

Parlons Véto!

QUELLE PLACE POUR LE VÉLO DANS LA PRÉSIDENTIELLE ?

Décryptage des engagements des candidates et candidats



DOSSIER DE PRESSE - L'ALLIANCE POUR LE VÉLO - 01/04/2022

ÉDITORIAL

Les élections présidentielle et législatives sont des moments clefs pour prendre des engagements forts en faveur de politiques cyclables ambitieuses, et atteindre l'objectif de part modale d'au moins 12% en 2030. En effet, cet objectif ne pourra être atteint sans la **mise en place d'un système vélo complet**, afin que pédaler au quotidien soit sûr, agréable et efficace pour toutes et tous.

En amont des scrutins, **l'Alliance pour le vélo**¹ porte donc, à travers le **Livre blanc « Faire du vélo un atout pour la France »**, ses **10 propositions phares**, et invite les candidates et candidats à s'en saisir pour faire du vélo un véritable atout pour la France et ses territoires.

L'envie populaire de vélo n'a jamais été aussi élevée et les citoyens ont des attentes fortes : **79% des Français et Françaises souhaitent un renforcement du plan vélo**². Face à la flambée des cours du pétrole, du gaz et de l'électricité, provoquée par

la reprise mondiale post-Covid et amplifiée par les tensions géopolitiques, une grande partie des Françaises et des Français est impactée négativement par la dépendance à la voiture individuelle.

L'Alliance pour le vélo a procédé au décryptage des programmes et des engagements pris en réponse au questionnaire transmis aux équipes de campagne (voir infra. « Méthodologie »). 7 candidates et candidats sur 12 y ont répondu : **Fabien Roussel, Emmanuel Macron, Jean-Luc Mélenchon, Anne Hidalgo, Yannick Jadot, Valérie Pécresse et Philippe Poutou**.

Quel niveau d'ambition des candidates et candidats pour le vélo ? Quel soutien politique aux mesures concrètes, structurantes et finançables ? Enfin, quelle place donner aux citoyens, usagers, associations, collectivités, entreprises et société civile dans la construction des politiques vélo nationales et locales ?

SOMMAIRE

Une ambition renforcée pour voir se développer un système vélo en France | [page 3](#)

Unanimité sur l'importance du vélo, approches différenciées pour le développer | [page 4](#)

Des fortes divergences quant au partage des rôles entre État et collectivités | [page 5](#)

Un consensus sur le rôle central des usagers | [page 5](#)

D'autres idées émergent des divers bords de l'échiquier politique | [page 6](#)

Et les programmes dans tout ça ? | [page 7](#)

L'appel de l'Alliance à prendre publiquement position pour le vélo d'ici le 10 avril | [page 7](#)

Méthodologie du décryptage | [page 7](#)

Tableau récapitulatif des soutiens aux mesures de l'Alliance pour le vélo | [page 8](#)

¹ Formée le 11 février 2022, l'Alliance pour le vélo regroupe collectivités, acteurs économiques, citoyens et militants autour d'une vision du vélo en tant que mode de déplacement à part entière et outil de transformation positive face aux principaux défis contemporains. Elle est composée des 5 organisations suivantes : la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), Vélo & Territoires, le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM), l'Union Sport & Cycle (USC) et l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la Mobilité Active (APIC).

² Sondage OpinionWay pour la FUB, Février 2022.

Une ambition renforcée pour voir se développer un système vélo en France

Les candidates et candidats ayant répondu au questionnaire sont globalement favorables aux mesures proposées par l'Alliance pour le vélo.

Les mesures recueillant un soutien unanime sont celles visant :

- à soutenir le Savoir Rouler à Vélo (mesure n° 2),
- à placer la promotion des modes actifs au cœur des politiques de santé publique et de prévention (n° 7),
- à faire émerger une filière vélo française et européenne exemplaire (n° 8),
- à créer 200 000 places supplémentaires de stationnement sécurisé pour favoriser l'intermodalité (n° 4).

Ces mesures font partie de celles qui ont obtenu le plus fort taux d'opinion positive³, avec près de 9 Français sur 10 favorables à leur déploiement. Une voix légèrement différente se fait néanmoins entendre côté Nouveau Parti Anticapitaliste (NPA) qui propose de partir des besoins des citoyens pour créer un outil de production adapté plutôt que de parler de filière.

