

# Entretien de l'association Droit au vélo NC avec le CESE le 21 octobre 2024

## Plaidoyer en faveur du développement du vélo

### Introduction

Nous remercions le CESE d'avoir accepté notre demande d'audition. Dans la société Calédonienne, lorsqu'on parle déplacement, on pense d'abord à la voiture, ensuite aux transports en commun, et si on y pense, on mentionnera peut-être la marche et le vélo. Mais le vélo est plutôt considéré comme un sport ou un loisir.

C'est pourquoi lorsque le CESE a mentionné le vélo dans un paragraphe dédié à la mobilité de son avis sur la révision du STENC en 2022, nous y avons vu un signe encourageant qui nous avait alors incité à revenir vers vous. Il était indiqué dans cet avis que *“les conseillers estiment que l'écomobilité n'est pas suffisamment étudiée dans cette révision du STENC.”* et qu' *“il faudra se pencher par exemple sur la création de pistes cyclables [...] ou encore inciter les Calédoniens à acheter des véhicules adaptés à leurs besoins (les pick-up et 4x4 sont-ils réellement utiles en ville?)”*

Depuis 2022, la situation du vélo en Nouvelle-Calédonie n'a pas vraiment évolué. Pourtant nous pensons qu'après ce que le pays vient de vivre, **on devrait accorder au vélo la place qu'il mérite** non seulement dans la stratégie du changement climatique qui nous réunit aujourd'hui mais également dans le plan de refondation et la reconstruction du pays (cf. plan S2R). Nous expliquerons pourquoi au cours de cette intervention.

Cette dernière s'organise en 3 parties:

- la présentation de notre association et de ses principales actions
- nos propositions pour la stratégie de changement climatique
- plus généralement les bénéfices résultant du développement du vélo dans la société calédonienne

1/ **Présentation de l'association:** son objet, qqs chiffres (10 ans d'existence, 204 membres, 1 employé), ses principales actions (plaidoyer auprès des pouvoirs publics, sensibilisation/formations avec les ateliers d'auto-réparation tous publics, le festival “le vélo fait son cinéma”, savoir rouler à vélo dans les écoles,...

2/ **Sur la stratégie du changement climatique** qui nous réunit aujourd'hui:

Nous nous réjouissons premièrement de l'élaboration d'une telle stratégie qui manquait en Nouvelle-Calédonie,

Mais à la lecture du document, nous notons que les différents champs d'actions développés dans cette stratégie se limitent à la notion **d'adaptation** au changement climatique, d'une part, et que ces champs d'action n'incluent aucune mesure bénéficiant à l'écomobilité, d'autre part.

Pourtant, l'article 2 du projet de délibération relative à cette stratégie permettrait d'être plus ambitieux puisque par cet article la Nouvelle-Calédonie s'engage non seulement dans des politiques d'adaptation au dérèglement climatique mais **également d'atténuation de ce dérèglement.**

Comment atténuer le dérèglement climatique si ce n'est en limitant et réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui causent ce dérèglement ?

Dans la mesure où à l'échelle internationale, le volet transport représente ¼ des émissions de GES résultant de la combustion des énergies fossiles, il nous paraît nécessaire d'agir sur ce levier, autant que sur les autres (industrie, résidentiel, agriculture).

**Une manière assez efficace de réduire la part des émissions liées aux transports est de développer la marche et le vélo là où ces moyens de déplacements ont naturellement leur place**, c-a-d dans les villes (on ne va pas prendre son vélo pour aller de Nouméa à Bourail).

Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie qui a arrêté ce projet de délibération est compétent dans un grand nombre de domaines où il pourrait agir pour promouvoir le développement du vélo comme moyen de déplacement :

