

LE MAGAZINE DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



VILLE ET VÉLO



LE *vélo* ÉVIDEMMENT !

Le vélo en Occitanie

**Infrastructures,
intermodalité, services**

La voix de la marche se fait entendre

***Baromètre des villes marchables,
assises de la marche en ville***

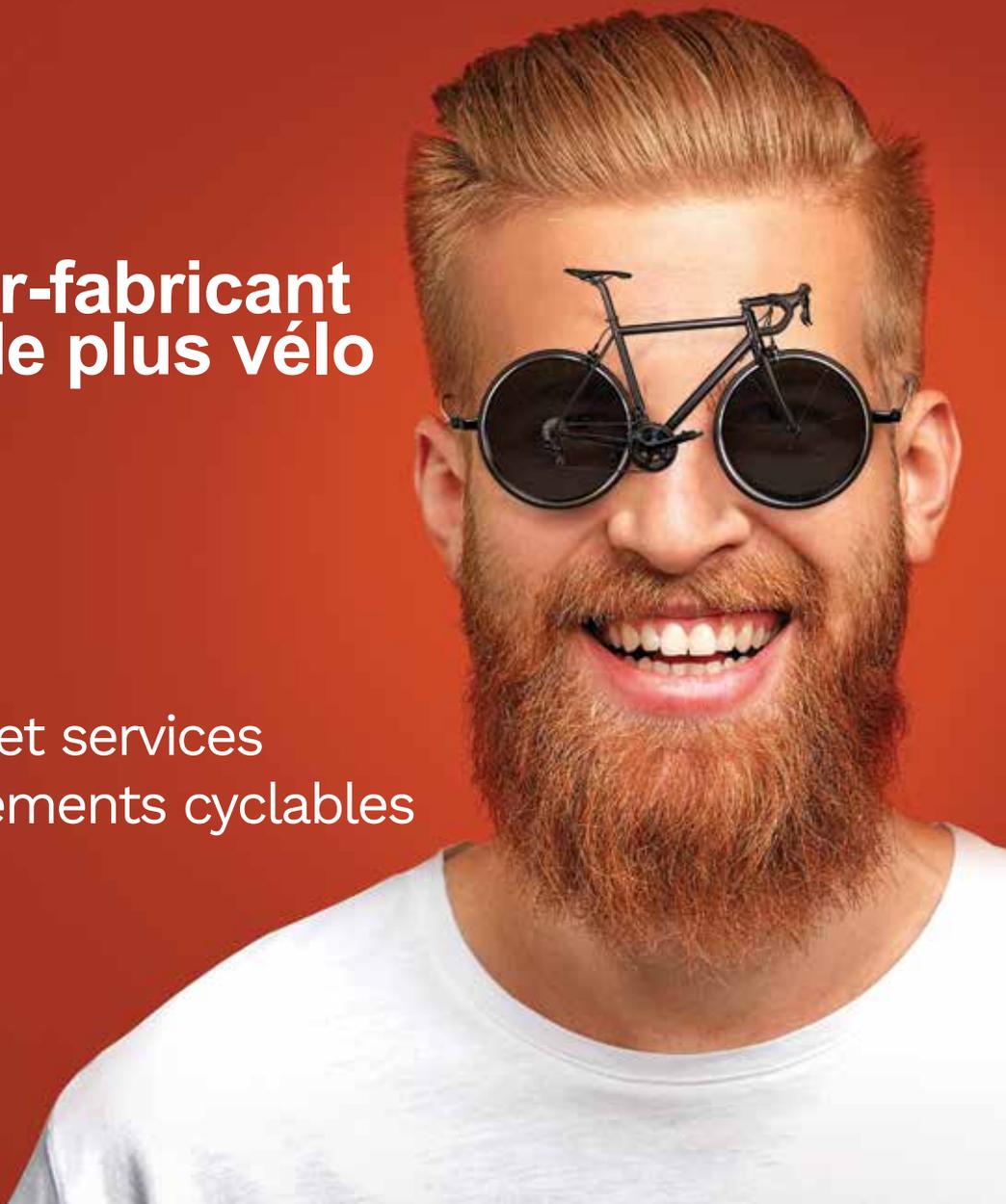
Les métiers du vélo

Mutations, nouveautés et recrutements

concepteur-fabricant
d'un monde plus vélo

altinnova.com

Équipements et services
pour aménagements cyclables



Abris



Stationnements



Services



Exploitation

altinnova® 



**Ville et 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 :
Photo de couverture :
Adobe Stock
Denis Desailly :
conception/assemblage

Relecture :
Giulia Valmachino

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



© CVTC

Une page se tourne

Ce n'est jamais facile de tourner une page.

Aussi belle soit la page. Ou plutôt, encore plus quand la page est belle.

Mais voilà, le temps est venu pour moi de quitter la présidence du Club des villes et territoires cyclables (CVTC) et de passer la main. Les raisons ne sont pas uniquement liées aux échéances électorales récentes, elles sont aussi personnelles et professionnelles. Et, de ce fait, mon départ a été anticipé et préparé. L'équipe du Club, tant salariée qu'élue, est solide,

stable et sereine. La transition sera fluide.

C'est donc sept ans presque jour pour jour après mon élection, en septembre 2014, à la présidence du Club, que je quitterai les instances de gouvernance du CVTC lors de notre congrès de Toulouse fin septembre. Avec émotion donc, évidemment. Mais avec aussi le sentiment d'un énorme travail accompli, collectivement.

Ces sept années sont passées bien vite, mais elles donnent aussi l'impression qu'un monde nous sépare de 2014.

Il s'est tant passé en matière de modes actifs et de pratique cyclable. Un PAMA (Plan d'actions pour les mobilités actives), des assises de la mobilité, un Plan national vélo, le Plan vélo & mobilités actives, une loi d'orientation des mobilités (LOM) que nous aurons d'ailleurs en partie coécrite, des fonds mobilités actives, des appels à projets, l'essor des aménagements cyclables temporaires, dont j'ai eu la lourde mais exaltante mission de coordonner nationalement le lancement lors du déconfinement du printemps 2020.

édito

Ces années, c'est aussi le boom du vélo à assistance électrique, des milliers de kilomètres d'aménagements créés, l'essor du vélo en libre-service, en location longue durée ou en « free floating »...

Ou encore la mise en œuvre des sas vélo, du « cédez-le-passage au feu », la généralisation du 30 km/h en ville... Et Mai à Vélo, le démarrage, enfin, du Savoir rouler à vélo... Et aussi la structuration de cette filière vélo, dont nous avons eu l'intuition en 2015 avec *Cycling made in France* et dont la réalité est aujourd'hui évidente.

Dans le même temps, il s'en est aussi tellement passé pour notre association, qui n'a jamais compté autant de membres, d'une telle variété, avec notamment l'arrivée de nombreux petits territoires ruraux ou périurbains. Nous n'avons jamais autant pesé dans le débat public et la mise en œuvre concrète des politiques publiques, en nous appuyant en particulier sur notre Club des élus nationaux pour le vélo. Et tout ceci dans une coopération toujours plus grande et bénéfique avec nos partenaires associatifs, professionnels, institutionnels : nous sommes pleinement insérés dans la famille des mobilités.

Je ne vais pas faire semblant : oui, j'ai un gros pincement au cœur au moment de tourner cette page si magnifiquement remplie. Oui, le Club va me manquer ; oui, vous allez me manquer. Parce que tout cela, ça a aussi été une formidable expérience humaine ! Alors, n'en doutez pas, je resterai à proximité, je serai toujours attentif et mobilisé en faveur du vélo et de la marche.

Bref, comme dit la chanson, ce n'est qu'un au revoir.

Avec toute ma reconnaissance et mon affection.

Pierre Serne, président

sommaire

| | |
|---|----------------|
| Texto-vélo : des actus en bref | pages 4 et 5 |
| Dossier : la vélocitanie, nouveau territoire des mobilités actives | pages 6 à 11 |
| Filière : les nouveaux métiers et l'emploi du vélo | pages 12 à 16 |
| Éclairage : la marche et le baromètre des villes marchables | pages 18 et 19 |
| Parole à : Marie-Xavière Wauquiez, Femmes en mouvement | page 21 |
| Tendance : les médias grand-public et le vélo | page 22 |



Velook au pied de la lettre

► Les lettres d'informations sur le vélo se multiplient mais ne se ressemblent pas toujours, à l'image de celle de velook.fr, au ton décalé et à l'info pertinente.

