Marche et Vélo : des solutions concrètes pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement

Toutes les publicités automobiles nous le rappellent : « Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo », encore faut-il que ce soit possible ! Sur la base d'une étude inédite que nous rendons publique, l'UFC-Que Choisir, Rue de l'Avenir, le Club des villes et territoires cyclables et marchables et la FUB s'unissent pour appeler les pouvoirs publics à la nécessité d'investir, au-delà des transports en commun, dans des infrastructures adaptées aux modes actifs. Dans un contexte d'inflation et de précarité énergétique, promouvoir la marche et le vélo comme alternatives à la voiture représente un levier essentiel pour améliorer le pouvoir d'achat, réduire les émissions de CO_2 et renforcer la santé publique.

Des infrastructures inadaptées : un frein au développement de la marche et du vélo

Malgré leurs nombreux avantages, la marche et le vélo peinent à s'imposer en raison d'infrastructures souvent inadaptées. Trottoirs étroits, mal entretenus ou encombrés, pistes cyclables discontinues et mal sécurisées : ces obstacles découragent la pratique des mobilités actives. Les résultats des baromètres des villes cyclables et ceux des villes et villages marchables confirment cette réalité chaque année.

De plus, une enquête de terrain menée par les bénévoles de l'UFC-Que Choisir révèle que 70 % des trajets à pied testés présentaient au moins une anomalie d'aménagement sur une distance moyenne de seulement 1,2 km. Ces difficultés sont particulièrement accrues dans les zones rurales et périurbaines, où les itinéraires sécurisés sont rares, ce qui décourage la pratique des modes actifs.

Des dépenses de transport substantielles : une opportunité pour les modes actifs

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : les dépenses de transport des ménages représentent en moyenne 14,5 % de leur budget, une part stable mais qui pèse lourdement, surtout pour les ménages modestes. En moyenne, une voiture coûte près de 3 000 € par an, un gouffre financier pour beaucoup. Or, près de 41 % des trajets en voiture ont une distance inférieure à 5 kilomètres et près de 62 % à 10 kilomètres. Des distances sur lesquelles le recours à la marche ou au vélo permettrait de réelles économies, encore bien plus importantes si les trajets du quotidien en voiture sur des distances plus longues peuvent être effectués en transport en commun.

Ainsi, L'UFC-Que Choisir estime qu'un couple possédant deux voitures peut économiser jusqu'à 320 € par an en substituant ses trajets de courte distance par la marche et le vélo, et entre 1 200 et 3 500 € par an selon les territoires s'il se sépare d'un véhicule en ayant la possibilité de recourir aux transports en commun. Les témoignages de consommateurs recueillis dans le cadre de notre étude appuient la pertinence de cette hypothèse, y compris en matière de qualité de vie.

Au-delà des économies financières, les nombreux bienfaits de la marche et du vélo

En plus des économies qu'ils permettent, la marche et le vélo offrent de nombreux autres avantages pour la santé et l'environnement. En favorisant l'activité physique quotidienne, ces modes de déplacement actifs contribuent à réduire la sédentarité, un facteur de risque pour les maladies cardiovasculaires, le diabète et d'autres troubles de santé, y compris mentale.

Ces déplacements écologiques n'engendrent ni émissions de CO_2 et de polluants ni bruit, et donc ne dérèglent pas le climat, améliorent la qualité de l'air et réduisent les nuisances urbaines. En outre, ils renforcent les commerces de proximité, car les piétons et cyclistes visitent les boutiques locales plus fréquemment, dynamisant ainsi l'économie locale et les liens sociaux. Autant d'avantages qui imposent de lever les freins au développement des modes actifs !

Face à ces constats et pour permettre aux consommateurs de choisir leur mode de transport, nos associations demandent aux pouvoirs publics de :

- **Développer des aménagements piétons et cyclables sécurisés**
- **Mettre en œuvre le plan national vélo et marche « 2023-2027 » et renforcer le volet portant sur la marche**
- **Promouvoir les bienfaits de la marche et du vélo**
- **Adopter la vision « 0 tué et 0 blessé grave » sur les routes pour lutter contre l'insécurité routière**
- **Généraliser une limitation de vitesse compatible avec la protection des piétons et des cyclistes en agglomération**
- **Développer la recherche sur les bienfaits de la marche du vélo**