo présente un grand intérêt du point de vue économique, puisqu'un kilomètre à vélo coûte autour de 10 centimes en termes de dépense directe sur le vélo. Le coût d'un vélo régulièrement utilisé et

entretenu peut même descendre à 2, 3 ou 4 centimes par kilomètre, là où un déplacement urbain en voiture en coûte 30 à 35. C'est d'abord une économie pour l'utilisateur, mais c'est surtout une économie pour les collectivités par rapport aux dépenses qu'elles peuvent réaliser sur les voiries pour les voitures ou sur les transports publics.

En France, les collectivités dépensent à peu près 8 euros par an et par habitant sur les politiques cyclables, en comptant à la fois les infrastructures et les services. Ce chiffre cache des disparités, puisque quelques rares grandes agglomérations dépensent 20 euros par an et par habitant alors que des petites collectivités, notamment en milieu rural, vont n'affecter que 1 ou 2 euros. De nombreux pays d'Europe en dépensent beaucoup plus : aux Pays-Bas, par exemple, ce chiffre s'élève à 20 ou 30 euros par an et par habitant. En France, l'État et les collectivités locales dépensent 490 euros par an et par habitant dans les transports publics et 270 euros par an et par habitant dans les infrastructures routières (données issues des Comptes transport de la nation). Une telle politique est pourtant très efficace : en Allemagne, la part des déplacements à vélo est aussi élevée que celle des transports en commun, mais le coût est 10 fois moins important. Nous avons déjà quelques villes en France où la pratique du vélo est à peu près équivalente à celle des transports en communs, mais nous pourrions faire beaucoup mieux, car cela a une vraie pertinence économique pour les collectivités.

Dans les transports publics, les rendements sont souvent décroissants : plus on augmente les investissements, plus le coût public par déplacement devient élevé car il faut aller chercher des usagers dans des secteurs plus diffus. Pour le vélo c'est exactement le contraire : plus la pratique va augmenter, plus le coût public va diminuer. Cela s'explique par le fait que pour les transports publics, 70 à 80% des coûts totaux sont des coûts de fonctionnement. Pour le vélo, 70 à 80% sont des coûts d'investissement, qui n'existent que les 10 premières années, tant que le réseau cyclable n'est pas achevé. Après cela, les dépenses publiques sont considérablement plus faibles. Je pense que nous avons vraiment besoin d'un rééquilibrage des dépenses publiques entre les dépenses de voirie dédiées aux voitures, les transports publics et le vélo.

Il s'agit donc un véritable enjeu économique, sans parler des externalités, c'est-à-dire des bénéfices de la pratique du vélo pour la société en termes de santé publique, et notamment de qualité de l'air. Le programme HEAT de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), qui permet de modéliser les coûts et les bénéfices de la pratique du vélo, montre qu'en France, les gains en termes de santé publique s'élèvent à 69 centimes par kilomètre parcouru à vélo. Cela veut donc dire que sur les 12 milliards de kilomètres parcourus à vélo en France chaque année, les gains estimés sont de 9 à 10 milliards d'euros par an. Ces gains pourraient être augmentés de manière considérable si la France rejoignait la part modale moyenne du vélo en Europe (9% des déplacements, contre à peine 3% en France).

*L'utilisation du vélo dans les trajets du quotidien semble rester une pratique très urbaine. Comment développer la pratique de la marche et du vélo sur l'ensemble du territoire ? Quels sont les enjeux et les leviers ?*