La newsletter vélo « pour faire grandir sa culture cyclable », comme aime à se présenter cette lettre qui a passé son quinzième numéro. Des enjeux vélo des présidentielles aux témoignages d'usagers peu ordinaires, en passant par des revues de presse, la ligne éditoriale est dense : « 100 % mobilité vélo et 0 % cyclisme sportif ».

Velook est avant tout un guide de vélo d'occasion aux contenus en accès libre qui développe des concepts et services pour cyclistes.



Les Anglais révisent leur Code de la route

► Le Royaume-Uni veut placer les piétons au sommet d'une nouvelle « hiérarchie des usagers de la route ».

Dans le cadre de leur plan de 338 millions de livres (395 millions d'euros) pour la marche et le vélo, le gouvernement va soumettre au Parlement un projet de révision du Code de la route. L'objectif ? « Améliorer la sécurité des piétons – en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées –, cyclistes et cavaliers. »

Les changements proposés donneront la priorité aux carrefours et sensibiliseront davantage aux dangers de la vitesse. Le levier de la sécurité est actionné pour permettre « à plus de gens de faire ces choix de voyage durables qui rendent notre air plus pur et nos villes plus vertes », selon le secrétaire aux transports, Grant Shapps.

Toutes les femmes à vélo

► Pour sa troisième édition, Toutes à vélo a rassemblé 2 500 participantes qui se sont retrouvées à Toulouse les 11 et 12 septembre, au terme de 120 voyages itinérants.

Après Paris en 2012 et Strasbourg en 2016, c'est Toulouse qui a accueilli cette année les 2 500 participantes, le 10 septembre, au terme d'un voyage itinérant. L'objectif de cette concentration selon l'organisateur, la Fédération française de cyclotourisme : « Fédérer un maximum de participantes autour du voyage et démontrer qu'il est possible de le faire en toute autonomie ».

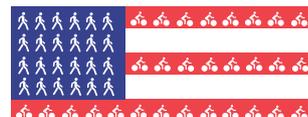


© FFCT

Un cycle ralenti

► Le vélo n'a certainement jamais connu de période plus faste. Principal bémol à l'euphorie : la perturbation de la filière cycle internationale.

Depuis le printemps 2020, la filière du cycle, comme d'autres filières industrielles, a été fortement perturbée. Une raison supplémentaire pour accélérer la tendance à la production nationale, voire européenne, mais aussi produire des composants encore exclusivement « sourcés » et « sourçables » en Asie. Aux disponibilités de produits dont les délais de réapprovisionnement ont été multipliés par deux, voire par trois (il faudrait attendre dix-huit mois pour certaines pièces et composants), s'ajoutent les contraintes de la chaîne logistique. Certaines collectivités territoriales se voient obligées de différer les lancements de flotte de location.



Les États-Unis à vélo(route)

► De nouvelles routes à vélo vont s'ajouter au réseau cyclable américain, qui compte un peu plus de 28 000 kilomètres.

L'association américaine Adventure Cycling Association a annoncé la construction d'environ 4 600 km de route dédiée au tourisme à vélo sur le réseau national cyclable. L'objectif, à terme, est de parvenir à un réseau de routes cyclables de plus de 80 000 km sur cet itinéraire baptisé USBR (U.S. Bicycle Routes), qui traverse pas moins de 31 États américains.



Villes marchables

► Le premier baromètre des villes marchables, publié le 7 septembre dernier, montre que les villes les plus marchables sont également les plus cyclables.

Les tensions entre cyclistes et piétons, de plus en plus pointées du doigt, pourraient n'être que le fruit d'un nouveau « vivre ensemble » à écrire. Sur ce sujet de cohabitation cyclistes/piétons, Anne Faure, porte-parole du collectif Place aux piétons à l'initiative du baromètre, a rappelé que l'excès de voitures reste le sujet conflictuel principal des modes actifs.



À la rencontre de la filière vélo

» Le premier cycle de quatre visites d'unités de production hexagonales s'est accompagné de reportages vidéo sur la filière. À retrouver sur le site du Club.

L'objectif de ces visites organisées par le Club en présence d'élus locaux, de parlementaires et de médias ? Rappeler l'enjeu de la filière pour l'économie et l'emploi : 9,6 milliards d'euros par an de retombées économiques directes des usages du vélo et 80000 emplois.

Le 30 mai, sur le site de production de **Cycleurope**, à Romilly (10), la présence de jeunes marques françaises (Ellipse bikes et les cycles Cadence) a illustré le renouveau de la filière, mais aussi la nécessité de relocaliser les fabrications de composants.

Le 9 juillet, à Thaon-les-Vosges (88), la success story de **Moustache bikes**, passée de deux personnes à sa création voici 10 ans à plus de 140 à ce jour, raconte une belle histoire industrielle mais aussi le développement de l'usage du vélo.

Le 30 août, la rencontre à la Roche-sur-Yon (85) d'**Arcade cycles** a dévoilé un véritable écosystème local autour de la PME de 160 personnes, révélateur de l'implication locale des territoires.

Le 31 août, la Manufacture française du cycle, à

Machecoul (44), a donné à voir le plus important assembleur de vélo hexagonal qui compte jusqu'à 550 salariés en pleine saison. Un témoignage de l'économie croissante de l'économie du vélo et de la viabilité de l'industrie nationale.

À suivre.

vite-dit

« Sauver des emplois dans l'industrie automobile ne peut pas être une raison pour continuer à investir dans les infrastructures automobiles au détriment d'autres formes de mobilité plus durables ! »

Henk Swarttouw, président de l'European Cyclists' Federation, lors du congrès Velo-city à Lisbonne (Portugal), le 9 septembre dernier.

Les Talents jouent les prolongations



2 0 2 1

Collectivités, associations ou entrepreneurs peuvent candidater à l'édition 2021 des Talents du Vélo jusqu'au 15 octobre à minuit pour mettre en avant un projet innovant en faveur du vélo.

Deux nouvelles catégories ont vu le jour pour cette édition et deux prix seront remis pour la catégorie "innovation de service" : un sera décerné à une collectivité territoriale, un second à un entrepreneur.

Les deux nouvelles catégories : le vélo valorise les territoires et Innovation de produit. La première récompense les actions associant le vélo à la promotion touristique, patrimoniale et culturelle des territoires ; la seconde est attribuée au développement de nouveaux équipements, inventions ou créations, facilement accessibles aux cyclistes.

Les candidats concourent à l'une des six catégories :

Solidarité, Pédagogie, Communication, Innovation de service, Innovation de produit, Le vélo valorise les territoires. Les critères de sélection ? La pertinence du projet, son originalité, son efficacité, la prise en compte de l'impact social, économique et écologique. Décernés début décembre, les trophées font ensuite l'objet d'une campagne de promotion et de valorisation nationale et locale.

La véloccitanie, nouveau territoire de la mobilité

En Occitanie, sur un territoire de 6 millions d'habitants partagé entre mer et montagne, les infrastructures et services accélèrent leur mutation. La tenue du 23^e congrès du Club dans la métropole de Toulouse met en exergue l'évidence du vélo et des mobilités actives.

« En Occitanie, 60 % de la population vit à moins de 5 km d'une gare », lance Jean-Luc Gibelin, vice-président en charge des mobilités et infrastructures transports de la Région Occitanie. La Région, ses treize départements et ses 4 500 communes se trouvent face à un énorme chantier pour faire évoluer la mobilité de leurs 6 millions d'habitants. « La question de la place du vélo est essentielle et cohérente avec le choix politique fort de devenir rapidement la première Région à énergie positive. Pour atteindre cet objectif, il nous faut diminuer de 59 % les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités », poursuit l'édile. Comme partout en France, le vélo représente une part marginale des déplacements du quotidien en Occitanie, où 4,5 % des actifs se rendent au travail à vélo, tout de même deux fois plus que les 2 % de la moyenne



nationale (Insee, janvier 2021). Pas moins de 73,5 % des déplacements sont effectués en voiture selon la Région, un taux conforme à la moyenne nationale, qui voit 74 % des actifs en emploi déclarer se déplacer en voiture pour rejoindre leur lieu de travail (Insee). Pour un territoire partagé entre littoral, plaines et montagnes, la mutation passe par le soutien au développement d'infrastructures cyclables. Mais aussi par l'intermodalité, un des fers de lance du plan vélo régional adopté en décembre 2018 et abondé au fil des mois.

