



C/2024/2377

3.4.2024

## DÉCLARATION EUROPÉENNE SUR L'UTILISATION DU VÉLO

(C/2024/2377)

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne proclament solennellement la déclaration commune suivante sur l'utilisation du vélo

### **Préambule**

Considérant ce qui suit:

- (1) Les transports jouent un rôle essentiel dans l'inclusion sociale et le développement économique, ainsi que dans la création d'emplois et la promotion de l'accès à d'autres services essentiels, notamment en matière d'emploi, d'éducation, de santé et de soins. Toutefois, ils continuent de représenter une source importante d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que de pollution atmosphérique, sonore et hydrique. Les encombrements de la circulation restent un défi de taille pour l'efficacité des systèmes de transport, et ils amoindrissent la qualité de vie dans les zones affectées, au grand détriment de la société et de l'économie.
- (2) Des modes de transport durables sont indispensables si l'on veut atteindre les objectifs de l'UE en matière de climat, de pollution zéro et d'efficacité énergétique. Le vélo est l'un des modes de transport les plus durables, sains et efficaces. Il a le potentiel de contribuer grandement à la décarbonation des transports urbains ainsi qu'à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'UE d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et de neutralité climatique d'ici à 2050, conformément à la loi européenne sur le climat <sup>(1)</sup>. Il participera également à la concrétisation de l'ambition «zéro pollution» <sup>(2)</sup> et apportera de nombreux bénéfices accessoires dans d'autres domaines. Il importe pour les villes européennes de renforcer encore l'utilisation du vélo, dans la perspective de nos objectifs climatiques.
- (3) Le vélo recouvre une vaste panoplie en pleine évolution de véhicules routiers à propulsion humaine, qui inclut des vélos pour différents types de terrains, les vélos-cargos, les vélos adaptés au transport d'enfants, les vélos adaptés aux personnes handicapées, les tricycles, les vélos couchés, les vélomobiles, les tandems, les vélos électriques et remorques de vélo. Ces véhicules répondent à un large éventail de besoins en matière de transport et de mobilité et nécessitent des infrastructures adaptées. Le vélo joue un rôle de plus en plus important dans le transport urbain de marchandises, en particulier la livraison de colis et le transport des courses, ce grâce aux vélos-cargos, entre autres. Afin de tirer pleinement parti des possibilités qu'offre l'utilisation du vélo, les politiques en la matière devraient refléter cette diversité.
- (4) Pour que son potentiel puisse être pleinement exploité, le vélo doit être dûment pris en compte dans les politiques de mobilité à tous les niveaux de gouvernance et de financement (planification des transports, sensibilisation, répartition de l'espace, réglementations en matière de sécurité et infrastructures adéquates), en accordant une attention particulière aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Par exemple, la mobilité active, qui comprend la pratique du vélo, est placée au centre du concept de planification de la mobilité urbaine durable de l'Union <sup>(3)</sup>. Les mesures prises en faveur du vélo doivent être déclarées dans le cadre de la dimension «décarbonisation» des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat et dûment prises en compte dans les plans de la mission Horizon Europe pour des villes neutres pour le climat et intelligentes d'ici 2030.
- (5) La pratique du vélo contribue à l'inclusion sociale et améliore la santé physique et mentale ainsi que le bien-être des cyclistes. Il s'agit d'une activité physique modérée qui réduit les risques pour la santé et les décès prématurés liés à la sédentarité. Les vélos à assistance électrique sont de plus en plus répandus; ils permettent à leurs utilisateurs de parcourir de longues distances, répondent aux besoins en matière de mobilité et de transport des familles ainsi que des petites et moyennes entreprises (PME) et atteignent d'autres catégories, telles que les personnes âgées et les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

<sup>(2)</sup> Le 8<sup>e</sup> programme d'action pour l'environnement [décision (UE) 2022/591] invite la Commission, les États membres, les autorités régionales et locales de même que les parties prenantes, selon le cas, à renforcer les incitations positives du point de vue environnemental et à supprimer progressivement les subventions préjudiciables à l'environnement, en particulier les subventions en faveur des combustibles fossiles, au niveau de l'Union ainsi qu'au niveau national, régional et local.