- tout d'abord l'aménagement du territoire avec les principes directeurs en matière d'urbanisme, ces derniers pourraient reprendre les dispositions de la LOM (loi d'orientation des mobilités) prévoyant qu'à l'occasion de travaux de construction ou de réfection de voirie, il soit obligatoirement prévu une voie dédiée aux vélos ;
- Ensuite dans le code du travail et dans la fonction publique, des incitations telles que le forfait mobilité adopté dans l'hexagone avec la LOM pourrait être mises en place. Les personnes qui utilisent leur vélo ont 15% de jours d'arrêts maladie en moins<sup>1</sup>.
- Le code de la route pourrait être modifié comme cela a été le cas dans l'hexagone il y a plus de 10 ans pour introduire le tourne-à-droite cycliste au niveau des feux ou encore le double-sens cyclable sur les zones à 30. Le retour d'expérience sur ces mesures<sup>2</sup>, acquis dans l'hexagone devrait militer en faveur de leur mise en oeuvre sur le caillou;
- Dans le domaine de l'enseignement, l'apprentissage du vélo à l'école pourrait être largement développé par l'intermédiaire du programme national "savoir rouler à vélo" (SRV)<sup>3</sup>. On l'a bien fait pour la natation. Pourquoi pas pour le vélo ? Apprendre aux jeunes à faire du vélo, c'est aussi leur apprendre à devenir autonome et responsable, à ne pas dépendre uniquement de la voiture des parents pour aller à l'école, c'est aussi les initier au code de la route.
- En matière fiscale:
  - on ne comprend pas pourquoi la TGC appliquée aux ventes de vélo, notamment les VAE, n'est pas plus incitative. Elle pourrait au moins être équivalente à celle appliquée aux véhicules électriques, et réservée aux VAE urbains et éviter ainsi l'effet d'aubaine pour l'achat de VTTAE de loisirs comme en 2018 ;
  - les véhicules lourds qui consomment et polluent le plus devraient être lourdement taxés afin d'inciter à l'achat de véhicules légers ( $\frac{2}{3}$  des véhicules particuliers vendus en NC ont un PTAC > 1,7 tonnes et **près d' $\frac{1}{3}$  sont situés dans la catégorie >2,4 tonnes**)<sup>4</sup>. Nous avons la même répartition en poids dans la population :  $\frac{2}{3}$  en surpoids,  $\frac{1}{3}$  d'obèses. Une étude américaine avait

<sup>1</sup> [https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2018-enquete-ikv\\_juin.pdf](https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2018-enquete-ikv_juin.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2021/12/308\\_la-mise-a-double-sens-cyclable.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2021/12/308_la-mise-a-double-sens-cyclable.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609>

<sup>4</sup> <https://observatoire-energie.gouv.nc/private/files/documents/Depliant-Energie-2022.pdf>

montré que la proportion d'obèses dans les villes américaines était proportionnel au nombre de voitures par habitant.

- Il y a quelques années, la vignette a été supprimée. Pourquoi ne pas remettre un système de taxation des véhicules lourds ?

Toutes ces mesures pourraient figurer dans la stratégie du changement climatique dans un volet "développement de l'écomobilité" comme moyen d'atténuation du dérèglement climatique.

### **3/ Les bénéfices sociétaux du développement du vélo**

3.1 Pour ce qui concerne les effets sur les émissions de CO<sub>2</sub>, il y a le consensus scientifique (voir par exemple les travaux de JM Jancovici et les travaux du shift project) : avec une émission de 0g de CO<sub>2</sub> par km parcouru, le vélo est bien évidemment identifié comme faisant partie des solutions permettant de répondre aux enjeux climatiques.

De plus, dans une optique **d'adaptation** au réchauffement climatique et à la multiplication des vagues de chaleur, vaut-il mieux développer les surfaces de parking bitumées comme on l'observe à Nouméa ou prendre un peu de place à la voiture afin de la rendre aux piétons, aux cycles et à la verdure. Aujourd'hui, on estime qu'à Nouméa 90% de l'espace public est réservé à la voiture.

3.2 lutte contre la vie chère : le vélo donne accès à une mobilité économiquement accessible au plus grand nombre. Nous pensons qu'il y a une véritable injustice lorsque les infrastructures de voirie bénéficient essentiellement à ceux qui ont les moyens de s'acheter une voiture. En moyenne une voiture sur le grand Nouméa, c'est 55 000 francs par mois (amortissement, entretien, carburant, assurance, contraventions).

3.3. Réduction des inégalités sociales et des signes extérieurs de richesse : à vélo on est tous égaux - c'est ce qui caractérise la Hollande où même la famille royale, les dirigeants politiques, le premier ministre... se déplacent à vélo par souci de conserver une certaine accessibilité pour ne pas dire une certaine humilité.

Le vélo permet le désenclavement des quartiers pauvres et réduit l'isolement social. Il bénéficie aux personnes peu fortunées, aux personnes âgées. Notamment en cas de défaillance des transports en commun. Pourquoi les étudiants de l'Université de Nouvelle Calédonie n'ont-ils toujours pas de piste cyclable pour rejoindre le centre de Nouméa ? Notre première demande date de 10 ans. Il y a eu 2 pétitions. L'Etat est prêt à co-financer ce projet. Qu'est-ce qui bloque ?

3.4. Santé : Le vélo comme mode de déplacement participe au développement d'un mode de vie sain, actif qui permet un exercice physique quotidien et prévient les maladies longue durée. Pour rappel, ces dernières coûtent chaque année 40 milliards de francs CFP de dépenses de remboursement à la CAFAT. Une étude menée sur 5 ans au Royaume Uni sur 263 450

personnes âgées de 40 à 69 ans démontre<sup>5</sup> que les personnes qui utilisent le vélo pour se rendre au travail présentent :

- 40% de mortalité en moins (toute cause confondue), par rapport aux personnes qui vont au travail en voiture ou en transport en commun, le risque, chez les cyclistes, de mourir d'une maladie cardio-vasculaire étant 50% plus faible et celui de mourir d'un cancer 45% plus faible.
- 45% moins de risque de développer une maladie cardiovasculaire ou un cancer par rapport aux personnes qui utilisent la voiture ou les transports en commun.