Des infrastructures pour les déplacements pendulaires

Par la voix de sa présidente Carole Delga, la Région a annoncé un investissement pour le vélo « à hauteur de 65 millions d'euros entre 2021 et 2025 ». Sans compétence en matière de voirie, l'Occitanie s'est fixé un carnet de route. Le financement d'itinéraires vélos sécurisés pourra atteindre jusqu'à 50 % des aménagements ; pour les véloroutes et voies vertes, la participation pourra représenter jusqu'à 30 % du budget. Les déplacements pendulaires passent avant le cyclotourisme.

Si des associations d'usagers reprochent l'absence d'une cartographie des aménagements régionaux, Jean-Luc Gibelin défend cette politique pragmatique : « Nous sommes dans un travail de coréalisation et avons pointé les éléments à prioriser qui nous permettent d'arbitrer les demandes des collectivités : les liaisons entre les communes, plutôt les rabattements vers les centres-bourgs, les pôles d'échange multimodaux et les zones d'activités. Mais également la desserte des lycées, compétence de la Région, et des collèges. » Pragmatisme toujours, les crédits s'orientent sur les liaisons cyclables quotidiennes inférieures à 15 km, des distances proportionnées à la portée des déplacements de 3,4 km à vélo mécanique et 7,6 km à vélo à assistance électrique, selon l'Ademe (*étude d'évaluation sur les services vélo – 2016*).



En partenariat avec la SNCF, la Région Occitanie propose une aide financière de 100 € pour l'achat d'un vélo pliant aux abonnés annuels du service de train régional : une des mesures mises en place pour favoriser l'intermodalité.

L'intermodalité portée en bannière

L'intermodalité est convoquée dans une Région où la ruralité, voire l'hyper-ruralité, reste très présente derrière les deux métropoles de Toulouse et de Montpellier. Pour créer les conditions favorables à l'usage du vélo, les mobilités actives et les pôles d'échange sont désormais intégrés au service régional des transports publics (nommé liO), au même titre que le ferroviaire ou les transports scolaires. L'opérateur public édite et signe même le plan vélo. Tout un symbole !

L'Occitanie favorise l'emport des vélos dans ses 530 trains régionaux. Des expérimentations sont en cours pour l'emport des vélos dans les autocars sur des lignes urbaines régulières,

un service qui n'est pas rendu obligatoire par le décret du 20 février 2021 limitant l'obligation aux « services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains ».

« Améliorer les capacités de disposer d'un deuxième vélo par des services de location ou par l'aide à l'achat »

Toutefois, les objectifs de mutation ne peuvent se satisfaire des seules facilitations d'embarquement des vélos dans les transports publics, soutient l' élu : « Bien sûr qu'il faut développer l'emport, mais il ne pourra jamais répondre au développement du vélo que nous envisageons (...). Il nous

faut très significativement améliorer les possibilités de garage sécurisé des vélos dans les gares ferroviaires et routières, mais aussi améliorer les capacités de disposer d'un deuxième vélo par des services de location ou par l'aide à l'achat permettant aux usagers l'acquisition d'un deuxième vélo. »

(suite page 9)

La maison du vélo, un outil multifonctions pour le territoire

D'un tiers lieu associant restaurant et réparation de vélos, la Maison du vélo de Toulouse est devenue une structure multiservices de vingt-huit salariés, financée aux deux tiers par des recettes propres et pour un tiers par des recettes publiques. Codirectrice, Mathilde Duran nous dévoile les contours et nombreux projets de cette structure étonnante.

Quel est le lien entre la Maison du vélo et les collectivités du territoire ?

Mathilde Duran : La Maison du vélo n'est pas calquée sur des modèles existants. Déjà, il s'agit d'une initiative citoyenne dont l'idée initiale était d'associer des services vélos avec un bar-restaurant. Cette association fonctionne toujours sur le même site qu'en 2005, au démarrage de l'activité. Au fil des années, les actions se sont développées autour du triptyque vélo-école, événementiel et location.

Les recettes publiques de l'association proviennent-elles de la métropole ?

M.D. : De la métropole, mais aussi du département, pour les actions réalisées auprès des publics fragiles. Nous facturons aussi des prestations comme avec les communes de Muret ou de Montauban.

D'où vient votre poussée de croissance ?

M.D. : Nous venons de vivre deux années de très fort développement : en janvier 2019, nous étions une quinzaine de salariés, et nous sommes passés à vingt-huit à ce jour. D'une part nous avons remporté deux gros marchés publics, face à des grandes entreprises, d'ailleurs : une Maison du vélo mobile, qui évolue dans la plus grande zone d'emploi de Toulouse ; la gestion de l'ancienne Maison des mobilités cyclables, qui s'appelle désormais Station V, basée à Labège, dans l'agglomération du Sicoval. D'autre part, le Coup de pouce vélo nous a boosté sur la partie mécanique.

« Nous avons remporté deux gros marchés publics »



Installée dans une maison éclusière face à la gare SNCF de Toulouse Matabiau, la Maison du vélo s'est développée de façon exponentielle tout en restant portée par les valeurs de l'économie sociale et solidaire.

Quelles sont les missions prioritaires ?

M.D. : Nous agissons sur tous les fronts, cette pluralité constitue notre ADN ! Le service de location de vélos dispose d'un parc de 900 vélos pour l'itinérance ou la location longue durée, avec un service marchand tourné vers le tourisme et des offres de location allant de la semaine à l'année, cofinancées par Toulouse Métropole. Nous disposons d'un magasin de réparation « classique » et d'ateliers d'autoréparation sur différents lieux. L'apprentissage mobilise cinq personnes avec des interventions au-delà de Toulouse, notamment en entreprise. La mise en place du

Savoir rouler à vélo en milieu scolaire est subventionnée par la métropole.

Pourquoi avoir développé un volet formation au sein de l'association ?

M.D. : Nous voulons devenir une référence en France sur la formation vélo ! Nous sommes un des deux organismes en France à délivrer le certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo. Un de nos objectifs est de proposer de nouvelles formations mécaniques professionnalisantes adaptées à des ateliers participatifs, apprenant à travailler aussi sur des vélos plus anciens. Nous envisageons aussi de créer un diplôme de conseiller mobilité. ■



Les franchissements des coupures urbaines impactent l'aménagement cyclable de l'agglomération toulousaine : Garonne, canal du Midi, voies ferrées...

780 000 habitants. Première métropole de la Région, Toulouse a acté en début d'année la réalisation d'une vélostation de 1 000 places en gare. Ce projet de 4 millions d'euros apportera de nouveaux services aux cyclistes à l'horizon 2024-2026 : bornes, casiers, autoréparation, guichet d'information. La délibération votée par la métropole rappelle qu'il s'agit d'un véritable pôle d'échanges multimodal « regroupant l'ensemble des fonctions de transports (gare ferroviaire, métro, bus urbains, cars interurbains, vélos) ». La gare s'adapte à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur ce territoire de 114 communes.

La Région « débloque l'aide nationale » à l'achat d'un vélo

Les méthodes d'aménagement de stationnements vélos en gare sont connues. Les règles aussi, contenues dans le décret du 8 juin, qui impose la mise en place d'infrastructures de stationnement dans les gares « à moins de 70 mètres d'un accès au bâtiment voyageur ou aux quais », situé dans un lieu « couvert et éclairé ». Le texte prévoit également la sécurisation du site. Quelque 662 000 euros ont déjà été investis dans 78 gares. Des installations complémentaires d'arceaux, box individuels ou consignes collectives à hauteur de 490 000 euros vont compléter ces infrastructures. Tout comme l'expérimentation de stationnements vélos sécurisés implantés sur des aires de covoiturage.

Ces dispositifs se doublent d'aides à l'achat d'un vélo. L'écochèque mobilité, mis en place pour l'acquisition d'un vélo mécanique ou d'un vélo à assistance électrique (VAE), peut s'élever à 200 €. « Cela permet d'activer l'aide de l'État, qui ne se déclenche que si le demandeur bénéficie de l'aide d'une collectivité territoriale. Nous avons ouvert la possibilité aux 6 millions d'habitants de la Région de disposer de l'aide nationale », glisse avec malice Jean-Luc Gibelin. Les Occitans bénéficiaires du Forfait mobilités durables (FMD) peuvent choisir d'actionner un autre dispositif : le Bonus mobilité durable, qui s'ajoute au FMD pour prendre en charge de 50 à 80 % de

l'achat d'un vélo. Une aide spécifique est même proposée pour l'acquisition d'un vélo pliant aux abonnés réguliers des transports publics régionaux.

