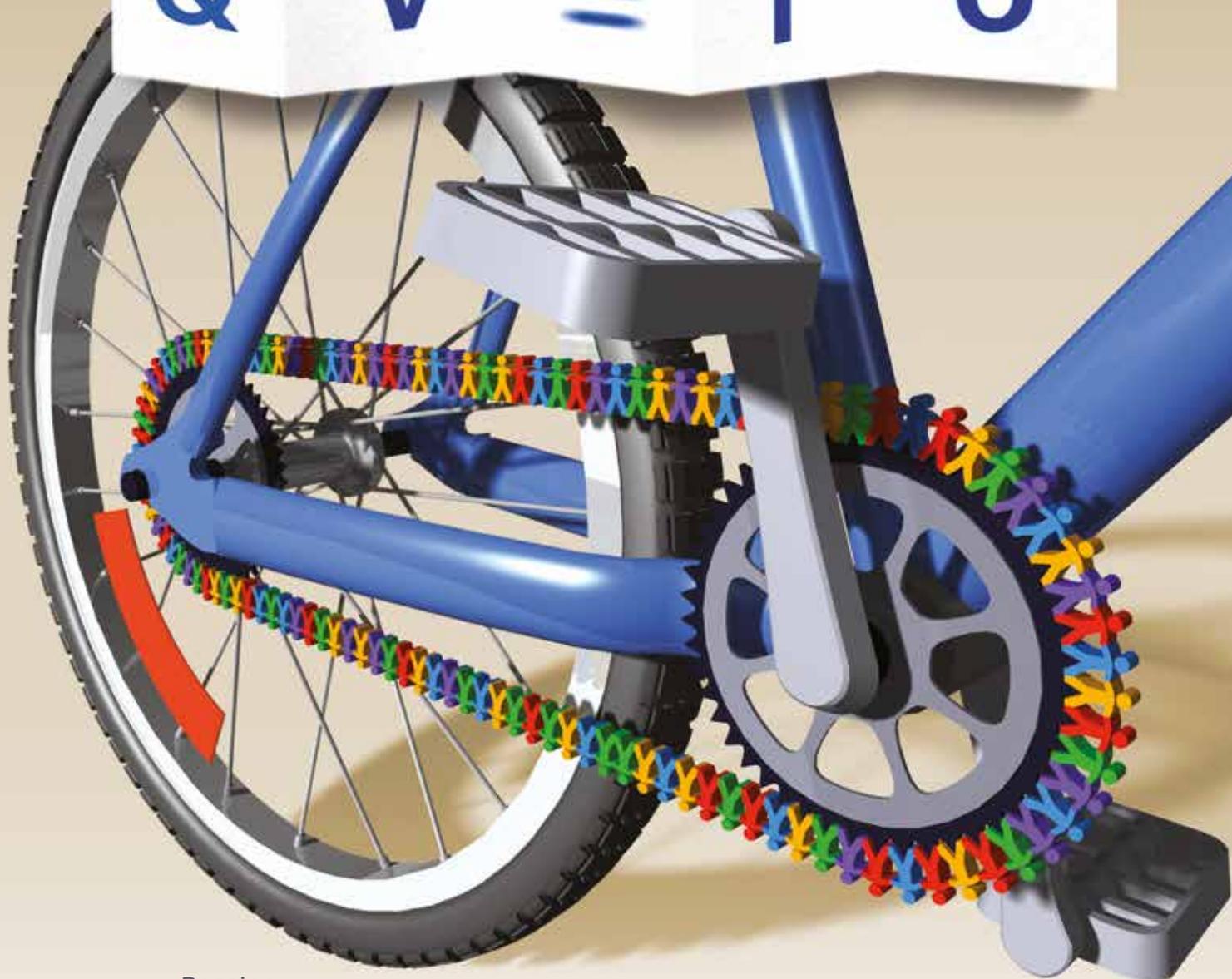


V i l l e s
& v i l l o



Dossier

Les métiers du vélo en tension

> pages 6 à 12

Focus

Les nouveaux dispositifs de sécurité

> pages 13 à 16

Le déploiement de la Loi d'orientation des mobilités

avec Marc Papinutti, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

> pages 17 à 19

2020
DECEMBER
15 > 17
PARIS **EUROPEAN**
MOBILITY
EXPO

L'ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

Un espace
dédié à tous
les acteurs
des mobilités
actives



CLUB DES villes
& territoires
cyclables

**Le rendez-vous
business des acteurs
de la mobilité**



+250

exposants
et plus de **11000**
participants
européens

+50

événements,
conférences,
pitches innovation,
ateliers...

+100

intervenants,
experts
et professionnels
de la mobilité

JOIN US!

eumo-expo.com

@EuMoExpo | EuMo Expo

Organisé par

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports
Publics et Ferroviaires

En collaboration avec



Avec le soutien de



Invité d'honneur 2020



Partenaire officiel



Ce magazine a été réalisé avant la crise sanitaire du Coronavirus, hormis l'interview que Marc Papinutti nous a donnée sur la loi d'orientation des mobilités, le mercredi 1^{er} avril. L'actualité de la crise sur la mobilité active et les transports ainsi que la mission confiée au Club (lire dernière minute page 5) sur la sortie du déconfinement vont être détaillées dans un numéro spécial *Ville & Vélo* à paraître fin mai.



Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables

33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Pierre Serne

Ont collaboré à ce numéro :

Alain Dalouche
(texto-vélo, dossier, focus, parole à),
Diane Guilbot,
(texto-vélo),

Abonnement / Diffusion :

T +33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

Publicité :

+33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

Conception graphique, maquette :

Studio Desailly
Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustrations :

Emilia borg-legros
www.emiliaborglegros.fr
(texto-vélo)

Philippe Mouche
(couverture)

Relecture :

Giulia Valmachino

Dépôt légal :

mars 2020
ISSN 1631 - 3054

La vie du Club pendant l'épidémie de Covid-19

- Pendant l'épidémie, le Club des villes et territoires cyclables fonctionne en télétravail, vos interlocuteurs restant disponibles par téléphone ou par mail.

- Les mandats municipaux ayant été prolongés dans le cadre des mesures d'urgence liées à l'épidémie, les instances du Club des villes et territoires cyclables continuent de fonctionner jusqu'au renouvellement et à l'installation des conseils municipaux et intercommunaux et la tenue de l'assemblée générale électorale.

- Le rendez-vous du Club sur l'espace mobilités actives de l'European mobility expo (ex-Salon européen de la Mobilité) initialement prévu du 16 au 18 juin, est reporté du 15 au 17 décembre sous réserve de la tenue effective du salon.