De plus, les personnes qui se déplacent quotidiennement à vélo présentent 20% de risque en moins de développer du diabète de type 2.

3.5. Coût pour les collectivités : les infrastructures cyclables coûtent beaucoup moins cher en investissement et en entretien que les routes pour automobile. Elles sont "remboursées en quelques années" par les économies générées sur la santé. Ça été largement démontré.

*L'exemple de Copenhague*<sup>6</sup> : En 1979, avec le second choc pétrolier, la capitale danoise Copenhague connaît de graves difficultés financières et doit renoncer à son programme de rocadés autoroutières. Que faire quand on a peu d'argent et qu'on tient quand même à inaugurer quelques aménagements au cours de son mandat ? Des pistes cyclables ! Voilà comment une disette budgétaire a contribué à rendre cette ville aujourd'hui exemplaire pour les cyclistes: 28 % des déplacements s'y font à bicyclette (contre 1% sur Nouméa), 49 % pour aller à l'école ou au travail<sup>7</sup>.

*L'exemple de Séville*<sup>8</sup>: En Espagne, la ville de Séville (680 000 h) a pris une décision audacieuse en 2006 en supprimant 5000 places de parking pour construire un réseau de voies cyclables sécurisées sur 80 km, en seulement 18 mois. Cela avec un budget de 32 millions d'euros (3,9 milliards de francs CFP – soit 10 fois moins que ce que coûtent chaque année les longues maladies à la CAFAT). 32 millions d'euros c'est aussi ce que coûtent la construction d'1 km de ligne de tramway ou encore 1 km d'autoroute. Le résultat ? **Le nombre de cyclistes quotidiens a été multiplié par 10 en 2 ans.**

Il est démontré depuis plusieurs dizaines d'années que la part des déplacements qui s'effectue à vélo est directement proportionnelle au linéaire cyclable sécurisé par habitant. Cette règle a été vérifiée à Nouméa le long de la RP14 au fur et à mesure de la création des différents tronçons cyclables entre 2016 et 2024, le nombre de cyclistes sur cet axe ayant été multiplié par 5 au cours de cette période.

En matière d'infrastructure, il y a aussi le sujet du stationnement vélo. Trop peu d'employeurs le proposent. Alors qu'installer quelques arceaux, c'est tellement plus abordable que d'investir dans du stationnement, de la location de parking.... et ça rend la vie tellement plus simple pour les personnes qui viennent à vélo.

---

<sup>5</sup> C. A. Celis-Morales et al. (2017). Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ (<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>)

<sup>6</sup> <https://theconversation.com/le-velo-ce-mode-de-deplacement-super-resilient-138039>

<sup>7</sup> [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962)

<sup>8</sup> <http://jeanneavelo.fr/2024/02/07/revolution-velo-seville-modele-transformation-urbaine/>

3.6 Le développement d'une économie du vélo, de métiers avec des qualifications facilement accessibles (réparateur de vélos, livraison à vélo, ...), tourisme, commerce de proximité.

3.7. Amélioration du cadre de vie et de la sécurité: pourquoi la promenade Vernier a autant de succès? Cadre agréable, verdoyant et totalement sécurisé. Le sujet de la sécurité est l'élément clé du développement du vélo. C'est la principale raison pour laquelle les gens qui souhaiteraient se déplacer à vélo ne franchissent pas le pas. C'est également la raison pour laquelle les parents ne laissent pas leurs enfants aller à vélo à l'école. A l'échelle nationale, 44% des accidents de la route qui touchent les enfants ont lieu sur le trajet domicile-école. 58% de ces accidents sont liés à des voitures mal garées<sup>9</sup>.

### **En conclusion**

Nous pensons que cette stratégie du changement climatique devrait comporter un volet "atténuation du dérèglement climatique par la réduction des émissions" et que ce volet devrait inclure un ensemble de mesures susceptibles de favoriser le développement d'une mobilité active bonne non seulement pour le climat mais également la santé, le cadre de vie, le budget des ménages, l'autonomie des enfants, etc.

Intégrer ce volet à la stratégie permettrait en outre d'utiliser le fonds de résilience pour financer des mesures de promotion de l'écomobilité.

Au-delà de cette stratégie, le travail en cours sur la refondation de notre modèle sociétal devrait inclure une réflexion sur la place du vélo en raison des nombreux avantages que nous venons d'énumérer.

Merci d'avoir bien voulu nous écouter.

---

<sup>9</sup> ONISR, bilan annuel 2019