La métropole de Toulouse face à une poussée démographique

Communes et agglomérations sont majoritairement convaincues du bien-fondé des services vélo dans les gares, à l'image de la métropole de Toulouse, avec ses plus de

« Une croissance démographique de plus de 250 000 habitants entre 2013 et 2030, au rythme de plus de 15 000 habitants par an »

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) prévoit une croissance démographique de plus de 250 000 habitants entre 2013 et 2030, au rythme de plus de 15 000 habitants par an. Les politiques d'urbanisme visent à endiguer l'étalement urbain et à contenir les 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires prévus en 2025. À cette échéance proche,



L'Occitanie souhaite étendre l'embarquement des vélos dans les autocars sur certaines lignes régulières urbaines.

les déplacements sur l'agglomération sont estimés à 4,5 millions par jour, tous modes confondus !

Le vélo voit la ville en rose

Le projet Mobilités 2020-2025-2030 de la grande agglomération toulousaine fixe le cap. La priorité du mandat ? La réalisation d'un réseau express vélo dont la métropole veut accélérer la mise en œuvre, soutient Philippe Perrin, vice-président de Toulouse Métropole, en charge du vélo et des nouvelles mobilités : « *Un schéma directeur cyclable* (ndlr, adopté le 21 novembre 2019) *s'était donné pour objectif la mise en place d'un réseau express vélo (REV) entre 2020 et 2030. Nous allons essayer de le mettre*

en œuvre dans le cadre de ce mandat. » Les 370 km de voies cyclables réparties sur treize grands axes pénétrants et deux circulaires visent à relier les villes périphériques. Ces

« **Accélérer la mise en place du réseau express vélo** »

aménagements s'accompagnent du déploiement du réseau cyclable dit « structurant » pour permettre aux cyclistes d'accéder au réseau express, sorte de colonne vertébrale de

la nouvelle mobilité toulousaine. En novembre prochain, après compilation de l'inventaire de l'existant, des études et des souhaits, le programme de réalisation des aménagements cyclables devra être acté. Les priorités fixées.

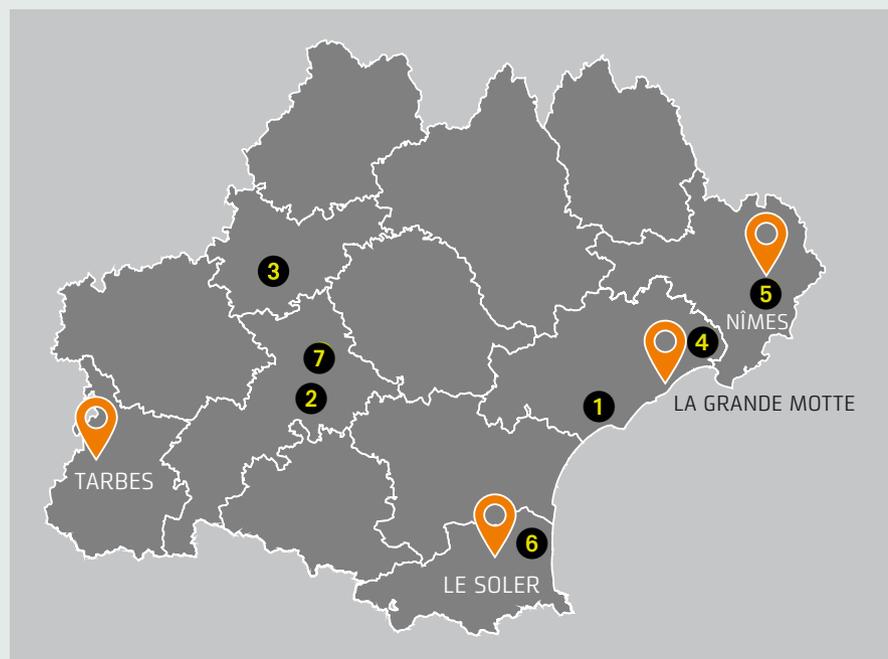


La mise en œuvre d'un réseau express vélo constitue la priorité de la métropole de Toulouse pour accompagner la transition et répondre à l'afflux de 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires d'ici 2025.



L'accent **occitan** du Club

Douze territoires sont adhérents au réseau du Club des villes et territoires cyclables



La région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, une des quatre régions membre du réseau.

Sept intercommunalités :

- 1 Béziers Méditerranée agglomération,
- 2 La communauté de communes Couserans-Pyrénées,
- 3 Le Grand Montauban,
- 4 Montpellier Méditerranée métropole
- 5 Nîmes Métropole,
- 6 Perpignan Méditerranée Métropole,
- 7 Toulouse Métropole.

Quatre communes :

La Grande-Motte, Le Soler, Nîmes, Tarbes.



Le temps presse

« Un travail de motivation et de structuration des équipes a été réalisé pour donner aux responsables techniques des voiries une responsabilité, en coordination avec les maires des communes et des arrondissements. J'ai imposé le standard du guide de l'association Paris en selle (ndlr, Guide des aménagements cyclables) », complète l' élu, qui s'inquiète des délais nécessaires à la mise en œuvre. « La difficulté pour réaliser ce réseau va être le temps ; nous avons le budget et la volonté. » L'urbanisme tactique s'est ajouté à la boîte à outils de la métropole pour accélérer les aménagements en privilégiant la concertation. Le temps presse pour une métropole animée par une farouche envie de se hisser au niveau des références hexagonales. Toulouse fait feu de tout bois. Le périmètre d'exploitation des vélos en libre-service (Vélo Toulouse) devrait être étendu à d'autres communes. Le sujet est d'actualité. Parallèlement, Tisséo, l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) locale, va lancer un service de location moyenne et longue durées. La cité de l'aéronautique change, confirme Philippe Perrin : « Nous sentons que le vélo est une culture, et Toulouse est en train de s'acculturer. » ■

Le cluster Vélo Vallée fait des émules

Premier cluster vélo à émerger sur l'Hexagone en 2018, Vélo Vallée fait entendre la voix d'un écosystème vélo régional.



Les acteurs du cluster vélo lors de sa constitution

« L'inauguration de ce premier cluster dédié au vélo en France entre dans la continuité de ce que nous bâtissons depuis 2010 ici, à savoir construire un écosystème favorable au développement du vélo dans la Région, et plus particulièrement à l'Isle-Jourdain (32) », déclarait Denis Briscadieu, président du groupe Cyclelab et de ce cluster, lors de son Assemblée générale constitutive, le 31 mai 2018, à Béziers. À ce jour, Vélo Vallée compte 43 membres impliqués dans le vélo : entreprises, associations, organisations institutionnelles ou collectivités. Une réussite cornaquée dans ses premiers pas par l'Agence de développement économique de la Région Occitanie (AD'OCC) : « Il existait un vrai réseau d'acteurs du vélo qui voulaient travailler ensemble, ce qui n'est pas courant : toutes les filières économiques ne fonctionnent pas comme ceci, avec une dynamique ascendante », précise Elsa Cotte, responsable de l'Unité de structuration des filières émergentes pour AD'OCC.

Un rôle d'animation et de soutien de la Région

L'agence a joué un rôle d'animatrice en aidant ces acteurs économiques à se structurer, se rencontrer, connaître les acteurs publics. La réalisation des objectifs affichés de fédérer les acteurs régionaux du cycle, développer la filière régionale du vélo et accompagner la mise en œuvre des politiques publiques liées au cycle

devrait être facilitée par le recrutement d'un salarié.

« Un budget a été voté par la Région, mais le recrutement n'a pas abouti à cause de la crise sanitaire. L'objectif est de pérenniser un emploi (...). Le vélo explose depuis quelque temps, alors que nous sommes plutôt une Région versée sur l'aéro-

nautique. Nous comptons sur Denis Briscadieu, en mesure d'entraîner cette filière », avance Elsa Cotte sur ce cluster ouvert à tous les usages du vélo : sport, tourisme et mobilité active. ■

« Il existait un vrai réseau d'acteurs du vélo qui voulaient travailler ensemble »

Le vélo, quel travail !

