



Berlin, le 11 mai 2021
Affaire suivie par : Emmanuel
Lagrandeur-Bouressy, Antoine
Rebaudières

Un nouveau plan vélo pour l'Allemagne

Résumé : le ministre fédéral des transports Andreas Scheuer (CSU) a présenté son « plan national pour le vélo 3.0 » qui doit permettre de « faire de l'Allemagne le pays du vélo » d'ici 2030. Ambitieux, il fixe surtout un cap et un rythme à donner à l'action publique pour promouvoir le vélo. Aussi le ministre espère-t-il que les Länder et les communes, qui ont plus de prérogatives que le gouvernement dans ce domaine, réagiront pleinement à ces impulsions, notamment financières. La communauté cycliste est toutefois partagée sur ce plan et appelle à définir un plan d'action plus concret.

Constat de la situation actuelle et intérêt de promouvoir le vélo dans les politiques publiques

Le ministre fédéral des transports, Andreas Scheuer (CSU), a présenté son « **plan national vélo 3.0** », adopté en Conseil des ministres le **21 avril** ([ici](#) en anglais). Élaboré en concertation avec le secteur et les citoyens, succédant à un plan précédent pour la période 2013-2020, il trace, après avoir dressé un constat de la situation actuelle, des orientations pour le gouvernement fédéral, les Länder, les autorités locales et les acteurs économiques et scientifiques jusqu'en 2030.

A fin 2020, **79 M de vélos** circulaient en Allemagne, dont 7 M à assistance électrique (VAE). La part de ces derniers ne cesse d'augmenter, avec **2 M de VAE achetés en 2020, soit 40% des ventes totales** (5 M). Ces ventes ont permis de générer un chiffre d'affaires annuel global de 6,4 Mds €, au prix unitaire moyen de 1 279€ par vélo, en forte hausse grâce à la montée en puissance des VAE. Autre tendance à la hausse : les ventes de vélos cargos qui ont atteint 103 K unités en 2020, dont 78 K à assistance électrique (76%), à la faveur des programmes de financement dédiés proposés par plus de 70 municipalités en Allemagne.

28 M de trajets quotidiens étaient effectués en 2017 et représentaient ainsi **11% des déplacements tous modes confondus**, soit une hausse très modérée de 2 point depuis 2002¹. De fortes disparités entre zones urbaines et rurales sont apparues : alors qu'en 2002, la part du cyclisme dans les déplacements était relativement homogène dans toute l'Allemagne, celle-ci a cru dans les zones urbaines (15% des trajets effectués à vélo en ville en 2017) et pris le chemin inverse en zone rurale (7% des déplacements dans les petites villes et villages).

Le plan vélo établit un diagnostic de l'infrastructure existante et en reconnaît certains manques.

Ainsi, sont dotées d'une infrastructure cycliste, le plus souvent avec un équipement minimal, seulement 41% des routes fédérales (*Bundesstraße*), 27% des routes régionales (*Landesstraße*) et 18% des routes communales (*Kreisstraße*). Aux abords des 5 400 gares ferroviaires du pays, on dénombrait uniquement 400 K places de stationnement dédiées aux vélos.

¹ Nous ne disposons pas de données plus récentes, mais la forte hausse des ventes de vélo, l'émergence des mouvements écologistes comme les Fridays for Future et les effets de la crise sanitaire (constatés également en France) plaident pour une forte hausse de la part du vélo dans les déplacements tous modes confondus aujourd'hui, par rapport à 2017 et 2002, tendance confirmée dans la forme par le ministre A. Scheuer qui indique que l'intérêt pour le vélo a « augmenté à pas de géant » au cours des deux dernières années.

Cette infrastructure déficiente est une cause, parmi d'autres, du **grand nombre d'accidents à vélo** : on recensait en effet 87 K personnes blessées à vélo en 2019, dont 90% en zone urbaine, et 445 décès de cyclistes, **en hausse de 17% depuis 2010**.

