



Plan vélo, plan de relance, loi d'orientation des mobilités, dispositifs d'aides financières: où en est-on?

Pages 6 à 11

**Portraits de territoires :
des plans vélo
à toutes les échelles**

Pages 12 à 13

**Valeo : un moteur électrique français
pour vélos à assistance électrique**

Pages 14 à 15

L'identification des vélos à la loupe

Pages 16 à 17

**Guillaume Goufier-Cha
et les projets du Club des élus
nationaux pour le vélo**

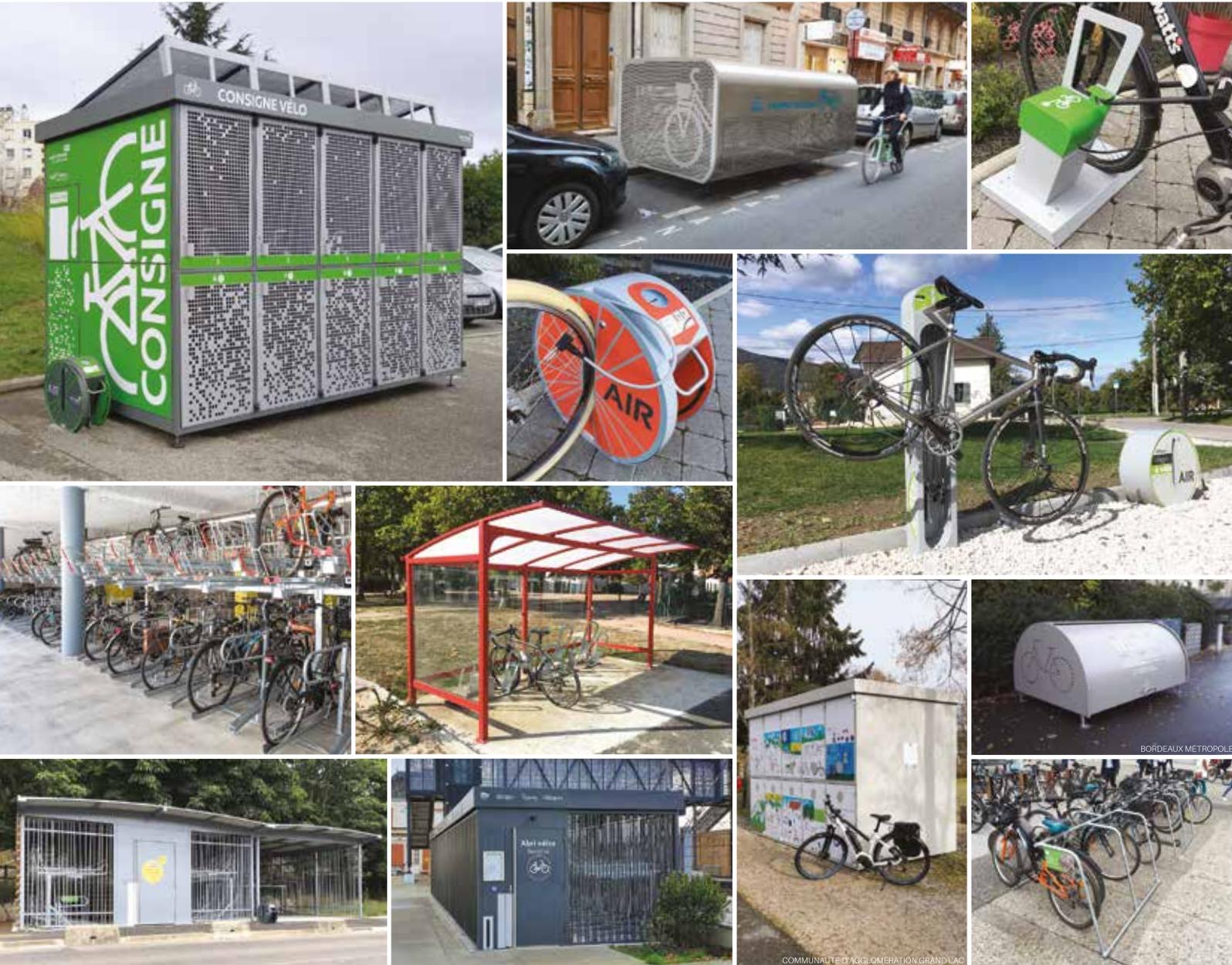
Pages 18 à 19

Les lauréats 2020 des Talents du Vélo

Pages 20 à 22



LE VÉLO EN LUMIÈRE®



abris vélos | consignes et box vélos | stationnements vélos | stations de services cyclistes | services

altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

WWW.ALTINNOVA.COM

Référencé par la Centrale d'Achat du Transport Public - CATP





**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

Rédactrice en chef :
Catherine Pilon

**Rédacteur
en chef adjoint :**
Alain Dalouche

**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 :
Denis Desailly,
Philippe Mouche
(couverture),
Mia (texto-vélo)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr
Imprimé sur
papier recyclé
Dépôt légal :
février 2021
ISSN 1631 – 3054



édito

« L'amour ne se crie pas, il se prouve »

En ce début d'année, cette phrase de Simone Veil pourrait résumer nos sentiments un peu mêlés.

Certes il y a l'explosion de la pratique du vélo, les avancées réglementaires et les dispositifs financiers en progrès... Tout cela est clairement à l'actif de l'année 2020. C'est bien ! Les signaux paraissent être largement au vert.

Pourtant une petite musique de fond commence à monter qui nous inquiète. Le vélo est totalement absent du projet de loi issu de la Convention citoyenne pour le climat. Comment peut-on encore négliger les vertus des déplacements à vélo pour le climat ? Dans un glissement sémantique qui ne nous a pas échappé, les 200 millions d'euros du plan de relance prévus pour les mobilités actives sont passés d'une somme plancher à un montant plafond. Le vélo n'est pas évoqué une seule fois dans une longue interview du ministre des transports. Autant de signes inquiétants qui nous obligent à la vigilance et à réagir.

Bien sûr l'État a accompagné la mutation aux côtés des collectivités en 2020, il a tenu ses engagements avec les appels à projets, les plans de relance et la publication de presque tous les décrets-vélo de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Les intentions sont bonnes mais pas toujours concrétisées. Et le rythme est lent. Les objectifs de 9 % de part modale à l'horizon 2024 vont être difficiles à atteindre à cette allure. Il faut changer de braquet. Et donner des preuves. Sinon d'amour du moins de volonté.

Nouvellement élues le 17 décembre dernier, nos instances de gouvernance sont en selle pour poursuivre et amplifier les actions menées depuis plus de trente ans par notre Club. Ces élu.e.s des territoires pourront se coordonner avec les plus de soixante parlementaires du Club des élus nationaux pour le vélo. Ces député.es et sénateurs/trices, renouvelé.e.s en ce début d'année, vont nous aider à porter la voix du vélo et des mobilités actives au niveau législatif. Des dossiers importants nous attendent : la pérennisation des aménagements de transition, le soutien technique et financier aux territoires et aux populations, y compris les plus défavorisées. Le forfait mobilités durables qui doit enfin monter en puissance. Tout comme l'apprentissage du vélo : beaucoup de collectivités se déclarent volontaires pour l'instauration du Savoir rouler mais n'en ont pas les moyens. Il nous faut également progresser sur la sécurité des cyclistes, notamment sur la dangerosité des angles morts et la vitesse, toujours coupable. Autant de chantiers que nous allons porter.

Le vélo est fédérateur et transpartisan, à l'image de notre association d'élus.e.s qui réunit au-delà des clivages politiques. Cela nous rend plus forts et nous donne espoir en l'avenir.

Comme ajoutait Simone Veil à la phrase que nous utilisons en titre, « *la peur ne se fuit pas, elle se surmonte* ». Avec les preuves que nous attendons de l'État, nous surmonterons à coup sûr nos inquiétudes actuelles.

Pierre Serne, président



La voiture majoritaire pour les déplacements domicile-travail

➤ *Même pour des trajets de courte distance, la voiture reste le mode prédominant lors des déplacements domicile-travail, dévoile l'Insee dans une étude publiée en janvier.*

Ces chiffres, observés sur l'année 2017, rapportent que 74% des actifs en emploi utilisent leur voiture, 16% prennent les transports en commun, 6% ont recours à la marche et 2% au vélo. Sur les petites distances, si employés et cadres empruntent les transports en commun, les premiers alternent plutôt avec la marche quand les seconds préfèrent le vélo. Malgré l'avancée des modes actifs, la voiture représente encore 60% des déplacements domicile-travail pour des distances inférieures à 5 kilomètres. Un vrai réservoir de trajets pour le vélo !



Les 80 km/h gagnent des voix

➤ *10% des automobilistes ont changé d'avis sur l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles de rase campagne, dépourvues de séparateur central.*

Les près de 70% d'automobilistes à manifester leur opposition à cette mesure en juillet 2018 ne sont plus que 60% deux ans après, a rappelé le Cerema lors de sa conférence de presse de rentrée. Le rapport final d'évaluation, publié le 1^{er} juillet dernier, constate entre autres une baisse des vitesses moyennes. Les pertes de temps d'environ une seconde par kilomètre, rapportées aux bénéfices (moindres émissions et consommation de carburant, mais également baisse du nombre de blessés et de décès), font apparaître un gain socio-économique estimé à 1,2 milliard d'euros.

