

## Contribution à la consultation des corps intermédiaires de la société calédonienne du 25 janvier 2021 au 25 mars 2021 sur l'avenir de la Nouvelle-Calédonie

### Association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie

Contribution publiée le 24/03/2021



Réponses de l'organisation au questionnaire mis à disposition sur la plateforme participative [notreavenir-nc.fr](http://notreavenir-nc.fr).

#### Présentation de l'organisation et de son objet

L'association Droit au vélo NC, créée en 2014, a pour objet le développement du vélo comme mode de déplacement propre et économique, particulièrement en milieu urbain, et comme alternative réaliste à la voiture.

Forte de 150 adhérents, l'association est membre de la fédération des usagers de la bicyclette.

Elle défend les intérêts des personnes qui se déplacent à vélo en:

-demandant aux autorités en charge de la mobilité (communes, province, syndicats intercommunaux, gouvernement) des mesures facilitant les déplacements à vélo (ex : aménagements cyclables) et en donnant son avis sur les projets

-procurant conseils et recommandations (ex : ateliers réparation)

-sensibilisant sur les bénéfices du vélo et au partage de la route

-veillant à la préservation des droits des cyclistes (ex : possibilité de se déplacer à vélo dans tous les cas dérogatoires prévus par l'arrêté du 8 mars 2021)

-recueillant le ressenti général des cyclistes sur la cyclabilité de la ville (ex : baromètre 2019)

#### Selon vous, que signifie « être français » aujourd'hui en Nouvelle-Calédonie ?

Pour une association telle que Droit au vélo NC, être français en Nouvelle-Calédonie, c'est bénéficier:

- d'un cadre démocratique instauré par la constitution française, garantissant la liberté de pensée, de parole, permettant ainsi la défense des intérêts et droits d'une certaine catégorie d'usagers
- du régime associatif instauré par la loi 1901
- de l'expérience nationale récente en termes d'avancées dans les domaines du vélo (plan national vélo, Loi d'orientation des mobilités) et du climat (convention citoyenne climat)
- des financements auxquels la Nlle Calédonie est éligible (ex: fonds mobilités actives)
- de l'expérience et des conseils de la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)
- d'une langue commune avec la France, ce qui facilite les multiples échanges

## Selon vous, que signifie l'indépendance ? Et que signifie la souveraineté ?

Indépendance	Souveraineté
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Droit au vélo NC ne s'exprimera pas sur la question de l'indépendance politique. En revanche, il est à souligner que le vélo permet plusieurs formes d'indépendance:               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le vélo permet une grande indépendance en matière de déplacement, du moins sur les distances caractéristiques d'une agglomération telle que Nouméa. A vélo, on n'est dépendant ni du carburant, ni des engorgements de la circulation, ni de la disponibilité des places de stationnement, ni de l'âge minimum requis pour le permis de conduire.</li> <li>-Grâce au vélo, les jeunes peuvent acquérir peu à peu autonomie et responsabilité, c'est-à-dire une certaine indépendance. Ils peuvent aller à vélo à l'école, puis au collège, au lycée, sans dépendre pour cela de leurs parents... Ils deviennent peu à peu responsables en apprenant à respecter les règles de la société (code de la route).</li> <li>-Le vélo apporte une indépendance vis-à-vis de la vie chère et des écarts sociaux qu'elle génère: On peut acheter un vélo pour pas cher. C'est un moyen de déplacement qui ne dépend pas du salaire, contrairement à la voiture. Le vélo gomme les différences sociales.</li> <li>-En prévenant et réduisant le surpoids qui touche actuellement 68% de la population calédonienne, et les maladies associées (diabète, maladies coronariennes, hypertension, ...), la pratique régulière du vélo augmente l'indépendance individuelle et collective vis-à-vis d'un système de santé aujourd'hui à bout de souffle</li> <li>-Enfin, le développement du vélo participe à une plus grande indépendance énergétique d'un pays dont 97,4% de l'énergie primaire consommée est importée.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Être souverain dans un domaine, c'est avoir la possibilité de prendre des décisions et de les mettre en œuvre dans ce domaine.</li> <li>● La Nouvelle-Calédonie est souveraine en matière de développement du vélo puisque ses différentes institutions sont compétentes dans tous les domaines qui concernent le vélo: urbanisme, voirie, code de la route, énergie, fiscalité, santé...</li> <li>● Elle a en plus la chance de bénéficier du fonds national vélo réservé au financement des infrastructures cyclables à l'échelle nationale.</li> </ul>