- Parmi les événements décalés, la conférence **Velo-city 2020**, qui devait avoir lieu les 2 et 5 juin, se tiendra les 15 et 18 septembre, toujours dans la capitale de la Slovénie, Ljubljana.

© William Hamon



Le vélo et le Covid-19

La crise sans précédent que nous affrontons est une épreuve terrible dont nous ne sortirons pas indemnes mais qui nous apprend chaque jour, contraints et forcés, des formes de résilience et de robustesse insoupçonnées.

De nombreuses questions posées par cette pandémie et ses conséquences émergent peu à peu des évolutions socio-économiques et notamment en termes de mobilité. Impossible de prévoir à quoi ressemblera précisément le « nouveau normal », mais on pressent que pourraient naître des tendances positives, surtout si elles deviennent pérennes.

Cette crise est en train de placer le vélo en général, et notre Club en particulier, en première ligne dans la recherche de solutions pour s'adapter à la situation actuelle et à la reprise d'activité, au fil du déconfinement.

La ministre Élisabeth Borne m'a directement demandé de solliciter le Club afin de recueillir les initiatives d'aménagements cyclables temporaires que les collectivités peuvent mettre en œuvre pour

accompagner la reprise des déplacements, et de lui faire part de tous les problèmes éventuellement rencontrés pour les contourner ou les régler au plus vite.

Des aménagements urbains provisoires, dits tactiques, se mettent en place dans les territoires français, comme on le voit déjà à l'étranger, de Bogotà à Berlin. La situation que l'on peut anticiper avec la nécessité de distanciation physique dans les transports en commun est un argument massif en faveur de l'augmentation rapide et forte de la pratique du vélo. C'est un mode de déplacement simple que les distances naturelles prises avec les autres rendent assez évident à adopter pour un grand nombre d'usagers à la recherche de solutions nouvelles.

Mais, si le vélo est à ce point reconnu comme particulièrement adapté à la situation, c'est aussi parce qu'il s'imposait déjà de plus en plus.

Après la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en toute fin d'année dernière, nous nous félicitons de la reconnaissance du vélo au niveau de l'État. Sans imaginer à quel point ce pas en avant croiserait tragiquement l'actualité. Le vélo se positionnait clairement comme une solution crédible à la transition écologique et, en filigrane, on pouvait distinguer les potentialités d'un système vélo appelé depuis des décennies de leurs vœux par les pionniers de la mobilité active. C'est pourquoi il nous a semblé important, malgré la période, d'apporter un éclairage sur les tenants et aboutissants de cette loi-cadre tant au travers d'un document spécifique que nous venons de publier en ligne qu'avec l'interview du Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au ministère de la Transition écologique et solidaire.

L'après qui nous attend est très incertain, et la tragédie n'est à coup sûr pas terminée. Les pistes que nous portons depuis bien longtemps font partie de celles qui vont à l'évidence aider à surmonter l'épreuve que nous vivons.

Ayons l'espoir qu'elles dureront et dessineront un monde meilleur sorti des heures sombres actuelles. Qu'elles participeront aux jours heureux auxquels nous aspirons et pour lesquels nous travaillons de toutes nos forces.

Prenez soin de vous, soyons solidaires et forts.

Pierre Serne, président

P-S : ce numéro a en partie été réalisé avant l'explosion de la pandémie actuelle, ce qui explique le sentiment éventuel de décalage que vous pourriez avoir en lisant certains passages.



Vélo : que peut faire l'élu local ?

► **Publié avant le premier tour des élections municipales, Le vélo tête de liste donne des clefs aux candidats pour placer le vélo au centre des politiques publiques locales.**

Le document décline les différents leviers d'action de l'élu local à travers un prisme fort : développer un système vélo est une chance pour les territoires ! Au-delà de l'échéance électorale, le document s'adresse à toutes les nouvelles équipes formées qui souhaiteraient renforcer la politique vélo au sein de leur collectivité, tout en tentant de répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de demain.

À retrouver sur : www.villes-cyclables.org
Documentation/Nos avis nos propositions

Le vélo redessine les villes

► **Bogotá a lancé le mouvement en traçant des kilomètres de pistes cyclables supplémentaires sur des voiries automobiles dès le début de l'épidémie de coronavirus.**

L'initiative de la capitale colombienne a rapidement été suivie dans le monde entier. D'autres grandes villes en Allemagne (Berlin,

Trois ans pour lutter contre l'inactivité

► **Soutenu et cofinancé par la Commission européenne, le programme «Healthy Employee, Mobile and Active» (HEMA) s'inscrit dans la lutte contre le niveau élevé d'inactivité physique en Europe.**

L'expérimentation se concentre sur le monde du travail avec pour objectif, au terme de trois années (2019-2021), d'aider à mettre en œuvre des activités concrètes de sport et de mobilité sur le lieu de travail. Rappelons que 210 millions d'Européens sont physiquement inactifs, ce qui coûte 80 milliards d'euros par an à l'Union européenne, et qu'environ 80% des décideurs locaux ignorent ces chiffres. Selon l'Eurobaromètre 2017, 13% des citoyens européens physiquement actifs exerceraient leurs activités physiques au travail. La Fédération européenne du sport d'entreprise (EFCS) coordonne ce programme pris en main par le Club des villes et territoires cyclables pour la France.

Brême, Mönchengladbach), en Espagne (Séville) ou aux États-Unis (New York, Philadelphie) ont également laissé aux cyclistes des avenues désertées par les voitures.



vite-dit

« Une exposition chronique à la pollution de l'air est un facteur aggravant des impacts sanitaires lors de la contagion par le Covid-19 »

Selon une note diffusée vendredi 27 mars par **Atmo France**, qui regroupe l'ensemble des organismes de surveillance de la qualité de l'air.

TALENTS DU VÉLO 2020 : À VOS CANDIDATURES



de toute nationalité, quel que soit son statut : salarié, entrepreneur, fonctionnaire, étudiant, bénévole... qui œuvre pour le développement de l'usage du vélo au quotidien.

Comment concourir ? Il suffit de retourner le dossier de candidature avant le 22 octobre à minuit (l'échéance initiale du 4 mai a été reportée suite à l'épidémie), en s'inscrivant dans l'une des six catégories suivantes : entrepreneuriat, solidarité, pédagogie, communication, innovation de service ou style. Pour télécharger le règlement et le dossier d'inscription : [www.villes-cyclables.org/Evénements/Talents du Vélo/Édition 2020](http://www.villes-cyclables.org/Evénements/Talents-du-Vélo/Edition-2020)

À vos candidatures !