Le vélo, oublié du plan de relance de l'industrie

➤ *Alors que l'argent coule à flots pour les industries automobile et aéronautique, le cycle semble le grand oublié du Plan de relance industriel.*

Le vélo ne fait pas partie des secteurs stratégiques comme les filières automobile (235 millions d'euros d'aide de l'État) et aéronautique (197 millions d'euros). Pourtant, l'actualité récente dresse de belles perspectives au secteur, avec la mise sur le marché par l'équipementier automobile Valeo d'une motorisation pour vélos à assistance électrique (lire page 14) ou l'annonce de l'implantation d'une nouvelle usine de fabrication des cycles Mercier à Revin, dans les Ardennes. Les réussites de l'industrie du cycle sur l'Hexagone font pourtant référence, à l'image de la Manufacture française du cycle, devenue le premier assembleur de vélos français depuis sa reprise par le groupe Intersport (environ 400 000 unités). Citons aussi la *success story* de Moustache bikes. La petite entreprise de deux personnes, créée en 2010, est devenue, sous la houlette des deux fondateurs, une société de 140 salariés qui produit à Golbey (Vosges) des vélos à assistance électrique haut de gamme.



La mortalité des cyclistes baisse en 2020

➤ *La mortalité des cyclistes pour l'année 2020 baisse légèrement avec 174 personnes décédées, soit 13 de moins qu'au cours de l'année 2019, selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).*

Ces chiffres « quasi définitifs » marquent également une baisse du nombre de blessés à vélo en agglomération, mais une augmentation hors agglomération. Ces données sont à rapporter au fort développement de l'usage du vélo en 2020, de 10% sur l'année et de 29% en retirant les périodes de confinement. Les pays où les habitants font chaque année le plus de kilomètres à vélo sont aussi ceux où la mortalité est la plus faible, comme le précise le rapport *Safer cycling advocate program de l'European cyclist's federation* (ECF). Les raisons présumées ? Elles tiennent principalement à la qualité des infrastructures cyclables et au phénomène de sécurité apporté par le nombre d'utilisateurs.



La marche en avant

➤ *Depuis le lancement du collectif Place aux piétons en juin 2020, la marche occupe davantage l'espace médiatique avant de se faire mieux entendre sur l'espace public.*

Le lancement du premier baromètre des villes marchables, mis en place par la Fédération française de la randonnée pédestre avec le collectif Place aux piétons, vise à dresser un palmarès de la marche dans les villes françaises. Construit à l'image de Parlons vélo, de la

Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette), ce baromètre souhaite apporter des éléments au débat sur les mobilités actives et le partage de l'espace public. L'enquête de 40 questions se prolonge jusqu'au 15 mars.

Le collectif Place aux piétons se compose de Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons et la Fédération française de la randonnée pédestre.

Vient de paraître :
aménagements cyclables
de transition #3



Le troisième volet de la série d'enquêtes sur les aménagements de transition confirme la réalisation, en moins d'une année, de 60 % à 70 % des 1 000 km d'aménagements cyclables annoncés après le premier confinement ! La page des aménagements d'urgence se tourne pour ouvrir celle des projets pérennes.

Les données de l'étude de 80 pages s'enrichissent de témoignages de néocyclistes, d'élus locaux, de services techniques et d'entreprises de travaux publics afin d'illustrer cette mutation profonde de la perception des déplacements et du partage de l'espace public.

Sur les 148 collectivités contactées, 65 % d'entre elles constatent le renforcement et l'accélération des politiques cyclables ; pour 32 %, la crise

sanitaire a créé l'opportunité de lancer une réflexion sur la manière d'accorder une meilleure place aux mobilités actives.
À retrouver : <https://www.villes-cyclables.org/les-ressources/les-publications-du-club-et-de-ses-partenaires/suivi-qualitatif-de-la-dynamique-des-amenagements-cyclables-et-pietons-de-transition-en-france-phase-3>

■ En savoir plus : Bilan et perspective des pistes de transition, un webinaire du Club des villes et territoires cyclables, le 23 février 2021 de 14h à 16h. Plus d'informations sur le site du Club.



vite-dit

« Une façon parmi d'autres (de développer une filière industrielle), ce serait que l'État via son agence de prise de participation, dans un prochain projet de loi de finances rectificative, demande aux parlementaires d'ouvrir 100 ou 200 millions d'euros pour une prise de participation via l'APE (agence des participations de l'État) dans le capital de ces entreprises ou pour accompagner en fonds propres la création d'usines sur nos territoires. »

Matthieu Orphelin, mardi 9 février, lors de la conférence de presse du Club des villes et territoires cyclables

Nouveau site du Club

Le nouveau site du Club (www.villes-cyclables.org) est en ligne depuis le 4 février. Facilement utilisable via un Smartphone, le site propose des actualités sur le vélo, des dossiers de fond. Les archives du Club seront progressivement réintroduites en fonction des demandes. Le site dispose d'un espace presse, avec des photos libres de droits, et d'un espace adhérent, avec des ressources et des groupes de travail en accès restreint.



Dispositifs vélo, mode d'emploi

Depuis le Plan vélo de 2018, les appels à projets et dispositifs de soutien aux politiques vélo se multiplient. Pas toujours facile de s'y repérer ! D'ici la fin du premier trimestre seront publiés les deux derniers décrets de la loi d'orientation des mobilités (LOM) concernant le vélo. L'année 2021 pourrait confirmer l'accélération des politiques cyclables. État des lieux.

Les dispositifs en faveur des déplacements à vélo s'empilent, s'entremêlent, mais flèchent tous une même direction : l'augmentation de la part modale du vélo à 9% en 2024. Une chance. Encore faut-il s'y retrouver parmi tous ces dispositifs ! Et disposer de la capacité technique et financière d'y répondre. L'enveloppe de 350 millions d'euros du Fonds mobilités actives a déjà fait l'objet de trois appels à projets convaincants (lire page 10), dont deux en 2020. La subvention porte de 20 % à 40% du coût des projets selon la taille du territoire. Un complément de financement, pas nécessairement un déclencheur suffisant. « J'ai déposé un projet dans le cadre du dernier appel à projets de l'État, il me coûte 4 millions d'euros pour le franchissement d'un nœud autoroutier. Si le projet est retenu, je n'aurai que 20 % du financement, il va me rester encore quelques sommes à trouver », témoigne Éric Chevalier, adjoint au maire d'Aix-en-Provence. Thierry du Crest, coordonnateur interministériel pour le vélo, apporte des précisions sur cette participation de l'État :

« Ces taux de financement pour les trois premiers appels à projets s'élèvent à 20 % pour les projets en secteur urbain, 40 % pour les secteurs moins denses et 60 % pour l'outre-mer. Le taux varie selon la localisation du projet, pas celle du territoire du demandeur : une grosse agglomération qui dépose un projet

sur du périurbain peut être financée à hauteur de 40 %. L'idée est de faciliter les territoires peu denses, où il y a beaucoup à faire. De plus, un bonus de taux de 10 % s'ajoute pour les collectivités qui s'engagent dans le Savoir rouler à vélo avec un projet à proximité d'un collège ou d'un lycée. »





© Thomas Miel

Les aides au financement des infrastructures trouvent preneurs dans les territoires. Ces participations sont-elles suffisantes pour déclencher des aménagements ?

Des dispositifs pour les territoires peu denses

Pour accompagner les « petits territoires » en matière de politique cyclable, le programme AVELO de l'Ademe prépare sa deuxième mouture. L'appel à projets AVELO2 devrait être publié d'ici la fin février. Cet engagement destiné à accompagner 400 territoires sélectionnés reprend les orientations du précédent programme, AVELO1 (227 territoires lauréats) : accompagner la planification, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables dans les territoires de moins de 250 000 habitants.

Les collectivités concernées ? Les territoires peu denses et/ou ruraux et les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) de moins de 250 000 habitants. « Il y a aussi la Dotation de soutien à l'investissement local (Dsil) et la Dotation d'équipements aux territoires ruraux (Deter) d'où des projets d'aménagements cyclables peuvent émerger », ajoute Thierry du Crest.

Le budget des collectivités territoriales dédié au vélo de 9,26 € par habitant

en 2019 (investissement et exploitation), selon la dernière enquête triennale de l'Observatoire des mobilités actives du Club des villes et territoires cyclables, s'amplifie par ces dispositifs nationaux.

