



VILLE ET VÉLO



Vers une nouvelle économie du vélo ?

La filière vélo et la montée en puissance du système vélo

Comment ça roule dans les territoires ?

Les réponses de la nouvelle plateforme

Services-vélo

Les impacts sur la mobilité et la démotorisation



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 vélos cargos

Add Bike

amsterdam air

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



Maintenance vélo

cykleo
Active Mobility

VÉLOGIK
MANAGEMENT
+ MAINTENANCE



**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

Directrice de la publication :
Françoise Rossignol

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
Texte-vélo : Mia

Relecture :
Giulia Valmachino

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



*« C'est dans un esprit de suite que le Club avance,
dans la continuité du précédent mandat. »*

Huit semaines se sont déjà déroulées depuis le congrès de Toulouse et mon élection à la présidence du Club. Une fierté. Une responsabilité surtout, tant les attentes et les enjeux reposant sur le vélo et les mobilités actives sont fortes dans les territoires. Le besoin de vélo se manifeste partout. Maire de Dainville (62), commune de presque 6 000 habitants, et vice-

édito

présidente de la communauté urbaine d'Arras, j'en suis témoin au quotidien. La facilitation de l'usage passe par le développement de l'écosystème vélo, pour lequel les collectivités doivent être davantage soutenues. Pour mettre en place le véritable écosystème vélo indispensable au développement des modes actifs les collectivités doivent être davantage soutenues. Dans cet esprit, l'annonce de la mission parlementaire confiée à Guillaume Gouffier-Cha sur la filière vélo, lors de la clôture du congrès, constitue une première étape. Une reconnaissance de l'ensemble de la filière économique est attendue. Le Club et les territoires se trouvent au cœur d'un sujet que notre réseau a beaucoup porté. Cette disposition historique, quasi atavique, fait également partie des grandes orientations

de notre association pour les six années à venir. Elle représente aussi un véritable challenge pour un secteur économique trop dépendant des approvisionnements à l'étranger. Des emplois locaux y sont liés également, ne l'oublions pas.

C'est avec le même volontarisme que le Club continue d'avancer, dans la continuité du précédent mandat sous la présidence de Pierre Serne. Après le premier Plan vélo de 2018, nous œuvrons à son renouvellement, à son élargissement et à l'annonce de son pendant, un Plan piéton. La future intégration de la marche dans notre raison sociale lors de la prochaine assemblée générale, en décembre prochain, n'est pas que symbolique.

Les échéances électorales de 2022 vont donner l'occasion de nous faire entendre sur les mobilités actives. Certainement davantage qu'à la COP26, où l'absence du vélo n'a pu qu'étonner. Voire irriter. Comment imaginer réussir la transition écologique sans donner toute leur place aux modes actifs ? Cette absence nous montre l'importance du chemin encore à parcourir.

Françoise Rossignol, présidente

sommaire

Texto-vélo : des actus et infos en bref. pages 4 et 5

Dossier : vers une nouvelle économie du vélo? pages 6 à 10

Éclairage : les services-vélo. pages 11 à 13

Portraits de territoires : Aix-les-Bains et Nantes Métropole. pages 14 et 15

Parole à : Olivier Schneider, président de la FUB pages 16 et 17

Focus : comment ça roule dans les territoires pages 18 et 19

Tendance : le gravel, vélo des champs, vélo des villes. page 20

Événement : retour en images sur le 23^e congrès du Club. pages 21 à 23



Les piétons prioritaires

► **La ville allemande de Karlsruhe teste des feux restant toujours au vert pour les piétons et les cyclistes.**

Très actif sur Twitter, le journaliste des Échos Adrien Lelièvre rapporte cette expérimentation de la ville allemande qui incite ses habitants à privilégier la marche et le vélo en leur laissant les feux au vert. La priorité d'usage s'inverse par rapport aux carrefours où les piétons doivent presser un bouton avant de voir le feu passer au vert. De nombreux commentaires sur la différence de culture et de respect des interdits entre les deux pays ont nourri le post de cette expérience qui pourrait dépasser les frontières.

La sécurité routière dans le collimateur de l'Organisation mondiale de la santé

► **Le plan mondial de l'Organisation mondiale de la santé (O.M.S.), publié le 28 octobre dernier, vise la réduction d'au moins 50 % des décès et blessures sur la route d'ici 2030.**

Intitulé *Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030*, ce plan livre dix recommandations parmi lesquelles l'encouragement à la marche, au vélo et aux transports en commun en les rendant plus sûrs. Au programme figurent également le renforcement de la sécurité des véhicules et des infrastructures et la diminution des délais d'intervention en cas d'urgence. L'O.M.S. rappelle que chaque jour 3500 personnes décèdent sur les routes dans le monde et que 50 millions de personnes auraient perdu la vie sur les routes depuis l'invention de l'automobile.

Les opérateurs de parkings se mettent au vélo

► **Après Lyon Parc Auto dans la métropole de Lyon et INDIGO Weel à Lille, Q-Park va ouvrir les parkings de Paris-La Défense aux vélos.**

Plus du quart des places de stationnement ne seraient pas occupées dans le quartier d'affaire parisien (54 % selon un rapport de la Chambre régionale des comptes de 2018). Le nouvel opérateur Q-Park, gestionnaire à partir de janvier prochain, réserverait 800 places sécurisées pour les vélos (contre 300 à ce jour), suivant ainsi la tendance de plus en plus forte à faire place aux vélos dans les parkings en ouvrage. Autre opérateur, INDIGO Weel se fixe comme objectif la création de 30 000 places de stationnement dans 300 parkings vélos d'ici 2024. Ces nouvelles places de stationnement dans les parkings en ouvrage vont s'ajouter aux consignes collectives en gares et aux

box à vélos résidentiels pour répondre à un besoin sensible dans tous les territoires.