D'autres mesures sont accueillies favorablement par 6 candidates et candidats sur 7. Il s'agit de :

- accompagner le déploiement de 5 millions d'emplacements de stationnement vélo dans les logements collectifs publics ou privés (n° 5),
- renforcer les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives à travers des aides et des primes (n° 6)
- et soutenir la revitalisation des villes et villages par la mobilité de proximité (n° 9).

L'une des mesures-phares portée par l'Alliance pour le vélo concerne le doublement du réseau cyclable sur le quinquennat (mesure n° 1). Pour ce faire,

l'investissement public doit atteindre rapidement 30 euros/habitant/an, avec une implication minimale de l'Etat à hauteur de 500 millions d'euros par an. Cette mesure recueille le soutien largement majoritaire de plus de 4 Français sur 5⁴. Une majorité des candidates et candidats soutiennent la mesure. Emmanuel Macron n'apporte qu'un soutien partiel, sans préciser le montant de l'engagement financier prévu sur le quinquennat. Enfin, Valérie Pécresse est la seule à ne pas soutenir explicitement cette mesure.

La généralisation du forfait mobilités durables obligatoire (n° 3) ne connaît l'opposition que de Valérie Pécresse et d'Emmanuel Macron alors que la généralisation de ce dispositif à l'été 2021 a été évoquée explicitement par la ministre Borne lors des débats relatifs à la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM)⁵.

Seule une mesure est rejetée par une majorité des candidates et candidats : faire du 30 km/h en agglomération la règle et limiter la vitesse hors agglomération en l'absence d'aménagements cyclables sécurisés (mesure n° 10). Une réticence qui s'explique par la volonté (Valérie Pécresse, Fabien Roussel, Anne Hidalgo, Emmanuel Macron) de laisser aux collectivités locales la liberté de fixer elles-mêmes la réglementation routière sur leur territoire. Elle permet de réduire la vitesse maximale autorisée à 30 km/h sur une majorité d'axes de desserte de proximité tout en laissant la possibilité de maintenir certains axes plus « capacitaires » à 50 km/h, avec un aménagement cyclable séparatif sécurisé. La généralisation de « ville à vivre », déjà actée aux Pays-Bas ou en Espagne, était pourtant une mesure proposée par la Convention Citoyenne pour le Climat soutenue par 6 Français sur 10⁶.



³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ <https://www.franceinter.fr/societe/forfait-mobilites-durables-400-euros-pour-vous-convaincre-de-faire-du-velo-ou-du-covoiturage>

⁶ Sondage OpinionWay pour la FUB, Février 2022.

Unanimité sur l'importance du vélo, approches différenciées pour le développer



Pour **Philippe Poutou**, « il faudra se fier à l'expertise des habitant.es des territoires concernés qui, mieux que quiconque, savent où il est nécessaire, possible et enviable d'aller à vélo. [...] Nous sommes pour la définition démocratique par les usagers et les travailleurs, les jeunes, les habitants, des besoins, et la définition par les intéressés des moyens à mettre en œuvre pour les satisfaire ».



Pour **Anne Hidalgo**, « il convient d'ancrer durablement le vélo, et plus généralement les mobilités actives, dans la pratique quotidienne des Français [...] Cela nécessite un vrai travail interministériel : transports, collectivités, éducation nationale, santé, sport, politique de la ville, ESS, etc. [...] La politique vélo que nous proposons nécessite en effet une véritable coordination entre l'État et les collectivités ».



Valérie Pécresse l'affirme, le vélo est « un mode de transport vertueux pour l'environnement et pour la santé. [...] Il doit faire partie intégrante des politiques prioritaires sur les mobilités portées par la DGITM⁷ [...] et d'une politique de santé environnementale au même titre que la lutte contre la pollution de l'air ou le bruit ».



Pour **Yannick Jadot**, « l'usage du vélo est un levier fort de ma stratégie pour une mobilité décarbonée, qui répond aux besoins de mobilités du quotidien. [...] J'engagerai la création d'un comité interministériel qui se réunira au moins une fois par an, sous la présidence du premier ministre, pour suivre l'avancement de l'intégration de la politique de mobilité active dans les politiques publiques ».