France mobilités et le déploiement de services

Depuis les Assises nationales de la mobilité (ponctuées en décembre 2017), l'État veut jouer d'agilité et de proximité avec les territoires. France mobilités, un site et un service nés après cette consultation nationale, a donné davantage de moyens aux pôles décentralisés. « Une ingénierie territoriale, présente dans chacune des régions, accompagne les porteurs de projets sur les plans technique et réglementaire. Ces cellules se composent de l'Ademe, du Cerema, de la Banque des territoires, des Dreal (directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), en collaboration avec les

« La question du développement, de l'attractivité, de la relance des territoires passe par les enjeux de mobilité »

directions départementales des Territoires et de la Mer (DDTM). Ces cellules apportent une expertise juridique, réglementaire et technique. Elles travaillent différemment selon les écosystèmes régionaux », précise David Caubel, chef de projets « territoire et innovation » et coordinateur national de la démarche de

France mobilités. Témoignage de l'engouement, le site francemobilités.fr est passé de 1 000 consultations hebdomadaires début 2020 à 1 000 consultations quotidiennes un an après ! « Les enjeux de mobilité transcendent nos territoires. La question du développement, de l'attractivité, de la relance des territoires passe par les enjeux de mobilité. Aujourd'hui les questions sont davantage d'ordre réglementaire et juridique parce que les décideurs doivent y voir clair sur la prise de compétence ou non », souligne David Caubel. L'échéance du 31 mars arrive à grands pas. D'ici

Les temps du vélo au grand galop

■ Nouvelles annonces de soutien à la pratique cyclable, 30 novembre 2020

Lancement du programme **Objectif employeurs provélo** pour favoriser l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail.

■ Deux ans du Plan vélo, 14 septembre 2020

À l'occasion de l'anniversaire du Plan vélo, il est annoncé le **lancement du programme AVELO2, doté de 25 millions d'euros**, afin d'accompagner 400 territoires ruraux et périurbains.

■ Plan de relance, 3 septembre 2020

Un budget de 200 millions d'euros sur deux ans accompagne le développement d'infrastructures cyclables.

■ Le Plan vélo de déconfinement, le 30 avril 2020

Lancement du Coup de pouce vélo : réparation vélo, remise en selle, stationnement. L'opération Coup de pouce vélo a été successivement abondée et prend fin le 31 mars 2021.

Mise en place du Forfait mobilités durables (FMD) par l'adoption anticipée pour le secteur privé du décret d'application de la loi d'orientation des mobilités.

Soutien aux pistes cyclables temporaires : la Dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) peut être mobilisée par les préfets pour cofinancer des pistes cyclables de transition.

Création d'une académie des métiers du vélo, portée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et soutenue à hauteur de 8 millions d'euros via un programme de certificats d'économie d'énergie sur la période 2020-2022.

Lancement de l'événement national Mai à vélo.

■ Le Plan vélo et mobilités actives, le 14 septembre 2018

Ce plan a pour objectif de tripler la part modale du vélo, pour atteindre 9 % en 2024. Les principales mesures s'articulent autour de quatre axes : les aménagements cyclables, la sûreté, l'incitation financière, la culture vélo.

cette date, les communautés de communes sont encouragées à se saisir de la compétence mobilité. Si ce choix n'est pas acté, la Région deviendra automatiquement autorité organisatrice de la mobilité (AOM), sur le territoire de la communauté de communes, en juillet prochain.

Nul n'est censé ignorer la LOM

Le cadre législatif n'a jamais été aussi favorable au vélo depuis la publication de la loi d'orientation des mobilités (LOM), en décembre 2019. Nul n'est censé ignorer la LOM, (<https://www.villes-cyclables.org/les-ressources/les-publications-du-club-et-de-ses-partenaires/nul-n-est-cense-ignorer-la-lom-loi-d-orientation-des-mobilites>) comme le rappelait le Club début 2020 dans le titre d'une publication reprenant les articles de cette loi-cadre concernant le vélo. Si la publication des décrets et arrêtés a parfois été ralentie par la crise sanitaire, ce marathon législatif va bientôt prendre fin. Au premier trimestre 2021, tous les décrets relatifs au vélo seront publiés. Tout récemment, le chargement des vélos dans les trains, la désignation de l'APIC (Association pour la promotion



© Marie Jung/Halbike Winora

Le regard de l'État a changé, les collectivités territoriales ne sont plus seules à financer les politiques cyclables.



Des dispositifs se mettent en place pour la logistique urbaine décarbonée.



Le Forfait mobilités durables ? Un véritable enjeu.

et l'identification des cycles et des mobilités actives) comme délégataire de l'identification des cycles (lire page 16) et le schéma national des véloroutes ont été ordonnés. « Très rapidement vont être publiés les décrets sur le stationnement des vélos dans les gares et l'emport des vélos dans les cars. Il restera encore à paraître, en février ou mars, un décret sur la place des vélos dans les constructions neuves et existantes », avance le coordonnateur interministériel pour le vélo, qui souligne l'importance de ce sujet. « Cette prise en compte de l'intermodalité transports en commun + vélo constitue un véritable enjeu. On sait que l'on va progresser sur ce point grâce à la LOM, ses décrets d'application, mais aussi au plan de relance dont on espère qu'une partie des sommes permettra d'installer du stationnement sécurisé dans les gares. »

« Cette prise en compte de l'intermodalité transports en commun + vélo constitue un véritable enjeu »

Le Forfait mobilités durables, un véritable enjeu

La manne de financement issue des certificats d'économies d'énergie coule généreusement dans l'escarcelle du vélo. Le programme Coup de pouce/Alvéole est certainement le plus emblématique de ces dispositifs. S'il prend fin le 31 mars après plusieurs prolongations, le Coup de pouce réparation a passé la barre du million de vélos réparés (1,2 million). Pour le financement d'infrastructures, « le Coup de pouce stationnement a déjà financé 4 342 projets, à hauteur de 60 % ; environ 10 000 sont en cours de réalisation d'ici l'échéance de la fin mars », confirme Anne-Laure Beguet, chargée de relations du programme Alvéole pour Rozo, porteur du programme avec la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette).

D'autres dispositifs essaient aussi dans les territoires, VLogistique (UNION sport & cycle) ou Interlud (Cerema et Ademe) pour la logistique urbaine décarbonée. Et l'Académie des experts en mobilité active (Adma) doit se mettre en place dans les mois à venir !

Enfin, le Forfait mobilités durables (FMD), tant attendu pour la fonction publique territoriale (et la fonction publique hospitalière), a été décrété le 9 décembre dernier. Les territoires peuvent mettre en place ce forfait qui permet la prise en charge des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail pour les employés. Inférieur aux 500 € du privé et équivalent à celui des fonctions publiques d'État et hospitalière, le montant peut s'élever jusqu'à 200 € par an en franchise d'impôt pour l'employeur et de cotisations sociales pour les salariés. Un soutien timide pour un levier déterminant. ■

Appels à projets, un nouveau mode d'emploi

Depuis l'annonce en septembre 2018 des 350 millions d'euros du Plan vélo alloués sur 7 ans, trois appels à projets du Fonds mobilités actives ont été lancés. Les directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) instruisent les dossiers. Une approche nouvelle.

« Quelques Dreal travaillaient déjà sur le vélo avec des collectivités mais, pour la très grande majorité, ça a été quelque chose de nouveau depuis le Plan vélo et la mise en place des appels à projets », avance Boris Ly, référent projets multimodaux voyageurs de la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) des Hauts-de-France. Les projets vélo, financés dans le cadre des contrats de plan État-région, avaient déjà créé les contacts entre les collectivités et les services décentralisés. Dans de nombreux cas, les relations débutent. Diversement selon les territoires, certaines collectivités se limitent aux démarches administratives de dépôt des dossiers sans contact préalable. Un problème de culture ? « Effectivement, cela peut être un problème de culture, toutes les collectivités n'ont pas forcément le réflexe de contacter les Dreal. Toutefois, le contexte est particulier : 2019 a été le premier lancement de l'appel à projets "continuités cyclables", et en 2020, avec la situation sanitaire, beaucoup d'autres sujets ont accaparé les territoires. (...) Le niveau des échanges dépend des collectivités, mais le but est d'échanger au maximum sur ces sujets afin de

réaliser des aménagements sécuritaires et utiles », soutient Boris Ly.

Des refus à cause de recommandations techniques non suivies

« Beaucoup de dossiers ne sont pas acceptés parce que les recommandations techniques (ndlr, produites par le Cerema) ne sont pas respectées. Et parce qu'elles ne sont pas respectées, on se doute que l'aménagement ne va pas servir. » Ces propos tenus par Boris Ly méritent d'être entendus. Membre du comité national qui statue sur les dossiers instruits par les Dreal, le référent des Hauts-de-France revient sur un travers peu productif : « Les petites collectivités proposent parfois des aménagements qu'elles veulent mettre en dur pour afficher des réalisations, alors qu'en fait, dans certaines rues ou ruelles, cela ne convient pas. Parfois le trafic routier n'est pas suffisant pour justifier ces aménagements ; dans d'autres cas, ils ne peuvent pas respecter les recommandations techniques. Du coup cela devient contre-productif. Ce sont des aménagements qui coûtent de l'argent et qui ne serviront pas : ce n'est pas de cette manière que l'on va mettre des vélos sur la route. » ■

« Beaucoup de dossiers ne sont pas acceptés parce que les recommandations techniques ne sont pas respectées »

La continuité en trois temps

- Premier appel à projets « continuités cyclables » lancé le 13 décembre 2018 : résultats donnés le 14 septembre 2019, avec 152 lauréats couvrant 111 territoires (275 dossiers déposés par 170 collectivités) pour un budget de 43,7 millions d'euros.
- Deuxième appel à projets « continuités cyclables » lancé le 20 décembre 2019 sur des objectifs similaires au premier. Les 186 projets lauréats sur 127 territoires bénéficieront d'une aide totale de 70 millions d'euros de subventions.
- Troisième appel à projets (deuxième de l'année 2020) lancé le 10 juillet 2020. Aux projets de résorption de discontinuités se sont ajoutés l'éligibilité des itinéraires sécurisés, notamment la pérennisation de pistes cyclables temporaires. Résultats annoncés avant la fin du mois de février 2021.