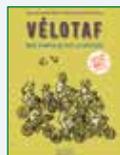
Le vélo à la télé

► **La marque de vélos néerlandaise Gazelle (Royal Dutch Gazelle) vante les mérites du vélo comme mode de déplacement dans des spots publicitaires.**

Parmi les nombreux spots de SUV et autres voitures, le message provient du spot TV de Gazelle détonne: « Rien ne roule plus vite! Rien ne roule plus propre! Rien n'est plus sympa! » Réalisé pour les pays européens dans lesquels la marque est implantée, le spot a été diffusé en France, entre autres sur BFM TV, TMC ou L'Équipe TV, du 15 octobre au 11 novembre. Et en *prime time!* À notre connais-

Des livres à placer au pied du ~~vélo~~ sapin

Quelques éditions sur le vélo publiées ou rééditées dans l'année méritent de se retrouver au pied du sapin pour égayer les longues soirées d'hiver, bien s'informer ou convaincre les âmes encore rétives au vélo.



Vélotaf de Jérôme Sorrel (illustrations Ève Coston)

Le mode d'emploi du vélo au quotidien associe l'humour à des recommandations pratiques pour vélotaf. Réédité deux ans après la première publication, le livre recèle d'astuces et de conseils. *Éditions Alternatives – 25 février 2021*



Code du cycliste de Ludovic Duprey

La compilation des dispositions applicables aux cyclistes est issue d'un travail de recherche par mots-clés, dans l'ensemble des codes français. Il s'agit d'une deuxième édition de ce minicode à mettre dans toutes les poches des cyclistes du quotidien. *Daloz – 7 avril 2021*



Slow vélo de Bérange Florin et Eugénie Triebel

Trente échappées cyclistes dans l'esprit du *slow travel*, pour sillonner à deux pas de chez soi et ressentir un dépaysement total. Les deux auteures connaissent leur sujet : elles sont les fondatrices de l'agence de

voyage à vélo Le vélo voyageur. *Éditions Arthaud – 5 mai 2021*

Pourquoi pas le vélo? de Stein van Oosteren

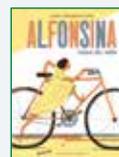


Dès sa publication, le livre a déjà fait couler beaucoup d'encre et délié de nombreuses langues. Si vous le trouvez en librairie, son auteur n'est certainement pas très loin : Stein van Oosteren joint la parole aux écrits en animant des débats sur la culture vélo comparée entre les Pays-Bas et la France. *Écosociété éditions – 6 mai 2021*



À vos cycles – Le guide du vélo au féminin de Louise Roussel

L'avenir du vélo sera féminin, clame l'auteure. Ce récit féministe et joyeux part à la découverte des femmes, de leur premier coup de pédale à la grande aventure. Un bel outil d'émancipation. *Tana éditions – 6 mai 2021*

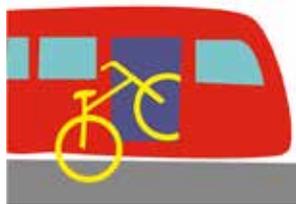


Alfonsina, reine du vélo de Joan Negrescolor

Un livre pour enfant très imagé reprenant un joli récit d'une petite fille passionnée de vélo, inspiré du fabuleux destin d'Alfonsina Strada, la première femme à participer au Giro d'Italie avec les hommes... en 1924. *Gallimard Jeunesse – 3 juin 2021*

sance, le message d'une marque vélo louant les mérites de la mobilité cyclable constitue une première en France. Jusque-là, les apparitions publicitaires du vélo à l'antenne étaient le fait d'enseignes de distribution pour des usages sportifs (Decathlon, Culture Vélo, Alltricks...).

Le spot reste visible sur YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=8DQ-juvDUL4>



Le train-train de la SNCF

» **La SNCF accompagne la tendance cyclable et publie une plaquette commerciale à destination du grand public sur l'emport du vélo dans les TER (trains express régionaux).**

Cornaquée par les décrets de la loi d'orientation des mobilités (LOM) sur l'emport des vélos dans les trains et le stationnement des vélos en gare, l'opérateur national de chemin de fer passe à la vitesse supérieure. Pour preuve cette plaquette dans laquelle la SNCF « se positionne comme un acteur engagé et volontaire, aux côtés de l'État et des AOM ».

Vous avez dit insolite ?

» **La cyclologistique n'en finit plus de se développer et de surprendre. Une entreprise de pompes funèbres suisse propose le convoyage de cercueils... à bord d'un vélo cargo.**

Le vélo-corbillard n'a rien de morbide mais s'inscrit dans une démarche, soutenue par la ville de Berne, de lever le tabou sur la mort. L'idée d'un dernier voyage à vélo banalise ce mode de transport. Il pourrait séduire quelques passionnés.

vite-dit

« Vraiment une opportunité manquée (...)

Ce n'est pas surprenant qu'autant d'attention soit donnée aux véhicules électriques, parce que les intérêts établis de l'industrie automobile continuent à être forts »



a déploré **Jill Warren**, directrice générale de la Fédération européenne des cyclistes (ECF), au sujet de la COP26, où le vélo pointait aux abonnés absents.

Ce document souligne l'augmentation de l'intermodalité train-vélo depuis 2015 sur le territoire national: de 4 à 6 % pour les déplacements domicile-gare et de 7 à 9 % pour ceux de la gare au travail.