### **Selon vous, quel(s) lien(s) la Nouvelle-Calédonie doit-elle entretenir avec la France ?**

- Disposer de l'expérience et de l'expertise d'un pays de 65 M d'hab. réputé mondialement pour son attachement aux droits de l'homme et à la démocratie, tout en étant souverain dans la plupart des domaines, constitue un avantage à préserver
- Les Calédoniens ont aujourd'hui les mêmes droits que les Français métropolitains, par exemple pour accéder aux universités et écoles françaises. C'est un avantage à préserver.
- Sur les enjeux climatiques, la Nouvelle-Calédonie a tout intérêt à rechercher à profiter de l'expérience et de l'expertise française. Le Haut-Conseil pour le climat s'efforce de rendre accessibles à tous, les connaissances sur le climat
- Le Haut-Conseil pour le climat pourrait être sollicité par la Nouvelle-Calédonie aux différentes étapes conduisant notre pays à prendre les mesures qui s'imposent (diagnostic, évolution attendue, leviers d'action...).
- La France, qui a mené une convention citoyenne ayant abouti, avec succès, à des propositions de mesures permettant de respecter l'accord de Paris, pourrait accompagner la Nlle Calédonie dans l'organisation d'une convention analogue.

### **Selon vous, à quel(s) grand(s) défis la Nouvelle-Calédonie est-elle confrontée ? Et comment doit-elle y répondre ?**

La Nouvelle-Calédonie est confrontée à plusieurs défis majeurs:

- Un défi qui relève de la conscience collective: une partie de la population se sent collectivement blessée et humiliée. Les cicatrices ouvertes il y a plusieurs générations ne se referment pas. Le malaise et le mal-être sont profonds et ils perdurent de générations en générations.
- Imposer le "construire ensemble" avec cette partie de la population revient à construire une société sur du sable pour reprendre une image biblique. A la première tempête, l'édifice s'effondre parce que les bases sont superficielles.
- La Nouvelle-Calédonie ne peut se construire dans sa diversité actuelle sans traiter les problèmes de fondations. Droit au vélo NC n'a pas la solution. Mais dans les pays comme la Hollande, il est démontré que le vélo est facteur d'unité et d'équité sociale.
- Le défi "physique" que représente le réchauffement climatique. La Calédonie n'y est pas préparée. Mais comme expliqué dans le document annexé au présent formulaire, s'attaquer au défi climatique nécessite une certaine stabilité sociale et politique.
- Inversement, s'atteler à la tâche en impliquant l'ensemble de la population serait certainement facteur d'unité. Le vélo est une des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport routier qui génère en Nouvelle-Calédonie plus de 2 tonnes eq.CO2/hab (rapport STENC, 2019)
- Le défi de l'autonomie financière: Pour un grand nombre de projets, la Nouvelle-Calédonie dépend de l'aide de la métropole. C'est le cas par exemple du financement des pistes cyclables. Le discours tenu par certaines collectivités est "on veut bien faire ce projet à condition de disposer de l'aide du fonds national vélo".
- Avec un PIB de 1000 milliards de francs CFP (3,7 millions FCF/hab - source: ISEE-NC), la NC n'a-t-elle pas les moyens d'augmenter la part d'autofinancement, compte-tenu aussi des économies générées par le vélo dans les domaines de la santé notamment (à l'échelle européenne, les bénéfices apporté par le vélo sont estimés à 150 milliards d'euros/an)
- Le vélo a également sa place dans les réponses à apporter aux grand enjeux calédoniens de santé publique, d'autonomie des jeunes, d'aménagement des territoires, en particulier urbains, économiques et sociaux tels que la lutte contre la vie chère et la réduction des inégalités