Le plan souligne également l'intérêt de promouvoir dans les politiques publiques l'usage du vélo, notamment sur les aspects santé, social, cadre de vie, attractivité, écologie, économie (cf. annexe 1).

Un plan sans mesures concrètes mais qui fixe des objectifs généraux ambitieux

Décliné en **4 piliers** (politique, infrastructure, citoyens, économie) et **2 champs d'action** (segmentation de l'action publique entre zones urbaine et rurale, innovation et digitalisation), le plan ne propose pas de mesures concrètes mais fixe de **grands objectifs d'ici 2030** :

- une **réduction de 40% des décès** à vélo par rapport à 2019 ;
- une **augmentation de l'usage du vélo** autant en termes de distance moyenne parcourue par trajet (6 km en 2030 vs. 3,7 km en 2019) que de nombre de trajets (180/personne/an en 2030 vs. 120 en 2019) ;
- une **hausse forte du financement public** du vélo qui sera porté, à terme, à 30€ par personne par an (vs. 11€ entre 2021 et 2023) ;

l'inclusion systématique de pistes cyclables dans la planification de nouvelles routes.

Le plan vélo s'inscrit pleinement dans la trajectoire de décarbonation des transports allemands (-42% visés d'ici 2030 par rapport à 1990) : si l'utilisation du vélo augmentait dans les proportions prévues par le plan, 3 à 4 MT de CO2 seraient ainsi économisées chaque année.

En commission des transports au Bundestag, le ministre a suggéré de supprimer immédiatement des obligations de planification l'évaluation de l'impact environnemental de toute nouvelle infrastructure cyclable. Il a également évoqué une modification du code de la route (StVO) pour instaurer des amendes plus élevées en cas de stationnement sur les pistes cyclables.

Dans le cadre du programme de protection du climat 2030 adopté en 2019, le gouvernement fédéral avait déjà renouvelé son ambition en faveur d'une « offensive pour le vélo » : alors qu'il devait apporter 558 M€ pour le vélo **sur la période 2020-2023**, il apportera 900 M€ supplémentaires, portant le **financement fédéral sur la période à 1,46 Mds €** (cf. annexe 2).

Si la plupart des acteurs saluent l'importance de ces engagements et le plan sur le principe, le scepticisme demeure quant au réalisme de l'ambition affichée et à sa mise en œuvre (cf. annexe 3).

Annexe 1 – Intérêt de promouvoir l’usage du vélo dans les politiques publiques

- Santé – 30 minutes de vélo par jour réduiraient le risque d’accidents cardiovasculaires (de 50%), d’obésité ou encore de diabètes.
- Social : un usage croissant du vélo serait facteur d’une **plus grande égalité sociale**, car c’est une solution économique (**70% moins chère que la voiture**).
- Temps – C’est en outre une solution rapide pour la plupart des trajets : ainsi, pour les **trajets de moins de 4 km**, le vélo est le mode de transport **le plus rapide**, ce qui est même vrai **jusqu’à 9 km pour les VAE**.
- Espace – l’infrastructure cycliste est peu consommatrice d’espace pour les villes : pour la même capacité de transport, il faut **67% d’espace en moins pour une piste cyclable que pour une route motorisée** et même 90% en moins pour le stationnement.
- Attractivité – le fait pour une ville de disposer d’une bonne infrastructure cycliste est progressivement devenu un facteur d’attractivité important pour les entreprises, de service notamment, car cela permet des économies de temps, d’espace (parkings d’entreprises) et surtout des gains de productivité : les cyclistes allemands déclarent en moyenne **un tiers de congés maladie en moins** que la population non cycliste ; le gouvernement estime ainsi que **2,1 Mds € de pertes de production peuvent être récupérés** en promouvant l’usage du vélo.
- Ecologie – Le plan rappelle, à toutes fins utiles, que le vélo, y compris le VAE, est une solution écologique : les émissions liées à la production d’une batterie de VAE sont amorties après 165 km d’utilisation du VAE en remplacement de la voiture ; les émissions de GES des villes peuvent être réduites de 14% si la part du vélo dans les déplacements augmente de 10 ppt au détriment de la voiture ; le transfert modal de la voiture vers le vélo permet de diminuer la pollution sonore et les maladies physiques et psychologiques causées par la pollution.
- Economie – Les revenus liés aux ventes de vélos et accessoires sont en forte hausse et ont atteint 17 Mds € en 2018 (vs. 11 Mds € en 2013) ; le secteur s’est montré particulièrement lié pendant la crise sanitaire et attend une forte croissance dans les prochaines années, les enquêtes d’opinion montrant que les citoyens privilégient de plus en plus le vélo (80% des Allemands utilisent leur vélo et 55% le considèrent comme un moyen de transport indispensable) ; l’économie du vélo compterait 281K employés et indépendants, dont 204K dans le cyclotourisme, 43K dans le commerce, 21K dans l’industrie, 2K dans les services (leasing,...) et 11K en aval et en amont du secteur.