Si le métier de mécanicien cycle est toujours en tension, de nouvelles perspectives se dessinent pour les métiers intégrant une « compétence vélo ». L'estimation de plus de 100 000 emplois directs, indirects et induits, dans l'hypothèse d'un doublement de la part modale du vélo, avancée par la Fédération européenne des cyclistes ⁽¹⁾, devient palpable.

« Le nombre d'offres d'emplois dans le vélo est exponentiel. Les techniciens sont les plus demandés actuellement », confirme Ludovic Lambin, fondateur du site emploivelo.com. « Pour les offres de formation, même constat, des écoles qui n'étaient pas spécialisées dans le vélo se lancent dans la formation de techniciens cycle. » La pénurie de mécaniciens, déjà bien vivace avant le début de la pandémie, devient encore plus pressante. Le Coup de pouce vélo et son million de réparations, enregistrées entre le 11 mai 2020 et le 31 mars 2021, n'ont fait qu'accroître et révéler les besoins. Les principaux organismes de formation accélèrent la cadence. « Les effectifs de formations certifiantes ont plus que doublé entre la rentrée 2019/2020 et celle de 2020/2021, passant de 120 stagiaires à 260 dans nos centres de formation, et de 166 à 219 dans notre dizaine de centres partenaires », précise Jean Le Naour, directeur de l'Institut national du cycle et du motocycle (l'INCM). Les deux autres principaux organismes de formation, Sup de Vélo et le CNPC, affichent des indicateurs en hausse également. Environ 800 personnes sont formées annuellement à la mécanique vélo, tous organismes confondus ; le nombre a quasi doublé ces dernières années. Insuffisant pour répondre aux demandes croissantes de la distribution. Mais aussi pour faire face à la maintenance des flottes de location des collectivités et entreprises.

De nouvelles formations, de nouvelles compétences

De nouvelles initiatives de formation émergent d'autres acteurs économiques. Vélogik, l'opérateur de maintenance de flottes de vélos partagés pour les collectivités et les entreprises, a créé Vélogik Campus en janvier dernier. Outre la mécanique, Vélogik forme au nouveau métier de dispatcheur. Sa fonction ? Réaliser des diagnostics à distance et déclencher la bonne intervention suite aux appels de particuliers en panne sur les vélos de location Véligo (service francilien de longue durée). Les métiers changent, les compétences

évoluent. « La première compétence qui se développe 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 doit renseigner un logiciel de maintenance technique », nous confiait Françoise Rolland, responsable du campus, lors de son ouverture. De son côté, l'Académie des métiers du vélo (AMV) prépare des demandeurs d'emploi à devenir « opérateurs cycles ». Une formation courte de 20 jours financée par un programme CEE (certificats d'économies d'énergie),

« La filière vélo crée des emplois non délocalisables à faire rougir certaines filières fortement soutenues »



Le métier de mécanicien vélo, la denrée rare sur le marché du cycle, se retrouve au carrefour de nombreuses fonctions liées à la réparation et à la commercialisation.

⁽¹⁾ Étude *Cycling works* – European cyclists' federation, 2014

portée par l'Académie des mobilités actives (ADMA). Dans le prolongement du Coup de pouce vélo, ce marché-pied vers la mécanique vélo a déjà pris en charge 500 personnes sur un dispositif qui en prévoit 1 250 d'ici juin 2023.

Les métiers de l'industrie évoluent

En amont de la maintenance et de la distribution, l'industrie de l'assemblage des cycles recrute tous azimuts et convoque de nouvelles compétences. À 800 km de distance l'une de l'autre, la Manufacture française du cycle (Machecoul – 44) et Moustache bikes (Thaon-les-Vosges – 88) s'attachent les services de l'Union des industries et métiers de la métallurgie pour former et recruter des opérateurs (lire ci-contre). La filière vélo crée des emplois non délocalisables à faire rougir certaines filières fortement soutenues, y compris dans des territoires qui ont cruellement besoin d'emplois. La motorisation électrique apporte de nouveaux métiers. La start-up néerlandaise Nowos, spécialisée dans la réparation et le reconditionnement de batteries lithium-ion, a lancé son organisme de formation le 16 septembre à Amplepuis (69), dans son unité de fabrication implantée voici moins d'un an. « *Nous mettons en place ces formations pour répondre à nos propres besoins en compétence pour réparer des batteries lithium ; il faut un an pour former un réparateur, et cela demande des compétences électroniques, mécaniques...* », indique Marina Vernaton, responsable marketing d'un marché de seconde vie amené à se développer.

L'écosystème du vélo recrute

Dans le sillage des grandes entreprises d'assemblage, une quarantaine d'artisans positionnés haut de gamme (Victoire cycle, Cyfac, Vagabonde...) et les entreprises spécialisées dans des vélos spéciaux et vélos cargos remettent au goût du jour les métiers originaux de cadreur et soudeur. Vintage oblige, des marques iconiques refont

(suite page 15)

« Une formation de lancement de fabrication sur des chaînes de montage peu automatisées »

Une nouvelle formation en apprentissage pour l'assemblage des vélos débute en octobre dans l'entreprise Moustache Bikes, à Thaon-les-Vosges (85). Bertrand Malherbe, le responsable du pôle formation de l'UIMM Lorraine (Union des industries et métiers de la métallurgie), en précise les contours.



Bertrand Malherbe, responsable de l'unité de formation de l'Union des industries et métiers de la métallurgie de Lorraine, qui compte près de 43 000 alternants, dont 25 000 apprentis dans son réseau.

Ville & Vélo : En quoi consiste cette formation ?

Bertrand Malherbe : C'est une formation de lancement de fabrication sur des chaînes de montage peu automatisées, comme chez Moustache Bikes, où les montages de vélos sont essentiellement effectués sur pied. L'apprentissage se déroule en alternance pendant un an – une semaine en centre de formation, trois en entreprise – et délivre le titre professionnel d'agent de fabrication industrielle.

Combien d'étudiants sont concernés ?

B.M. : Une section représente entre 8 et 12 personnes. L'idée est de pouvoir pérenniser ce cursus à 100 % technique, contrairement aux autres formations diplômantes de notre pôle formation, qui comprennent également de l'enseignement général. D'autres entreprises industrielles sont amenées à rejoindre le cursus.

L'emploi se retrouve-t-il en fin de cursus ?

B.M. : En général, les entreprises investissent dans l'apprentissage : 95 % des apprentis sont embauchés par les entreprises où ils ont fait leur formation. Si elle est nouvelle à Thaon-les-Vosges, cette formation existe déjà sur notre site de Bar-le-Duc pour d'autres secteurs. Dans le vélo, la Manufacture française du cycle a aussi lancé une formation d'agent de fabrication cycle à Machecoul (44).

L'industrie du cycle constitue-t-elle un nouveau débouché pour les métiers de la métallurgie ?

B.M. : Moustache bikes est la première entreprise avec laquelle nous travaillons dans le vélo, et pour elle aussi le recours à l'alternance représente une nouveauté. Il s'agit d'une opportunité que nous avons construite avec cette entreprise, située à 200 mètres de notre pôle de formation. ■



Le montage de vélos sur pied va faire l'objet d'un apprentissage dans l'unité de production de Moustache bikes, à Thaon-les-Vosges, dès octobre prochain.

« Créer 500 emplois à travers 15 structures dans toute la France »

Déjà pourvoyeurs d'une vingtaine d'emplois dans le cadre de contrats d'insertion, les Ateliers de l'audace sont lauréats d'un contrat (à Impact) de 4,2 millions d'euros avec l'objectif de création de 500 emplois sur cinq ans. Retour sur l'épopée de cette jeune structure de l'économie sociale et solidaire (ESS) avec sa fondatrice, Priscillia Petitjean.



© Atelier de l'audace

Priscillia Petitjean au cœur des Ateliers de l'audace, une nouvelle structure de l'économie sociale et solidaire qu'elle a créée pour l'insertion par les métiers du vélo.

Ville et Vélo : Quel est l'objectif des Ateliers de l'audace ?

Priscillia Petitjean : L'insertion par le vélo : former aux métiers du vélo des personnes éloignées de l'emploi. Le marché du vélo via l'insertion peut être 100 % vertueux et répondre aux crises écologiques, économiques et humaines. On remet sur le marché des vélos en fin de vie en valorisant des personnes qui éprouvent des difficultés à s'insérer sur le marché de l'emploi et ne possèdent pas encore les

compétences requises. On valorise ces personnes mais aussi les déchets, en remettant sur le marché des vélos à des prix accessibles.