« Accompagner les collectivités afin de rendre les dossiers éligibles et qualitatifs »

Hervé Fagard, chargé de mission intermodalité à la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) Bourgogne Franche-Comté, explique en quoi consiste son travail d'instructeur. Un témoignage recueilli la semaine précédant la décision du comité national, les 18 et 19 janvier, pour préparer la sélection des lauréats du troisième appel à projets.

Ville & Vélo : Quel est le périmètre de votre mission ?

Hervé Fagard : Mon boulot, ce sont les politiques de déplacement, l'articulation des différents modes et l'incitation au report modal. Cela couvre tous les modes de déplacement, hors voiture solo. Le contexte est un peu particulier depuis les appels à projets du Fonds mobilités actives, une des orientations du Plan vélo de septembre 2018. Ces subventions s'allouent aux collectivités avec des exigences de qualité qui répondent aux besoins des cyclistes et aux directives du Cerema.

Quelles sont ces exigences de qualité ?

H.F. : Les projets d'aménagements doivent démontrer une utilité au quotidien. La qualité revient aussi à considérer l'intérêt potentiel sur des itinéraires où les conditions ne se prêtent pas à une circulation à vélo en toute sécurité. Je pense aux nombreuses routes départementales étroites, sans accotements, avec des géométries propices à des vitesses de circulation motorisée élevées. Ensuite s'évalue l'attractivité potentielle, en considérant ce que l'on appelle les « pôles générateurs de mobilité » : les commerces, les services, les pôles de transport... Tout ceci est placé sur une carte. Le travail cartographique est très important !



Les territoires peuvent-ils prendre attache avec vous avant le dépôt des dossiers ?

H.F. : Bien entendu, les Dreal peuvent aider à monter les dossiers. Certaines collectivités importantes font appel à des bureaux d'études spécialisés et déposent des dossiers de niveau avant-projet ou projet ; dans des

petites collectivités, le maire va parfois réaliser ce travail seul. Une fois les dossiers déposés, je regarde s'ils sont complets et si le projet paraît éligible. Ce troisième appel à projets ne s'intéresse pas seulement à la résorption de discontinuités, mais admet la création d'itinéraires linéaires de plus longue distance (*ndlr de 2 à 10 km*). L'idée de départ était de permettre la pérennisation des coronapistes.

« Nous portons un regard de technicien, mais aussi de cycliste, à la recherche du petit détail »

Quel regard posez-vous ?

H.F. : Le but consiste à accompagner les collectivités afin de rendre les dossiers éligibles et qualitatifs. Tout d'abord, il va falloir démontrer l'utilité pour les mobilités du quotidien pour déclencher le report modal. Nous veillons à la cohérence, à l'intégration dans un schéma cyclable communal, départemental voire régional et à la façon dont le porteur de projet envisage techniquement cet aménagement. Nous portons ensuite un regard de technicien, mais aussi de cycliste, à la recherche du petit détail qui pourrait compliquer l'usage. Particulièrement sur les débuts, fins d'aménagements et les intersections. Il faut penser aux cyclistes qui circulent dans les deux sens, à ceux qui quittent l'aménagement pour prendre une autre route, aux utilisations intermédiaires, à la réinsertion dans le trafic... On trouve parfois sur les plans des changements de direction à angle droit, or la trajectoire d'un cycliste dessine une courbe, pas une succession d'angles droits.

Ensuite, comment cheminent ces projets ?

H.F. : Nous remettons les dossiers avec une grille d'évaluation et une synthèse pour le comité national, qui n'a que deux jours pour étudier plus de 300 dossiers. Le comité fait confiance aux instructeurs régionaux, mais doit disposer d'un certain nombre d'éléments, parmi lesquels les points forts et faibles des aménagements prévus. ■

Région Centre-Val de Loire : du tourisme à l'utilitaire

La Région Centre-Val de Loire et sa célèbre *Loire valley*, traversée par le très fréquenté itinéraire de la Loire à vélo, met son bleu de chauffe. L'objectif annoncé du plan régional des mobilités à vélo adopté en octobre dernier ? Tripler les 3 % de part modale dans les déplacements quotidiens d'ici 2025.

« Le vélo du quotidien était dans les projets politiques de la Région, puis la Covid a joué son rôle d'accélérateur. Le Plan vélo 2021-2025 a vu le jour avec une déclinaison très fine en termes d'intermodalité, de schémas de déplacement sur les territoires », s'enthousiasme Joël Crotté, conseiller régional chargé des nouvelles mobilités du quotidien et administrateur du Club des villes et territoires cyclables. Si le tourisme à vélo n'est pas délaissé, le vélo du quotidien prime. L'idée est de faciliter l'usage pendulaire sur un territoire comptant 5 000 kilomètres d'itinéraires aménagés pour le tourisme à vélo et traversé par huit véloroutes. La seule Loire à vélo accueille plus d'1,2 million de cyclistes par an sur l'ensemble de son linéaire ! Au niveau budgétaire, l'investissement pour le cyclotourisme a représenté plus de 2,5 millions d'euros par an depuis 2005. Pour sa nouvelle stratégie, la Région double le budget annuel consacré au vélo, passant de 3,7 millions d'euros par an de 2015 à 2019 à 7 millions d'euros par an pour les cinq années à venir.

L'intermodalité comme canevas

Après des enquêtes de terrain réalisées auprès des collectivités locales débutées en mars 2020, des tendances se sont dessinées dans une région où le fort maillage ferroviaire incite à l'intermodalité. D'autant que la rénovation de lignes et de trains se double de l'arrivée d'une nouvelle génération de rames qui va faciliter l'emport des vélos. « Sur un axe Tours-Orléans, nous comptons 500 embarquements de vélos par jour dans les trains, hors période touristique. Cette donnée nous a conduits notamment à prévoir des stationnements vélo sécurisés dans les soixante-dix gares principales du réseau Remi (n d l r, le réseau



de transport en commun régional mis en place depuis le 1^{er} septembre 2017), mais aussi à offrir aux abonnés de ce réseau l'aide à l'achat d'un vélo pliant », précise Joël Crotté. Pour compléter l'offre de stationnement, les principaux arrêts de cars du réseau régional pourront également être concernés, après expérimentations.

Des aides à l'achat multipliées

La démarche de transition écologique, de santé publique et de moindre coût pour les utilisateurs de la Région illustre parfaitement le changement de paradigme du vélo. L'héritage du vélo-tourisme et le relief cyclable du territoire vont faciliter la mutation. Les dispositifs de financement aussi ! Les aides à l'achat se multiplient, à la fois pour l'acquisition de vélos à assistance électrique en milieu rural non couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), mais aussi pour des vélos-cargos destinés aux artisans implantés en milieu urbain ou des vélos

permettant des activités physiques et de loisirs dans les Ehpad (Établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes).

« Nous allons aussi travailler sur les lycées, la compétence de la Région, ajoute Joël Crotté. L'idée est de s'appuyer sur le tissu associatif qui se trouve réparti de façon équitable sur le territoire, pour faire de l'éducation aux déplacements vélo mais aussi faire de la mécanique. » ■

Les quatre orientations du plan vélo de 7 millions d'euros par an de 2021 à 2025

- L'intermodalité vélo avec le réseau de transport en commun,
- Le développement d'aménagements et de services pour les cyclistes,
- La poursuite du développement du tourisme à vélo,
- L'implication des acteurs locaux du secteur : associations, professionnels du cycle...

Le vélo au soleil du Soler

Dans les Pyrénées-Orientales, la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole va lancer un Plan vélo, premier du genre. Parmi les 36 communes de ce territoire, le Soler va voir sa ville changer.