Jean-Luc Mélenchon considère que « le vélo doit être une des préoccupations majeures du pôle public des transports et de la mobilité que nous souhaitons mettre en place. Nous proposons pour cela une méthode : la planification écologique [...] qui prévoit notamment 10 milliards pour la bifurcation des mobilités individuelles et notamment des mobilités actives. »



Pour **Emmanuel Macron**, il faut « faire en sorte que le vélo puisse être un véritable moyen de transport du quotidien pour les Français. Il doit devenir un mode à part entière dans le cadre de la planification des mobilités [...] afin d'atteindre l'objectif d'augmentation de triplement de la part modale à court terme et en visant 12 % d'ici à 2030 ».



Enfin, **Fabien Roussel**, considère que « les investissements pour le vélo sont les plus efficaces des investissements pour une mobilité plus vertueuse, car ils permettent un transfert modal rapide. [...] Nous proposons la création d'une Agence Nationale pour le Développement du Vélo pour piloter la politique vélo de l'État [...] qui aura aussi pour mission de travailler avec les collectivités locales ».

⁷ Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

De fortes divergences quant au partage des rôles entre État et collectivités

Si les candidates et candidats sont globalement favorables aux mesures préconisées par l'Alliance pour le vélo, leurs priorités et la façon de les appliquer diffèrent grandement.

Une des plus grandes différences porte, nous l'avons vu, **sur le rôle que doit endosser l'État dans la mise en œuvre d'un système vélo complet.** Si certains sont partisans d'un Etat fort (notamment Philippe Poutou et Fabien Roussel) ou « stratège » (Jean-Luc Mélenchon), d'autres considèrent que les collectivités locales doivent conserver un rôle prépondérant dans ce projet.

Aussi, Valérie Péresse indique-t-elle que « *l'État doit être en accompagnement des collectivités locales sans faire doublon avec elles. [...] Concrètement, je poursuivrai les appels à projets Fonds mobilités actives pour les aides et je souhaite par ailleurs introduire un volet vélo dans les contrats de Plan État-Région, mais laisser ensuite la liberté aux collectivités locales de réaliser les aménagements cyclables dont elles ont la responsabilité* ».

Le candidat Insoumis et le candidat des Verts impliquent tous deux grandement l'État dans le cofinancement des projets qui seront appliqués ensuite par les collectivités au niveau régional. C'est également le cas de Fabien Roussel qui propose une réforme du Code Général des Collectivités Territoriales pour ne plus imposer de part minimale de financement de la part des collectivités.

La candidate Socialiste prévoit elle aussi une coordination entre État et collectivités mais cible d'abord le bloc communal pour appliquer les réformes vélo sur différentes mesures : « *doublage du réseau cyclable, revitalisation des bourgs et liaisons intercommunales sécurisées et généralisation du 30 km/h en ville qui sont de leur pleine compétence* ».

Philippe Poutou et Emmanuel Macron n'ont pas développé leur vision de la coopération entre État et collectivités et du portage des politiques en faveur des mobilités actives.

Un consensus sur le rôle central des usagers

La mesure socle de notre Livre blanc, prévoyant de conduire ces différentes mesures en concertation avec les citoyens et au travers d'un tissu associatif structuré et financé, fait partie des 5 mesures ayant reçu un soutien unanime des candidates et candidats.

Ce constat témoigne du rôle prégnant des citoyens et des usagers, constitués parfois en collectifs ou en associations. Dans les territoires, ils sont les acteurs d'une vie démocratique active et développent une expertise d'usage nécessaire à la mise en place de politiques en adéquation avec la réalité du vécu. Aux échelons intermédiaires et au niveau national, les

associations et têtes de réseau sont des interlocuteurs exigeants auprès des collectivités et de l'État pour voir se réaliser la promesse d'un système vélo qui parte des besoins citoyens.

Les candidates et candidats n'ont toutefois pas la même façon d'appréhender le rôle des associations. Pour les uns, les associations constituent un interlocuteur représentatif des usagers complémentaire à des organes techniques de l'Etat (ex. : CEREMA). Pour d'autres, les associations doivent être soutenues pour leur capacité à susciter des dynamiques citoyennes et faire émerger la parole des usagers.

D'autres idées émergent des divers bords de l'échiquier politique



En complément des mesures défendues par l'Alliance, certains candidats ont proposé des axes de travail complémentaires en faveur du vélo.



Pour **Philippe Poutou**, rendre le forfait mobilités durables obligatoire passe par le fait « *pour les salarié.es, (de) remettre en avant la réduction du temps de travail, notamment en y intégrant le temps de déplacement effectif, ainsi que le temps de préparation (vestiaires, douches)* ».