## Quels sont vos espoirs et préoccupations vis-à-vis de l'avenir calédonien ?

Espoirs	Préoccupations
<ul style="list-style-type: none"><li>● A court terme: voir les différentes composantes de la société se rencontrer pour trouver des solutions pacifiques au malaise persistant et définir un projet commun d'avenir pour le pays, incluant des mesures concrètes pour faire face au défi du réchauffement climatique, mesures devant inclure le vélo.</li><li>● A moyen terme: sortir de la société du "tout voiture", incompatible avec les mesures de réduction à mettre en œuvre face au réchauffement climatique.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Les tensions et divergences politiques autour de l'avenir du pays ne peuvent perdurer sans engendrer une crise grave à un moment ou un autre.</li><li>● L'élaboration et la mise en oeuvre d'un "plan d'action climat calédonien" partagé et accepté par tous, accordant une part importante au développement du vélo, ne pourra être effective que dans une société apaisée socialement et politiquement. Dans le cas contraire, il est à craindre que le vélo ne devienne la cadette des préoccupations.</li></ul>

## Souhaitez-vous formuler une proposition en lien avec l'un des trois thèmes évoqués par le Président de la République\* et listés ci-dessous :

- Défi climatique
- Développement économique
- Axe indopacifique

\*[Discours prononcé par le Président de la République le 5 octobre 2020 à l'issue de la seconde consultation pour l'accession à la pleine souveraineté de la Nouvelle-Calédonie.](#)

<ul style="list-style-type: none"><li>● Dans le document annexé intitulé "Développons le vélo pour contribuer à la construction d'une société « bas carbone », unie et résiliente face aux effets du réchauffement climatique", l'association Droit au vélo NC formule et argumente 7 messages: 1/ Face au changement climatique, il est temps pour la Nouvelle-Calédonie de se réveiller et de véritablement mettre en oeuvre des mesures efficaces de réduction de ses émissions 2/ Le réveil de la Nouvelle-Calédonie nécessite une prise de conscience collective sur la nature des phénomènes et des conséquences du réchauffement climatique, ainsi que sur les solutions envisageables 3/ L'émergence d'une conscience collective sur les enjeux climatiques requiert une stabilité politique et sociale 4/ Le développement du vélo doit faire partie des mesures prioritaires du plan d'action calédonien pour le climat 5/ Le développement du vélo ne s'effectuera que si la place occupée par la voiture diminue 6/ Du fait des multiples bénéfices induits par le vélo, la Nlle Calédonie doit accorder une place importante au vélo comme mode de déplacement afin de construire sur le long terme une société autonome, pacifiée, fraternelle et résiliente 7/ L'état a un grand rôle à jouer dans le virage que la Nouvelle-Calédonie doit prendre en matière de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre</li></ul>
---

## Annexe

[Document partagé en complément de la réponse à la question « Souhaitez-vous formuler une proposition en lien avec l'un des trois thèmes évoqués par le Président de la République ? »]

### CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DROIT AU VELO NOUVELLE-CALEDONIE SUR LA THEMATIQUE

#### « DEFI CLIMATIQUE ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX »

*Développons le vélo pour contribuer à la construction d'une société « bas carbone », unie et résiliente face aux effets du réchauffement climatique.*

#### **Message n°1 – Face au changement climatique, il est temps pour la Nouvelle-Calédonie de se réveiller et de véritablement mettre en œuvre les mesures efficaces de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre.**