Comment les Ateliers de l'audace ont-ils été montés ?

P.P. : Les statuts ont été déposés le 20 avril 2020, les portes de l'atelier ont ouvert le 20 mai 2020 dans 30 m² de hangars prêtés par une entreprise, à Villeurbanne (69). Entre mai et octobre, les Ateliers ont compté plus de cinq-cents clients, permettant d'embaucher deux personnes dès septembre. En novembre 2020, la métropole de Lyon nous a laissé 1 000 m² de locaux à Vaux-en-Velin (69). Grâce à ces locaux, on a pu embaucher une vingtaine de personnes !

Qu'appellez-vous recruter ?

P.P. : Nous sommes une Association chantier d'insertion (ACI) avec deux types de contrats. Des contrats en CDI pour une équipe encadrante de quatre personnes : trois techniciens pour assurer la formation et une conseillère d'insertion. Ensuite, nous avons pu recruter une vingtaine de personnes en contrat à durée déterminée d'insertion (CDDI) pour des emplois de mécaniciens et mécaniciennes cycles s'adressant à des personnes qui, initialement, ne connaissent rien au vélo.

Une fois la formation réalisée, les personnes retrouvent-elles un emploi ?

P.P. : Huit employeurs sont déjà venus nous voir pour rechercher de la main-d'œuvre et prendre des stagiaires : des ateliers de réparation, des assembleurs, des grandes enseignes, des loueurs... On a vraiment eu un panaché de grandes enseignes très intéressées par ces profils, et c'est plutôt nous qui freinons un peu car ces personnes ont encore

« Entre mai et octobre, les Ateliers ont compté plus de cinq-cents clients »

besoin d'un accompagnement. Les premières sont entrées il y a six ou sept mois. On essaie de créer une zone tampon leur permettant d'aller vers l'emploi sans se sentir complètement lâchées.

Vous évoquez la création de 500 emplois...

P.P. : Nous sommes lauréats d'un contrat à impact économie circulaire porté par l'Ademe. Notre projet vise la création de 500 emplois à travers 15 structures dans toute la France. Cela fonctionne comme un pari : l'État, avec l'appui des banques, mise sur une structure et des projets. Si la structure tient ses engagements et réussit le projet, l'État rembourse la banque. En revanche, si la structure porteuse du projet ne parvient pas à atteindre les objectifs, le risque se retrouve porté à 100 % par la banque. Le budget s'élève à 4,2 millions d'euros. ■



© CVTC

Le renouveau de l'emploi dans l'industrie du cycle est sensible. La filière se penche sur la formation pour des métiers en regain d'intérêt.

métiers de l'industrie : « On démonte entièrement les vélos, on les sable et on les repeint en thermolaquage, puis on les assemble. » Une étape vers les métiers industriels, qui alimentent une agglomération peinant à recruter notamment des opérateurs de niveau V : ajusteur monteur, peintre industriel, soudeur...

D'autres initiatives de cette veine émergent dans l'Hexagone, comme le projet de création de 500 emplois des Ateliers de l'audace.

La logistique vélo ballotée

À l'opposé de ces démarches bienveillantes, la commission européenne

surface (Dilecta, Méral...) en retrouvant ces métiers. « Les entreprises de ce secteur présentent une intensité en emploi élevée, avec en moyenne plus de dix emplois par million d'euros de chiffre d'affaires, un ratio trois fois plus élevé que les grandes entreprises », avance l'étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France, de l'Ademe (2020). Les métiers changent aussi pour les concepteurs et fabricants de stationnements vélos. « Le métier évolue vers plus de services au travers de la gestion des abonnés et des abonnements

aux garages à vélos, du suivi de l'utilisation des parkings vélos via des capteurs connectés, de la maintenance de nos équipements, de l'alimentation électrique de nos abris en toute autonomie », souligne Grégoire Maes, directeur général d'Abris Plus. Même constat chez Altinova, qui pourvoit onze nouveaux postes (pour une entreprise de 35 personnes) afin de faire face au développement et aux compétences augmentées

d'une profession passée de fabricant de mobilier à concepteur d'équipements, et maintenant prestataire de services.

L'économie sociale et solidaire trace une autre voie

« On compte plus de 70 % de sorties vers l'emploi ou une formation qualifiante »

L'économie sociale et solidaire s'est emparée du vélo et œuvre aussi pour l'emploi et la formation. À Toulouse, Cycle-Re, Talent

du Vélo solidarité 2017, utilise la « re-fabrication » de vélo comme outil de formation à la mécanique. Une réussite ! « On compte plus de 70 % de sorties vers l'emploi ou une formation qualifiante qui peut être le certificat de qualification professionnelle, mécanicien cycle », précise Florent Motte, le fondateur. Cette structure d'une vingtaine de professionnels forme également des personnes éloignées de l'emploi aux



© CVTC

ferraille avec les plateformes de livraison qui « ubérisent » l'économie. Le débat fait rage aussi outre-Atlantique. L'enjeu est d'importance pour les métiers de la logistique à vélo, qui répondent aux préoccupations environnementales des villes pour les livraisons du dernier kilomètre. Si ce domaine d'activité reste encore marginal par rapport au secteur du transport du fret de proximité, « l'analyse



© Maison du Vélo/Toulouse

L'apprentissage et la remise en selle vont devenir une source d'emplois de proximité durables et non délocalisables.

du bilan d'entreprises de la livraison à vélo montre cependant que ce secteur est beaucoup plus créateur d'emplois, avec un ratio de 22 ETP (équivalents temps plein) par million d'euros de chiffre d'affaires, contre 7,3 emplois par million d'euros pour l'ensemble des entreprises du NAF (ndlr, le code NAF 4941 B Transport routier de fret de proximité) », selon l'étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France – Ademe 2020. Les réglementations européennes et nationales pourraient peser lourd dans la balance de ces métiers en devenir.

L'éducation au vélo a le vent en poupe

La mise en place du Savoir rouler à vélo en milieu scolaire ouvre une manne de

travail pour les éducateurs. L'objectif national de former 200 000 élèves fin 2022, 400 000 fin 2024 pour parvenir, après 2024, à la formation annuelle d'une classe d'âge entière, soit 850 000 enfants, suppose des moyens humains. « Il faudrait de 10 000 à 15 000 intervenants actifs sur le territoire », confiait Virginie Jouve, chargée de mission au ministère chargé des

sports, en avril dernier. Le futur programme Génération vélo, porté par la FUB (programme CEE – certificat d'économies d'énergie), va participer à dynamiser cette profession encore essentiellement orientée vers le sport et le tourisme. D'autant que le développement des flottes de vélos en entreprise passe par l'apprentissage du vélo.

Les cursus de formation ont changé. Les profils des éducateurs aussi. « Il y a un vrai renouveau dans la formation des moniteurs. De sportifs qui cherchent à travailler dans leur monde de passion, notre public cible a plutôt aujourd'hui entre 35 et 45 ans, avec de très belles expériences professionnelles. Des personnes viennent se former pour donner du sens à leur activité professionnelle. Le vélo devient une valeur refuge pour des personnes voulant se réorienter », témoigne Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français.

La mise en selle pour le vélo du quotidien, incluant l'apprentissage du rouler en ville dans la circulation, entre plus que jamais dans le champ de vision des emplois des éducateurs au vélo, s'ajoutant à ceux des éducateurs sportifs et des guides touristiques. D'autant que le tourisme à vélo urbain aurait également de beaux jours devant lui dans les villes françaises. ■

« Le vélo devient une valeur refuge pour des personnes voulant se réorienter »



OPÉRATEUR VÉLO

**FLOTTES PRIVÉES
LIBRE-SERVICE
LOCATION
STATIONNEMENT**

**Rendez-vous
sur le salon
RNTP - STAND 36 B
28 | 29 | 30 SEPTEMBRE 2021**

Un baromètre pour porter la voix de la marche

« À la recherche de la tranquillité perdue », tel pourrait être l'esprit du premier baromètre des villes et villages marchables dont les résultats ont été rendus publics mardi 7 septembre dernier.