En ce qui concerne la pratique du vélo, il existe une fracture territoriale majeure. Le vélo se développe très fortement dans les grandes agglomérations, et plus particulièrement dans le centre des grandes agglomérations. Des taux d'augmentation de la pratique de l'ordre de 10% par an y sont observés. En revanche, la pratique stagne, diminue ou chute dans tous les autres territoires : dans les banlieues, dans les grandes périphéries et milieu rural. Compte tenu du faible poids démographique du centre des grandes villes en France, autour de 20% de la population française, la pratique n'augmente globalement pas sur l'ensemble du territoire. Pourtant, en regardant les données de la fin des années 1980 et du début des années 1990, c'était en milieu rural et dans les zones périphériques que la

pratique du vélo était la plus élevée, notamment parmi les enfants. Il y a là un véritable enjeu : si nous voulons développer la pratique du vélo, nous ne pouvons pas nous passer du milieu rural, des villes moyennes et des périphéries des grandes villes. Cette chute de pratique en dehors des grandes villes est une spécificité bien française. En Allemagne, il y a une dizaine d'année, la pratique était rigoureusement identique dans les grandes villes, en périphérie, ou en milieu rural, autour de 9 à 10%.

La principale cause : notre retard en termes d'aménagements cyclables dans les zones périphériques ou rurales. Nous avons aménagé des territoires conçus pour des déplacements en voiture. Dans les périphéries, sa vitesse de déplacement reste élevée, alors que ce n'est plus le cas dans les centres-villes. La pratique du vélo dans les centres-villes s'y développe parce qu'elle est efficace. Aujourd'hui, la France a un retard considérable sur la qualité des aménagements cyclables en dehors des villes. Par rapport à l'Allemagne ou aux Pays-Bas, il nous manque entre 50 000 et 100 000 km d'aménagements cyclables. Ces aménagements cyclables constituent le levier principal pour l'augmentation de la pratique du vélo. Que ce soit en centre-ville, dans les périphéries, les villes moyennes ou en milieu rural, le pourcentage des déplacements de 1 à 7 km par rapport à l'ensemble des déplacements est constant, entre 40 et 50%, ce qui explique d'ailleurs le fort taux de pratique vélo en milieu rural dans le passé. Le vélo n'est jamais disqualifié par l'augmentation des distances, ce qui n'est pas le cas de la marche.

Nous avons par ailleurs construit des zones commerciales, des zones de loisirs et des espaces publics en fonction de la voiture. La principale difficulté est là : il reste possible et souhaitable d'améliorer les aménagements cyclables, mais tant qu'il existera une telle compétitivité de la voiture dans les déplacements de proximité, le pari reste difficile. Tant que nous continuerons à construire des parkings dans les périphéries, l'utilisation de la voiture restera attractive par rapport aux autres moyens de locomotion. C'est cette construction urbaine autour de la voiture qui rend la mutation plus difficile. De fait, on observe dans un certain nombre de villes espagnoles ou italiennes pour lesquelles les centres historiques sont difficiles d'accès à la voiture des commerces de proximité encore très actifs. Il existe un lien réel entre la densité commerciale et l'utilisation des modes actifs, pour la marche comme pour le vélo. Dans toute l'Europe, un décalage est observé entre la vision qu'en ont les commerçants et la réalité des modes d'accès de leur clientèle. Oui, les modes actifs sont les alliés des achats de proximités.

En ce qui concerne les leviers, ils doivent allier infrastructures, services, et accompagnement. J'ai déjà évoqué les infrastructures. Les aménagements cyclables sont plus une question de confort qu'une question de sécurité et de risque. Bien sûr le niveau de risque est un peu plus élevé à vélo qu'en voiture, mais le vélo reste une activité peu dangereuse. Ce qui est dangereux c'est surtout de ne pas en faire. Les études de Corinne Praznocy l'avaient montré il y a quelques années<sup>1</sup>, le rapport bénéfice-risque de la pratique du vélo est de l'ordre de 1 à 20, c'est-à-dire que les bénéfices sont 20 fois supérieurs aux risques. Les bénéfices sur la santé sont tels que cela couvre largement les risques, et plus la pratique augmente plus le risque diminue.