Considérée comme un « hotspot » de biodiversité reconnu mondialement, la Nouvelle-Calédonie est particulièrement exposée au réchauffement climatique global et à ses effets multiples (montée du niveau marin, recul du trait de côte, altération des coraux voire disparition complète à terme, accentuation des phénomènes météorologiques extrêmes tels que sécheresses et pluies, augmentation des feux de forêts, etc.). Et pourtant, la Nouvelle-Calédonie se place en 3<sup>ème</sup> position mondiale pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre par habitant<sup>1</sup> ! L'augmentation régulière de ces émissions à un rythme de 5% par an en moyenne sur la période 2009-2019<sup>2</sup> montre qu'en Nouvelle-Calédonie, les appels à l'action du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) sont restés sans réponse efficace. Par exemple, l'adoption en 2016 du schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie ou encore la déclaration de situation d'urgence climatique par « vœux » du congrès en décembre 2019 sont malheureusement sans effets. Pourtant, la préservation de son patrimoine naturel mais aussi et surtout de l'avenir de sa population nécessitent désormais d'agir concrètement et collectivement, sans plus tarder.

#### **Message n°2 – Le réveil de la Nouvelle-Calédonie nécessite une prise de conscience collective sur la nature des phénomènes et des conséquences du réchauffement climatique, ainsi que sur les solutions envisageables**

Quelqu'un qui ne sait pas qu'il est atteint d'une grave maladie continue de vivre comme si de rien n'était jusqu'à la manifestation des premiers symptômes qui vont le pousser à consulter un médecin. Lorsqu'il prend connaissance du diagnostic, le malade a tout intérêt à suivre les conseils du médecin s'il veut s'en sortir. Et plus tôt ce diagnostic sera effectué, plus grandes seront les chances de guérison.

Le fait que la Nouvelle-Calédonie ne réagisse pas sur les enjeux climatiques indique qu'elle n'a pas réellement pris connaissance de son mal. Elle n'est pas encore arrivée au stade du diagnostic. Elle connaît encore moins les conséquences de ses modes de vie, ni la nature des changements à y apporter. Si elle en était consciente, le traitement aurait déjà commencé.

Pourtant les premiers symptômes sont déjà présents : augmentation d'un degré des températures observée sur la période 1960-2010<sup>3</sup>, décennie 2011-2020 la plus chaude jamais

enregistrée<sup>4</sup>, acidification de l'océan, recul du trait de côte (ex : Anse Vata) lié à l'augmentation du niveau de la mer et accentué lors du passage des dépressions tropicales, etc.

Le mode de vie très consommateur (et donc très émetteur de CO<sub>2</sub>) du Calédonien perdure sans véritable remise en question. On n'imagine pas manger moins de viande alors que c'est l'une des façons les plus efficaces pour réduire l'empreinte carbone à l'échelle individuelle. Les publicités faisant la promotion de voitures de 2 voire 3 tonnes sont omniprésentes. Avec 19 000 visiteurs, le salon 2020 du 4x4 a été un franc succès selon la presse<sup>5</sup>. Depuis 2012, **deux véhicules particuliers immatriculés sur trois présentent un poids total à charge supérieur à 1,7 tonnes** (SUV, pick up)<sup>6</sup> ce qui induit une sur-consommation d'énergie pour les déplacements, la consommation d'énergie étant directement liée au poids des véhicules<sup>7</sup>. Les schémas cyclables peinent à émerger dans les communes, et encore plus à être mis en œuvre lorsqu'il y a conflit avec la voiture. Sur un projet tel que la piste cyclable de Nouville demandé à la fois par les étudiants, les parents d'élèves, les organismes opérant sur la presqu'île, les institutions se renvoient la balle depuis 2014, signe que la volonté politique n'y est pas.