*ADEME, Altinnova, Bemobi, Cyclable, la FING (Fondation Internet nouvelle génération), la Fabrique des mobilités, FNCRM-CNPA, Geovelo, l'INCM et l'association des maires de France Ville & Banlieue.

Le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires* lancent la dixième édition des Talents du Vélo ! Ce concours récompense des femmes et des hommes – ou une équipe de partenaires – dont les actions exemplaires contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo urbain dans une perspective de mobilité durable.

À qui se destine-t-il ? Le concours s'adresse à toute personne de plus de 18 ans,



Dix heures de déplacement par semaine !

>« **Quelle est la place réelle des déplacements dans le quotidien des Français, hors vacances ?** » interroge le forum Vies mobiles, institut de recherche sur la mobilité.

Les résultats de cette grande enquête nationale « Mobilité et modes de vie », réalisée début 2019 sur un échantillon de 13 201 personnes, livrent de nouvelles données particulièrement éclairantes. Ainsi, les Français se déplaceraient en moyenne 10 heures par semaine, effectuant une distance de 400 kilomètres. Si les habitants des villes denses ne consacrent pas moins de temps à leurs déplacements, la disparité interpelle entre les privilégiés qui ne consacrent que dix minutes quotidiennes à la mobilité, et les 10 % qui se déplacent le plus, qui frôlent les 5 heures. L'enquête tord le cou, chiffres à l'appui, à l'affirmation selon laquelle les personnes se déplaceraient davantage dans une ville dense. Le constat préalable à cette étude est l'augmentation, en France, des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, sans perspective d'amélioration à court terme. L'objectif assigné à ce travail étant « *de pouvoir imaginer des politiques de transition efficaces, justes et adaptées aux pratiques* » en prenant en compte tous les types de déplacements : pour le travail, la sociabilité et les loisirs. Synthèse et rapport complet en téléchargement libre sur :

<https://fr.forumviesmobiles.org/>

DERNIÈRE MINUTE

Le vélo pour la sortie de crise sanitaire

Quelles sont les solutions vélos pour la mobilité des personnes pendant la période de déconfinement ?
Quels sont les freins rencontrés à leur mise en place ?

À la demande d'Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, le Club des villes et territoires cyclables est chargé de recueillir toutes manifestations d'intérêt et initiatives des collectivités pouvant rapidement être expérimentées

en matière d'aménagements cyclables temporaires. Une action mise en place en coordination avec les services de l'État et les acteurs associatifs en faveur du vélo. Un court questionnaire à destination des collectivités territoriales est disponible sur le site :

www.villes-cyclables.org



Partout dans le monde, des solutions rapides, faciles à mettre en œuvre et réversibles ont émergé pour favoriser les déplacements à vélo pendant le confinement. Quelques villes en France, dont Grenoble, Montpellier ou Paris, ont déjà manifesté leur intérêt à s'engager dans cette dynamique.

Ces aménagements dits « tactiques » s'avèrent particulièrement intéressants pour les mobilités actives.

Le Club des villes et territoires cyclables appelle donc toutes les collectivités à manifester leur intérêt à la mise en

place de ce type d'aménagements cyclables temporaires. Il peut s'agir autant d'aménagements projetés avant la crise sanitaire, ou spécifiquement imaginés dans le cadre du confinement. La période de confinement doit être l'occasion de tester, expérimenter des solutions d'aménagement, pour mieux les ajuster afin de garantir une

utilisation optimale au moment du déconfinement et, pourquoi pas, les pérenniser !

Merci de nous transmettre freins, obstacles d'ordre juridique ou administratif, à la mise en place de ces aménagements cyclables temporaires. ■

L'emploi du cycle en tension

Les métiers du vélo changent et se renouvellent. Certaines professions se retrouvent en tension, comme les mécaniciens cycle, que les formations existantes ne parviennent pas à alimenter suffisamment. D'autres doivent encore gagner leur place et leur légitimité dans le monde du travail. Autopsie d'un phénomène qui impacte tous les territoires.

« On trouve peu de personnes issues de l'univers du cycle, déplore Caroline Coin, responsable méthode chez l'opérateur de vélos partagés Cykleo. Environ 85 personnes sur un effectif de 105 assurent des fonctions opérationnelles, principalement sur deux métiers : les régulateurs, qui rééquilibrent les capacités des stations, et les mainteneurs, qui réparent les cycles. En général, nous demandons une certaine polyvalence sur ces profils. » La pénurie de mécaniciens cycle s'installe durablement. En diplômant environ 400 à 500 personnes par an aux métiers techniques du cycle, les organismes de formation ne parviennent pas à répondre à la demande croissante d'un marché en mutation. « Nous avons multiplié par cinq en quatre ans le nombre de personnes qui sortent qualifiées de nos formations. De 200 à 230 personnes ont obtenu un certificat de qualification professionnelle en 2019 », se défend Jean Le Naour, directeur de l'INCM (Institut national du cycle et du motorcycle), un des organismes de formation du vélo. « Le



métier se diversifie ! Les besoins sont importants en vendeurs, mais surtout en mécaniciens cycle. Nous constatons une mutation liée aux nouveaux marchés, notamment l'assistance électrique », poursuit-il.

Une pénurie de formation

Les professionnels réagissent et développent des formations en interne, à l'image du nouveau campus de formation de Vélogik. « Le marché est très concurrentiel. Nous sommes en pénurie d'une main d'œuvre très demandée par les vélocistes, mais aussi captée par l'auto-entrepreneuriat. L'offre de formation reste insuffisante en volume », avance Françoise Rolland, responsable campus et insertion. Les nouveaux besoins ne concernent pas uniquement la maintenance, mais l'ensemble de la filière.

« Face à notre développement et à l'absence de formation cycle dans le



© Alain Dalouche



© service presse ville de Nantes, Nantes métropole

Pointés du doigt pour le volume insuffisant de personnes qualifiées qu'ils fournissent, les organismes de formation doivent s'adapter aux besoins croissants du cycle. Les objectifs nationaux annoncés du triplement de la part modale du vélo d'ici 2024 augurent de fortes tensions sur le marché de l'emploi.

département, voire la région, nous sommes en pleine construction d'un programme de formation sur les métiers du vélo (...), principalement sur le vélo à assistance électrique (VAE), à destination de nos clients distributeurs soit sur notre site, soit même en région », nous confie David Jamin, président de la Manufacture française du cycle, entreprise de Loire-Atlantique devenue le plus important employeur national du cycle et comptant jusqu'à 600 salariés en pleine saison.