Équipements et services pour aménagements cyclables



altinnova.com



concepteur-fabricant d'un monde plus vélo

altinnova®

À la recherche de la filière vélo

La mission parlementaire sur la structuration de la filière vélo, annoncée le 29 septembre lors de la table ronde de clôture du 23^e congrès du Club, dans la perspective de « développer la relocalisation sur le territoire national », se ponctue par la remise d'un rapport le 5 janvier prochain. Filière vélo entendue au sens large : à l'« objet vélo » s'ajoutent les infrastructures et les services. La reconnaissance de l'écosystème est en marche, et de nombreuses mutations sont déjà engagées. État des lieux.

Depuis les assises de la mobilité (de septembre à novembre 2017), la petite musique du développement d'une filière vélo nationale se fait entendre derrière le développement de l'usage. Forte de 30 milliards d'euros par an (selon l'étude *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* – avril 2020) et de plus de 160 000 emplois, la filière ne demande qu'à croître.

Les difficultés d'approvisionnement en pièces et composants, consécutives à la crise sanitaire, précipitent le besoin de rapprocher leur production des unités d'assemblage nationales. Ainsi que la volonté de développer l'industrie et de produire localement.

Les délais d'approvisionnement freinent l'usage

Les délais d'approvisionnement en composants et cadres de vélos (essentiellement fabriqués en Asie) s'allongent désormais de 12 à 18 mois contre les 6 mois d'avant COVID-19. Les délais freinent l'usage, témoigne Françoise Rossignol, présidente du Club : « La pénurie de vélos a également affecté les collectivités pour la mise en place de services de prêts longue durée. D'autant



ils
et elles
ont
dit...

Les propos tenus par les intervenants de la plénière de clôture du congrès du 23^e congrès du Club sur la filière vélo.



« J'ai été frappé par toute cette période de désindustrialisation des années 1980-1990, la perte des brevets par exemple, mais

aussi par les enjeux de recrutement et de formation, le potentiel du vélo à assistance électrique et de la cyclologistique. Le vélo devient de plus en plus connecté. Il va falloir, pendant trois mois, travailler à des propositions d'organisation auprès de l'État et **construire une filière avec la plus haute ambition possible.** »

Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne et coprésident du Club des élus nationaux pour le vélo



« Les collectivités sont concernées par la filière, et à plusieurs titres : au titre de leurs compétences économiques, le soutien aux entreprises fait partie de leurs compétences ; au titre de la réalisation d'infrastructures, de la promotion d'un système vélo. J'aurais pu ajouter la formation. **La filière vélo offre une opportunité de développement d'emploi local, d'intégration de la filière dans chacune de nos régions.** »

Françoise Rossignol, vice-présidente du Club des villes et territoires cyclables.

plus quand un assemblage en France est exigé. » Le développement des achats de vélos à assistance électrique (+ 26 % de 2019 à 2020 et 56 % du marché en valeur – source Observatoire du cycle 2021) dégrade la balance commerciale : « Les importations sont reparties à la hausse en 2017 et 2018, sans doute sous l'impulsion du marché du vélo à assistance électrique », constate l'étude sur l'économie du vélo.

Un solde commercial négatif

L'industrie automobile se trouve face à ce problème avec un solde commercial des véhicules neufs négatif de près de dix milliards d'euros depuis plus de quatre ans, selon les chiffres du

commerce extérieur.

Des résultats qui « illustrent les parts de marché prises par les marques étrangères importées,

mais aussi l'effet de l'internationalisation de la production sur le commerce extérieur français », constate l'I.N.S.E.E. (statistiques et études – 2019).

Une reconnaissance des pouvoirs publics nécessaire

Côté vélo, la France a laissé partir son industrie du cycle dans les années 1980-1990, avec son

cortège de brevets et de savoir-faire. Le rétropédalage demande un coup de pouce de l'État pour permettre aux industries d'être compétitives. Le prix de revient de la fabrication des cadres illustre l'équation à résoudre : « Un cadre de vélo à assistance électrique sophistiqué coûte 150 dollars US en Asie ; la même offre en France ne serait pas à moins de 600 dollars », assure Jérôme Valentin, vice-président de l'UNION Sport & Cycle (USC). Le marché annuel des vélos à assistance électrique, estimé entre 1 et 1,5 million d'ici 2025 et à plus de 2,5 millions d'ici 2030 pour le marché français (Observatoire du cycle, UNION Sport & Cycle), donne quelques

perspectives aux carnets de commandes. Pour les garanties, le soutien de l'État s'avère indispensable, insiste Jérôme Valentin : « La création d'une filière peut nous permettre d'obtenir la reconnaissance au niveau des pouvoirs publics mais surtout une allocation de moyens pour aider les industriels et entrepreneurs à passer ce cap du prix accepté par les donneurs d'ordre. »