Il y a un travail gigantesque d'explication, de sensibilisation, d'éducation, à réaliser auprès des citoyens, des enfants et surtout des décideurs sur les conséquences de ces modes de vie. Le GIEC<sup>8</sup> explique que **l'éducation et la construction d'un socle commun de connaissances vis-à-vis du changement climatique constituent des conditions déterminantes pour la mise en œuvre de réponses efficaces aux changements liés au climat.**

D'autre part, selon le GIEC, l'élaboration et la mise en œuvre des actions en faveur de lutte contre le réchauffement climatique, peuvent être facilitées par **la création de cadres communautaires permettant la participation active du public.** Pour cela, **la convention citoyenne pour le climat** qui s'est déroulée en France métropolitaine sur 2019-2020 et réunissant 150 citoyens tirés au sort, constitue certainement une solution exemplaire d'implication des citoyens, dans la mesure toutefois où, conformément à l'engagement du Président Macron, les propositions élaborées sont effectivement mises en œuvre. Plus localement, l'élaboration de la politique de l'eau en Nouvelle-Calédonie, en 2018 constitue un autre exemple d'élaboration d'un plan d'actions selon un mode participatif, à faire aboutir en dépit des changements d'Exécutifs, parce que les Élus passent mais le besoin s'accroît.

Exemples d'actions concrètes issues de la convention citoyenne pour le climat<sup>9</sup> :

- interdiction sur tous les supports publicitaires (télévision, radio, papier, internet et panneaux physiques, téléphone et SMS, mails, etc.) de toutes publicités pour des véhicules consommant plus de 4 l/100km et/ou émettant plus de 95g de CO<sub>2</sub> au km
- Instauration d'un "malus" pour les véhicules de "masse en ordre de marche"<sup>10</sup> supérieure à 1400 kg
- Instauration d'un "forfait mobilité" bénéficiant aux salariés effectuant tout ou partie de leur trajet domicile-travail à vélo
- Augmentation des montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'€ par an pour financer des pistes cyclables.

### **Message n°3 – L'émergence d'une conscience collective sur les enjeux climatiques requiert une stabilité politique et sociale**

Il semble illusoire de penser pouvoir interpeller et sensibiliser nos autorités et nos citoyens sur les questions climatiques, dans un contexte de tensions politiques et sociales voire d'affrontements et d'atteintes aux libertés fondamentales, tel que les Calédoniens l'ont vécu

fin 2020. Dans un tel contexte, les questions relatives au climat sont forcément placées au bas de l'échelle des priorités. La stabilité sociale et politique doit donc être une condition nécessaire pour que puisse émerger une véritable prise de conscience sur les enjeux climatiques, de la part des dirigeants politiques, des autorités coutumières et des institutions de Nouvelle-Calédonie.

Sur ce sujet, le GIEC précise qu'en termes d'actions en faveur de lutte contre le réchauffement climatique, la priorité doit être donnée aux mesures qui permettent de remédier à la vulnérabilité sociale, ce qui peut être facilité par la création de cadres communautaires sûrs permettant la participation active du public, la délibération et la **résolution de conflits**. La France a certainement un rôle à jouer pour l'instauration de ce cadre communautaire sûr en Nouvelle-Calédonie.

Dans son "esprit" et de par son caractère égalitaire et convivial sur la route, le développement vélo peut aider au dé-clivage de la société calédonienne.

#### **Message n°4 – Le développement du vélo doit faire partie des mesures prioritaires du plan d'action calédonien pour le climat.**

A l'échelle mondiale, le secteur des transports représente 25% des émissions de gaz à effet de serre résultant de la combustion des énergies fossiles. L'ensemble des études menées sur les leviers permettant de réduire la contribution du secteur des transports à hauteur des engagements pris par les États qui ont signé l'accord de Paris, mettent la priorité sur le développement des modes actifs (marche et vélo) en remplacement de la voiture individuelle<sup>11</sup>. Cela a d'autant plus de sens dans une agglomération comme le Grand Nouméa où plus d'un déplacement sur deux fait moins de 3 km<sup>12</sup> mais où la part des déplacements à vélo ne dépasse pas 0,3% (chiffres 2013<sup>13</sup>). L'agglomération réunissant 67% de la population de Nouvelle-Calédonie, y concentrer les efforts pour développer le vélo aurait un impact important à l'échelle du pays tout entier.