Annexe 2 – Allocation des financements du gouvernement fédéral pour la période 2020-2023

Sur les 558 M€ initialement prévus pour le vélo sur la période 2020-2023, 399 M€ vont à la construction de pistes cyclables sur les routes fédérales – dont il a la compétence – et 98 M€ serviront à subventionner la construction de pistes cyclables rapides. D’autres petits programmes de financement sont prévus. Les 900 M€ supplémentaires, annoncés dans le programme de protection du climat 2030, seront alloués comme ci-suit : (i) le « programme spécial ville et campagne » sera doté de 657 M€ jusqu’en 2023, subventionnant ainsi, jusqu’à 75% et 90% pour les régions structurellement faibles, les investissements dans l’infrastructure cyclable locale, avec un focus particulier sur les connexions ville-région environnante, (ii) le programme « réseau cyclable d’Allemagne » sera doté de 45 M€ jusqu’en 2023, pour soutenir les travaux sur les pistes cyclables d’importance nationale (taux de financement jusqu’à 75%, jusqu’à 90% pour les régions structurellement faibles), (iii) 125 M€ supplémentaires ont été alloués pour soutenir des projets publics innovants sur le réseau cyclable et (iv) 73 M€ supplémentaires pour les pistes cyclables rapides.

Annexe 3 – Réactions mitigées

Le club de cyclistes ADFC a qualifié le plan de « petite révolution » en soulignant que BMVI s'y engageait à transférer une partie du trafic motorisé vers les vélos. Mais selon sa vice-présidente, R. Peters, « nous sommes encore à des années-lumière de faire de l'Allemagne un pays du vélo », notamment car l'expansion des pistes cyclables ne progresserait guère assez vite. Elle indique d'ailleurs que le gouvernement fédéral n'a pas atteint l'objectif, fixé dans le précédent plan vélo, de 15% des déplacements effectués à vélo (11%, cf. supra). Il est d'ailleurs notable que le gouvernement n'ait cette fois pas indiqué d'objectif chiffré sur ce point. Elle rappelle également que le financement fédéral pour le vélo n'a été assuré que pour la période 2020-2023. L'ADFC appelle donc le prochain ministre des transports à élaborer un « plan d'action national vélo » comprenant cette fois des « jalons mesurables », des objectifs concrets de report modal et un financement à long terme.

Enfin, la tâche politique la plus essentielle est, selon l'association, d'engager une réforme profonde du code de la route, car, dans sa forme actuelle, il empêcherait la redistribution de l'espace routier en faveur du vélo et n'assurerait pas suffisamment la sécurité des cyclistes. Les Verts ont en effet déjà proposé par le passé d'adapter le code de la route pour que l'existence d'une situation de danger soit obligatoirement écartée lors de la construction de pistes cyclables. Le groupe des Verts au Bundestag, bien qu'il estime que les objectifs fixés dans le plan sont « bons », rappelle aussi que les objectifs du précédent plan n'ont pas été atteints et évoque des « belles paroles » du ministre Scheuer, sous la mandat duquel l'Allemagne est « avant tout restée un pays de l'automobile ».