« La communauté urbaine travaille sur un Plan vélo depuis un an mais j'ai fait un peu accélérer la chose. Nous avons dessiné, avec un cabinet d'études, le schéma communautaire des pistes cyclables qui sera présenté en conseil communautaire en mai. L'investissement s'élève à 30,8 millions d'euros », déclare Armelle Revel-Fourcade, vice-présidente mobilité de la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole et maire du Soler. Un projet ambitieux, le premier Plan vélo de cette jeune communauté urbaine (créée le 1^{er} janvier 2016) de 36 communes pour 271 971 habitants. Quelque 160 kilomètres cyclables en site propre (pistes ou voies vertes) existent déjà sur le territoire. Sans continuité, souligne l'élue locale, membre du bureau du Club des villes et territoires cyclables : « Effectivement il y a beaucoup à faire, et on part quasiment de zéro. Sur ces 30,8 millions d'euros, on espère obtenir des subventions de l'État puisqu'on a déjà répondu à des appels à projets. La communauté urbaine pourrait réaliser ces investissements en 8 ans. »

Le vélo rejoint le numérique

En première ceinture de Perpignan, à seulement 7 kilomètres, la commune du Soler se trouve plutôt avancée au niveau cyclable. Déjà traversée par une piste cyclable sur toute sa longueur, la ville va se retrouver à deux tours de roue de vélo de la préfecture des Pyrénées-Orientales. « D'ici deux mois, nous allons commencer la jonction entre le Soler et la gare de Perpignan. En 15 minutes, du centre du Soler vous pourrez rejoindre Perpignan

« En 15 minutes, du centre du Soler vous pourrez rejoindre Perpignan sur des pistes cyclables sécurisées »



Les trente-six communes de la communauté urbaine Perpignan-Méditerranée métropole vont connaître le premier Plan vélo du territoire.

sur des pistes cyclables sécurisées, le long de la RD 916. Les acquisitions foncières sont en cours. Nous allons avancer par tronçons, pour terminer ceci d'ici 1,5 à 2 ans. Quand vous pensez qu'aujourd'hui, en bus, vous mettez quasiment une demi-heure pour arriver à la gare de Perpignan, c'est tout juste magnifique », s'enthousiasme Armelle Revel-Fourcade. La ville va changer. Dès la rentrée prochaine, quelque 800 étudiants sont attendus dans une cité digitale de 10 000 m² spécialisée dans l'audio, le visuel, le numérique. Dans cette ville de 7 753 habitants, la mutation des mobilités se fond dans une transformation plus globale.

L'utilitaire raccroche le tourisme

Le schéma modes actifs de déplacement domicile-travail s'intègre aux itinéraires cyclotouristiques qui traversent le territoire : l'EuroVelo 8, véloroute de

la Méditerranée, mais également la véloroute du piémont pyrénéen (V81) qui relie l'Aude à travers les châteaux cathares. Une nouvelle voie verte s'ajoute à ce maillage vélotouristique, précise l'élue locale : « Nous nous réapproprions les berges de la Têt, un fleuve qui s'écoule de la montagne du Canigou jusqu'à la mer, avec un itinéraire de 23 kilomètres aménagé sur des pistes non goudronnées. Ce parcours écologique va traverser plusieurs villages et mettre en avant le patrimoine. Par ce projet, qui s'appelle Es têt, les cyclistes pourront rejoindre la Méditerranée à vélo. » Au tourisme s'ajoute le sport, avec l'accueil du Tour de France, cet été, déclencheur de l'organisation d'un nouvel événement cycliste d'envergure.

Les bus aussi passent au vélo. Dès cet été, une ligne expérimentale de bus s'équipe de portes-vélos pour aller de Perpignan jusqu'à la mer, aux Barcarès. Un véritable Plan vélo se met en place, appuyé par des informations et des services vélo. ■

Valeo se met au vélo

Un mastodonte de l'équipement automobile, l'industriel Valeo, vient de concevoir en France une motorisation pour les vélos à assistance électrique, se positionnant sur un marché déterminant pour les mobilités actives et l'industrie française.

La minirévolution est presque passée inaperçue à la mi-décembre, tant le vélo fourmille d'actualités, initiatives et autres innovations. Pourtant, avec cette première motorisation nationale adaptée aux vélos urbains, de trekking et vélos-cargos, le géant national Valeo s'engage avec force sur la voie des grands motoristes mondiaux du cycle. Enfin ! diront les impatients qui attendaient depuis longtemps une réponse à la prise de position de Bosch, concurrent direct de l'équipementier français.

Ce marché est essentiel. La mutation de l'industrie automobile indispensable. L'ancien équipementier automobile, devenu fournisseur autodéclaré de « smart mobility », le confirme. « *Un axe stratégique fort de Valeo est d'accélérer sa croissance dans les marchés émergents des nouvelles mobilités "zéro émission"* », rappelle Jacques Aschenbroich, président d'un groupe de plus de 110 000 employés et 191 unités de production dans le monde, dont 49 en France. Est-ce pour rassurer ses actionnaires sur cette nouvelle orientation que Jérôme Mortal, directeur des applications spéciales, insiste sur les chiffres du vélo dans une vidéo promotionnelle ? « *Le vélo électrique est le mode de transport qui a le plus progressé ces derniers mois* » ; « *le marché qui va être multiplié par plus de quinze ces prochaines années est celui du vélo électrique* »... L'industriel semble devoir justifier cette nouvelle orientation.



La solution de motorisation électrique de l'industriel Valeo, conçue en France, s'intègre sur trois modèles de vélo – ville, trekking, cargo (notre photo).

La balance commerciale française sourit

Voici une bonne nouvelle pour la balance commerciale française, qui pique du nez dès qu'un vélo à assistance électrique est vendu, la majorité des composants arrivant du diable Vauvert. L'inflexion pourrait changer dans les années à venir. D'autant que le géant français s'est

« **Accélérer la croissance dans les marchés émergents des nouvelles mobilités** »

associé avec la (petite) entreprise hexagonale Effigear, créatrice de la boîte automatique de vitesses. Cette motorisation délaisse la transmission par chaîne pour une courroie et se passe de changement de vitesses avec une boîte intégrée. Pour les férus de techniques, la technologie de Valeo et Effigear intègre un moteur électrique de 48 volts et une boîte

automatique de sept vitesses placée au niveau du pédalier. L'assistance de 130 newtons-mètres (N.m) multiplie par huit l'effort du cycliste. Sur un vélo-cargo, cette motorisation permettrait de gravir sans effort une côte à 14 % (l'équivalent d'une rampe de parking) avec une charge de 150 kg, en marche avant comme en marche arrière.

Technologie et outil industriel au rendez-vous

Cette arrivée sur le marché d'une solution de motorisation nationale portée par un industriel qui a déjà intégré la mutation vers les mobilités décarbonées n'est pas anodine. En 2019, plus de la moitié du chiffre d'affaires du groupe revient à des technologies permettant la réduction des émissions

de CO₂. Le nouveau venu dans le cycle a déjà roulé sa bosse, et les trois vélos-démonstrateurs équipés de cette solution d'assistance témoignent d'une volonté de rentrer de plain-pied sur la scène des mobilités actives. L'industriel dispose d'une forte capacité de production qui lui autorise de belles économies d'échelles. Positionné comme leader technique de

l'électrification, Valeo doit désormais faire entendre sa solution aux marques de cycles nationales et internationales afin d'équiper les gammes 2022. Les prochains mois de cette histoire vont être déterminants pour une entreprise qui pourrait marquer le report industriel de l'auto vers le vélo. ■

« Une solution d'assistance électrique nationale portée par un industriel qui a déjà intégré la mutation »

NOUVEAU MOTEUR, NOUVEL ACTEUR



© Valeo

Un fer de lance industriel français de l'automobile rejoint les caciques internationaux de la motorisation électrique des vélos : les Bafang (Chine), Bosch (Allemagne), Brose (Allemagne), Impulse (Allemagne), Panasonic (Japon), Shimano (Japon), Tranz'X (Taiwan), Yamaha (Japon).

DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO

Active Mobility
cykleo

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

Tatouages en cycle

Le top départ de l'obligation d'identifier les cycles a été donné en fin d'année dernière. Malgré une tolérance de trois mois suite au retard de lancement, le temps presse pour la mise en œuvre au 1^{er} janvier sur les vélos neufs et au 1^{er} juillet pour les vélos d'occasion vendus par des professionnels.

Le Bicycode, marquage précurseur des vélos lancé par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) en 2004, a tracé la voie. L'identification se généralise et concerne autant les flottes de vélos partagés que les vélos de location et ceux du commerce. Dans tous les cas, la charge du marquage incombe « aux commerçants, aux propriétaires de cycles et aux professionnels » (décret du 23 novembre 2021). La facture ? Évaluée entre 12 et 30 euros (incluant la main-d'œuvre), la note est présentée à l'utilisateur final... Sauf prise en charge commerciale en amont par les fabricants. Les codes alphanumériques de dix caractères, collés ou gravés, sont ensuite reversés dans le Fichier national unique des cycles identifiés (FNUCI). L'Association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives (Apic) a obtenu délégation de gestion, pour six ans, de ce fichier consultable par les forces de police. « La police nationale, les polices municipales, la gendarmerie, les fourrières disposent d'une interface qui leur permet de consulter les numéros et de savoir si le vélo est volé ou non », confirme Patrick Guinard, président de l'Apic. Par défaut d'identification, moins de 10 % des vélos retrouvés (un quart des vols) peuvent être restitués à ce jour !