<sup>(3)</sup> Recommandation (UE) 2023/550 de la Commission du 8 mars 2023 sur les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable (JO L 73 du 10.3.2023, p. 23).

- (6) Il est nécessaire de mettre en place des infrastructures cyclables sûres plus nombreuses et de meilleure qualité dans toute l'Europe pour inciter davantage de personnes à se déplacer à vélo, que ce soit entre les zones urbaines et rurales ou en leur sein. Des infrastructures cyclables de meilleure qualité profiteraient également à d'autres modes de transport, notamment aux solutions de micromobilité.
- (7) Pour répondre à cette ambition d'inciter plus de personnes à se déplacer à vélo, il est nécessaire d'y consacrer des financements adaptés au niveau local, national et européen. Un niveau d'investissement approprié est une condition sine qua non à l'amélioration significative des conditions de déplacement à vélo et à l'entretien des infrastructures.
- (8) La sécurité est indispensable pour inciter à l'usage du vélo. Elle devrait se traduire non seulement par des infrastructures plus sûres telles que des pistes cyclables séparées de la chaussée et des emplacements de stationnement sécurisés, mais aussi par l'application de plans et stratégies de sécurité routière, conformément à une approche fondée sur les risques ou intégrée (telle que l'approche de «système sûr»), aux vélos comme aux véhicules motorisés et aux conducteurs partageant la route avec les cyclistes. Cette approche comprend des vitesses sûres, l'utilisation sûre de la route et des véhicules sûrs, reposant sur un contrôle strict de l'application des règles de la circulation routière. L'élaboration de normes pour les pistes cyclables améliorerait la sécurité des nouvelles infrastructures cyclables dès leur conception. La formation et l'éducation, notamment à l'école, peuvent également contribuer à encourager une pratique sûre du vélo.
- (9) L'industrie européenne du vélo est un acteur mondial de premier plan en matière d'innovation, et ce secteur important de l'économie est en pleine croissance. Elle représente actuellement plus de mille PME <sup>(4)</sup> et un million d'emplois, et recèle un immense potentiel de croissance.
- (10) Le vélo est également un vecteur clé du tourisme durable et contribue à la connectivité entre les zones urbaines et rurales et en leur sein, en particulier lorsqu'il est combiné aux trains, aux autobus et à d'autres modes de transport pour créer des services de mobilité multimodale. Il apporte des bénéfices concrets à l'économie locale, en particulier aux PME.
- (11) Les données relatives à l'utilisation du vélo ne sont pas collectées de manière cohérente dans l'UE. Cela empêche de faire des choix optimaux d'investissements dans les transports et rend difficile l'évaluation de l'efficacité des mesures déjà prises.
- (12) Les principes énoncés dans la présente déclaration devraient contribuer à la réalisation des objectifs climatiques et environnementaux de l'UE, notamment le plan d'action «zéro pollution» <sup>(5)</sup> et les autres objectifs du pacte vert pour l'Europe, la stratégie de mobilité durable et intelligente <sup>(6)</sup>, ainsi que le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine <sup>(7)</sup>.
- (13) Le Parlement européen a adopté une résolution sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo en février 2023 <sup>(8)</sup>. En 2022, six États membres de l'Union ont élaboré une déclaration européenne sur le vélo, signée à ce jour par la majorité des États membres <sup>(9)</sup>.
- (14) La présente déclaration est constitutive d'une intention politique de l'Union de promouvoir et de mettre en œuvre les principes qui y sont énoncés. Elle n'a pas de valeur juridique contraignante. L'Union est chargée de mettre en œuvre la présente déclaration en coopération avec les États membres, conformément à leurs compétences respectives et dans le plein respect du droit de l'Union. La présente déclaration ne porte pas atteinte à la répartition des compétences entre l'Union et ses États membres.