Nos bicyclettes sont nos emplois

L'hémorragie industrielle a été stoppée. Mieux, les assemblages de vélos progressent dans l'Hexagone depuis 2017 après quinze années de baisse continue ! Ainsi, un tiers des 2,7 millions de vélos vendus annuellement seraient assemblés en France contre 800 000 en 2017, selon l'Union sport et cycle. La taxe européenne antidumping fait barrière

contre les importations asiatiques à bas prix et préserve une activité industrielle qui emploie plus de 2 500 personnes en France (2 531 en 2016 selon la Conebi - Confederation of the european bicycle industry). Le vélo à assistance électrique aiguillonne le vélo européen, comme en témoignent les usines du motoriste allemand Bosch

implantées en Hongrie pour faciliter l'assemblage des vélos sur le marché européen. Le pourcentage des vélos à assistance électrique (VAE) assemblés en France serait supérieur à celui des vélos mécaniques. Dans le sillage de l'industrie, les commerces de vélos tiennent le cap. Le nombre d'emplois dans ces commerces de proximité ? Il est estimé entre 4 000 et 5 000 équivalents plein temps pour environ 2 600 magasins, 1 700 enseignes étant exclusivement consacrées au cycle, 900 affichant une autre activité (motocycles, magasins de montagne...), selon l'Union sport & cycle. S'ajoutent

« L'offre de formation reste insuffisante en volume »



© Arthur Chambre

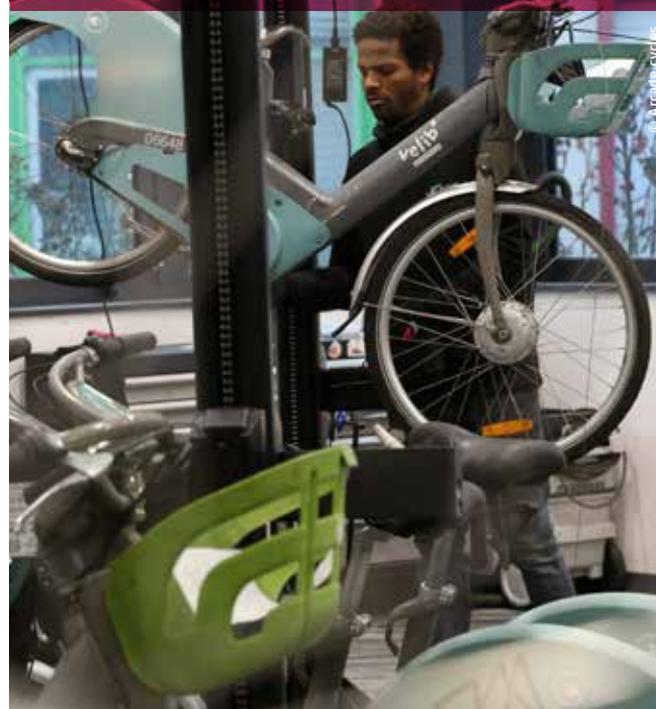
Les moniteurs à l'œuvre pour apprendre le vélo au plus jeunes devraient voir leurs compétences encore davantage sollicitées par le dispositif national du Savoir rouler. Une nouvelle manne d'emplois pour les territoires ?

de 500 à 600 entités, magasins des enseignes de la grande distribution spécialisée (Decathlon, GO Sport...), mais aussi des auto-entrepreneurs.

Les voyants au vert

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime à 10 les emplois créés par million d'euros investi pour le vélo, contre 2,5 pour l'automobile. Le nombre de 64 975 emplois en équivalent temps plein (emplois directs, indirects et induits) générés par le vélo et ses activités satellites est avancé par la Fédération européenne des cyclistes (European cyclists' federation - ECF) dans son étude Cycling works (2014). Ce total dépasserait les 100 000 emplois dans la perspective d'un doublement de la part modale du vélo ! Ces estimations rejoignent celles de l'OMS (Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement), qui évalue à 35 000 le nombre d'emplois directs liés au vélo en France. Le tourisme à vélo

Les flottes de vélos partagés, majoritairement assemblés en France, stimulent l'emploi industriel : Cyclo Smovengo se tourne vers la Manufacture française du cycle, en Loire-Atlantique, tandis que les vélos de Romilly (Aube)... Strasbourg a équipé sa flotte Vélhop de 200 vélos de la marque vosgienne Moustache



© A. Rando - CYCLES



concentre la grande majorité de ces emplois en équivalents temps plein, 54 288 selon l'ECF. Une nouvelle étude sur l'économie du vélo actuellement en finalisation pourrait dévoiler des chiffres à la hausse sur ce secteur croissant du vélotourisme, sur lequel la France pointe en deuxième place des destinations mondiales derrière l'Allemagne.

Des métiers de reconversion

Les formations aux métiers du vélo tracent des courbes peu habituelles, attirant des personnes en reconversion professionnelle. « Habituellement, quand on intègre un secteur, 75 % des personnes ont moins de 26 ans et 25 % plus de 26 ans. Sur le vélo, c'est l'inverse ! », rapporte Jean Le Naour pour l'INCM. Le directeur du centre de formation Sup de vélo, Matthias Costes, livre aussi ce constat : « Le vélo devient une valeur refuge pour

vélo réalise ses vélos avec la vendéenne Arcade Cycles, location franciliens Véligo sortent de l'usine Cycleurope pour privilégier une entreprise locale.



© Arcade Cycles

Un nouveau campus vélo

Dévoilé lors du congrès de la FUB en février dernier, le campus de l'entreprise Vélogik vise à former de nouvelles personnes pour assurer la maintenance de flottes de vélos partagés. Les explications de Françoise Rolland, responsable campus et insertion.



Mécaniciens cycles mobiles et dispatcheurs, deux métiers sur lesquels Vélogik concentre les formations de son campus afin d'assurer la maintenance des flottes de vélos partagés.

Ville & Vélo : Pourquoi un campus Vélogik, les formations existantes ne vous satisfont-elles pas ?

Françoise Rolland : Les compétences évoluent beaucoup sur nos métiers, avec de nouvelles fonctions à intégrer et de nouveaux outils à connaître. L'offre de formation n'est pas suffisante en volume ! Nous constatons des évolutions au niveau technique, mais aussi dans les demandes de nos clients.

Quelles sont ces compétences nouvelles demandées ?

F.R. : La première compétence qui se développe et que l'on ne retrouve pas forcément sur le marché de l'emploi est la compétence électrique : nous sommes de plus en plus amenés à travailler sur des vélos à assistance électrique. L'autre compétence est digitale : un technicien ou une technicienne doivent renseigner un logiciel de maintenance technique.

Quelles sont les métiers pour lesquels vous formez ?