Yannick Jadot, juge que « *le cadre existant [entre Préfets et collectivités], bien que nécessaire, est insuffisant. Le bon niveau de dialogue se situe au niveau régional en intégrant dans les CPER⁸ mobilité un volet mobilité active.* »



Valérie Pécresse souhaite « *introduire un volet vélo dans les contrats de Plan Etat-Région, mais laisser ensuite la liberté aux collectivités locales de réaliser les aménagements cyclables dont elles ont la responsabilité.* »



Emmanuel Macron propose que « *s'agissant de la revitalisation des villes et villages, nous accompagnerons les opérations « Action cœur de Ville » par un volet déplacements doux enrichi.* »



Anne Hidalgo souhaite que « *l'Éducation nationale, en lien avec les collectivités, (dote) les collégiens et lycéens qui habitent à moins de 10km de leur établissement d'un vélo ou d'un VAE.* »



Fabien Roussel propose « *la taxation des parkings d'hypermarchés pour contribuer au financement du plan pour le climat que nous souhaitons mettre en place.* »



Jean-Luc Mélenchon propose « *d'établir [...] des lois de planification écologique incluant des programmations budgétaires pluriannuelles secteur par secteur, dont celui des transports.* »

Consultez l'intégralité des contributions des différents candidats et candidates ayant répondu au questionnaire :

- [Fabien Roussel](#)
- [Emmanuel Macron](#)
- [Jean-Luc Mélenchon](#)
- [Anne Hidalgo](#)
- [Yannick Jadot](#)
- [Valérie Pécresse](#)
- [Philippe Poutou](#)

Retrouvez les prises de parole et les principaux engagements des autres candidats et candidates sur le vélo :

- [Nathalie Arthaud](#)
- [Jean Lassalle](#)
- [Marine Le Pen](#)
- [Eric Zemmour](#)
- [Nicolas Dupont-Aignan](#)



⁸ Contrats Plan Etat-Région

Et les programmes dans tout ça ?

Des évolutions notables apparaissent depuis la campagne Parlons Vélo menée par la FUB à l'occasion de l'élection présidentielle en 2017.

Le vélo fait désormais partie intégrante des engagements des candidates et candidats : il y a 5 ans, peu de chiffres apparaissaient dans les programmes. Désormais, l'engagement pour un fonds vélo ambitieux, doté d'au moins 500 millions d'euros par an, est largement repris.

La crise sanitaire, avec une hausse de 28% de la fréquentation cycliste en 2021 par rapport à 2019⁹, a largement contribué à ce que le vélo soit davantage pris en compte comme un outil de

mobilité à part entière. On pourrait donc s'attendre à ce que cela se traduise de manière significative dans les programmes politiques.

Et pourtant, bien que la place du vélo progresse, 8 candidates et candidats sur 12 ne mentionnent pas le vélo dans leur programme. Seuls Jean-Luc Mélenchon, Anne Hidalgo, Fabien Roussel et Yannick Jadot l'ont fait.

La crise énergétique que nous connaissons doit être l'occasion de se saisir de ces sujets lorsque l'on sait que le budget voiture représentait déjà 11% du budget des ménages en 2017¹⁰ et que ce chiffre risque de considérablement augmenter dans les mois qui suivront l'élection présidentielle.

L'appel de l'Alliance à prendre publiquement position pour le vélo d'ici au 10 avril

Néanmoins, mentionner le vélo ne suffit pas et les discours sont souvent loin de saisir tous les enjeux.

L'Alliance pour le vélo, à travers le Livre Blanc, a su montrer que le vélo était un outil transversal au défi de l'économie et de l'emploi, d'un égal accès à la mobilité, d'une meilleure santé, de l'inclusion et de l'environnement.

L'Alliance pour le vélo rappelle la nécessité de donner au vélo toute sa dimension systémique et de l'utiliser comme une solution résiliente et durable qui doit être largement soutenue et déployée. Aujourd'hui et d'ici au premier tour de l'élection présidentielle, nous invitons les candidates et candidats à consolider leurs engagements publics sur le sujet.

Des millions de Françaises et de Français l'attendent !

Méthodologie du décryptage

Le questionnaire a été établi par les membres de l'Alliance pour le vélo sur la base du [Livre blanc « Faire du vélo un atout pour la France »](#).

