



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 5 octobre 2023  
(OR. en)

13832/23

TRANS 397  
CLIMA 445  
ENV 1083  
SAN 567  
IND 512  
STATIS 62

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	4 octobre 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2023) 566 final
Objet:	COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS proposant une déclaration européenne sur l'utilisation du vélo

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2023) 566 final.

---

p.j.: COM(2023) 566 final



Bruxelles, le 4.10.2023  
COM(2023) 566 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU  
CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ  
DES RÉGIONS**

**proposant une déclaration européenne sur l'utilisation du vélo**

## **1. Introduction et motivation**

Placer le bien-être des citoyens et la compétitivité de l'industrie européenne au cœur de la transition écologique est une priorité essentielle pour la Commission européenne. Le vélo s'inscrit pleinement dans cette dynamique essentielle, puisqu'il est l'un des modes de transport les plus durables et les plus sains et que le secteur du cyclisme connaît un développement rapide.

L'augmentation de la part modale du vélo contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que de l'encombrement de la circulation. En outre, le cyclisme peut améliorer le bien-être physique et mental ainsi que l'inclusion sociale. Il constitue un véritable moteur du tourisme durable et apporte également des bénéfices concrets à l'économie locale, en favorisant la création d'emplois «verts» de qualité, principalement dans les petites et moyennes entreprises.

**La Commission propose donc d'établir une série de principes afin que le vélo atteigne son plein potentiel dans l'UE.**

Ces principes feraient partie de la **déclaration européenne sur l'utilisation du vélo** (ci-après la «déclaration»), destinée à servir de boussole stratégique pour les futures politiques européennes et nationales en la matière.

La déclaration figurant à l'annexe de la présente communication est présentée par la Commission et proposée à la signature du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sous la forme d'une déclaration commune.

Elle devrait contribuer à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe, de la stratégie de mobilité durable et intelligente et du plan d'action «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols». En outre, elle s'aligne sur le principe 20 du socle européen des droits sociaux, selon lequel toute personne a le droit d'accéder à des services essentiels de qualité, y compris les transports.

La proposition actuelle répond aux demandes du Parlement européen, formulées notamment dans sa résolution sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo<sup>1</sup>, et à celles de la majorité des États membres<sup>2</sup>. La déclaration est conforme au nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine<sup>3</sup>.

## **2. Efforts en cours**

Comme indiqué dans le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, afin de contribuer aux objectifs toujours plus ambitieux que l'UE se fixe en matière de climat, d'environnement, de numérique, de santé et de société, l'Union doit prendre des mesures plus décisives dans le domaine

---

<sup>1</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>2</sup> <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

<sup>3</sup> COM(2021) 811.

de la mobilité urbaine afin d'abandonner l'approche actuelle fondée sur les flux de circulation au profit d'une approche fondée sur une mobilité plus durable des personnes et des marchandises<sup>4</sup>.

**Malgré les nombreux avantages qu'offre le vélo, son utilisation reste trop faible dans l'UE<sup>5</sup>**, avec des variations considérables entre les différents États membres, régions et villes, ce qui s'explique notamment par l'inadéquation des infrastructures et les problèmes de sécurité qui en découlent, ainsi que par des différences de mentalité à l'égard du vélo et un manque de sensibilisation.

L'UE en général et la Commission en particulier ont déjà pris plusieurs mesures pour résoudre ces problèmes et promouvoir le cyclisme, à savoir:

- réviser les politiques de l'UE en matière de transports: la stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>6</sup> et le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine<sup>7</sup> préconisent d'intensifier l'utilisation du vélo et des autres modes de transport durables;
- encourager l'utilisation du vélo grâce au concept européen de plan de mobilité urbaine durable, dans le cadre de la recommandation (UE) 2023/550<sup>8</sup> de la Commission sur les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable;
- fixer des exigences visant à mieux intégrer les modes de transport actifs dans les plateformes multimodales de transport de passagers dans les nœuds urbains, ainsi qu'à maintenir la continuité et l'accessibilité des pistes cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs, qui figurent dans la proposition de règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) révisé<sup>9</sup>;
- fixer des exigences pour la collecte et la communication à la Commission de données sur la mobilité urbaine dans les nœuds urbains, qui figurent dans la proposition de règlement RTE-T révisé;
- fixer des exigences prévoyant un nombre minimal d'emplacements de stationnement pour vélos, tel que mentionné dans la proposition de révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments<sup>10</sup>;