Recherche & développement appelés à la barre

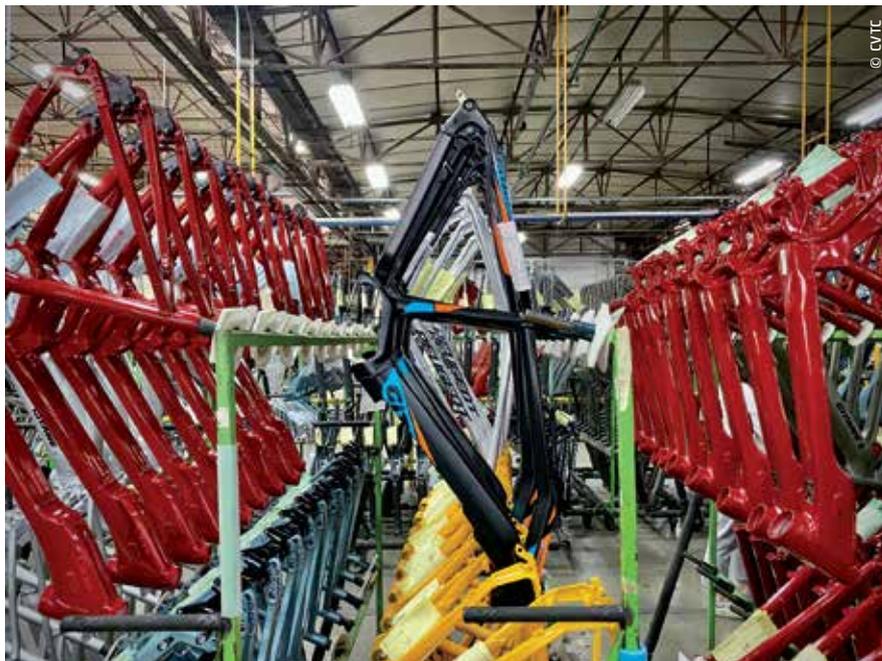
Le *made in France* peut s'envisager pour de nombreux composants du vélo, comme les freins, qui comptent « 10 marques sur la planète, pour 400 marques de vélos en France (...). L'histoire du vélo est magnifique, et nous avons peut-être fait preuve de nombrilisme. On a manqué le coche ! », complète Denis Briscadieu, président du

« La France a laissé partir son industrie du cycle dans les années 1980-1990, avec son cortège de brevets et de savoir-faire »



groupe Cycle Lab et du cluster Vélo Vallée.

Les voix s'accordent pour se tourner vers l'innovation et le développement d'autres techniques de fabrication. Le cluster Vélo Vallée tente d'entrer en contact avec Airbus et ses nombreux sous-traitants aéronautiques occitans, à la recherche de diversification. Le partenariat industriel du groupe Seb avec la marque de prestige Angell Bike est inspirant. Les initiatives des artisans également. Une quarantaine d'artisans nationaux possèdent encore le savoir-faire pour des conceptions-fabrications de cadres à l'unité et en petites séries. Désormais regroupés au sein de l'Association des artisans du cycle, ils parlent à l'unisson, organisent des événements et envisagent aussi le lancement d'un cursus de formation pour la fabrication de cadres de cycles. Une dizaine d'entre eux vient d'investir dans une usine de montage mutualisée pour passer du mode artisanal au stade industriel. Cet outil collectif implanté sur 4 000 m² devrait ouvrir en début d'année prochaine grâce à un financement à 50 % de la région Auvergne-Rhône-Alpes. La Région soutient le cluster Mobilité active & durable



Le Made in France appelle à déployer de nouveaux savoir-faire et de nouveaux procédés pour rapatrier la production de cadres et composants en séries.

(MAD), qui regroupe près de 100 adhérents de l'écosystème vélo. L'enjeu est important, notamment pour l'emploi, et d'autres territoires se mobilisent, à l'image de la métropole de Nantes qui se saisit du développement de la filière sur son territoire.

Les équipements et services dans la filière

L'inauguration, le 15 octobre dernier à Angers, du stationnement sécurisé La Ruche à vélo, révèle la montée en puissance d'une nouvelle économie du vélo sur les services et les infrastructures

La mission parlementaire sur la filière, une première pour le vélo ?

La mission parlementaire confiée au député du Val-de-Marne Guillaume Gouffier-Cha « vise à faire un état des lieux des forces et faiblesses de l'industrie du cycle en France, et à faire des propositions pour développer la relocalisation sur le territoire national. Plus généralement, il s'agit de donner une vision d'ensemble des perspectives et des freins au développement du vélo d'un point de vue industriel et économique, et sur le plan de l'emploi. En effet, le nombre d'emplois de la filière pourrait passer de 78 000 aujourd'hui à 270 000 en 2030 », annonçait le ministère de la Transition écologique le

30 septembre dernier. La mission s'inscrit dans la continuité du plan Vélo et mobilités actives, selon le gouvernement.

Le rapport doit être remis le 5 janvier prochain. Le délai est court. La responsabilité importante. Au cœur du réacteur : fabrication, vente, réparations de vélos ; location et services vélo ; conception et réalisation d'aménagements et d'équipements ; formation, événementiel.

Cette mission a été confiée par Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports, Agnès Pannier-

Runacher, ministre déléguée auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, chargée de l'industrie, sous la responsabilité du chef du gouvernement, Jean Castex.



ils
et elles
ont
dit...

autour du vélo. Mais aussi de l'économie de proximité et de la production locale qui accompagnent cette tendance. « *Nous fabriquons en Vendée avec un charpentier métallique et un assembleur* », précise Antoine Cochou, un des trois fondateurs de ce parking automatisé et 100 % sécurisé.

Le tandem production locale et services numériques porte les équipementiers, dont les métiers changent. « *Nous allons vers l'exploitation de nos abris pour gérer les abonnés aux services au nom de la collectivité. Nous ne faisons pas que concevoir et fabriquer des produits* », insiste Grégoire Maes, directeur général d'Abri Plus. « *Il faut faire vivre le service de stationnement avec des applications d'abonnement et des solutions informatiques adaptées, alors qu'auparavant c'était l'exploitant de bus qui gérait les stationnements vélo. Un parking à vélos, ce ne sont pas juste des bouts de tôles (...). Les bonnes idées, il y en a beaucoup, le sujet est de pouvoir produire* », ajoute Corinne Verdier, dirigeante d'Altinnova.