Or, de longue date en Nouvelle-Calédonie, les politiques publiques ont privilégié le "tout voiture", voire le "tout 4x4" en termes d'aménagements, d'urbanisme, d'infrastructures...au détriment des transports en communs et des modes doux. Ce n'est que très récemment que les premiers réseaux de bus fiables et aménagements véritablement cyclables sont apparus et il reste encore beaucoup à faire, en qualité comme en quantité. Mais à l'heure actuelle, les décideurs calédoniens semblent davantage intéressés par le déploiement de la voiture électrique, considérée non seulement comme plus vertueuse du point de vue des émissions de gaz à effet de serre mais aussi comme apte à soutenir notre industrie métallurgique. Cependant, comme l'explique N. Meilhan<sup>7</sup> dans une note stratégique, **un véhicule électrique n'émet pas nécessairement moins de gaz à effet de serre que son équivalent thermique**. Tout dépend des conditions de production du véhicule et des matériaux qui le constituent (ex: batterie) et également de la part "d'énergie non carbonée" dans la production électrique qui sert à la recharge du véhicule. Ainsi, dans les conditions actuelles de production des voitures et des batteries d'une part, et compte tenu de la part des énergies renouvelables dans la distribution publique d'électricité en Nouvelle-Calédonie (17% en 2018) d'autre part, **une voiture électrique utilisée en Nouvelle-Calédonie émettra davantage de CO<sub>2</sub> dans son cycle de vie que le modèle équivalent fonctionnant avec un moteur thermique**. A contrario, faire en sorte que les déplacements de moins de 3 km, qui s'effectuent principalement aujourd'hui en voiture, puissent être effectués à vélo aurait un impact positif important en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. María Fernanda



Espinosa, présidente de l'assemblée générale des Nations Unies, déclarait en Juin 2019<sup>14</sup> : « *Les transports constituent la troisième source de CO<sub>2</sub> dans le monde. **Si 10% seulement des déplacements en ville étaient effectués à vélo, les émissions des transports urbains diminueraient de 7%** »*

Exemples d'actions concrètes :

- Doter l'ensemble des communes du grand Nouméa de schéma de développement du vélo qui soient ambitieux en termes de linéaire cyclable séparatif
- Réaliser ces aménagements en concertation avec les usagers qui ne sont que trop rarement consultés
- réorienter dès 2021 une part significative des budgets visant à développer/faciliter l'utilisation de la voiture vers l'utilisation des modes doux ou de transports en commun. L'ONU fixe à 20% la part minimale du budget voirie d'une collectivité à consacrer aux aménagements cyclables<sup>15</sup>
- Mettre en place une taxe au poids des véhicules et affecter les recettes correspondantes au financement des infrastructures cyclables
- Instaurer le forfait mobilité dans les entreprises et la fonction publique
- Ajuster certaines dispositions du code de la route afin de faciliter les déplacements à vélo (contre-sens cyclable, tourne-à droite, ...)

### **Message n°5 – Le développement du vélo ne s'effectuera que si la place occupée par la voiture diminue**

C'est bien cette logique de remplacement d'un moyen de déplacement inutilement émetteur par un moyen non émetteur (vélo) ou très faiblement émetteur (VAE) qui doit prévaloir. Le gaspillage énergétique associé à la voiture est une atteinte au bon sens quand on sait que plus de 90 % de l'énergie consommée par une voiture sert à déplacer la voiture et moins de 10 % sert à déplacer le conducteur. Le rapport est inversé sur un vélo.