F.R. : Des mécaniciens, qui sont soit des postes sédentaires soit des

postes demandant des interventions sur site, chez les abonnés ou sur des zones relais (vélocistes, magasins Decathlon, La Poste...). Sur le site d'Ivry (94), nous expérimentons le métier de dispatcheur qui va servir sur les autres sites : des collaborateurs reçoivent des appels de particuliers qui rencontrent des soucis sur leur vélo à assistance électrique Véligo (NDLR, vélos en location longue durée de la région Île-de-France) ; ils doivent réaliser des diagnostics à distance et déclencher la bonne intervention.

Les profils des personnes recrutées changent-ils ?

F.R. : Nous rencontrons des personnes en reconversion, des passionnés de vélo issus d'autres univers professionnels. Le campus est pensé depuis un an et demi pour faire face au développement de l'entreprise : nous comptons environ une centaine de salariés avec trente collaborateurs en Île-de-France pour assurer la maintenance des Vélib' électriques et celle des Véligo. ■

La taxe antidumping protège le vélo européen

En se protégeant contre les importations de vélos asiatiques à bas prix, l'Europe a protégé son industrie et ses emplois.



L'Europe s'est dressée contre les importations massives de vélos d'Asie, préservant ainsi l'industrie du cycle et ses emplois.

« Les coûts cachés des vélos électriques chinois et les dommages causés à l'industrie et à l'emploi européens sont maintenant révélés. Des mesures de défense commerciale définitives protégeront 90 000 travailleurs de l'Union européenne et plus de 800 PME contre la concurrence déloyale de la Chine », déclarait Moreno Fioravanti, secrétaire général de l'Association européenne des fabricants de vélos (EBMA) en novembre 2018, à l'annonce par la commission européenne de mesures antidumping sur les vélos électriques importés de Chine. Ces dispositions provisoires furent pérennisées en janvier 2019. La plainte déposée en 2017 par l'industrie européenne fut soutenue par la Fédération européenne des cyclistes (European cyclists' federation - ECF), qui voyait dans le dumping un frein pour le développement des vélos électriques et leur usage. « Les exportations chinoises de vélos électriques vers l'Europe sont passées d'une moyenne de 100 000 par mois au premier semestre 2018 à moins de 15 000 par mois au second semestre », constatait Moreno Fioravanti

Plus de 300 000 emplois protégés

Quelque 320 000 emplois directs dans l'Union européenne auraient été ainsi protégés, chiffre auquel il faudrait ajouter 50 % d'emplois indirects. Ces mesures sur le vélo à assistance électrique, sur lequel se joue en grande partie l'avenir de l'industrie du cycle, se sont ajoutées à la reconduction pour cinq ans supplémentaires (en août 2019) de la taxe antidumping sur les importations de vélos (mécaniques) chinois. Instituée dès 1993, cette taxe permet de préserver l'industrie européenne, choix que ne firent pas les États-Unis pour sauvegarder leur industrie du cycle, complètement atone. Dès 2013, cette taxe frappa sept autres pays : l'Indonésie, la Malaisie, le Sri Lanka, la Tunisie, le Cambodge, le Pakistan et les Philippines. Une enquête européenne prouva que la marchandise chinoise transitait par ces pays pour contourner le règlement européen. ■

des personnes voulant se réorienter. Il y a 8 ans, le public qui venait à nous était composé de jeunes sportifs qui cherchaient à travailler dans leur monde de passion ; depuis 5 ans, nous recevons moins de jeunes, mais davantage de personnes entre 35 et 45 ans. Ce sont plutôt des usagers du quotidien ou des personnes venant du voyage à vélo, des cadres forts de très belles expériences professionnelles qui se tournent vers des métiers manuels et des carrières qui ont du sens. » Cette tendance se retrouve aussi au niveau des moniteurs. Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français, constate « un vrai renouveau, avec des profils nouveaux, des personnes qui viennent chercher des formations en disposant déjà d'expériences de cadre, de grands savoir-faire et de vrais projets. La quête de sens devient essentielle. »

Un écosystème en mutation

Le tout jeune programme national Savoir rouler à vélo visant à savoir évoluer à vélo avant l'entrée au collège, lancé en avril 2019, a-t-il créé un appel d'air pour les éducateurs ? « Cela n'a pas changé grand-chose à ce jour ; cela fait 20 ans que nous réalisons des interventions en milieu scolaire avec notre carnet de progression créé en concertation avec l'Éducation nationale. Il ne s'agit que d'un changement d'appellation, mais le point fort est qu'il s'intègre dans un dispositif étatique national. La montée en puissance devrait être progressive et continue, mais il faut trouver les budgets pour financer ces apprentissages », précise Julien Rebuffet. L'apprentissage pour les seniors, notamment du vélo à assistance électrique, pourrait s'ajouter à la liste des besoins en formation. Le vélo s'inscrit dans une nouvelle démarche, à l'image des ateliers vélo qui employaient environ 270 équivalents temps plein (ETP) en 2018. Des emplois encore fragiles, soutenus par des contrats aidés et un fort engagement bénévole. Ces



Pointant toujours en tête dans les emplois du vélo, le tourisme à vélo bénéficie de l'arrivée d'un nouveau public : des jeunes couples et leurs enfants, des trentenaires et quadras se lançant des défis, des retraités.

structures de l'économie sociale et solidaire (ESS) tournent le dos aux plateformes employant des travailleurs indépendants à vélo.

La cyclologistique cherche sa voie
Grandement remises en question au niveau du droit du travail, les plateformes de coursiers perturbent la logistique à vélo. « Ces plateformes de livraison ne font pas partie du secteur de la cyclologistique, qui demande un moyen de transport professionnel et un statut social », s'insurge Jérôme Libeskind, consultant en logistique urbaine. Sans inclure ces plateformes, le consultant évalue à minimum 1 000 le nombre d'emplois dans la cyclologistique. Son point de vue rejoint celui du conseil constitutionnel,

« Les plateformes de coursiers perturbent la logistique à vélo »

qui a retoqué, en décembre dernier, le principe des chartes sociales inscrites dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) concernant les plateformes de chauffeurs VTC et coursiers. « Si, en principe, les travailleurs en relation avec une plateforme ayant établi une charte exercent leur activité de manière indépendante dans le cadre de la relation commerciale nouée avec elle, il appartient au juge, conformément au Code du travail, de requalifier cette relation en contrat de travail lorsqu'elle se caractérise en réalité par l'existence d'un lien de subordination juridique », a tranché le conseil constitutionnel en décembre dernier. Un sujet à suivre pour les emplois dans la logistique à vélo, un secteur prédit à



La cyclologistique peut se positionner avec des emplois salariés et aller à l'encontre de l'ubérisation de l'économie.