### ***Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo***

Notre objectif est de libérer le plein potentiel du vélo dans l'UE. La présente déclaration reconnaît que le vélo est l'un des modes de transport et de loisirs les plus durables, accessibles, inclusifs, abordables et sains, et qu'il joue un rôle capital dans la société et l'économie européennes. Il convient que cette déclaration serve de boussole stratégique pour les politiques et initiatives relatives à l'utilisation du vélo, présentes comme futures.

<sup>(4)</sup> Qui se consacrent en particulier aux services liés aux vélos et à leur réparation, au commerce de détail, etc.

<sup>(5)</sup> Communication de la Commission intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous – Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols"», COM(2021) 400.

<sup>(6)</sup> COM(2020) 789.

<sup>(7)</sup> COM(2021) 811.

<sup>(8)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_FR.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_FR.html)

<sup>(9)</sup> <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

Par conséquent, nous déclarons ce qui suit:

#### *Chapitre I: Développer et renforcer les politiques cyclistes*

L'Union européenne et ses États membres, ainsi que les autorités régionales et locales, jouent un rôle essentiel pour promouvoir une utilisation accrue du vélo.

Nous nous engageons à:

1. développer, adopter et renforcer les politiques et stratégies cyclistes à tous les niveaux de gouvernance pertinents;
2. prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre ces politiques et stratégies le plus rapidement possible;
3. donner la priorité aux mesures qui tiennent compte du vélo dans le cadre de la planification de la mobilité durable dans les zones urbaines et suburbaines, ainsi que dans les zones rurales, le cas échéant;
4. encourager les entreprises, les organisations et les institutions à promouvoir l'utilisation du vélo au moyen de programmes de gestion de la mobilité, par exemple des mesures incitant les personnes à se rendre au travail à vélo, la mise à disposition de vélos (électriques ou non) d'entreprise, des installations et des emplacements de stationnement adéquats pour les vélos, et le recours à des services de livraison à vélo;
5. promouvoir le vélo en tant que loisir ou mode de transport sain, à l'aide de campagnes de sensibilisation et de promotion, d'un renforcement des capacités et de formations des professionnels, y compris dans les enceintes internationales concernées.

#### *Chapitre II: Encourager une mobilité inclusive, abordable et saine*

Toute personne, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite, quel que soit son âge ou son genre, devrait avoir accès à la mobilité, ce à quoi le vélo peut grandement contribuer. L'utilisation du vélo devrait également être abordable, indépendamment du niveau de revenus, et devrait être encouragée comme étant bénéfique pour la santé mentale et physique.

Nous nous engageons à:

6. accroître l'utilisation du vélo pour promouvoir l'inclusion sociale, en accordant une attention particulière aux besoins des femmes, des enfants, des personnes âgées et des groupes vulnérables et marginalisés;
7. prendre des mesures pour rendre le vélo plus accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite;
8. prendre des mesures pour accroître la mobilité active chez les personnes âgées et contribuer ainsi au vieillissement actif;
9. assurer des formations ciblées à l'utilisation du vélo, destinées en particulier aux enfants et aux groupes vulnérables et marginalisés;
10. encourager les mesures visant à rendre plus abordable l'utilisation du vélo <sup>(10)</sup>.

#### *Chapitre III: Créer des infrastructures cyclables plus nombreuses et de meilleure qualité*

L'amélioration de la qualité, de la quantité, de la continuité et de l'attractivité des infrastructures cyclables est indispensable pour favoriser une utilisation accrue du vélo.