Pendant trois mois (du 7 décembre 2020 au 15 mars 2021), le collectif Place aux piétons (réunissant la Fédération française de randonnée pédestre, 60 millions de piétons et Rue de l'Avenir) a recueilli les réponses de plus de 60 000 Français sur leur rapport à la marche.

Un taux de réponses élevé qui permet de mettre la lumière sur ce mode de déplacement trop souvent ignoré alors qu'il est au cœur même de notre quotidien. L'enquête mobilité des personnes 2018-2019 indique que la part modale de la marche en France est de 23,5 %.

Surtout, la diversité des réponses permet d'établir des comparatifs entre les villes. Deux-cents communes ont suscité plus de 40 questionnaires et fait l'objet d'une analyse détaillée. Notable, 62 % des répondants soutiennent marcher tous les jours ou presque.

Au niveau national, les piétons attribuent à leur ville une note moyenne de 9,2 sur 20. Un score peu élevé qui interpelle mais doit aussi être nuancé, puisque certaines villes jugées peu favorablement au sein de ce baromètre ont néanmoins des parts modales piétons très élevées.

Des données pour une ville agréable à vivre

Alors que la marche est une activité quotidienne pour des millions de Français, se déplacer à pied au sein d'une ville est loin d'être



Quelle place pour les piétons ? Le premier baromètre sur la marche ouvre la voie à de nouvelles réflexions autour de l'espace public.

une chose aisée. Certaines catégories de personnes sont particulièrement empêchées et vulnérables lorsque l'espace public n'est pas configuré de manière optimale. Ce sont notamment les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite, les jeunes enfants ou les personnes âgées. Ainsi, 60 % des personnes interrogées estiment par exemple qu'il est particulièrement dangereux pour les enfants

d'aller à l'école à pied. Ces données sont précieuses pour forger un ensemble de connaissances

autour de la marche. Pour les élus, c'est une manière de mieux appréhender leurs politiques relatives à l'espace public. Élodie Trauchessec, animatrice mobilité émergente à l'Ademe, salue ce baromètre qui permet de « créer un prisme à travers lequel les élus pourront voir leur ville autrement ».

Réintégrer le piéton dans la ville

Tout comme le vélo, la marche pose la question du partage de l'espace public et de l'apaisement des villes. On peut imaginer que ce sujet sera en effet au cœur des dossiers des décideurs publics, 75 % des répondants estimant que la situation des piétons s'est dégradée au cours des deux dernières années, et 69 % d'entre eux

« 60 % des personnes interrogées estiment qu'il est particulièrement dangereux pour les enfants d'aller à l'école à pied. »

considérant que leur commune est peu à l'écoute des besoins des marcheurs. Or, comme le rappelle Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir, « *le piéton est également une personne qui vote* ». Comment expliquer ce ressenti difficile des piétons ? Vincent Chas, porte-parole de l'association Rue de l'Avenir, apporte quelques éléments de réponse : « *Les piétons se plaignent des trottoirs dégradés qui gênent leurs déplacements et des dangers qu'ils rencontrent aux traversées de carrefours, car ils ne se sentent pas respectés par les voitures. Enfin, ils se plaignent de nouveaux conflits d'usages liés à de nouvelles mobilités telles que les trottinettes ou les vélos, qui viennent maintenant empiéter sur les trottoirs.* »



La ville de Sceaux (92) a interdit la circulation des vélos sur sa rue piétonne.

Pour une ville marchable

Face à ce constat, le collectif à l'initiative du baromètre dessine plusieurs pistes d'amélioration et invite les communes à accentuer leurs efforts afin que la marche ne soit plus « *le parent pauvre des politiques de mobilité durable et active* », selon

Anne Faure, qui souligne que « *sa place dans la ville a été exclue ces dernières années* ». Parmi les principaux critères pour améliorer la pratique de la marche, on retrouve : la nécessité d'établir des cheminements piétons plus

larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés (41 % des répondants), la sécurisation des trottoirs et la réservation de ceux-ci aux déplacements à pied (30 %) ou encore la modération de la vitesse des véhicules motorisés (27 %). ■

Le baromètre en chiffres

Mis en ligne du
1^{er} décembre 2020
au 15 décembre 2021,
la consultation
publique a donné des
résultats significatifs

- 68 510 participants
- 54 % des personnes interrogées déclarent que la marche est leur mode de déplacement principal
- 71 % des répondants attendent des actions de promotion de la marche
- 54 % des personnes interrogées pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité
- 77 % des personnes à mobilité réduite interrogées trouvent les trottoirs inadaptés.

Vers un plan national marche ?

À l'instar du Plan vélo & mobilités actives, le collectif Place aux piétons veut aboutir à l'élaboration d'un Plan national marche et prendre sa place sur l'espace public.

Scellé par un manifeste porté par les trois associations fondatrices – 60 millions de piétons, la Fédération française de randonnée pédestre et Rue de l'Avenir –, le collectif estime la marche oubliée des politiques publiques. L'objectif annoncé ? « *Favoriser par une dynamique commune de rassemblement une meilleure prise en compte du piéton dans l'espace public*

et la promotion de la marche. » Le lancement du baromètre constitue une première étape permettant de disposer de données et d'indicateurs fiables. Les premières Assises de la marche, organisées le 17 septembre à Marseille, participent à la médiatisation de ce mode de déplacement incontournable, intergénérationnel et bon pour la santé. ■





CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

Un catalogue vélo complet
au service des acheteurs publics

CATP
www.catp.fr
contact@catp.fr
01 53 68 04 20

Vélos et VAE urbains

STOR·H
DIGITAL ENERGY



arcade
Le vélo de ville ÉLECTRIQUE

Tricycles et triporteurs

Add Bike

Nielsen concept
Mobilités

yokler

Systèmes de vélos en libre-service



Abris et stationnement

altinnova®

Outils au service des politiques cyclables

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES

eco
compteur



Maintenance vélo

Active Mobility
cykleo

VÉLOGIK
MANAGEMENT
+ MAINTENANCE

« Une ville **totallement cyclable** compte autant de femmes que d'hommes à vélo »

Femmes en mouvement multiplie les actions pour pointer l'importance des inégalités face aux mobilités. Tout comme l'accès à certains métiers encore très masculins. Sa cofondatrice et présidente, Marie-Xavière Wauquiez, éclaire sur la position de l'association, qui n'hésite pas à conduire des élus sur des endroits peu cyclables.



© DR

Forte d'un solide parcours dans les mobilités et la logistique, Marie-Xavière Wauquiez a cofondé l'association Femmes en mouvement en 2015 en constatant l'absence des femmes à la tribune lors des conférences liées à la mobilité et aux transports.

Ville et Vélo : Vous affirmez qu'« une solution de mobilité conçue pour les femmes sera aussi adaptée aux hommes alors que le contraire n'est pas vrai ». Faites-vous le même constat pour le vélo ?

Marie-Xavière Wauquiez : C'est le grand enseignement du féminisme. Le livre *Invisible woman (Femme invisible)* rappelle que l'individu de référence pour les conceptions de produits et services est un homme d'un mètre soixante-dix-sept et de 77 kg. Nous, les femmes, sommes souvent plus petites avec des poids différents. La conception de produits ou d'équipements réalisés en fonction des femmes ne place pas la force physique comme critère nécessaire à leur utilisation.

« Amener des élus à vélo sur des endroits peu éclairés »

Et ceci fonctionne partout ! Dans des endroits où il faut porter son vélo pour passer un obstacle, l'aménagement va être pensé différemment s'il est conçu pour les femmes afin d'éviter ce portage. Et, du coup, les hommes vont aussi en bénéficier.

Quels aménagements peuvent accélérer la mise en selle des femmes ?

M-X.W : Souvent, il manque des éclairages et de la signalétique sur l'espace public pour évoluer en sécurité. Femmes en mouvement a créé *Vélodacieuse* début 2020 pour amener des élus ou des candidats aux municipales à vélo sur des endroits peu éclairés, à l'heure de pointe, le soir, afin de leur montrer qu'à ces endroits les femmes ne sont pas en sécurité.

À ce jour, nous avons mené des opérations de ce type en Île-de-France et à Lyon, et nous voulons en organiser dans toute la France.

Avez-vous des retours sur les désagréments que rencontrent les femmes à vélo ?