---

<sup>4</sup> Une telle approche requiert un renforcement de la colonne vertébrale que constituent les transports en commun/publics, de meilleures possibilités de mobilité active (marche et vélo, par exemple), une logistique urbaine et des livraisons du dernier kilomètre efficaces et à émissions nulles, ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité. Si cette multimodalité devrait être notre principe directeur pour la mobilité urbaine, la mobilité à émissions nulles et la mobilité connectée, automatisée et partagée constitueront un élément clé de la transition vers un avenir urbain neutre pour le climat, dans lequel les zones périurbaines et rurales seront aussi connectées aux villes par des liaisons durables. Une meilleure gestion des transports et de la mobilité à l'aide de plateformes multimodales et de solutions numériques est nécessaire pour accroître l'efficacité à l'échelle du système.

<sup>5</sup> Selon l'enquête Eurobaromètre de 2019, environ 9 % des citoyens de l'UE utilisent des vélos (électriques) ou des trottinettes comme moyen de transport principal. Source: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

<sup>7</sup> <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-250877856>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

- encourager l'utilisation du vélo en introduisant un nouveau système d'échange de quotas d'émission (SEQE 2)<sup>11</sup> qui fixera un prix du carbone sur les carburants et combustibles utilisés dans le bâtiment, le transport routier et d'autres secteurs et générera des recettes importantes par la mise aux enchères de ces quotas, permettant aux États membres de soutenir la transition écologique, y compris dans le secteur des transports;
- créer le Fonds social pour le climat<sup>12</sup>, doté d'un financement spécifique destiné aux groupes vulnérables particulièrement touchés par le SEQE 2, afin d'accélérer la décarbonation des bâtiments et d'encourager la généralisation de la mobilité et des transports à émissions nulles ou faibles, notamment grâce au soutien apporté à l'achat et à l'utilisation de vélos;
- proposer une refonte de la directive sur la taxation de l'énergie<sup>13</sup> afin de contribuer à relever les défis climatiques et environnementaux dans le domaine des transports;
- financer des projets liés au vélo via divers programmes, tels que le Fonds européen de développement régional, le Fonds de cohésion, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la facilité pour la reprise et la résilience<sup>14</sup>, InvestEU<sup>15</sup> et le programme Horizon Europe;
- soutenir la recherche et l'innovation<sup>16</sup> dans le domaine des technologies et services liés au vélo, tels que les vélos électriques, les vélos et équipements adaptés ou spéciaux, les systèmes de vélos en libre-service et les applications intelligentes à l'usage des cyclistes;

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>  
 Le Fonds social pour le climat, alimenté par les recettes du SEQE actuel, et majoritairement du nouveau SEQE dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et de la petite industrie (SEQE 2), devrait mobiliser 86,7 milliards d'euros de 2026 à 2032 afin de soutenir les ménages vulnérables, les usagers vulnérables des transports et les microentreprises vulnérables, en vue d'assurer une transition équitable.

<sup>13</sup> Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte), COM(2021) 563 final.

<sup>14</sup> D'après les plans pour la reprise et la résilience évalués et approuvés, la Commission estime que, jusqu'à présent, ces plans ont alloué au total 1,7 milliard d'euros à des mesures liées aux infrastructures cyclables. Ces mesures ont été proposées et sont mises en œuvre par la Belgique, la Bulgarie, Chypre, la Tchéquie, le Danemark, l'Estonie, la Grèce, l'Italie, la Lettonie, la Roumanie et la Slovaquie.

<sup>15</sup> Quelques exemples d'opérations InvestEU qui soutiennent la mobilité durable, entre autres investissements:

- InvestEU Framework for Sustainable Transition (Banque européenne pour la reconstruction et le développement), visant à investir dans des sous-projets sur la mobilité durable et la mobilité urbaine;
- Framework Operation #14 for Sustainability Guarantee (Fonds européen d'investissement), visant à investir dans une mobilité à émissions faibles ou nulles. Il s'agit du premier produit de garantie paneuropéen à l'appui de la transition écologique des petites entreprises et des particuliers;
- Green Developer Financing Programme (Banque européenne d'investissement), visant à accorder des prêts-cadres à des projets soutenant les objectifs de l'accord de Paris (y compris la mobilité verte);
- Framework Operation #8 SMEW RIDW Joint Equity Product — Climate & Environmental Solutions Sub-Product (Fonds européen d'investissement), visant à soutenir la recherche, le développement, la démonstration, le déploiement à grande échelle et la commercialisation de technologies ou de solutions qui contribuent au pacte vert pour l'Europe, y compris la mobilité et les transports, ainsi que l'environnement bâti urbain;
- Shift4Good Fund I (Fonds européen d'investissement), qui est axé sur la mobilité et les transports intelligents et durables, ainsi que sur l'économie circulaire et qui cible principalement l'activité économique interentreprises. Toutefois, ce fonds est davantage axé sur les grands modes de transport, de la voiture au transport aérien et maritime.