Nous nous engageons à:

11. développer considérablement des infrastructures cyclables sûres de manière cohérente dans toute l'Europe;
12. élaborer et appliquer des orientations de l'UE relatives aux exigences de qualité à l'égard des usagers vulnérables de la route, notamment les cyclistes, dans le cadre de la directive (UE) 2019/1936 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières <sup>(11)</sup>;
13. accroître les niveaux de sécurité en accordant suffisamment d'espace aux cyclistes et aux autres usagers vulnérables de la route, notamment en séparant physiquement les pistes cyclables du trafic motorisé, le cas échéant, ou en imposant des vitesses sûres dans les zones à trafic mixte;
14. œuvrer à la création d'un réseau cyclable cohérent dans les villes et améliorer la connectivité entre les zones périurbaines et rurales et les centres-villes, y compris au moyen d'autoroutes cyclables;

<sup>(10)</sup> Par exemple, la directive (UE) 2022/542 du Conseil (JO L 107 du 6.4.2022, p. 1) prévoit la possibilité pour les États membres d'appliquer des taux de TVA réduits pour la livraison, la location et la réparation de vélos, y compris les vélos électriques.

<sup>(11)</sup> Directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 305 du 26.11.2019, p. 1).

15. veiller à ce que des emplacements de stationnement pour vélos sûrs et sécurisés soient mis à disposition dans les zones urbaines et rurales, notamment dans les gares ferroviaires et routières et les plateformes de mobilité;
16. encourager l'installation de points de recharge pour vélos électriques dans le cadre de la planification urbaine, ainsi qu'au niveau des emplacements de stationnement pour vélos.

*Chapitre IV: Accroître les investissements et créer des conditions favorables à l'utilisation du vélo*

Davantage d'investissements sont nécessaires pour libérer le potentiel du vélo.

Nous nous engageons à:

17. fournir un soutien technique, des fonds et des financements pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies et d'investissements liés à l'utilisation du vélo, y compris au moyen des instruments pertinents de l'UE et dans les conditions qui y sont énoncées;
18. prendre en compte l'utilisation du vélo dans les investissements à tous les niveaux de gouvernance <sup>(12)</sup>.

*Chapitre V: Améliorer la sécurité et la sûreté routières*

Toute personne devrait pouvoir faire du vélo en toute sécurité et en toute sûreté.

Nous nous engageons à:

19. œuvrer à la réalisation des engagements énoncés dans la déclaration de La Valette <sup>(13)</sup>, à savoir l'objectif consistant à réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020 en se fondant sur la définition figurant dans la déclaration de La Valette, et dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière pour cette période (composée du cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 <sup>(14)</sup> élaboré par la Commission européenne, qui répond à l'objectif à long terme ambitieux d'amener à zéro le nombre de décès sur les routes d'ici à 2050, et des stratégies et plans d'action nationaux en matière de sécurité routière);
20. renforcer le respect des règles et de la législation en matière de sécurité routière afin d'assurer la coexistence des différents moyens de transport, en mettant l'accent sur la protection des cyclistes et des autres usagers vulnérables de la route;
21. veiller à ce que les règles relatives aux exigences de sécurité applicables aux vélos électriques soient substantielles et promouvoir leur application;
22. améliorer la sécurité des emplacements publics de stationnement pour vélos (y compris dans le cas des vélos en libre-service et des plateformes multimodales) et redoubler d'efforts pour lutter contre le vol de vélos;
23. renforcer la formation à la pratique du vélo – notamment en apprenant aux enfants et aux jeunes à se déplacer à vélo – et les campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, en particulier celles qui portent sur les risques les plus importants pour les cyclistes, et soutenir l'utilisation sûre des vélos et vélos électriques, ainsi que sensibiliser les conducteurs à la sécurité des usagers vulnérables de la route lors de leur formation à la conduite.

*Chapitre VI: Favoriser des emplois de qualité et l'avènement d'une industrie européenne du vélo de renommée mondiale*

Une utilisation accrue du vélo est synonyme de plus d'emplois locaux de qualité. Elle profite à l'économie et à l'industrie du vélo de l'UE et contribue à la réalisation des objectifs de la stratégie industrielle européenne.

