



CONGRES FUB 2023 COMPTE-RENDU

Table ronde n°2 : Adapter nos routes au vélo, un investissement prioritaire pour le climat

Etaient présent·es :

- Jean-Luc Chenut, Président, Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, intervenant
- Morgane Nicol, Directrice du Programme Territoires, I4CE, intervenante
- Lionel Fournier, Directeur santé et écologies, Harmonie Mutuelle, intervenant
- Thibault Quéré, Responsable plaidoyer, FUB, animateur

A l'occasion de cette table ronde, l'ensemble des intervenant·e·s a souligné le **caractère essentiel d'investir un budget massif dans les infrastructures cyclables**, à la fois pour répondre aux **enjeux climatiques**, mais aussi pour la **santé publique**. L'I4CE a chiffré un budget d'investissement encore supérieur à celui sollicité par la FUB auprès de l'Etat, inscrivant la nécessité d'un budget de 3,3 milliards d'euros pour le quinquennat à venir. Si les arguments en faveur de ces investissements ont été nombreux, les échanges ont dès lors portés sur la **concrétisation** et sur les **arbitrages** nécessaires afin de les rendre effectifs.

Le Président du Département a mis en avant le besoin de **sanctuariser un budget**, afin de se concentrer ensuite à la mise en œuvre effective. Le Département et l'I4CE ont tous deux souligné l'importance d'avoir une **ingénierie conséquente** afin que les budgets alloués permettent de générer des projets, dans un contexte où il s'agit de thématiques nouvelles à imaginer et à coconstruire. La nécessité de **développer la coopération** – notamment face au mille-feuille administratif - a également été évoqué par le Département, afin de penser une politique cyclable cohérente sur l'ensemble du territoire et de partager l'effort.

L'I4CE tout comme le Département ont souligné le fait que **ces investissements ne pouvaient se faire sans arbitrages et renoncements**. Il s'agit à la fois de choisir quels projets nous décidons collectivement de ne plus financer, mais aussi de définir une stratégie, entre budgets contraints et financements massifs dans les projets environnementaux, malgré la dette induite.

L'ensemble des acteurs a souligné l'importance de **bâtir collectivement ces stratégies** qui façonneront notre avenir et de faire en sorte que **les citoyen·ne·s s'emparent du sujet**. Dans ce sens, le Département rappelle que **l'engagement de l'Etat est primordial** afin de favoriser l'édification d'une stratégie collective, mais aussi de partager l'effort financier induit.

[Ajouter le lien vers la captation vidéo](#)



Dans son allocution introductive, le responsable du plaidoyer de la FUB, Thibault Quéré, a mis en avant l'importance des routes dans nos quotidiens et leur rôle dans le façonnement de nos sociétés. Ces routes auraient pu être un support essentiel à la vie sociale, mais elles ont finalement favorisé la vitesse individuelle et son corollaire, l'allongement des distances et la dispersion des ressources. Le développement du réseau routier – payé par toutes et tous – n'a été pensé que pour la voiture, et nous a ainsi plongé dans une monoculture automobile, avec de nombreux effets pervers :

- Plus de 3000 décès routiers chaque année ;
- Une sédentarité toujours accrue et des conséquences en chaîne sur la santé ;
- Un rôle non négligeable dans notre trop plein d'émissions de gaz à effets de serre ainsi que notre consommation d'Énergie, face à une urgence climatique toujours plus importante.

La FUB affirme ainsi que lutter pour qu'une autre route soit possible est essentiel pour le vivant, humain et non-humain, et l'habitabilité de ce monde. Remerciant les militant·e·s qui agissent chaque jour pour bâtir l'édifice humain que nous souhaitons voir advenir, **Thibault Quéré a lancé les échanges en posant la question des moyens à mettre en œuvre pour une adaptation de nos routes sous l'angle des arbitrages, des choix et donc des renoncements auquel il est aujourd'hui nécessaire de faire face.**

1. DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT PRIORITAIRES POUR LE CLIMAT ET LA SANTE

1.1 Des investissements massifs pour faire face à un enjeu climatique majeur

La Directrice du Programme Territoires de l'I4CE¹ rejoint les propos du responsable plaidoyer de la FUB et indique que l'adaptation des routes et de nos mobilités est un enjeu majeur pour le climat et la neutralité carbone. L'I4CE s'intéresse particulièrement au vélo car il fait partie des clés pour construire les nouvelles mobilités.

Dans son dernier rapport calculant les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de neutralité carbone d'ici 2030, l'Institut met en avant :

- Un besoin d'investissements de 3,3 milliards d'euros en France alors qu'il est aujourd'hui en moyenne d'1 milliard d'euros ; et
- Une nécessité de consacrer 25% des investissements en faveur du climat des collectivités aux infrastructures cyclables.

