



## Argumentaire

### Le vélo dans la lutte contre le réchauffement climatique

#### Sources :

- Aurélien Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*. Thèse de doctorat ED IP Paris. 2020
- Martin Guillaume, Lavielle Luc, *Les impacts environnementaux des aménagements cyclables*, BL Evolution, Juin 2021.
- Ministère de l'Agriculture, *Données Teruti-Lucas*. 2014.
- Parlons Vélo, *Le vélo un atout pour la France*. 2022.
- Ministère de l'Ecologie, *Stratégie Nationale Bas Carbone*. Avril 2020.

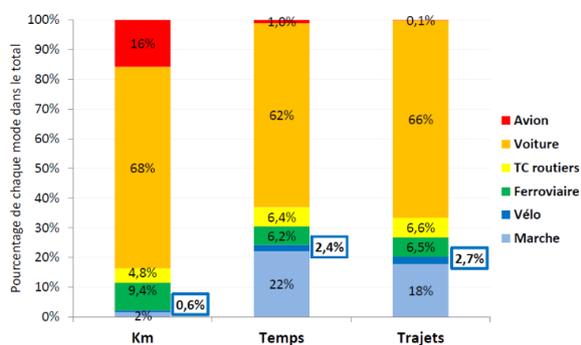
#### 1. DEVELOPPER LE SYSTEME VELO AU DETRIMENT DU SYSTEME AUTOMOBILE PERMET DE REDUIRE LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

- **Les transports sont à l'origine de 31% des émissions de GES intérieures à la France** (hors international) et représentent ainsi le premier pôle d'émissions. 97% de ces émissions proviennent des transports routiers uniquement.
- La réduction des émissions de GES du secteur des transports nécessite de s'attaquer à 5 facteurs d'émissions : **la demande transport (le nombre total de kilomètres parcourus), le report modal**, le taux de remplissage, l'efficacité énergétique des véhicules et l'intensité carbone de l'énergie.
- Les modes actifs, marche et vélo, peuvent contribuer largement aux deux premiers leviers à condition qu'ils **soient développés de manière systémique** en visant la transformation des territoires vers davantage de proximité et la refonte des rythmes de vies.
- La trajectoire actuelle de la SNBC (2015) vise la multiplication par 7 des kilomètres parcourus **d'ici 2050** à vélo mais une multiplication seulement par 5 de la part modale kilométrique de 0,6 à 3%. L'augmentation globale des distances parcourues rogne les gains de part modale sur la voiture, **conduisant à une baisse de seulement 2% des émissions du secteur**.
- Une approche ambitieuse à demande totale de transport constante viserait à multiplier par 10 les distances parcourues à vélo par jour par habitant, au même niveau que les Pays-Bas, entraînant la **diminution des émissions de GES du secteur de 6%**.
- Pour maximiser les impacts, il faut que des choix radicaux en matière d'aménagement du territoire soient réalisés pour multiplier par 10 la part du temps des déplacements réalisés à vélo. Environ **25% des émissions de GES du secteur peuvent être supprimés si** le vélo est utilisé pour ¼ des temps de déplacement. Cela impliquerait une baisse importante de la demande de transports (aménagement et modes de vie en proximité) grâce à une réduction massive de l'usage de la voiture.

Une récente étude internationale, publiée dans la revue Nature, révèle qu'à l'échelle internationale c'est l'équivalent des émissions nationales du Canada (**700 MtCO<sub>2</sub>**) que nous pourrions supprimer en se déplaçant quotidiennement à vélo comme le font les Néerlandais (moyenne de 2,6 km/jour vs 0,25 km/jour en France).

## 2. TOUT EN CONTRIBUANT AUX AUTRES LUTTES POUR LA PRESERVATION D'UN MONDE VIVABLE

- **Lutte contre l'artificialisation des sols** : 41% du total des surfaces artificialisées en France le sont pour des infrastructures de transport, dont la moitié est imputée uniquement aux réseaux routiers. **Les aménagements cyclables ne représentent aujourd'hui que 0,5% de la surface artificialisée** par les infrastructures de transport et limitent donc fortement les conséquences d'une artificialisation excessive.
- **Préservation de la biodiversité** : les systèmes vélos nécessitant peu d'artificialisation des sols, ils présentent des impacts moindres pour la biodiversité et permettent même dans certains cas de la stimuler en récréant des trames écologiques.
- **Pollution de l'air** : le transport routier est le principal secteur responsable de la pollution atmosphérique, émettant près de 63% du total des oxydes d'azote. Lutter contre le tout-voiture, par le vélo notamment, permet de réduire cette pollution.
- **Autres pollutions** : sonores, visuelles, etc. Le vélo contribue à l'embellissement de l'espace public, la pacification des rues et à la baisse de l'accidentalité causée par le système automobile. Plus d'espaces publics grâce à de moindres surfaces gâchées par le stationnement des véhicules et les infrastructures routières pour lutter contre la solitude et l'individualisme et favoriser le partage.
- **Vie de proximité** : le report modal vers le vélo a un potentiel de changement de comportement dans notre mobilité quotidienne. De la même façon que l'usage de la voiture a incité à se déplacer plus loin pour tous types de trajets, se recentrer sur de courtes distances à vélo vers des commerces de proximité, des lieux de loisirs plus centraux, etc. peut contribuer à restructurer les territoires.



Part des kilomètres parcourus, des temps de déplacements et du nombre de trajets par mode en France

		2015	2019	2025	2030	2050
SNBC AMS 2	Mds voyageurs .km	5			26	34
	PM%	0,6%			2,6%	3%
SNBC AMS 3	voyageurs .km		6	13	21	87
	PM%		0,55%	1,4	2,2%	9%

**Le système vélo est une contre-proposition radicale au système automobile** qui se déploie depuis un siècle avec l'appui des pouvoirs publics. Toute politique qui ambitionne de le développer doit aussi viser :

- **La modération des distances de déplacements** par de l'aménagement des territoires favorisant les modes de vie plus en proximité ;
- Le développement de modes (intermodalité), véhicules (modes intermédiaires) et pratiques (cyclotourisme) de moyenne et longue distances ;
- **La démotorisation des ménages**, pour éviter les émissions de GES liées à la production des voitures notamment électriques.