Les formations professionnelles du cycle

Les filières professionnelles valident les formations techniques du cycle par des certificats de qualification professionnelle (CQP). Ces diplômes côtoient ceux délivrés par le ministère de la Jeunesse et des Sports pour les métiers éducatifs ainsi que le récent CQP Mobilité à vélo.

Le **certificat de qualification professionnelle (CQP) vendeur option technicien cycle**, délivré par les organismes de formation reconnus par la filière sport, est proche des deux certificats délivrés par la filière des services de l'automobile : **mécanicien cycles et conseiller technique cycles**. Ces formations, initialement conçues pour le

secteur des magasins de vélos, conduisent aussi à prendre en charge des flottes de vélos partagés, à travailler dans l'industrie du cycle ou chez des loueurs. Pour le volet éducatif, le **certificat de qualification professionnelle Mobilité à vélo**, premier niveau de qualification pour l'apprentissage du vélo, est délivré par les établissements agréés par l'Instance de coordination pour l'apprentissage de la mobilité à vélo (ICAMV), composée de la Fub (Fédération française des



usagers de la bicyclette), les Moniteurs cyclistes français (MCF), la Fédération française vélo (FF Vélo) et le Club des villes et territoires cyclables (CVTC). Les autres cursus de formation de monitorat sont reconnus par un diplôme délivré par le ministère de la Jeunesse et des Sports. Le **brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport**

(**BPJEPS**) **Activités du cyclisme** intègre l'encadrement des activités de tourisme et de loisir. Niveau supérieur, le **diplôme d'État de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport (DEJEPS)**, spécialité **Perfectionnement sportif ou animation socio-éducative ou culturelle**, permet d'exercer le métier d'entraîneur ou d'animateur de structures sur tous les publics. Enfin, pour les territoires de montagne, le **CQP de Pisteur VTT** forme au travail en station. ■

**DÉVELOPPEZ L'USAGE
DU VELO AVEC CYKLEO**

LIBRE-SERVICE - LOCATION - FLOTTE ENTREPRISE - STATIONNEMENT
www.cykleo.fr

La sécurité à vélo, mythe et réalité

Le sentiment d'insécurité figure toujours en tête parmi les freins à l'usage du vélo. 89 % des cyclistes jugent la circulation à vélo sur le territoire de leur commune dangereuse ou très dangereuse pour les enfants et les personnes âgées, selon la récente enquête « Parlons vélo » de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB).

Le sentiment d'insécurité à vélo n'est pas corroboré par les chiffres de la sécurité routière faisant état d'environ 150 décès de cyclistes par an, toutes pratiques confondues, pour environ 500 piétons et près de 3 000 automobilistes. La statistique reste stable pour les cyclistes. Au niveau européen, cette constante préoccupe. La Fédération européenne des cyclistes (European cyclists' federation – ECF) constate qu'en Europe, les décès des automobilistes ont chuté de 50 % au cours des dix dernières années alors que ceux des cyclistes ont stagné (*Safer cycling advocate program – janvier 2020*). La courbe du vélo ne suit pas la tendance à la baisse. Le nombre croissant d'usagers et de kilométrages parcourus ne suffit pas à expliquer cet encéphalogramme plat. Faut-il miser sur les aménagements ou sur l'apprentissage ?

Une récente étude canadienne montre que l'aménagement d'une piste cyclable séparée diminue le risque d'accident de 38 %, mais également de 35 % à proximité de cette nouvelle infrastructure. Cette énième confirmation du bien-fondé d'équipements adaptés ne dispense pas d'apprentissage.

Le vieillissement de la population dans les radars

L'association néerlandaise d'usagers cyclistes (Fietzersbond) recommande aux personnes âgées de suivre une formation avant d'enfourcher un vélo à assistance électrique (VAE). La vélocité du VAE, mis dans les mains de personnes peu à l'aise, constitue un risque nouveau. Aux Pays-Bas, où les ventes de VAE ont dépassé celles des voitures, le nombre



Plus les cyclistes sont nombreux, plus le risque d'accidents diminue ! Ce phénomène de sécurité par le nombre, constaté dans les pays d'Europe du Nord à forte densité de cyclistes, pourrait aider à lever le sentiment d'insécurité dominant dans l'Hexagone.

d'accidents mortels à vélo a augmenté de 9 % entre 2016 et 2017, pendant que les décès liés aux accidents automobiles chutaient de 30 %. Le vieillissement de la population et l'utilisation de téléphones en roulant sont pointés du doigt. Ces chiffres doivent être pondérés par l'importance du nombre d'usagers et les distances plus longues parcourues. Le phénomène se retrouve également en Suisse, où le nombre de cyclistes blessés

« Faut-il miser sur les aménagements ou sur l'apprentissage ? »

et tués sur la route aurait grimpé de près de 30 % depuis 2000, selon l'Office fédéral des routes. Si les associations tempèrent ces données, le nombre croissant de cyclistes, pas nécessairement formés à l'usage du vélo, interpelle. En France, les chiffres de la sécurité routière ne sont pas alarmistes sur ce point. Pourraient-ils le devenir avec le développement des usagers et des distances parcourues ?

récente publication de la Fédération européenne des cyclistes (European cyclists' federation – ECF) confirme que les pays où les habitants parcourent le plus de kilomètres à vélo sont ceux où la mortalité est la plus faible (Safer cycling advocate program – janvier 2020). Inscrit dans le Plan national vélo et mobilités actives (septembre 2018) et lancé en avril 2019, le programme Savoir rouler à vélo a été confirmé par la loi d'orientation des mobilités LOM (article 57).

● Les engins de déplacement personnels (EDP) dans les radars

Le décret du 23 octobre 2019 (n° 2019-1082) a comblé le vide juridique existant sur la circulation des engins de déplacement personnel en réservant la chaussée aux engins motorisés et les trottoirs aux mécaniques. Les bénéfiques pour la sécurité ? « *L'avenir répondra à cette question. Ce qui est certain, c'est qu'il existait vraiment un manque. Ce décret vient définir ce que sont ces engins de déplacement personnel (EDP) et précise où ils sont invités à circuler. S'il fallait résumer, les EDP motorisés ne peuvent évoluer qu'à l'aide d'une motorisation non thermique et sont assimilés à des cycles, avec des différences notables comme l'obligation d'avoir au moins 12 ans pour conduire un vélo. Autre spécificité de circulation, l'obligation pour ces véhicules de circuler sur les aménagements cyclables lorsqu'ils existent. En agglomération, en l'absence d'aménagements, les EDP sont autorisés à emprunter la chaussée, mais hors agglomération, par défaut, ils sont interdits de circulation.* » Ce nouveau décret se trouve complété par l'article 41 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) donnant pouvoir aux collectivités d'édicter des règles spécifiques de stationnement aux opérateurs de trottinettes en libre-service, ce qui sécurise également les trottoirs pour les piétons.