Nous nous engageons à:

24. créer des conditions permettant d'accroître la production européenne d'une large gamme de vélos (notamment des vélos électriques et des vélos adaptés aux personnes handicapées) et de leurs composants, comprenant l'accès aux matériaux et aux équipements ainsi que le maintien de conditions de concurrence équitables au niveau mondial grâce aux instruments de défense commerciale existants de l'Union;
25. soutenir le secteur des services liés au vélo, y compris les entités de l'économie sociale et l'utilisation circulaire des vélos (réutilisation, réparation et location);
26. créer des conditions favorables au développement d'emplois de qualité et de pôles cyclistes, notamment dans le cyclotourisme, afin d'augmenter sensiblement le nombre d'emplois de qualité liés au vélo, de soutenir les PME et de renforcer les compétences et les formations professionnelles utiles;
27. rendre le secteur plus attractif et faciliter les grandes transitions entre emplois depuis d'autres branches d'activité pertinentes;

<sup>(12)</sup> Y compris dans les plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat, introduits par le règlement (UE) 2018/1999 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat.

<sup>(13)</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fr/pdf>

<sup>(14)</sup> [SWD\(2019\) 283 final](#)

28. reconnaître l'industrie européenne du vélo comme un partenaire au sein du système de mobilité afin de renforcer la résilience, la durabilité, la circularité et la numérisation du secteur du vélo;
29. soutenir le secteur des services liés au vélo, tels que les vélos en libre-service et la cyclologistique, en particulier dans les villes, notamment en renforçant l'intégration de la cyclologistique dans le système logistique.

#### *Chapitre VII: Soutenir la multimodalité et le cyclotourisme*

Le vélo devrait jouer un rôle essentiel dans l'amélioration de la connectivité multimodale et du tourisme, en particulier lorsqu'il est combiné aux trains, aux autobus et à d'autres modes de transport, dans les zones urbaines comme rurales.

Nous nous engageons à:

30. promouvoir et mettre en place des solutions multimodales dans les zones urbaines, périurbaines et rurales ainsi que pour les longs trajets, en créant davantage de synergies entre le vélo et d'autres modes de transport, par exemple en augmentant la capacité de transport de vélos des autobus et des trains et en proposant des emplacements de stationnements plus sûrs et sécurisés pour les vélos dans les gares et les plateformes de mobilité;
31. soutenir les systèmes de vélos en libre-service qui servent de solution de «premier et dernier kilomètre» pour l'accès aux services de transport en commun;
32. créer des conditions favorables pour soutenir l'utilisation du vélo comme instrument durable de loisirs et de tourisme.

#### *Chapitre VIII: Améliorer la collecte des données relatives à l'utilisation du vélo*

Les données relatives à l'utilisation du vélo doivent être collectées de la même manière partout dans l'UE afin de permettre un suivi efficace des progrès accomplis dans la mise en œuvre des principes et des engagements énoncés dans la présente déclaration.

Nous nous engageons à:

33. suivre la mise en œuvre de nos engagements;
34. faire en sorte que les progrès accomplis en matière d'utilisation du vélo dans l'UE puissent être mesurés en continu, en créant une base de référence à l'échelle de l'UE comprenant la longueur et la densité du réseau, la qualité et l'accessibilité des infrastructures cyclables et des services liés au vélo pour différents types d'utilisateurs, la part du vélo dans l'ensemble des activités de transport et de mobilité, ainsi que le nombre de blessés graves et de décès parmi les cyclistes;
35. définir des indicateurs harmonisés relatifs à l'utilisation du vélo pour les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport (RTE-T);
36. établir des statistiques sur le vélo et sur ses infrastructures aux niveaux local, national et de l'UE, notamment grâce à la coopération entre les États membres et Eurostat pour la collecte des données relatives à l'utilisation du vélo.