« **Pour le tourisme le développement des infrastructures a été accompagné de services, à l'image du label Accueil vélo** »

Le tourisme, un modèle à suivre?

Le tourisme à vélo a joué un rôle de pionnier en construisant un écosystème local. L'itinéraire La Loire à vélo a été un déclencheur. Le développement des infrastructures a été accompagné de services, à l'image du label Accueil vélo, créé par le comité régional du tourisme du Centre-Val de Loire en 2010 pour doter cet itinéraire de services pour les touristes à vélo. Devenu national avec la création de l'association France vélo tourisme, ce label de service rassemble désormais 6 000 professionnels dans l'Hexagone, des hébergeurs aux loueurs en passant par les restaurants ou les réparateurs. France vélo tou-

risme, composée à parité d'acteurs publics et privés, assure la promotion des territoires par sa plateforme Internet, se finançant par les sites en marques blanches dédiés à des itinéraires de vélotourisme.

L'ambition de devenir la première destination de tourisme à vélo ne s'envisage pas sans services. Ni sans



« *Nous sommes dans une situation paradoxale qui génère une véritable opportunité pour la création d'une filière*

vélo. Réindustrialisation n'est pas le bon terme ! Il s'agit plutôt de création de valeur en France : on ne fera pas aujourd'hui la même chose que l'on faisait hier. Il faut changer les processus de fabrication, les matières, innover et faire de la recherche & développement. Le Conebi (Confederation of the European Bicycle Industry) estime que le nombre de vélos va doubler d'ici 2030 et que le vélo à assistance électrique va représenter plus de 50 % . »

Jérôme Valentin, vice-président d'UNION Sport & Cycle



« *L'Apic est unique, car l'association réunit à la fois des usagers et des industriels, une composition inédite et inspirante,*

puisque la Fédération européenne des cyclistes (ECF) est intéressée par la mise à disposition de ce fichier au niveau de l'Europe. Aujourd'hui, plus de 800 000 vélos sont marqués en France, et on commence à en retrouver. C'est une vraie réussite puisqu'on déplore de 300 000 à 400 000 vélos volés annuellement en France. »

Patrick Guinard, président de l'Apic – Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active



L'économie du vélo intègre aussi les infrastructures routières et les aménagements de parkings et stationnements.



© Communauté urbaine de Dunkerque

Le tourisme à vélo a développé un écosystème complet autour du vélo avec des services et des infrastructures. Un modèle inspirant pour les mobilités actives et la filière vélo.

initiatives locales, rappelle Chrystelle Beurrier, présidente de Vélo & Territoires : « Il faut décliner une offre cyclable complète qui s'appuie sur un schéma national (ndlr, l'achèvement des 25587 km du Schéma national des véloroutes est prévu en 2030), mais aussi encourager les initiatives locales qui viennent faire continuité. » Le secteur du tourisme génère une forte activité économique, mais aussi, comme le souligne l'étude de l'Ademe, « une forte intensité en emplois non délocalisables, parfaitement en phase avec le développement d'un tourisme plus durable ». L'ambition annoncée du tourisme ? Faire de la France la première destination mondiale de tourisme à vélo.

La voix des territoires

En construisant des aménagements cyclables, des stationnements sécurisés, en déployant les services et la culture vélo, les collectivités territoriales jouent un rôle essentiel pour soutenir et muscler l'ensemble de la filière économique. S'ajoutent les volets de formation et développement économique. Mais aussi l'accompagnement des tendances émergentes, comme celui du marché du vélo d'occasion qui se met en place avec de nouveaux



© Communauté urbaine de Dunkerque

acteurs, ou de la cyclologistique en pleine effervescence. « Un palier a été franchi au niveau des infrastructures, et cela va demander du courage aux élus, car il va falloir repenser la ville. Ces changements vont occasionner des travaux », rappelle le député du Val-de-Marne Guillaume Gouffier-Cha, qui s'est vu confier cette mission parlementaire et multiplie les rencontres avec les acteurs du secteur. « Il faut donner aux collectivités les moyens d'investir », conclut Françoise Rossignol, présidente du Club, qui insiste sur le potentiel d'emplois locaux de la filière vélo. À suivre. ■

ils
et elles
ont
dit...



« Le vélo est devenu une évidence environnementale, sanitaire, une évidence de pouvoir d'achat ; aujourd'hui il faut qu'il devienne une évidence

économique. **On sait que la transition écologique ne se réalisera que si le développement économique est bien au rendez-vous.** On a besoin de révéler cette filière qui existe, mais aussi tout l'écosystème qui fait de l'animation territoriale, les associations... Que le développement de la pratique se traduise par un développement économique ! »

Élodie Trauchessec, animatrice Mobilités émergentes à l'Ademe



« J'ai toujours été impressionné par ce qu'a réalisé l'industrie allemande autour de l'automobile dans les années 1970, où les marques ont réussi à

créer un écosystème complet autour de l'auto (...). **Dans les années 1980, c'était ringard de faire du vélo. La bascule a été faite avec la mobilité.** Le cycle doit rechercher des nouveaux concepts de produits, s'émanciper des brevets actuels et réfléchir à de nouvelles innovations. Le cluster Vélo Vallée ? Il se met humblement devant une feuille blanche et essaie de donner la possibilité à ses adhérents de travailler ensemble, d'exposer, de partager du sourcing, des brevets, du personnel, des mètres carrés ; de faire de l'Occitanie un des territoires les plus promus pour le tourisme à vélo ; de créer un véritable écosystème. »

Denis Briscadieu, président du cluster Vélo Vallée et du groupe Cycle Lab

Le vélo, services compris

Pour investir dans les services vélo adaptés, *Actualisation de l'étude sur l'évaluation des services vélo*, publiée en septembre dernier par l'Ademe, livre des indicateurs probants. Coordinatrice de l'étude, Élodie Trauchessec donne les principaux enseignements des sept services étudiés.