M-X.W : Les femmes disent souvent faire du vélo parce qu'elles sont moins visibles, qu'elles peuvent s'enfuir et « *déguerpir* » plus vite. Un constat bien triste, mais réel ! D'autres disent au contraire : « *Je me fait tellement embêter à pied qu'à vélo ça va être pire.* » Ceci n'est pas vrai et fait partie des préjugés qu'il faut combattre. Une ville totalement cyclable compte autant de femmes que d'hommes à vélo.

Retrouve-t-on des métiers du vélo encore réservés aux hommes ?

M-X.W : Dans les faits non, sauf qu'il n'existe pas de rôle modèle dans lequel on peut se projeter en se disant : « Elle, c'est une mécanicienne-cycle, et je vais faire comme elle. » Femmes en mouvement a réalisé un jeu des 7 familles incarné par des femmes déjà en poste pour promouvoir ces métiers souvent peu connus du grand public. Les femmes ont été très durement touchées par la crise sanitaire, tout laisse présager que leur cause va reculer. Donc il faut qu'elles sachent qu'elles peuvent prétendre à ces métiers !

Comment comptez-vous intervenir ?

M-X.W : Nous allons tenir des séminaires pour présenter les métiers du cycle. L'idée de ces rencontres est d'inciter les femmes à s'engager dans ces filières. Notamment pour les jeunes femmes de banlieue dont l'horizon est un peu bouché parce qu'elles vivent dans des territoires enclavés.

Combien de personnes adhèrent à votre association ?

M-X.W : Nous sommes plus d'une centaine avec une antenne à Lyon très active. Chez Femmes en mouvement, les hommes sont les bienvenus comme adhérents ou pour participer à nos événements. Ils se rendent ainsi compte, eux aussi, de la difficulté de se trouver en minorité. Les hommes ne sont pas invités d'honneur, ils n'ont pas besoin de nous pour cela. L'objectif est de donner la parole à des femmes ! ■

Les médias grand public s'emparent du vélo

Dans les médias grand public, le vélo est passé d'un statut anecdotique de simple thème estival de sport ou de loisir à un sujet de mode de transport et mode de vie. Voire d'enjeu économique.

Que le magazine *Géo* s'intéresse au vélo constitue pas une nouveauté ! En revanche, qu'il y consacre un numéro hors-série (*Le bonheur à vélo* – mai/juin 2021) en s'attardant sur les coronapistes et l'élan cyclable après le premier confinement témoigne d'un changement de regard. Le mensuel de voyage s'applique son propre sous-titre : *Voir le monde autrement. Courrier international* fait de même. Près de dix ans après avoir constaté l'engouement mondial pour le vélo (*La vie à vélo* – juillet 2012), l'hebdomadaire s'interroge sur le devenir de la production de cycles (*Tant qu'il y aura des vélos* – 8/14 juillet 2021). Le chemin fut tout de même long pour poser la plume dans les coulisses du phénomène cyclable !

Si le journal *Le Monde* propose, avec le journaliste Olivier Razemon, une veille régulière depuis de nombreuses années sur les mobilités actives et l'urbanisme, côté consommation, le magazine *60 millions de consommateurs* fait preuve d'une ligne éditoriale des plus constantes sur le sujet.

Et depuis longtemps ! Son traitement révèle parfaitement l'évolution de la place du vélo dans l'espace public. « 60 millions de consommateurs réalise régulièrement des essais de vélos. Aujourd'hui, nous sommes davantage centrés sur les vélos à assistance électrique

(VAE), en essayant d'apporter une aide au choix avec toujours un angle sécurité, l'ADN du magazine », précise Fanny Guilbert, cheffe de rubrique.

Le besoin d'informations se fait sentir

Aide aux consommateurs et poil à gratter pour les marques et enseignes, le magazine de l'Institut national de la consommation (INC) s'appuie sur une communauté de lecteurs très active. Les dossiers à venir ? « On aimerait retrouver une harmonisation des durées de vie des batteries annoncées sur les VAE (...). Nous suivons et relayons aussi ce qui concerne les aides à l'achat, les indemnités kilométriques... », poursuit Fanny Guilbert.

Pour d'autres rédactions, le traitement du vélo tenait encore du pari voilà peu, à l'image du magazine vidéo en ligne *Biclou* du journal *Le Parisien*. Élu Talent du Vélo 2020, le magazine bouscule les codes du genre depuis sa première production en février 2020. « Il s'agissait d'un enjeu, rappelle Aurélien Viers, rédacteur en chef. Comment innover, parler, intéresser nos lecteurs autour des problématiques de l'environnement, des transports, des mobilités douces ? Comment parler du vélo dans un journal tourné vers l'automobile dans un format

vidéo ? » Pari réussi pour ces magazines thématiques, dont certains sont devenus de véritables ressources documentaires. Signe du changement, un projet de magazine dédié au vélo et la politique, *Pediforce*, serait dans les tiroirs pour la fin de l'année.

À suivre. ■

« Comment parler du vélo dans un journal tourné vers l'automobile dans un format vidéo »

Les éditeurs de guides de tourisme en selle

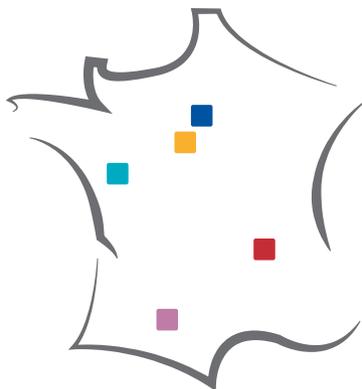
Les éditeurs de guides touristiques répondent à l'appel de l'esprit de proximité et de mobilité décarbonnée en multipliant les découvertes à vélo. Les rayonnages des librairies en témoignent.

Dans son guide *500 itinéraires à vélo en France* (mai 2021), réédition de *500 balades à vélo en France* (juin 2017), le Lonely Planet n'hésite pas à plonger dans des balades urbaines ou à mettre en avant les meilleurs cafés-vélos de France. Chez le même éditeur, *Voyages zéro carbone* (octobre 2020) livre des idées de périple en train, à vélo ou à pied, voire en combinant les trois modes. L'édition *Slow vélo*, publiée en mai 2021 par les fondatrices de l'opérateur touristique Le vélo voyageur, suit à la lettre l'esprit du *slow travel* avec trente échappées cyclistes pour sillonner l'Hexagone au rythme d'une douce balade. Le Guide du routard multiplie ses guides vélo sur les grands itinéraires : La Loire à vélo, la Vélodyssée, le canal des 2 mers...



L'INCM accompagne les politiques publiques de développement des mobilités qui favorisent la pratique du vélo sur le territoire

L'INCM est présent sur l'ensemble du territoire



- INCM LE BOURGET
47 rue du Commandant Rolland
93350 Le Bourget
- INCM Antenne GUYANCOURT
1 rue Robert Arnaud d'Andilly
78280 Guyancourt
- INCM Antenne TOULOUSE
1 rue du Mont Canigou
31700 Beauzelle
- INCM Antenne NANTES
10 rue Voltaire
44000 Nantes
- INCM Antenne de LYON
28 rue Salomon Reinach
69007 Lyon

L'INCM déploie une offre de services complète et accompagne les entreprises du vélo dans la formation de leurs salariés et futurs salariés



MÉCANICIEN CYCLES

Il prépare, monte et entretient tous types de vélos (Vélo Tout Terrain, Vélo à Assistance Electrique, vélo de route, vélo de ville...).



CONSEILLER TECHNIQUE CYCLES

Il prépare, monte, entretient, établit un diagnostic, organise et gère l'ensemble de l'activité. Il conseille le client, personnalise et propose des réponses à ses besoins.

Retrouvez l'ensemble des Informations et financements sur incm-formation.fr et incm-formation-continue.fr

L'INNOVATION AGILE ET CONNECTÉE



Modèle KOMPAKT

12 VÉLOS / 7 M²

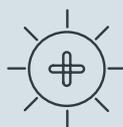


Modèle NOMAD'

20 VÉLOS / 12 M²



Facilité d'installation



Autonomie solaire



Contrôles à distance

- Livrés prémontés, autoportant
- Pose et dépose express (< 1 jour)
- Zéro raccordement électrique.
- Place réduite au sol

- Éclairage automatique avec détecteur de présence.
- Contrôle d'accès sécurisé
- Recharge VAE.

- Comptage de présence vélos
- Alimentation par panneaux solaires suivie en temps réel
- Gestion des utilisateurs

abri-plus.com