Le responsable plaidoyer rappelle que la FUB demande de son côté un budget de 2,5 milliards d'euros à allouer aux infrastructures cyclables d'ici la fin du quinquennat. Elle porte à 30€ par habitant et par an le budget nécessaire tandis que l'I4CE l'évalue à 50€ par habitant et par an. La FUB interroge donc ses ambitions en la matière et réaffirme le besoin a minima d'une enveloppe de 2,5 milliards d'euros dédiée à la multiplication par deux du linéaire d'infrastructures cyclables.

¹ Institut de l'Économie pour le Climat qui apporte aux décideurs publics des analyses et données économiques concernant le Climat



1.2 Un enjeu de santé publique et des coûts évités

La Directrice du Programme Territoires de l'I4CE évoque également les coûts qui pourraient être évités grâce à une pratique régulière du vélo et une diminution de la part modale de la voiture. D'après une étude épidémiologique réalisée par la DGE en partenariat avec l'ADEME :

- Avec une activité régulière du vélo pour les 20 à 65 ans, une économie de 3,9 Milliards d'euros par an serait réalisée ;
- La diminution de la pollution engendrée pourrait éviter entre 40 et 100 000 morts par an.

De même, d'après une étude de l'ANSES, un·e quarantenaire passe en moyen 12 heures par jour inactif. Une activité régulière permettrait de :

- Diminuer de 30 à 40% la mortalité précoce ;
- Diminuer de 46% les risques de cancer et de maladies cardio-vasculaires.

Le Directeur santé et écologies d'Harmonie Mutuelle, Lionel Fournier, vient appuyer les propos de l'I4CE. Pour lui, le développement d'un système vélo permet d'éviter de nombreux coûts et est un investissement primordial pour l'avenir. Il évoque notamment les coûts massifs sur l'environnement évités, mais aussi l'inscription dans une logique de prévention contre des frais de santé. Au niveau de la santé publique, cela permettrait d'économiser :

- 64 centimes pour un kilomètre par personne pour les moins de 65 ans ;
- 95 centimes pour un kilomètre par personne pour les plus de 65 ans.

Mais pour mettre en œuvre ce système vélo, il lui semble essentiel de travailler collectivement pour changer nos conditions de vie sociales et agir à toutes les échelles d'action : prendre son vélo, mais aussi remettre en question les modèles économiques actuels.

2. QUELLES CLES POUR UNE MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE ?

2.1 Prendre des décisions structurantes et sanctuariser un budget

Le Président du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine Jean-Luc Chenut vient répondre aux questions du responsable du plaidoyer de la FUB qui l'interroge sur les moyens à mettre en œuvre pour donner la priorité au vélo dans les budgets d'investissements routiers, dans un contexte d'augmentation des coûts qui pèsent sur les collectivités. Son département a développé une politique ambitieuse en la matière : 70 millions d'euros ont été dédiés aux mobilités douces dans le cadre de l'adoption d'un schéma de mobilités départemental de 200 millions d'euros en 2021, soit un budget de 15€ par habitant·e et par an consacré aux mobilités douces, en ne considérant que le département.

Pour allouer des moyens conséquents et construire des infrastructures cyclables qualitatives, le Président du Département recommande de :

- Acter le changement de braquet en faisant comprendre l'urgence et le choix de société nécessaire ;

- Sanctuariser une enveloppe financière, afin de clore les débats et de se concentrer sur la mise en œuvre, souvent plus longue que l'on ne souhaiterait ;
- Créer une entité dédiée – ici un poste de délégué-e aux nouvelles mobilités - qui donne une importance symbolique au sujet, tout en co-construisant avec les technicien-nés de la voirie et en évitant les projets hors-sol ;
- Face à des sujets nouveaux qui nécessitent des compétences encore inexistantes, s'appuyer sur les compétences déjà en place et les faire évoluer, mais aussi déployer une ingénierie supplémentaire conséquente.

2.2 Développer une ingénierie conséquente au service de nouveaux projets innovants

La directrice du Programme Territoires de l'I4CE appuie les propos du Président du Département d'Ille-et-Vilaine. Pour elle, il y a une problématique d'accès aux financements, mais aussi un besoin de réussir à générer les projets. Face à des sujets nouveaux, cela nécessite de penser les projets et d'y allouer des ressources humaines. Elle établit de ce fait deux constats :

- Le besoin de s'appuyer sur des associations et structures nombreuses et puissantes, permettant de faire remonter des données et de faire connaître les besoins, de construire des projets et les penser en fonction de l'usage² ;
- Le besoin d'ETP supplémentaires dans les collectivités, à raison de 6 ETP pour 100 000 habitant-e-s. D'après les chiffres de BL Evolution, cela représenterait 5300 ETP supplémentaires dédiés au développement du vélo en France.

Elle insiste également sur l'enjeu de formation dans les collectivités, mais aussi le besoin d'un accompagnement au changement de culture à l'échelle de toute la société. A ce titre la FUB a un rôle important à jouer, ainsi que l'ADMA, dispensant des formations dans les collectivités.