Le stationnement sécurisé augmente en quantité et en diversité

50 000 places en 2019 contre 30 000 en 2015 : l'offre de stationnement augmente. Elle se renouvelle aussi.

« De 2015 à 2020, l'offre de stationnements sécurisés a quasi doublé. Elle se diversifie avec des consignes collectives qui se multiplient mais aussi l'apparition de nouvelles formes de stationnement, notamment les box à vélos résidentiels, qui semblent être la solution pour les grands centres urbains denses.

Le stationnement dit urbain apparaît, avec la création de places de stationnement dans les parkings en ouvrage, proposées directement par des opérateurs de stationnement privés. LPA (Lyon Parc auto) a ouvert le bal à Lyon, en proposant des stationnements vélos qualitatifs et sécurisés à la place de stationnements autos. Indiggo Wheel suit et a inauguré son premier Cycloparc à Lille (ndlr, le 4 octobre). Toutefois, l'offre de stationnements sécurisés est peu visible, peu lisible, voire confidentielle. Se pose la question de l'accès au plus grand nombre tout en sécurisant le stationnement. Dernier enjeu : apporter de la diversité de stationnement pour les vélos cargos, mais aussi pour les PMR (personnes à mobilité réduite). »

Les services de location de vélos en libre-service (VLS) : l'électrification change la donne

Le parc de 43 000 vélos en libre-service en France (dont 35 % de VAE) concerne 9,5 millions d'habitants. Dans



Les services de location longue durée et les aides à l'achat locales pointent en tête des services pour permettre un changement d'usage et une démotorisation.

les territoires denses, l'offre semble proche de son maximum.

« Le nombre de services a quasi doublé depuis 2015, mais un palier semble avoir été atteint car presque toutes les métropoles, tous les centres urbains denses, sont équipés. **Le grand enseignement de 2015 à 2020 est l'électrification : nous sommes passés de 0 % à plus de 35 % de vélos à assistance électrique (VAE).** Et les flottes augmentent ! L'Ademe recommande les vélos en libre-service (VLS) dans les territoires très denses où ils sont pertinents pour la mobilité du quotidien. Dans les territoires peu denses, ce service est extrêmement coûteux : l'usage ne justifie pas sa mise en place avec moins d'un trajet par jour. Il s'agit presque de la privatisation d'un vélo. L'Ademe appelle à

la prudence, car la faible densité de stations ne permet pas un maillage suffisant. Et ces systèmes sont onéreux. »

Les solutions de location longue durée (LDD) peu coûteuses et incitatives de démotorisation

La location longue durée constitue un levier fort pour la démotorisation : 12 % des usagers renoncent à l'achat d'une voiture, et 8 % s'en sont séparés grâce à ce service. Un moteur pour les territoires peu denses.

« Entre 2015 et 2020, l'offre a doublé, tout particulièrement dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants. La flotte s'est fortement



Complémentaires, les services vélos doivent être pensés dans une approche systémique et s'adapter à la physionomie des territoires.

électrifiée, avec plus de 50 % de vélos à assistance électrique (VAE), du fait des nouveaux services qui sont souvent à 100 % électriques. L'Ademe défend la location longue durée, notamment pour les territoires peu denses. Ce service donne des résultats intéressants. La cohabitation VLS/LDD ? Ces services s'adressent à des profils et à des usages différents. Les usagers de vélos en libre-service (VLS) sont plus jeunes, plus actifs, plus masculins tandis que ceux des services de location longue durée (LDD) présentent des profils légèrement plus âgés et plus féminins. **C'est un service très impactant pour le changement de pratiques, pour la transformation des mobilités sur un territoire, mais aussi un service peu coûteux avec un reste à charge très faible, notamment ramené au kilomètre réalisé à vélo.** Le montant moyen au niveau national s'élève à 10 centimes d'euro du kilomètre, ou 225 euros par vélo. Caen, par exemple, avance un reste à charge annuel de 90 euros par vélo, tout prêt du point d'équilibre. N'est-on pas sur des services qui, à terme, deviendront privés, laissant la collectivité se focaliser sur

« Un dispositif très porteur pour les collectivités qui peuvent aussi favoriser l'écosystème local »

des services moins rentables, notamment la location longue durée de vélo cargo pour les familles, de vélos adaptés pour les PMR (personnes à mobilité réduite) ou des vélos à assistance électrique pour des publics précaires ? Cette tendance n'était pas identifiée en 2015 (...). Il existe deux façons de concevoir un service de LLD. Il peut être reconductible sans limite dans le temps, à l'image de la CARENE Saint-Nazaire, agglomération qui ne cesse d'accroître sa flotte de vélos à assistance électrique. L'idée est d'embarquer les gens sur le long terme. L'autre approche est celle de la location comme test avant d'en acheter un, donc avec une offre limitée dans le temps. Deux stratégies gagnantes. »

Les aides à l'achat : un dispositif multiplié par quatre depuis 2015

55 % de la population française est éligible à ce dispositif. Tout le territoire n'étant pas couvert, l'équité de ce service pose question, d'où les mobilisations du Club avec le Club des élus nationaux pour le vélo, pour supprimer

l'existence d'une aide locale comme prérequis pour l'aide nationale à l'achat.