Il faudrait par ailleurs construire un véritable système vélo. Pour la voiture, nous avons des routes, des réparateurs de voitures, des stationnements, des services, etc. Et bien pour le vélo c'est la même chose : nous avons besoin de tout un réseau autour du vélo. Comment peut-on faire du vélo si on ne peut pas le stationner, si on n'a pas d'aménagements cyclables, si on n'est pas incité à le faire ? Le levier, ce sont donc des infrastructures et des services d'accès, que ce soient des vélos en libre-service, des systèmes de location, des stationnements sécurisés, des réparateurs de vélos, etc.

---

<sup>1</sup> Praznocy C. Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo. Evaluation en Ile-de-France. 2012

Mais c'est aussi un accompagnement des changements de comportements. L'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc déploie de très nombreuses actions d'animation des changements, que ce soit pour des publics scolaires, des actifs, des personnes âgées, ou encore des personnes à faible revenu, avec ou sans pathologie. C'est tout un accompagnement vers la pratique par l'essai et par l'apprentissage. Il est nécessaire de rassurer et d'accompagner le passage d'une pratique de loisir à une pratique urbaine. Ces deux pratiques ont tendance à être opposées alors qu'il n'y a pas de pratique urbaine élevée sans une pratique de loisir élevée. Les aménagements comme les voies vertes ont un rôle à jouer pour mettre ou remettre les gens au vélo, et cette pratique de loisir constitue souvent la première marche vers une pratique quotidienne.

*Quels sont les principaux leviers pour toucher des populations qui sont éloignées de la pratique de la marche et du vélo ? Certaines populations vous semblent-elles prioritaires ?*

Aujourd'hui, l'utilisation du vélo se développe beaucoup chez les actifs entre le domicile et le travail, ce qui est une bonne chose puisque ce sont des déplacements très structurants pour la mobilité.

En revanche, la pratique du vélo chez les enfants et adolescents reste très faible, ce qui est absolument dramatique car elle détermine très largement la pratique qu'une personne va avoir toute la vie. S'il n'y a pas d'enfants à vélo, il n'y aura pas d'adultes à vélo. Trouver les causes du manque de pratique du vélo utilitaire chez les jeunes d'âge scolaire et universitaire et arrêter l'hémorragie constituent des enjeux prioritaires. Ce n'est pas seulement une question d'apprentissage : il faut leur redonner une image positive du vélo. Je crois que voyager à vélo entre adolescents, par exemple, est un élément déterminant pour donner cette image positive, de liberté, d'autonomie, de confiance en soi. Je pense que les enfants doivent être la première cible.

La deuxième cible, ce sont les femmes, car dans tous les pays où la pratique du vélo est élevée, la pratique des femmes l'est aussi. C'est un double enjeu, d'abord parce que les femmes constituent la moitié de la population, et puis parce qu'elles sont souvent les prescriptrices de la pratique des enfants : pas de pratique des enfants sans l'assentiment des mères. Cela paraît un peu caricatural, mais nous l'observons.

Enfin, une chute de la pratique est observée chez les personnes âgées. C'est une population qui peut n'avoir connu que la voiture. La remise au vélo des personnes âgées est un vrai enjeu de santé publique, un enjeu d'autonomie, et *in fine* un enjeu de dépenses publiques. L'utilisation des mobilités actives à 65 ans est un facteur déterminant pour le maintien d'une mobilité autonome des personnes âgées après 80 ans. Une comparaison qui interroge, le taux de pratique moyen du vélo au quotidien en France, toute population confondue, est plus faible que celui des Allemands de plus de 80 ans. Autre exemple, au Japon, le recours à un moyen de transport actif pour les personnes âgées est majoritaire, notamment grâce à une forte utilisation du vélo.