Il a été diffusé par courriel entre les 10 et 20 mars auprès des équipes de campagne des 12 candidates et candidats déclarés au [Journal Officiel](#). Tous les candidats n'ayant pas répondu ont été relancés au moins une fois par téléphone quand un numéro a été communiqué ou par mail.

Au 28 mars 2022, 7 candidates et candidats ont fait remonter leurs réponses au questionnaire.

Les résultats présentés proviennent de deux sources :

- les réponses au questionnaire (accessibles sur la plateforme <https://elections.parlons-velo.fr>)
- Les engagements écrits présents dans le programme officiel des candidates et candidats et les livrets thématiques officiels complémentaires

Le décryptage a été réalisé par les membres de l'Alliance pour le vélo en assurant un égal traitement entre les différentes candidates et candidats dans une logique transpartisane et avec le souci d'assurer la transparence des engagements pris.

⁹ Bulletin national de fréquentations cyclables 2021, Vélo & Territoires

¹⁰ Insee. En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture.

Tableau récapitulatif des soutiens aux mesures de l'Alliance pour le vélo (1/3)

-  Soutien
-  Soutien partiel
-  Refus

Les candidates et candidats représentés dans le tableau sont celles et ceux ayant répondu à notre enquête et sont ici présentés d'après l'ordre du tirage au sort effectué par le Conseil constitutionnel.

	Opinion favorable ¹¹	F. ROUSSEL	E. MACRON	JL. MELENCHON	A. HIDALGO	Y. JADOT	V. PECRESSE	P. POUTOU
Mesure 1 Doubler le réseau cyclable français sur le quinquennat, le rendre attractif, continu et maillé en augmentant le budget d'investissement de l'Etat d'au moins 2,5 milliards d'euros sur 5 ans.	80 %							
Mesure 2 Généraliser et financer le savoir rouler à vélo à l'école pour que chaque écolier entre au collège en sachant faire du vélo. Des piqûres de rappel sont indispensables au collège et au lycée, avec une initiation à l'équilibre dès la maternelle.	87 %							
Mesure 3 Rendre le forfait mobilités durables obligatoire, totalement cumulable avec le remboursement des transports en commun et réellement incitatif pour inciter les salariés du secteur privé comme public à venir au travail à vélo ou à pied.	76 %							
Mesure 4 Favoriser l'intermodalité entre transports collectifs et vélo avec la création de 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et pôles de transports.	88 %							
Mesure 5 Accompagner le déploiement de cinq millions d'emplacements de stationnement vélo dans les copropriétés, le logement social et l'habitat ancien, notamment en mobilisant des financements liés aux mesures de performance énergétique.	86 %							

¹¹ Chiffres issus du Sondage OpinionWay pour la FUB, Février 2022

Tableau récapitulatif des soutiens aux mesures de l'Alliance pour le vélo (2/3)

-  Soutien
-  Soutien partiel
-  Refus

Les candidates et candidats représentés dans le tableau sont celles et ceux ayant répondu à notre enquête et sont ici présentés d'après l'ordre du tirage au sort effectué par le Conseil constitutionnel.

	Opinion favorable	F. ROUSSEL	E. MACRON	JL. MELENCHON	A. HIDALGO	Y. JADOT	V. PECRESSE	P. POUTOU
<p>Mesure 6 Renforcer les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives, à travers une aide à l'achat de cycles non-conditionnée à l'existence d'aides locales, une extension de la prime à la conversion et la création d'une prime à la démotorisation renforcée selon des critères sociaux. Cibler notamment l'acquisition de vélo à haut niveau de service (pliants, cargos, vélomobiles), sans se limiter au soutien des seuls vélos à assistance électrique.</p>	72 %							
<p>Mesure 7 Placer la promotion des modes actifs au cœur des politiques de santé publique, de prévention primaire, secondaire et tertiaire, depuis le plus jeune âge, et jusqu'au maintien dans l'autonomie de nos aînés.</p>	89 %							
<p>Mesure 8 Soutenir l'émergence d'une filière vélo française et européenne. Favoriser la création d'un écosystème économique innovant et exemplaire (privé, public et associatif), porteur d'emplois non délocalisables pour la fabrication, la réparation et le réemploi des vélos, ainsi que dans les services autour du vélo. Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo.</p>	89 %							
<p>Mesure 9 Soutenir la revitalisation des villes et villages par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes, en aménageant les entrées de ville et en mettant fin à l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat. Développer les liaisons cyclables intercommunales sécurisées.</p>	87 %							

Tableau récapitulatif des soutiens aux mesures de l'Alliance pour le vélo (3/3)

-  Soutien
-  Soutien partiel
-  Refus

Les candidates et candidats représentés dans le tableau sont celles et ceux ayant répondu à notre enquête et sont ici présentés d'après l'ordre du tirage au sort effectué par le Conseil constitutionnel.