« C'est le service qui a le plus augmenté, avec une multiplication par quatre des aides à l'achat locales. Un dispositif très porteur pour les collectivités qui peuvent aussi favoriser l'écosystème local. Et partout les enveloppes sont consommées ! En revanche, et certains territoires sont surpris, traiter toutes ces demandes est assez chronophage. L'Ademe préconise un partenariat avec les vélocistes locaux pour que la collectivité leur verse les aides directement : les bénéficiaires n'ont pas à en faire l'avance, et la collectivité simplifie la procédure. En 2015, beaucoup de bénéficiaires étaient des retraités pour des usages loisir. En 2020, **les bénéficiaires sont de plus en plus jeunes : 70 % ont moins de 55 ans, avec une augmentation de la part des actifs, qui représentent plus de 80 %.** Le bénéficiaire d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE) est beaucoup plus représentatif de la population française, plus actif, sur des usages de mobilité quotidienne. Les aides pour les vélos mécaniques ? Nous recommandons de creuser cette piste, notamment pour augmenter le niveau de gamme des vélos et donc les sécuriser. Mais aussi de s'intéresser aux vélos d'occasion. »

Les ateliers d'autoréparation pérennisent la pratique

Avec 339 ateliers en 2019 (contre 209 en 2015) pour 110 000 bénéficiaires et adhérents, les ateliers d'autoréparation augmentent le kilométrage parcouru à vélo.

« Ce service se développe soit par création de nouveaux ateliers dans des territoires peu denses—ce qui n'existait pas en 2015—, soit par essaimage dans les territoires denses. On sait qu'il faut un maximum de 1 500 adhérents pour conserver une qualité de service. Le public est assez particulier, très engagé, peu motorisé et se déplace déjà beaucoup à

vélo. Le service donne énormément satisfaction, **il ne suscite pas la pratique du vélo mais la pérennise et s'inscrit en complémentarité des services qui créent l'usage : les aides à l'achat et la location longue durée.** Cela augmente le kilométrage parcouru à vélo et coûte peu cher à la collectivité avec une belle dynamique sur tout le territoire. Points de vigilance : les ateliers sont peu satisfaits de leurs conditions d'accueil, avec des espaces trop exigus. Par ailleurs, les ateliers attirent peu les jeunes et les femmes. Enfin, très peu d'adhérents utilisent des vélos à assistance électrique (VAE). Est-ce que demain il sera possible de faire de l'entretien de la maintenance de VAE dans ces ateliers ? »

Les entreprises demandent des actions d'accompagnement de la pratique

Proactives sur le sujet du vélo, les entreprises consultées ont constaté une augmentation de la pratique cyclable de l'ordre de 2,5 points depuis 2 ans. Leurs attentes ? Des actions de promotion.

« Dans cette étude, nous nous sommes exclusivement consacrés aux employeurs. Pour eux, **deux axes prioritaires se**

dégagent : d'une part le besoin de stationnements sécurisés et d'autre part la promotion du vélo sur site. Ce second point a été une surprise, notamment parce qu'il passe avant les aides financières (forfait mobilité durable – FMD, anciennement indemnité kilométrique vélo – IKV). Les besoins de promotion du vélo et de mise en place de tests, de challenges, de sensibilisations à la sécurité... sont ressortis très fortement. Il y a besoin d'une synergie entre la collectivité et les employeurs qui s'inscrivent sur un territoire. Un gros travail doit être entrepris sur les plans de mobilité employeur. »

Les premiers tours de roue du Savoir rouler à vélo

Majoritairement pris sur le temps scolaire (63 % contre 32 % sur le temps extrascolaire et 5 % sur le périscolaire), le Savoir rouler à vélo implique les communes.

« Le Savoir rouler à vélo (SRAV) est un petit volet de l'étude qui s'est réalisée sur

les vélo-écoles. L'Ademe n'a pu évaluer l'impact de ces services, ce qui demanderait de suivre des cohortes d'élèves sur des années. Sur l'année de lancement 2019-2020, avec toutes les difficultés liées au COVID, 1 % d'une classe d'âge a été formé. L'objectif de former 100 % d'une classe d'âge montre l'ampleur du défi. La majorité de ces formations est réalisée sur le temps scolaire, d'où l'importance d'impliquer les enseignants et directeurs d'établissement dans le dispositif. Le besoin d'intervenants est évalué à 1 700 pour former une classe d'âge. » ■

« Il y a besoin d'une synergie entre la collectivité et les employeurs qui s'inscrivent sur un territoire. »



L'étude de 2015 avait positionné les services vélo comme compléments indispensables au développement des infrastructures. La remise à jour cinq années plus tard montre la dynamique du déploiement des services vélos sur le territoire national, leur efficacité pour faciliter et ancrer la pratique, leur complémentarité. Les sept cahiers, six fiches techniques et six infographies de l'étude sont à retrouver en téléchargement libre.



Aux services suscitant la pratique s'ajoutent ceux la pérennisant comme les ateliers vélo.

Aix-les-bains préserve son cadre de vie

Aix-les-Bains accélère sa politique vélo. Attachée à sa qualité d'air, la ville savoyarde d'environ 29 000 habitants expérimente et accompagne de pédagogie ses transformations en faveur des mobilités actives. Ici, le vélo s'entend pendulaire, sportif ou touristique.

