

Vélo : des investissements qui tardent à se concrétiser

Olivier Razemon

Le gouvernement débloque 2 milliards d'euros, mais les infrastructures pâtiennent encore du réflexe routier

Le gouvernement trouve manifestement beaucoup plus consensuel d'encourager les déplacements à vélo que de s'opposer aux projets d'autoroutes. Pas moins de six ministres, dont la première d'entre eux, se sont relayés, vendredi 5 mai, pour louer les bienfaits des « mobilités actives », au cours du premier comité interministériel vélo et marche, qui se tenait au ministère de l'écologie. Les investissements annoncés (2 milliards d'euros budgétés par l'Etat d'ici à 2027) dépassent tout ce qui avait été dégagé jusqu'à présent.

En septembre 2018, date du premier « plan vélo » national, les sommes promises n'atteignaient que 350 millions d'euros pour sept ans. Cet argent n'a pas été dépensé en pure perte : la part de la bicyclette dans les déplacements, qui avait bondi après les premiers confinements, a encore progressé de 8 % en 2022 par rapport à 2021, selon l'association d'élus Vélo et territoires. La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), forte de ses cinq cents associations locales, continue de profiter des excellentes relations nouées par son président, Olivier Schneider, avec Elisabeth Borne, à l'époque où celle-ci était ministre des transports, entre 2017 et 2019.

« Depuis quelques années, la France a entamé une politique de rattrapage visible. Désormais, on compte en milliards », commente Annie-Claude Thiolat, vice-présidente de la FUB. Elle précise toutefois qu'avec 6 milliards d'euros – les 2 milliards annoncés par l'Etat s'ajoutant aux 4 milliards financés par les collectivités locales – « la France demeure au-dessous des 30 euros par an et par habitant recommandés par une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie de 2019 ».

L'Etat va ainsi contribuer à financer des aides à l'achat de vélos, des linéaires de pistes cyclables ou des passerelles et passages souterrains, *« dont le coût peut dépasser les 5 millions d'euros »*, observe Florian Le Villain, consultant pour Solcy, société de conseil en urbanisme et politique cyclable.

Le gouvernement espère notamment porter la longueur totale des pistes cyclables de 57 000 kilomètres aujourd'hui, dont 17 000 aménagés depuis 2017, à 80 000. Toutefois, une bonne partie du réseau existant est *« totalement à refaire »*, déplore Olivier Schneider, qui cite les pistes matérialisées sur un trottoir, celles qui s'arrêtent brusquement à un carrefour, ou d'autres rendues impraticables par les racines des arbres.

L'exemple de l'Ille-et-Vilaine

Concrètement, constate Florian Le Villain, les obstacles demeurent nombreux. *« Dans les collectivités, des chargés de mission débordés nous expliquent qu'ils n'ont pas le temps de s'occuper d'un aménagement »*, souligne-t-il, en donnant l'exemple d'une collectivité rurale de trente mille habitants, en Bretagne, qui s'est engagée à jalonner les itinéraires à l'aide de panneaux de signalisation. *« C'est un travail minutieux et peu valorisant, mais essentiel pour que les habitants utilisent l'itinéraire dans leurs déplacements quotidiens. »*

A l'inverse, le département de l'Ille-et-Vilaine, qui a annoncé un plan de 70 millions d'euros d'ici à 2025, serait un exemple à suivre. *« Comme le département a décidé de moins construire de quatre-voies, des moyens humains jusque-là affectés aux routes ont été transférés aux aménagements cyclables »*, explique-t-il.

En effet, le report de la voiture au vélo est freiné par les réflexes routiers de certains élus. *« Des collectivités soutiennent le développement du vélo, mais également des routes ou des aménagements en périphérie des villes, qui ont pour conséquence de favoriser l'usage de la voiture, y compris pour des trajets courts »*, observe Annie-Claude Thiolat. Elle rappelle que la Fédération française des usagers de la bicyclette *« soutient La Déroute des routes »*, une coalition d'une cinquantaine de collectifs locaux opposés à la construction de projets routiers considérés comme *« inutiles »*.

Le secteur économique du vélo espère profiter des choix du gouvernement pour relocaliser, en France, une partie de la production de cycles, aujourd'hui en grande partie importés. *« Le ministre délégué chargé de l'industrie, Roland Lescure, a confirmé le lancement d'un appel à projets, qui servira à financer des subventions, des aides ou des garanties de prêts »*, se félicite Florence Gall, déléguée générale de la filière vélo. Des entreprises d'assemblage ou des fabricants de composants, tels des chaînes ou des pédaliers, devraient en bénéficier.

Le plan du gouvernement a en revanche pratiquement oublié un volet des « mobilités actives » qu'il prétend défendre, en l'occurrence le sort des piétons. L'Etat s'engage simplement à soutenir les collectivités locales dans leurs « *initiatives pour le développement de la marche* », à hauteur de 4 millions d'euros en quatre ans.

Christian Machu, de l'association 60 millions de piétons, n'est pas surpris. « *Lorsque nous avons été reçus au ministère des transports, il y a quelques semaines, un conseiller nous a expliqué que la marche avait peu d'impact sur la décarbonation, au contraire du vélo* », confie-t-il. Pourtant, mettre un pied devant l'autre, c'est tout simple et bon pour la santé, tout en réclamant moins de travaux et de financements que le vélo, ou que les autoroutes.