	Opinion favorable	F. ROUSSEL	E. MACRON	JL. MELENCHON	A. HIDALGO	Y. JADOT	V. PECRESSE	P. POUTOU
Mesure 10 Faire du 30 km/h en agglomération la règle et du 50 km/h l'exception , et limiter la vitesse hors agglomération en absence d'aménagements cyclables sécurisés.	59 %							
Mesure-socle Soutenir le tissu associatif pro-vélo. Pour que cette ambition prenne corps dans les territoires, les politiques publiques devront se faire en concertation avec les citoyens et leur expertise d'usage au travers d'un tissu associatif structuré et financé : <ul style="list-style-type: none"> • par l'appui aux têtes de réseaux nationales œuvrant à la promotion du vélo • par un fonds de soutien aux associations aux différentes étapes de leur vie (amorçage, développement / investissement, essaimage et accompagnement) 								

Sur 7 réponses	Mesure 1	Mesure 2	Mesure 3	Mesure 4	Mesure 5	Mesure 6	Mesure 7	Mesure 8	Mesure 9	Mesure 10	Mesure-socle
Nombre de soutiens (dont partiel)	6	7	5	7	6	5	7	7	6	3	7
Nombre de soutiens (hors partiel)	5	7	5	7	6	5	7	6	5	3	6

Parlons Vélo!

ALLIANCE POUR LE VÉLO

Le **Club des villes et territoires cyclables et marchables** et **Vélo & Territoires** portent la voix de plus de 400 collectivités : des communes et EPCI représentant 25 millions d'habitants, 70% des départements et 12 régions métropolitaines. Ils fédèrent des collectivités de plus en plus nombreuses, de toutes tailles et de toutes sensibilités. Les deux réseaux de territoires et d'élus engagés pour le développement du vélo et des mobilités actives, sont convaincus de leur pertinence pour la mobilité quotidienne des concitoyens et de la nécessité de les porter beaucoup plus loin.

La **Fédération française des Usagers de la Bicyclette** anime depuis 1981 un réseau en croissance de plus de 465 associations locales œuvrant à la promotion du vélo partout en France. Le mouvement associatif vélo, qui compte plusieurs dizaines de milliers de personnes adhérentes, génère une valeur ajoutée annuelle pour l'économie française de plus d'1 milliard d'euros et contribue activement à la vie sociale locale.

L'**UNION Sport & Cycle** est la première organisation professionnelle de la filière du sport, des loisirs, du cycle et de la mobilité active. Elle fédère plus de 1 400 entreprises en France représentant 80 000 salariés et 12 milliards d'euros de chiffre d'affaires cumulé. Le collège Cycle défend les intérêts économiques de l'industrie et du commerce du cycle, promeut l'usage du cycle et des mobilités actives et contribue au développement d'une filière économique du cycle qui représente aujourd'hui 78 000 emplois directs et 29 milliards d'euros de retombées économiques.

L'**Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la Mobilité Active** (APIC) a pour mission d'administrer le Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI), qu'elle a créé en 2020 afin de gérer l'identification des cycles. Elle porte également la promotion de l'usage du cycle à travers le collectif et l'opération «Mai à Vélo». Co-présidée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette et l'UNION Sport & Cycle, à l'origine de sa création, l'APIC rassemble un collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels engagés pour le développement de la pratique cyclable et dans le projet de structuration de la filière vélo.

LES SOUTIENS DE L'ALLIANCE VÉLO POUR LES ÉLECTIONS 2022



CONTACTS PRESSE



Martin Kolle
Attaché média
martin.kolle@lobbycom.fr
06 89 70 17 51



Dorothee Appercl
Responsable communication
dorothee.appercl@velo-territoires.org
09 72 56 85 07



Guillaume Albors
Chargé de communication et relations média
guillaume.albors@unionsportcycle.com
06 15 51 11 48



Anne-Sybille Riguidel
Chargée des relations presse
as.riguidel@fub.fr
06 32 10 26 38



Joëlle Lafitte
Déléguée générale
joelle.lafitte@apic-asso.com
06 81 06 89 05