Le vieillissement de la population constitue un enjeu de sécurité majeur. Et pas uniquement pour les cyclistes ! 52 % des piétons tués sont âgés de plus de 65 ans, alors qu'ils ne représentent que 19 % de la population !

● La visibilité des vélos améliorée

L'autorisation donnée aux cyclistes d'utiliser de multiples éclairages, des feux stop et autres indicateurs de direction, valide des usages constatés. Cette « mise à niveau réglementaire » des éclairages actifs permet d'utiliser plusieurs équipements à l'avant et à l'arrière des vélos, mais également d'employer des dispositifs fixés aux bras, sur le casque ou sur un sac à dos. « *La visibilité des cyclistes est un élément-clé pour leur éviter d'avoir des accidents* », confirme le Cerema sur ce point du Plan national vélo et mobilités actives, entré en vigueur au premier semestre 2019.

En plus d'une meilleure visibilité, les nouveaux usagers peuvent gagner en confiance avec les clignotants qui dispensent les personnes peu à l'aise sur un vélo de devoir lâcher leur guidon pour indiquer leur changement de direction. Les feux stop participent à l'intégration du vélo comme véhicule à part entière sur la voie publique. Certains vélos à assistance électrique (VAE) pourraient rapidement disposer de toute cette panoplie d'équipements. ■

LES CHIFFRES RAPPELLENT À LA PRÉCAUTION

> **30 %** de la mortalité routière se constate en agglomération.

> Sur **3248** personnes décédées suite à un accident routier en 2018 figuraient **471 piétons (15 %)** et **175 cyclistes (5 %)** ; selon le Cerema, c'est en agglomération que **67 % des piétons** auraient été tués et que **96 %** auraient été blessés.

> En 2017, **138 personnes** ont été tuées en traversant sur un passage piéton, et la moitié de ces victimes avaient plus de 65 ans. L'absence de visibilité est source d'accident : près de la moitié des piétons tués chaque année le sont sur les quatre mois d'octobre à janvier ; après le passage à l'heure d'hiver, le nombre d'accidents augmente de **50 %** sur la tranche horaire allant de 17 à 19 heures et de **18 %** entre 7 et 9 heures.

« Passer du monde des transports à celui de la **mobilité** n'était pas qu'un mot à changer »

Aux côtés de la ministre des Transports Élisabeth Borne lors de l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités (LOM), Marc Papinutti déploie cette loi au ministère de la Transition écologique et solidaire. Le directeur de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) en fonction depuis un an dévoile les coulisses de cette loi-cadre pour *Ville & Vélo*.



© Alain Dalouche

Marc Papinutti au congrès du Club en octobre dernier, à Nantes.

Ville & Vélo : Qu'est-ce qui a été le plus difficile dans cette loi d'orientation des mobilités (LOM) : son élaboration ou sa promulgation qui a demandé trois ans ?

Marc Papinutti : Il n'y a pas eu de difficultés majeures, seulement un besoin de temps. La différence entre la

loi d'orientation des mobilités (LOM) et d'autres lois tient à son élaboration à partir de la très large consultation lors des Assises de la mobilité. C'est une loi coconstruite avec les associations de cyclistes, avec les autorités organisatrices de transport, avec les opérateurs. Des lois fondamentales dans le transport ne sont pas publiées tous les 5, 10 ou 15 ans, mais il faut plutôt compter une trentaine d'années à chaque fois. Passer du monde des transports à celui de la mobilité n'était pas qu'un mot à changer.

Vous voulez dire que la LOM acte cette transition d'un monde à un autre, du transport à la mobilité ?

M.P. : Exactement ! Les transports ne sont pas seulement des infrastructures, voire même

des services associés, ils doivent répondre à des besoins de mobilité interrégionale, internationale, intercontinentale mais aussi à la mobilité de la vie quotidienne avec des territoires qui ne sont absolument pas homogènes. L'Île-de-France dispose d'une autorité organisatrice commune pour un territoire structuré et, à côté, nous rencontrons des territoires ruraux où, par nature, sans autorité organisatrice, il existe peu d'offres : pas de transports collectifs extrêmement disponibles ou de services de taxis forts... Les personnes se retrouvent avec une mobilité contrainte, obligées de prendre la voiture si elles ont les moyens de s'en payer une. Ce n'est pas la même chose que de vivre dans le centre d'une grande métropole avec un accès à

un transport public collectif. Toute cette diversité était importante à considérer. Et vous voyez comme tous les débats sur ces nouveaux modes de déplacement ont émergé à une vitesse où le texte législatif d'il y a trente ans ne permettait pas leur intégration.

Pourquoi ce plan vélo & mobilité dévoilé en septembre 2018, à quoi correspondait ce dispositif à mi-chemin, est-ce parce que la loi tardait à sortir ?

M.P. : Le plan vélo faisait partie du planning que nous nous étions engagés à suivre. Le plan vélo n'est pas que du législatif, il comprend du réglementaire, mais aussi des actes volontaires du gouvernement, des grands ministères, d'opérateurs de transport. Dans le séquençage, il n'était

Repères

Février 2019 : nomination de Marc Papinutti comme Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au ministère de la Transition écologique et solidaire.

Juin 2017 : directeur de cabinet de la ministre chargée des Transports, Élisabeth Borne.

Mai 2017 : président du directoire de la société du canal Seine-Nord Europe.

2010 : Directeur général de Voies navigables de France.

2008 : directeur des infrastructures de transport, à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

2007 : conseiller technique au cabinet du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

Auparavant : Marc Papinutti a exercé différentes fonctions dans les transports à la Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France et au ministère des Transports.



pas utile d'attendre la promulgation de la loi pour initier des sujets que le débat a fait émerger, le Savoir rouler à vélo, par exemple. Que les enfants à la sortie du primaire possèdent les bases du Savoir rouler ne tient pas du législatif. De la même manière, il ne fallait pas attendre une loi pour décider d'interconnecter des morceaux de territoires coupés par un carrefour mal protégé ou assurer une liaison insuffisante entre deux communes alors que l'on réalise une programmation du financement des transports (N.D.L.R.: le fonds mobilité active).