L'écosystème se met en place

Six opérateurs attendent l'agrément du ministère de l'Intérieur pour pouvoir reverser les identifiants issus de leurs marquages dans un fichier central. En plus de quatre opérateurs de marquage (Auvray security, Bicycode, Paravol, Recobike) se trouvent deux fabricants (assembleurs) de vélos, les plus



L'identification des vélos vise à éradiquer le vol et le recel de vélos, qui s'élève à plus de 400 000 unités chaque année et constitue un frein à l'usage.

importants manufacturiers français : Decathlon et la Manufacture française du cycle (MFC). « Notre souhait est de faciliter à nos clients professionnels la mise en place de cette identification en marquant nos vélos à la source, en usine, et en leur mettant à disposition une plateforme d'enregistrement la plus simple possible. Cet engagement nous permet d'offrir la prestation à nos clients vélos sans surcoût », précise David Jamin, président de MFC, une entreprise qui sort de ses ateliers environ 400 000 vélos par an pour le grand

public et les collectivités. D'autres industriels nationaux identifient leurs vélos en utilisant les systèmes déjà éprouvés sans toutefois se positionner comme opérateurs de marquage. Pour les marques étrangères (plus des

trois quarts des vélos annuellement commercialisés en France), l'affaire se complique et la charge devrait être « déléguée » aux détaillants.

La distribution s'organise

« Cyclable référence l'ensemble des solutions techniques du marché (ndlr, un opérateur peut présenter plusieurs solutions de marquage) : les étiquettes classiques qui s'apposent sur le vélo par collage, l'intégration d'une colle chimique qui fixe le support ou la gravure », précise Vincent Court,

acheteur pour la chaîne de magasins. L'affaire est plus simple pour les réseaux et grandes surfaces. Les commerces indépendants à la surface financière plus limitée se retrouvent face à un casse-tête avec différentes techniques

« La police nationale, les polices municipales, la gendarmerie, les fourrières disposent d'une interface »

de marquage et nombre d'opérateurs. D'autant plus que certaines marques de vélo imposent des solutions et des opérateurs, sous menace de supprimer la garantie constructeur.

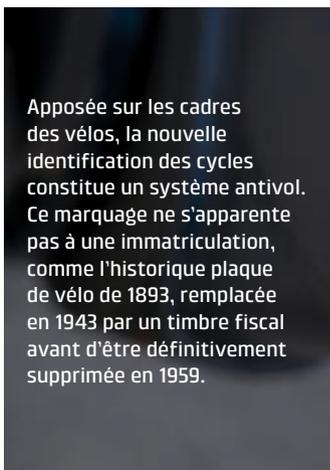
Les *pure player* de ventes en ligne, souvent des sociétés étrangères commercialisant dans plusieurs pays, laissent cette charge aux consommateurs... À ce jour. Les procédures pourraient changer une fois le trimestre de tolérance passé.

Les flottes de vélos déjà tracées

La traçabilité des flottes de vélos en libre-service ou dédiées était déjà active pour permettre le suivi et l'entretien des vélos. De nombreux opérateurs ont anticipé l'obligation, confirme Charles Poretz, directeur de Cyclez, une des quatre entreprises de Fluow, la société d'exploitation du service francilien de

location longue durée Véligo : « Il était prévu dans le cahier des charges de Véligo que les vélos soient gravés à l'origine. Nous avons acheté des numéros à Bicycode et nous avons fait graver les vélos en usine par Cycleurope (ndlr, le fabricant). »

Au niveau des vélos d'occasion (obligation au 1^{er} juillet), la voix dissonante des ateliers vélo participatifs s'était faite entendre lors de la préparation de la



Apposée sur les cadres des vélos, la nouvelle identification des cycles constitue un système antivol. Ce marquage ne s'apparente pas à une immatriculation, comme l'historique plaque de vélo de 1893, remplacée en 1943 par un timbre fiscal avant d'être définitivement supprimée en 1959.



© Club des villes et territoires cyclables

loi d'orientation des mobilités, afin de ne pas contraindre les petits ateliers à devoir s'équiper. « Une partie des ateliers sont déjà des opérateurs de marquage. Des solutions vont être trouvées à proximité »,

«Certaines marques de vélo imposent des solutions et des opérateurs, sous menace de supprimer la garantie constructeur»

rappelle Pierre-Éric Letellier, administrateur de L'Heureux Cyclage, réseau d'ateliers vélo participatifs et solidaires. La systématisation de l'identification doit beaucoup aux ateliers participatifs, associations d'usagers, collectivités et industriels, à l'image d'Arcade cycles, qui marque ses vélos de série depuis 2010. Cornaqués par la FUB et le Bicycode, le tissu local a permis l'émergence d'un modèle regardé

partout dans le monde, selon Olivier Schneider, président de l'association d'usagers, qui insiste, sur Twitter, sur le but final de l'opération : « L'identification des vélos, ce n'est pas pour lutter contre le vol, mais contre le recel de vélos volés. Les solutions pour réduire le vol : un bon antivol correctement utilisé ; doter la France de stationnements vélos sécurisés ; refuser l'achat de vélos d'occasion non marqués. » ■

Repères

28 décembre 2020 : publication de l'arrêté qui attribue l'administration du Fichier national unique des cycles identifiés (FNUCI) à l'Apic (Association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives).

23 novembre 2020 : le décret relatif à l'identification des cycles (n° 2020-1439) « détermine les obligations faites aux commerçants, aux propriétaires de cycles et aux professionnels » après avis favorable de la Commission nationale informatique & libertés (CNIL).

13 septembre 2020 : annonce de la création de l'Apic, Association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives, pour « faciliter la déclaration de perte ou de vol de cycles et autres engins de mobilité active, en faciliter la restitution et ainsi de lutter contre le vol et le recel ».

24 décembre 2019 : l'article 53 de la loi d'orientation des mobilités rend le marquage des cycles obligatoire pour lutter contre le vol et le recel de vélos.

Juin 2015 : la signature d'une convention entre le ministère de l'Intérieur et la FUB généralise et automatise l'accès de la police nationale et de la gendarmerie aux données des vélos Bicycode.

5 et 6 juin 2004 : la mise en place du système Bicycode par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) démarre à Chambéry, Haguenau, Nantes et Strasbourg.

« La force du Club des élus nationaux pour le vélo est d'être **transpartisan** »

Député, membre du comité national de suivi du Plan vélo, Guillaume Gouffier-Cha relance, avec quatre autres parlementaires, le Club des parlementaires nationaux pour le vélo. Ce cycliste du quotidien, passionné de vélo, dresse un état des lieux des sujets sur les mobilités actives qui attendent les parlementaires.

Ville & Vélo : Quels sont les leviers législatifs à actionner en priorité pour permettre l'augmentation de l'usage du vélo ?

Guillaume Gouffier-Cha : Les premiers sujets auxquels je pense sont d'abord le Forfait mobilités durables qu'il faudrait rendre compatible avec le Forfait transport pour les fonctions publiques : la complémentarité entre vélo et transports en commun doit être mise en place. Ensuite, les enjeux de sécurisation des cyclistes demeurent essentiels. Nous avons réussi, dans la loi d'orientation des mobilités, à faire passer les amendements sur la signalisation des angles morts sur les véhicules à grand gabarit. Il faut aller plus loin sur les outils à donner aux collectivités territoriales pour leur permettre de réglementer l'accès des véhicules d'un certain poids à certaines zones. Un amendement nous avait été refusé sur ce point.

Vous évoquez l'ouverture de la prime à la conversion automobile...

G. G-C : La prime ne doit pas être forcément orientée sur l'achat d'un véhicule automobile qui pollue toujours plus qu'un vélo. La prime à la conversion doit pouvoir permettre d'acheter un vélo électrique, un vélo-cargo ou un triporteur par

exemple. Un changement culturel dans nos déplacements est indispensable !

« La prime à la conversion doit pouvoir permettre d'acheter un vélo électrique, un vélo-cargo ou un triporteur »



© Club des villes et territoires cyclables

Élu dans une circonscription francilienne qu'il parcourt à vélo, vélo-taffeur pour se rendre à l'Assemblée nationale, le député Guillaume Gouffier-Cha insiste sur le rôle des intercommunalités pour porter des politiques vélo cohérentes sur des mêmes bassins de vie.

D'avantage utiliser les modes de déplacement propres va nous demander de sortir d'une culture tout voiture. Nos dispositifs doivent évoluer, quitte à ce que la prime puisse être répartie entre l'achat d'une voiture et celui d'un vélo. Là aussi, il faut rester souple.

Rendre obligatoire le Forfait mobilités durables ne permettrait-il pas d'accélérer les déplacements domicile-travail ?

G. G-C : Avancions étape par étape ! Je mettrais davantage le focus sur le cumul du forfait mobilités durables et de l'aide au transport. Pour le secteur privé, le Forfait doit passer par la discussion ; en revanche, dans la fonction publique, il devrait

être rendu obligatoire: la fonction publique territoriale, hospitalière et d'État, doit montrer l'exemple. Par ailleurs, le développement des déplacements domicile-travail à vélo passe par la mise à disposition de lieux où se changer dans les entreprises. Cette question doit être soulevée et pose un autre sujet abordable de manière législative: faire évoluer les copropriétés sur le stationnement vélo sécurisé.

La mutation de l'industrie, notamment de l'automobile, vers les mobilités actives ne devrait-elle pas être davantage encouragée ?