*Le marché du vélo à assistance électrique connaît une croissance très importante depuis quelques années. Quelles perspectives apporte-t-il pour le développement de l'activité physique des Français ?*

Il y a dix ans, j'étais un peu dubitatif sur l'intérêt du vélo à assistance électrique (VAE) : pourquoi mettre un moteur sur un vélo ? Mais toutes les enquêtes réalisées ces dernières années montrent son intérêt majeur. Le moteur ne fait qu'écrêter l'effort. L'essentiel de l'effort reste musculaire, surtout en utilisant des fonctions d'assistance moyenne, et cet écrêtement est très largement compensé par le

fait que l'utilisation est beaucoup plus fréquente. Le VAE génère une fréquence de pratique beaucoup plus élevée : 2 000 km par an contre 400 km par an pour un vélo classique en France, c'est-à-dire 5 fois plus. Les distances moyennes par déplacement sont également beaucoup plus élevées : 4 km pour un déplacement domicile-travail à vélo, 8 km en VAE. Par ailleurs, le report modal s'observe dans 70% des cas de la voiture vers le VAE.

L'autre intérêt réside dans la typologie de public : le VAE touche de fait des personnes plus âgées, notamment des femmes, et donc des catégories ciblées comme étant prioritaires pour le développement de la pratique cycliste. L'analyse des bonus VAE versés par l'État en 2017 a montré par ailleurs que le VAE touche des territoires où l'utilisation du vélo classique n'est pas très développée. Je pense qu'il n'y aura pas de développement massif du vélo en France s'il n'y a pas aussi un développement du VAE. Aujourd'hui, il se vend 5 VAE pour 1 000 habitants en France. La Belgique est déjà à 25 VAE pour 1 000 habitants et l'Allemagne autour de 15. En France, 337 000 VAE ont été vendus en 2018, et je pense que ce chiffre est susceptible d'atteindre un million d'ici 4 ou 5 ans. Aujourd'hui, cela représente 50% du marché en volume au Pays-Bas ou en Belgique, là où le VAE ne représente que 15% en France. Ces perspectives sont vraiment importantes car c'est un objet qui va permettre de pousser les frontières du vélo.

### *Que peuvent apporter la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et le Plan vélo et mobilités actives ?*

Le vélo bénéficie enfin d'une reconnaissance officielle. Des mesures importantes ont été prises, notamment l'appel à projets « Vélo et territoires » de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui permet vraiment d'acculturer au vélo des nouveaux territoires, notamment dans des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) plutôt ruraux ou de taille moyenne. Le Plan vélo prévoit également une enveloppe de 50 millions d'euros par an sur sept ans. C'est une goutte d'eau alors qu'il faudrait investir autour de 2 milliards d'euros par an dans les aménagements cyclables. Mais l'État peut jouer un rôle important d'impulsion avec un véritable effet levier, qu'il faudrait développer plus largement. Il est par ailleurs dommage que le programme « Savoir Rouler à Vélo »<sup>2</sup> n'ait pas été rendu obligatoire, de même que le forfait mobilité durable en entreprise<sup>3</sup>, contrairement à ce qui existe pour l'utilisation des transports en commun.

Mais d'une manière générale, cela va dans le sens d'une reconnaissance, c'est le fruit d'un gros travail de concertation qui a été réalisé avec de nombreux acteurs. Maintenant c'est aussi une question de moyens, il faudrait qu'ils soient beaucoup plus importants pour atteindre les objectifs qui ont été fixés.

### *Le mot de la fin ?*

On ne peut que se réjouir du développement actuel des mobilités actives dans les grandes villes, mais l'enjeu de demain est vraiment son déploiement sur l'ensemble du territoire. Les élections municipales constituent un enjeu important pour convaincre les collectivités locales d'investir plus massivement dans la pratique du vélo. Nous avons connu plusieurs décades de développement des réseaux de tramways avec les succès que l'on connaît. Réussissons à présent le Plan vélo avec des investissements de tous les niveaux de collectivités, à la hauteur de nos ambitions.

---

<sup>2</sup> Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif interministériel, piloté par le ministère des Sports, vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

<sup>3</sup> Le forfait mobilité durable permet la prise en charge par l'employeur des frais de trajet des salariés qui se rendent au travail en vélo ou par covoiturage, avec un plafonnement de 400 euros par an.