Que répondez-vous aux critiques sur l'absence de financement sur certains sujets, comme, justement, le Savoir rouler à vélo ou le marquage des cycles?

M.P.: Il y a toujours ceux qui en veulent beaucoup plus et ceux qui disent que c'est vraiment inutile. Notre position demande de trouver un intermédiaire, un réglage pour parvenir à un équilibre. Quand nous avons annoncé par le plan vélo le financement de 350 millions d'euros sur sept ans pour soutenir les modes actifs, j'ai souvenir d'associations vélos qui souhaitaient des

montants beaucoup plus élevés et d'autres acteurs du secteur des transports qui nous disaient qu'un tel plan vélo, proposé dix ans plus tôt, aurait été perçu comme un gag. Le financement a été assuré, et j'ai été très surpris du nombre colossal de propositions émanant de collectivités de toutes tailles:

275 dossiers ont été déposés suite au premier appel à projets. Aurait-il fallu attendre la loi? Non, manifestement il fallait le faire tout de suite!

Revenons au marquage des vélos: qui va le financer?

M.P.: Est-ce que le marquage des vélos va ruiner l'usager? Demain, comme dans d'autres améliorations de la vie quotidienne, le marquage va être intégré dans le prix d'achat des vélos. Les gros importateurs ou constructeurs le feront en série lors de la fabrication, et le coût restera marginal. Dans dix ans, tous les vélos qui circuleront régulièrement seront marqués et, s'ils sont volés et retrouvés, il sera possible de remonter à leurs

légitimes propriétaires; les rues seront débarrassées de ces vélos ventouses désossés. Il faut être progressif et savoir que nous participons à une transformation extraordinaire de la société par rapport à sa vision du monde des transports.

La loi s'assortit de dérogations pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur les emplacements de vélos non démontés dans les autocars et les trains. Ne craignez-vous pas

l'apparition de fortes disparités régionales?

M.P.: N'oublions pas que la France est décentralisée au niveau des transports. On

sait que le ferroviaire est le sujet complexe du vélo. Je prends l'exemple de l'ex-région Alsace, qui connaissait une telle charge dans les trains express régionaux (TER) que ce n'était pas le nombre de 4, 6 ou 8 vélos à embarquer qui importait, mais bien de trouver un système. Il faut faire confiance aux territoires! Nous aimerions imposer, mais cela s'avère difficile... Comment, en Île-de-France, imposer de mettre des vélos dans un RER A déjà bondé? Après, il y a un deuxième marché qui est plus complexe, celui du tourisme à vélo. Il faut qu'on organise mieux l'accès des trains aux vélos et la réservation pour les cyclotouristes et leurs vélos. La demande a explosé

La loi d'orientation des mobilités en trois dates

> 24 décembre 2019 :

Promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et ses 189 articles (publiée au *Journal officiel* du 26 décembre 2019).

Les articles se retrouvent dans leur intégralité sur : www.legifrance.gouv.fr

> 14 septembre 2018 :

Seize mois avant l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, l'État se dote du Plan national vélo & mobilités actives.

> 13 décembre 2017 :

Clôture et journée de restitution des Assises nationales de la mobilité après le lancement de cette vaste concertation, trois mois auparavant (le 19 septembre 2017). ■

en quatre ou cinq ans, alors que le matériel ferroviaire évolue tous les trente ans.

Le plan de mobilité employeur inscrit les déplacements dans les négociations annuelles avec les salariés, mais devient facultatif alors qu'il était obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés. N'est-ce pas une régression?

M.P.: Nous avons regardé le nombre d'entreprises qui avaient déjà mis en place des plans de déplacement, un chiffre pas très élevé. Certaines entreprises les

ont faits sérieusement, mais pour d'autres cela s'apparente plutôt à du *green washing*. Désormais, au sein des entreprises, le forfait mobilité durable (N.D.L.R.: le forfait mobilité durable remplace l'indemnité kilométrique vélo) entre dans la partie ressources humaines de l'entreprise, devenant un complément fort à la négociation. Rendre les plans de mobilité employeurs immédiatement obligatoires n'a pas été retenu; intégrer ce sujet dans la négociation sociale, à l'image d'autres points comme la santé au travail ou les heures supplémentaires, va tranquillement faire entrer le sujet de la mobilité dans les entreprises. Certaines ont commencé à s'y mettre avant tout l'attirail réglementaire, car elles y ont vu un facteur de bien-être au travail.

Comment s'articule le travail avec le coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Thierry du Crest?

M.P.: Thierry du Crest est rattaché à ma direction, la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), mais dispose d'une grande autonomie. Il a mis en place un comité de suivi du plan vélo dans lequel figurent les principales associations du vélo, la Fub, le Club des villes et territoires cyclables, Vélo & territoires, quelques élus, le président de l'AFIFT, Guillaume Gouffier-Cha pour le Club des élus nationaux pour le vélo et les principales directions générales des ministères qui traitent du vélo. Ce n'est

pas une réunion formelle créée par décret, mais un comité un peu informel dont les intervenants savent vous réveiller assez vite si vous oubliez les choses! Il faut que l'on change le mode de gouvernance.

« Il faut que l'on change le mode de gouvernance. »

C'est un acte politique de montrer que l'on peut transformer les façons de faire de l'État, de l'administration. Nous jouons un rôle d'animateur, mais nous sommes presque des suiveurs sur beaucoup de sujets. Nous sommes là pour mettre la petite goutte d'huile qui évitera les grincements, pour nettoyer la piste avant que l'on puisse l'emprunter à vélo. Nous accompagnons davantage ce que nous dirigeons. ■



Pour s'y retrouver facilement dans les 189 articles de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Club a décrypté les sujets impactant directement le vélo et les mobilités actives. En 16 pages et 10 thèmes, *Nul n'est censé ignorer la LOM* permet d'appréhender cette loi-cadre et d'apprécier rapidement la nouvelle donne législative. Un outil pour mieux comprendre disponible sur www.villes-cyclables.org/actualites



- > Abris vélos
- > Stationnements vélos
- > Stations de services cyclistes
- > Services...

WWW.ALTINNOVA.COM

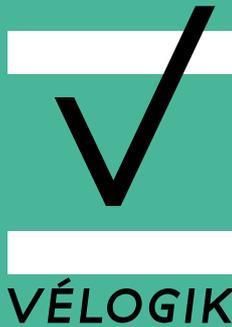
altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

LA PASSION ET L'EXPERTISE SE PARTAGENT



CAMPUS
MAINTENANCE



En 2020,
Vélogik lance son campus
pour favoriser l'échange et
l'innovation au service de la
mobilité cyclable.

www.**VELOGIK**.com