Actuellement, en Nouvelle-Calédonie, la voiture occupe une place prépondérante en termes de budgets des ménages et des collectivités, d'occupation de l'espace public (voirie, parkings), de présence dans les médias et dans l'imaginaire collectif façonné par ces mêmes media. De plus, par les nuisances qu'elle génère (bruit, pollution de l'air), les accidents de la route et du fait du développement de modes de vie sédentaires (68 % de la population calédonienne est en surpoids<sup>16</sup>) auxquels elle contribue, **la voiture individuelle pèse très lourd dans les dépenses de santé**. La société calédonienne dans son ensemble a donc tout intérêt à ce que la place qu'occupe aujourd'hui la voiture diminue de façon drastique. Les enjeux sont non seulement d'ordre environnemental, mais également d'ordre économique, sanitaire et social.

Dans une ville comme Nouméa, il est temps de commencer à « prendre de la place » à la voiture de manière à rendre la ville aux habitants et notamment à ceux qui seraient prêts à se déplacer à pied ou à vélo si les conditions étaient plus sécuritaires. Cela passe par la suppression de voies et de places de stationnement afin d'y construire des pistes cyclables. A titre d'exemple, pour la réalisation de son plan vélo, la ville de Paris est passée de 350 000 places en 1990 à 130 000 en 2020.

**Message n°6 – Du fait des multiples bénéfiques induits par la pratique du vélo, la Nouvelle-Calédonie doit accorder une place importante au développement du vélo comme mode de déplacement afin de construire sur le long terme une société autonome, pacifiée, fraternelle et résiliente**

Dans le cadre de l'élaboration de la loi climat, des parlementaires du club des élus nationaux pour le vélo rappellent dans une tribune publiée le 22 mars 2020 dans *Libération*<sup>17</sup> *“faire du vélo est bon pour la santé, et le lien social, c'est accessible et économe. C'est un mode de déplacement qui fait du bien, et pas seulement au climat !”*

Indépendance énergétique, budget des collectivités, santé, cadre de vie, tourisme, bien-être, rapports sociaux, là où le vélo se développe, notamment dans les pays du nord de l'Europe, ce sont des pans entiers de la société qui en sont bénéficiaires.

Au niveau actuel de développement du vélo en Europe, **les bénéfiques que procure annuellement le vélo s'élèvent à 150 milliards d'euros par an**<sup>18</sup> dont 90 milliards d'euros d'externalités positives dans les domaines de l'environnement, la santé publique et le système de mobilité. En comparaison, une étude de la commission européenne<sup>19</sup> publiée en mai 2019 estime à 820 milliards d'euros les externalités négatives résultant du transport routier (accidents, pollution de l'air, changement climatique, bruit, congestion, émissions du puits au réservoir, et dégradation des habitats). Ces bénéfiques économiques devraient être calculés pour la Nouvelle-Calédonie et valorisés systématiquement pour tous les projets d'aménagements cyclables en Nouvelle-Calédonie.

**La voiture coûte cher à nos sociétés alors que le vélo leur fait économiser des sous.**

Le film documentaire « why we cycle »<sup>20</sup> (Arne Gielen et Gertjan Hulster, 2017) vante et démontre les bénéfiques apportés par le vélo dans la société hollandaise que ce soit au niveau de la santé, du bien-être et de l'épanouissement des enfants et des adolescents, du lien social, du sentiment de sécurité, de l'égalité sociale, de la valorisation de l'espace public citoyen.

La Nouvelle-Calédonie présente un fort potentiel en matière de développement du vélo. Développer le vélo c'est participer à la réduction des dépenses des collectivités, de santé notamment. C'est réduire la dépendance énergétique de la Nouvelle-Calédonie. C'est réduire les inégalités des personnes face aux coûts de la voiture. C'est permettre aux plus jeunes de se déplacer en sécurité pour aller à l'école. C'est recréer du lien entre les communautés et les classes sociales.