G. G-C: Il y a là un vrai enjeu! Depuis de nombreuses années l'État aide régulièrement les entreprises automobiles. Il faut des voitures qui émettent beaucoup moins de gaz à effet de serre.

L'aide de l'État, accordée sous réserve de mise en place de subventions locales, ne manque-t-elle pas d'ambition ?

G. G-C: L'aide peut se construire par les collectivités territoriales et devrait être davantage portée au niveau intercommunal afin qu'un dispositif similaire existe sur un

même bassin de vie, sans coupure entre les différentes villes. Une étude récente (ndlr, de l'insee) rapporte que les Français seraient prêts à parcourir à vélo 35 % des déplacements effectués en voiture. Il faut donc accompagner cette tendance.

La baisse du prix des vélos électriques constitue un autre sujet: ils sont encore trop chers aujourd'hui et pas accessibles à tous les publics. La baisse passe par l'augmentation des chaînes de production, l'augmentation de l'offre, et là nos entreprises françaises ont quelque chose à jouer.

La relance de la filière industrielle du vélo constitue-t-elle un enjeu ?

G. G-C: Nous devrions développer une équipe France au niveau de l'industrie du vélo, comme on a su le faire sur d'autres secteurs, dans l'industrie de la défense par exemple. Nous avons la capacité de mettre tout le monde autour de la table pour construire une vraie filière d'excellence française du vélo. Ce sera à l'échelle européenne, en s'appuyant notamment sur le « consommé local » que le consommateur regarde de plus en plus.

L'autre frein au développement du vélo pour les petits territoires reste la difficulté, parfois technique, de répondre aux appels à projets...

G. G-C: C'est pour cette raison que j'insiste beaucoup sur l'intercommunalité. Je ne crois pas au mythe de la France des cartes postales. La réalité est que l'intercommunalité redonne du pouvoir aux maires. Toutes les villes ne peuvent répondre aux attentes de nos concitoyens en termes de service public, et cela se traduit par des promesses qui ne pourront être tenues. L'intercommunalité

donne des moyens à nos élus en termes d'ingénierie, des capacités d'investissement dont ils ne disposent pas au niveau communal. Le vrai problème est la discontinuité. Il faut de la continuité en pistes cyclables, mais aussi en stationnement, en aides à l'achat... Dans ma circonscription, peut-être parmi les plus denses de France, tout peut se faire à vélo, mais il n'existe aucune continuité des règles, aucune réflexion commune... Nous ne sommes pas au niveau, et ce sont les usagers qui imposent aux collectivités de s'adapter.

« J'insiste beaucoup sur l'intercommunalité. Je ne crois pas au mythe de la France des cartes postales »

Que proposez-vous ?

G. G-C: Il faut inverser la tendance, on est quand même le pays du Tour de France! Je préconise des Plans vélo au niveau intercommunal qui abordent le savoir-rouler, les aménagements, mais aussi la communication, l'éducation pour convaincre nos concitoyens d'utiliser le vélo. C'est une vraie question de culture, une culture des déplacements, de notre rapport à la ville, à la santé, à l'environnement.

Quels véhicules législatifs comptez-vous utiliser ?

G. G-C: Ceux qui se présentent bientôt à nous. Bien entendu la loi CCC (ndlr: loi climat issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat – CCC), la loi 4D (décentralisation, déconcentration, différenciation, décomplexification), notamment pour le pouvoir donné aux collectivités d'interdire l'accès à certains véhicules et les objectifs de généralisation des zones 30. Et, bien entendu, nous pourrions agir sur le dernier projet de loi de finances du quinquennat.

Pensez-vous qu'il y aura davantage d'adhésion de vos collègues parlementaires ?

G. G-C: On a obtenu beaucoup de victoires avec le Club des élus nationaux pour le vélo, dont la force est d'être transpartisan. Avec les sujets environnementaux et les sujets sur les droits des femmes, les victoires s'obtiennent de manière transpartisane, souvent face à des blocages de société. Au sein du Club, les élus de tous bords partagent un constat et portent des amendements en commun. Le Club poursuivra toujours dans cette voie. ■

Les Talents révélateurs de tendances

Dix ans après le lancement des premiers trophées des Talents du Vélo, les huit lauréats 2020 révèlent le chemin parcouru en une décennie par le vélo. Pour cette édition anniversaire, le Club des villes et territoires cyclables a reçu cinquante-huit candidatures, un record. Retour sur la remise des trophées, mercredi 16 décembre.



> **Remède anticrise, le vélo s'affirme encore davantage comme un facteur de solidarité et un outil d'inclusion.**

Le Grand prix 2020, les coursiers solidaires à vélo de Marseille, confirme la place prise par le vélo pendant la crise sanitaire. Et aussi son agilité à fédérer. Né le 16 avril sur le modèle du collectif des coursiers à vélo solidaires d'Annecy, le collectif marseillais a livré des colis alimentaires et autres biens de première nécessité pour des personnes âgées, démunies ou rencontrant des difficultés de déplacement. « Ici, à Marseille, on a eu la possibilité de se mettre en contact avec un gros réseau associatif qui s'occupait de l'assistance à des personnes isolées ou plus démunies (...). On a distribué des denrées alimentaires et on a apporté une aide logistique pour des maraudes qui distribuent des repas pour des sans-abris dans des zones particulièrement difficiles », a précisé Matteo Lombardi, un des fondateurs, lors de la remise des trophées. Entre les deux confinements, le collectif a lancé un marché solidaire antigaspi en récupérant des fruits et légumes invendus pour fournir des banques alimentaires. Le collectif devenu association rassemble une centaine de personnes et devrait poursuivre dans cette voie avec des livraisons à domicile. **Des vélos pour**

l'hosto, initiative récompensée dans la catégorie « Crise sanitaire : le vélo se mobilise », impressionne par la rapidité et l'efficacité de la réponse apportée. En 20 jours, pendant le premier confinement de 2020, en réponse à la crise sanitaire, Nina Gouze a mis sur pied une plateforme en ligne de prêts de vélos pour faciliter les déplacements des soignants en minimisant les risques de contamination : « *Le projet est né le troisième jour du confinement (...). On a créé un site avec zéro euro, la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) a soutenu et coporté le projet, qui s'est arrêté à la fin du premier confinement. On a pu prêter 2000 vélos.* » Mise en sommeil depuis, la plateforme desvelospourlhosto.fr pourrait être de nouveau activée.

Coup de cœur du jury, le programme Handicap Vélo & Loisirs a organisé des pratiques de vélo adapté à des personnes handicapées de juillet à mi-septembre 2020 à Paris. Au total, 57 encadrants ont fait goûter aux plaisirs du vélo plus de 130 personnes en situation de handicap. Une réussite ! « *On est sur un projet qui a du*

« Une aide logistique pour des maraudes qui distribuent des repas pour des sans-abris »

cœur, j'ai été marqué par l'attention que vous avez apportée à chaque type de handicap. (...). Le vélo, c'est bon aussi pour le vivre ensemble », a souligné Thierry du Crest, le coordonnateur national pour le vélo, membre du jury.

Treize jurés pour départager 58 candidats

Un jury composé d'acteurs de l'écosystème vélo a évalué les 58 candidatures de l'année selon les critères de pertinence, originalité, efficacité et exemplarité.

Les membres du jury de la dixième édition : Thierry Ducrest (CIDUV, Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo), Céline Forestier (Cyclable), Bernard Gribaudo (FNCRM-CNPA, Conseil national des professions de l'automobile – Filière deux-roues), Benoît Grunberg (Géovélo), Marie Joly (Ademe, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), Thomas Jouannot (Cerema, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), Bruno Monjaret (consultant mobilités), Jean le Naour (INCM, Institut national du cycle et du motocycle), Denis Pansu (FING, Fondation Internet nouvelle génération), Gabriel Plassat (Fabrique des Mobilités), Laurent Raffin (Bemobi), Camille Thomé (Vélo & Territoires), Corinne Verdier (Altinnova).



La remise des Talents de l'année 2020 s'est déroulée sous la forme d'un webinar, mercredi 16 décembre.

> Une cyclologistique respectueuse de l'environnement et des droits sociaux flèche un autre modèle.

Tandis que l'étau de la responsabilité sociale se resserre sur les plateformes ubérisées, **Coopcycle, Talent du Vélo, dans la catégorie Innovation de service**, porte une alternative. La fédération de coopératives de livraison à vélo regroupe une quarantaine d'unités en Europe et au Canada, possédées et contrôlées par les livreurs salariés qui opèrent exclusivement à vélo. Le joli pied de nez montre la viabilité d'un modèle économique durable, avance Alexandre Ségura, vice-président: « On a commencé il y a 4 ans, quand on a vu les méfaits de

l'ubérisation, en grande partie à cause de ce statut d'autoentrepreneur. » La fédération compte aujourd'hui plus de 200 livreuses et livreurs. Son ambition de pérenniser un mode d'organisation respectant les droits salariaux se double d'objectifs, comme la revitalisation des centres-villes par la création d'emplois locaux non délocalisables.