2.3 Développer la coopération entre acteurs

Le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine va dans le sens de l'I4CE. Il insiste également sur le besoin en ingénierie pour penser les projets collectivement, faire face aux mille-feuilles administratifs et à la gestion complexe entre les échelles de collectivités. Le Département d'Ille-et-Vilaine illustre par son exemple cette idée :

- Depuis 2017 et la loi NOTRe, le Département n'a plus le statut d'autorité organisatrice des transports, à l'instar de la Région. Elle a néanmoins pour gestion l'un des plus grands réseaux de connexions (4800km de voirie pour l'Ille-et-Vilaine) ;
- A ce titre, elle ne peut faire l'impasse sur le territoire métropolitain qui - s'il n'est pas de sa compétence - représente une bonne partie de ce réseau. Afin de développer un plan cohérent, le Département a donc alloué 10 millions d'euros pour les territoires métropolitains ;
- L'intermodalité est enfin un autre sujet essentiel à construire avec les autres collectivités, traduits au niveau du Département d'Ille-et-Vilaine par la création d'aires de co-mobilité.

² Appuyé sur des données terrain et une étude ADEME de 2018

Pour mettre en œuvre des politiques cyclables, il est essentiel d'allouer des moyens communs, mais le Président du Conseil départemental concède que l'augmentation par deux des investissements climat des collectivités est, s'il n'est pas infaisable, une marche particulièrement difficile à franchir.

3. QUELS ARBITRAGES AUXQUELS SE CONFRONTER ?

3.1 Investir, c'est renoncer

Certains arbitrages budgétaires concernant les infrastructures vélo entrent en conflit avec d'autres enjeux climatiques. D'après le Conseil départemental, la question de l'emprise doit par exemple être prise en compte, car elle influe sur la gestion des sols (notamment dans le cadre de la politique Zéro Artificialisation Nette des sols), les coûts carbone et la biodiversité (beaucoup plus lourds dans le cadre d'une nouvelle emprise). Il est néanmoins 4 fois moins cher de construire une nouvelle emprise au sol que de transformer l'existant.

Dans le cadre des réflexions sur les stratégies de financement favorables au climat, la Directrice du Programme Territoires de l'I4CE observe deux directions extrêmes à travers lesquelles il est essentiel de tracer notre chemin de traverse :

- Partir du principe qu'il est important de penser ces investissements avec un budget contraint, donc qu'il n'est pas envisageable d'augmenter les budgets des collectivités ni de creuser leur dette ; et
- Allouer tout le budget nécessaire pour financer les projets favorables au climat, quel qu'en soit le prix et le niveau d'endettement induit.

D'après le Président du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, investir dans de nouveaux projets nécessite de renoncer à d'autres. Cela nécessite par exemple d'arrêter de financer des projets routiers de grande envergure, c'est un choix politique fort qu'il faut assumer. Afin de construire ces équilibres, d'opérer des renoncements et de trouver une doctrine commune, il insiste sur le besoin d'une concertation renforcée et une coopération entre les acteurs et la société civile.

3.2 Des stratégies à bâtir collectivement, entre Etat, collectivités et société civile

Tout comme le Président du Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, la Directrice du Programme Territoires de l'IA4CE souligne le fait qu'il est essentiel que chaque citoyen s'empare de ces questions afin de répondre ensemble aux arbitrages qui façonneront notre avenir à toutes et tous.

Le Président du Conseil départemental rappelle également le rôle essentiel de l'Etat, qu'il s'agisse de piloter et planifier la construction de ces stratégies collectives, mais aussi de s'impliquer concrètement, par un partage de l'effort financier entre Etat et collectivités.

A ce titre, le responsable du plaidoyer de la FUB regrette l'absence du Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures David Valence, qui avait accepté l'invitation mais a dû



annuler sa participation. Il affirme néanmoins la volonté de l'Alliance pour le Vélo (composée de l'APIC, du CVTCM, de la FUB, de Vélo et Territoires et de l'USC) de proposer une clé de répartition des investissements depuis les nouveaux projets routiers et autoroutiers vers les modes actifs et les transports collectifs dans le cadre des réflexions du COI.

Monsieur Chenut, Président de l'Ille-et-Vilaine explique sa frustration quant au manque de concertation entre Etat et collectivités. Il prend l'exemple de l'abaissement de la vitesse autorisée sur les départementales à 80km/h, décidé unilatéralement par l'Etat sans impliquer le Département, ni dans l'analyse de fond (objectifs de réduction de l'accidentologie etc.), ni dans la prise de décision. Il illustre d'un dernier exemple cette frustration par la levée de la taxe d'habitation, qui a diminué de 24 milliards le budget alloué au Département, tandis que cette levée n'a profité qu'à une partie aisée de la population, dans un contexte où les ménages les plus modestes n'étaient déjà pas touchés par cette taxe.

Les stratégies collectives en la matière restent donc à bâtir, en espérant pouvoir compter sur la pleine implication de l'ensemble des acteurs.