<sup>16</sup> Le système européen de suivi et d'information de la recherche et de l'innovation dans les transports (<https://trimis.ec.europa.eu/>) contient de nombreux projets dans ce domaine.

- promouvoir le vélo en tant que sport, activité récréative et moyen de transport, contribuant à un mode de vie sain et actif, dans le contexte de la campagne #BeActive<sup>17</sup>, dont le point d'orgue a été la Semaine européenne du sport<sup>18</sup>, ainsi que par des campagnes de sensibilisation, telles que la Semaine européenne de la mobilité<sup>19</sup> et la charte européenne de la sécurité routière<sup>20</sup>;
- soutenir l'apprentissage collégial entre les États membres sur l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables de la route, et en particulier des cyclistes, par l'intermédiaire des échanges en matière de sécurité routière<sup>21</sup>;
- fixer des exigences pour les espaces dédiés au transport de vélos dans les trains modernes<sup>22</sup>.

### 3. **La déclaration européenne sur l'utilisation du vélo**

**Pour que le potentiel du vélo puisse être pleinement exploité afin de contribuer efficacement à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de mobilité, de climat, d'environnement, de santé, d'activité économique et de société, l'utilisation du vélo dans l'UE doit augmenter considérablement.** Pour ce faire, les autorités locales, régionales, nationales et européennes doivent redoubler d'efforts pour promouvoir le vélo et le rendre plus attrayant et plus sûr pour tous, indépendamment de l'âge, du niveau de forme physique et de l'état de santé.

**Dans ce contexte, la Commission propose d'établir une série de principes et d'engagements connexes. Il s'agira d'un projet de déclaration du Parlement européen, du Conseil et de la Commission.** Le projet de déclaration, qui figure en annexe, se veut une proposition qui doit être débattue avec le Parlement européen et le Conseil afin d'être signée par les trois institutions.

La proposition de déclaration s'appuie sur des initiatives antérieures des États membres et du Parlement européen, et bénéficie de contributions recueillies auprès des parties prenantes<sup>23</sup>.

Ses **principes fondamentaux** s'articulent autour des axes suivants:

1. Développer et renforcer les politiques relatives à l'utilisation du vélo
2. Encourager une mobilité inclusive, abordable et saine
3. Créer des infrastructures cyclables plus nombreuses et de meilleure qualité
4. Accroître les investissements et créer des conditions favorables à l'utilisation du vélo

<sup>17</sup> <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

<sup>18</sup> <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

<sup>19</sup> <https://mobilityweek.eu>

<sup>20</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

<sup>21</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

<sup>22</sup> Règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); les dispositions visées ci-dessus s'appliquent à partir du 7 juin 2025

<sup>23</sup> Retour d'information reçu le 3 juillet 2023 lors d'une réunion spécifique du sous-groupe sur la mobilité active du groupe d'experts de la Commission sur la mobilité urbaine, et lors de la consultation sur le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework\\_fr](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_fr)).

5. Améliorer la sécurité et la sûreté routières
6. Favoriser des emplois verts de qualité et l'avènement d'une industrie européenne du vélo de renommée mondiale
7. Soutenir la multimodalité et le cyclotourisme
8. Améliorer la collecte des données relatives à l'utilisation du vélo

#### **4. Prochaines étapes**

Ce projet de déclaration prévoit que la Commission propose à la fois un cadre de référence et des lignes directrices pour augmenter le niveau d'utilisation du vélo dans l'UE et soutenir les emplois de qualité et l'industrie qui y sont liés.

La Commission encouragera les activités de communication et de dialogue avec les États membres et tous les acteurs concernés afin de garantir leur sensibilisation et leur engagement commun en faveur des principes consacrés dans la déclaration.