Dans un registre proche, le programme « **Ma cycloentreprise** » de **l'association des Boîtes à vélo, lauréate de la catégorie entrepreneuriat**, encourage la cyclomobilité au sein

des microentreprises françaises. Fortes de sept associations locales et de soixante-dix entreprises membres, les Boîtes à vélo veulent montrer, selon Mathieu Eymine, le président, « la capacité du vélo utilitaire à remplacer les véhicules thermiques en ville. Ce projet vise à accompagner 3 000 créateurs d'entreprises via des formateurs (...). Nous avons commencé en juin et avons formé 70 bénéficiaires. » Le

« **Montrer la capacité du vélo utilitaire à remplacer les véhicules thermiques en ville** »

programme repose sur un parcours gratuit « entreprendre à vélo » et agit pour l'environnement par la promotion

>>>

et l'encouragement de la cyclomobilité professionnelle. « On est dans l'entrepreneuriat pour l'entrepreneuriat », résume Corinne Verdier, présidente de l'entreprise Altinnova, membre du jury.

Le service de livraison lorientais 100 % vélo **Feel à vélo, Talent du Vélo solidarité**, mêle la cyclologistique à la solidarité. Créée en 2016 par Optim'ism, entreprise de l'économie sociale et solidaire du pays de Lorient, Feel à vélo équipe ses coursiers de vélos électriques et remorques qui sillonnent les rues des communes voisines de Lorient et Lanester. Le fil rouge de l'association ? La réinsertion des chômeurs de longue durée par une solution de livraison à faible impact carbone. L'association « crée du lien et donne du sens », comme l'a souligné Jean Le Naour, membre du jury, directeur de l'Institut national du cycle et du motocycle. Une nouvelle voie pourrait s'ouvrir avec un deuxième projet consistant « à livrer à vélo des pleurotes qui pousseraient sur du marc de café, sur une ancienne base de sous-marin ».

> **La pédagogie pour développer la culture vélo et des alternatives à la voiture.**

La **Métropole européenne de Lille (MEL)**, seule collectivité lauréate de l'édition, décroche le **Talent du Vélo pédagogie** avec son livret écomobile sur la route de l'école. « Le projet est né d'un constat issu de la dernière enquête mobilité : le jeune public marche de moins en moins, utilise peu le vélo et encore moins les transports en commun », rappelle Sébastien Leprêtre, vice-président de la métropole. Quatre activités pédagogiques ludiques se destinent aux scolaires avec l'ambition de les sensibiliser aux différents modes de déplacement alternatifs à la voiture. L'objectif déclaré ? Que les communes s'emparent de ce projet conçu avec l'Académie de Lille (Éducation nationale) et le centre ressource en écomobilité. La métropole considère cette distinction « comme un encouragement à amener la nouvelle génération à être actrice de sa mobilité ».

> **L'information place le vélo sous les projecteurs**

Devenir acteur de sa mobilité pourrait se réaliser plus rapidement que prévu, à constater le succès du magazine vidéo hebdomadaire **Biclou**, produit par le journal **Le Parisien, Talent du Vélo communication**. Les 48 épisodes déjà publiés traitent avec pertinence cette « vélorution » en abordant une nouvelle thématique à chaque édition : les femmes et le vélo, la pluie, les infrastructures cyclables... « Comment parler des mobilités douces avec des formats innovants. On a vu des signaux faibles – des gens qui se mettaient au vélo – et des signaux forts – les pistes cyclables (...). L'idée était de mettre la roue dans le plat (...), d'aller contre les idées reçues sur le vélo et dire que ce n'était pas forcément du loisir ou du sport, mais une vraie alternative à la voiture, la moto ou aux transports en commun », assène Aurélien Viers. « Ce qui nous a séduits, c'est qu'un grand quotidien se penche sur le sujet, mais aussi la variété des thématiques », témoigne Bruno Monjaret, membre du jury. ■

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner au : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € TTC**

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél : E-mail :@.....

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

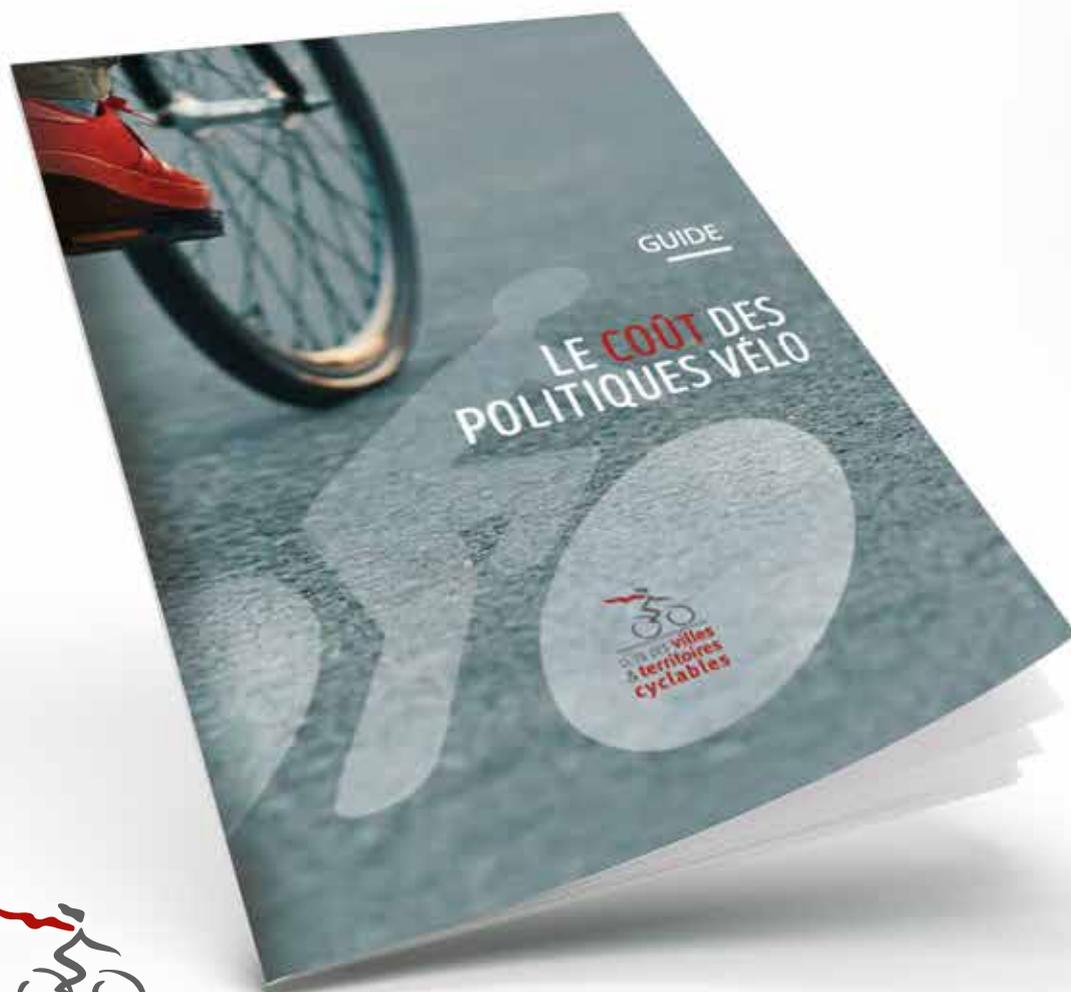
VIENT DE PARAÎTRE

LE GUIDE DU **COÛT** DES POLITIQUES VÉLO

Une publication du Club des villes et territoires cyclables pour faciliter les arbitrages politiques et les mises en œuvre opérationnelles

Des exemples de **coûts** à partir de cas concrets réalisés par les collectivités adhérentes

- Conception, études, comptage.
- Aménagements, signalétique, matériaux, stationnement.
- Services, animations.



Une édition imprimée adressée à toutes les collectivités du Club.
À retrouver sur le site : [https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf?version=ed9808b3](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf?version=ed9808b3)

abriplus



Protéger | Sécuriser | Promouvoir



ABRI VÉLOS SÉCURISÉ SQUARE +

- Design contemporain
- Grande variété d'habillages possibles
- Toutes tailles possibles par modules de 1,5 m
- Récupération des eaux pluviales
- Peut recevoir un équipement photovoltaïque complet pour l'alimentation autonome de la gestion d'accès, l'éclairage et la recharge VAE



ABRI VÉLOS OUVERT PESCARA

- Design aux lignes contemporaines
- Grand surface vitrée et toiture plate
- Intégration paysagère facilitée
- Récupération des eaux pluviales
- En option, éclairage solaire LED



SUPPORT VÉLO 2 ÉTAGES 2 PARKUP

- Optimisation de l'espace de stationnement
- Blocage du vélo dans le rail et système anti-recul
- Très bon maintien par la fourche et la roue arrière
- Sécurisation facile
- Le produit le plus silencieux du marché
- Peut accueillir des boîtiers de recharge VAE

Un conseil ?

02 40 78 08 08



Certification
ISO 14001



Fournisseur
référéncé UGAP



Abriplus est fabricant français d'abris et d'équipements vélos.
L'installation est à prix unique partout en France.

abri-plus.com