**Message n°7 – L'état a un grand rôle à jouer dans le virage que la Nouvelle-Calédonie doit prendre en matière de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre**

L'État a un rôle à jouer pour :

- aider les Calédoniens à prendre conscience des enjeux associés au réchauffement climatique (message n°2) et des bénéfiques de développer le vélo (message n°6)
- faciliter la mise en place d'un processus participatif éclairé (messages n°2 et n°6)
- faire bénéficier la Nouvelle-Calédonie de l'expérience et des fonds nationaux pour la mise en place et la réalisation d'un plan climat accordant une large place au vélo (messages n°4 et n°5)

## Références

- [1] <https://www.lnc.nc/article/nouvelle-caledonie/environnement/la-caledonie-est-dans-le-top-3-des-pays-emettant-le-plus-de-co2-par-habitant>
- [2] DIMENC (2020) - Rapport d'activité 2019 relatif à la mise en œuvre du schéma pour la transition énergétique de la Nouvelle-Calédonie.
- [3] C. Dutheil (2018) *Impact du changement climatique dans le Pacifique Sud à différentes échelles : précipitations, cyclones, extrêmes*. Thèse Université Sorbonne.
- [4] <https://www.lnc.nc/article/nouvelle-caledonie/societe/infographie-meteo-2020-une-annee-en-surchauffe-mais-normale-pour-les-pluies>
- [5] <https://www.lnc.nc/article/nouvelle-caledonie/consommation/le-salon-du-4x4-a-accueilli-19-000-visiteurs>
- [6] Dépliants publiés par la DIMENC intitulés « *Bilan énergétique – Nouvelle-Calédonie – chiffres clés* » - voir dépliants 2018 et 2019 téléchargeables sur <https://observatoire-energie.gouv.nc/public/documents/>
- [7] N. Meilhan (2019) - *Comment faire enfin baisser les émissions de CO2 des voitures?* Note d'analyse n°78 - Juin 2019 - France Stratégie - [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)
- [8] GIEC (2019) : Résumé à l'intention des décideurs, *Rapport spécial du GIEC sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique* – (Lire chapitre « Conditions favorables », §C.4) - [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2020/07/SROCC\\_SPM\\_fr.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2020/07/SROCC_SPM_fr.pdf)
- [9] <https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/pdf/ccc-rapport-final.pdf>
- [10] article 171 de la loi 2020-1721 du 29 décembre de finances pour 2021
- [11] The Shift Project (2020) – *Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone - Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture en solo dans les zones de moyenne densité* – Synthèse publiée en février 2020 – 12 pages - [https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/01/201123\\_Shift\\_Mobilite\\_VF-003.pdf](https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/01/201123_Shift_Mobilite_VF-003.pdf)
- [12] <https://www.smtu.nc/mobilite/le-saviez-vous-430.html>
- [13] Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (2013) – Enquête Ménages Logements Déplacements – Volet déplacement – 143 pages (voir p48, fig.16) - <https://sign.nc/documentation/resultats-de-lenquete-menages-logements-deplacements-2013-volet-deplacements>
- [14] <https://news.un.org/fr/story/2019/06/1044881>
- [15] UN Environment. (2016) *Global Outlook on Walking and Cycling, October 2016* - <https://www.unep.org/resources/report/share-road-global-outlook-walking-and-cycling-october-2016>
- [16] <https://www.lnc.nc/article/nouvelle-caledonie/sante/la-nouvelle-caledonie-est-fragile-car-elle-a-une-mauvaise-sante>
- [17] [https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/la-loi-climat-doit-parler-velo-20210322\\_VFO7PRDJFJH2VK77MXUAVLEPII/?fbclid=IwAR3YlyC1N3yh7GTpdDI8PE9x776c6D56T3zdtlrKk6Bm2n7yXkciTje5aV8](https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/la-loi-climat-doit-parler-velo-20210322_VFO7PRDJFJH2VK77MXUAVLEPII/?fbclid=IwAR3YlyC1N3yh7GTpdDI8PE9x776c6D56T3zdtlrKk6Bm2n7yXkciTje5aV8)
- [18] <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>
- [19] <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0efedf2c-a386-11e9-9d01-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>
- [20] <http://whywecycle.eu/>