« Il existait déjà un maillage que mon prédécesseur, maire pendant 17 ans, avait développé. Mais dans une ville de pentes, de patrimoine ancien et de rues étroites, la continuité cyclable fait défaut. Pour 2020, mon engagement était de résorber ces absences de connexions et les points noirs », avance Renaud Beretti, maire d'Aix-les-Bains et président de la communauté d'agglomération Grand Lac. Si l'intérêt d'Aix pour le vélo n'est pas tombé de la dernière crise sanitaire, le territoire a constaté une progression exponentielle depuis les confinements. La ville savoyarde se transforme. Pourtant l'acceptation des nouveaux aménagements n'est pas toujours au rendez-vous ! Plusieurs chaussidous (chaussées à voies centrales banalisées) ont été mis en place pendant le premier confinement. « C'était particulier de les instaurer en ville, car nous étions contraints par les gabarits des rues (...). Il y a eu un effet de surprise. Il a fallu être très pédagogue et beaucoup communiquer sur ces aménagements », souligne Sophie Carré, chargée de projet mobilité durable.

La solution adoptée ? L'expérimentation, vers laquelle la ville se tourne fréquemment pour tel aménagement ou tel service, comme celui d'un *school bus* à vélo pour le ramassage scolaire ou la mise à disposition de vélos à hydrogène...

Une ville moteur pour l'agglomération

La ville-centre de la communauté d'agglomération a valeur d'exemple pour les autres communes du territoire, à l'image de son action sur la prime à l'achat de vélos à assistance électrique mise en place dès 2007. Celle-ci a évolué depuis, précise l'édile : « Une aide à l'achat de 250 € de la ville se majore par



La ville teste ! Ici un chaussidou mis en place en mai 2020, suite au premier confinement, puis pérennisé début octobre dernier, a été accompagné d'un aménagement d'apaisement des vitesses.

celle de Grand Lac de 200 €, pour un vélo acheté chez un détaillant situé dans le bassin d'emploi Chambéry-Aix. D'autres communes de l'agglomération ont suivi. »

Même dynamique avec la nouvelle Vélostation (Vélo-déa), ouverte en juillet 2020, pour laquelle Aix a complété l'investissement initial de l'agglomération, pour un parc de 200 vélos à assistance électrique (VAE) et une quarantaine de vélos mécaniques. Une nouvelle flotte de location pour un service de moyenne et longue durées va s'ajouter au parc d'ici le printemps. « L'idée est également de disposer de relais de la Vélostation dans différentes communes de l'agglomération, mais aussi de proposer des formules de location à bas prix, 50 centimes

pour la journée dans les quartiers dits ANRU », signale Renaud Beretti.

Des infrastructures pour le pendulaire et le tourisme

La ville se tourne vers les infrastructures pour prolonger les 40 kilomètres cyclables existants. Le nouveau schéma directeur cyclable de la ville, publié en juin 2021, doit s'harmoniser avec celui de la communauté d'agglomération prévu pour juillet 2022. Un des projets, financé par le département, vise à la création d'une pénétrante cyclable depuis le centre-ville jusqu'au lac, distant de deux à trois kilomètres. Le développement de la Véloroute des 5 lacs, liant les lacs Léman, d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelette et de Paladru, doit servir les mobilités du quotidien autant que le tourisme, très présent sur ces terres. Cet aménagement s'ajoutera à celui la Viarhona, accessible par une intermodalité bateau-vélo : la traversée du lac en bateau à fond plat conduit les

cyclistes vers le territoire de la Chautane, où s'étend l'agglomération. Et la marche ? « Nous allons mettre en place une signalétique incluant le temps de marche nécessaire pour relier différents points de la ville. Par ailleurs, en 2022, la ville va développer un parcours marche sous contrôle médical, avec

l'hôpital, pour les convalescents revenant d'une opération », s'enthousiasme le maire, pour une opération inscrite dans le cadre du label Villes-Santé de l'OMS, un des nombreux labels de la station thermale avec ceux de Territoire vélo, Ville active et sportive ou Ville à vélo du Tour de France. ■

« Proposer des formules de location de vélos à bas prix dans les quartiers dits ANRU »

Nantes : la métropole et les 24 communes sur la même voie

Les objectifs affichés de porter la part modale du vélo à 12 % à horizon 2030 s'accompagnent de la volonté de transformer la métropole en laboratoire de la ville cyclable du XXI^e siècle.

« La prise de conscience des modes actifs s'est accélérée avec la crise sanitaire. Il y a une appétence forte des citoyens sur le sujet, mais aussi des nouveaux élus. Je travaille avec 24 communes à l'échelle de l'agglomération, et tous les maires réclament du vélo », s'enthousiasme Nicolas Martin, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements doux, qui souligne « ne pas être propriétaire de la compétence vélo. D'autres élus intègrent le vélo, ce qui est important pour conduire une politique transversale. » Multiplier par quatre la part modale du vélo de 2015 à 2030 s'appuie sur un programme d'infrastructures de différentes tailles. L'aménagement d'un futur réseau express vélo sécurisé de 150 km pour traverser et contourner la ville s'accompagne de 162 km d'un réseau « structurant » empruntant des axes fréquentés. Mais aussi de 330 km de voies « secondaires et de maillage », qui sont « du ressort des maires des communes de la métropole ou des adjoints de quartiers de Nantes, dont certains représentent 30 000 habitants », précise Nicolas Martin.

Un référentiel des aménagements

Pour accompagner ces transformations, la métropole a publié un référentiel des aménagements cyclables conjointement à son schéma directeur, en janvier 2021. Ce référentiel définit des largeurs de pistes, la place des voitures, celle des piétons... et s'impose à tous les aménageurs, pour tous les projets de la métropole. « Le vélo n'est pas oublié avec ce document qui précise nos exigences en termes d'aménagement », se félicite l'édile. L'investissement pour les infrastructures et les services s'élève à 115 millions d'ici la



Le « tricycle nantais » en charge du vélo. De gauche à droite : Nicolas Martin, vice-président de la métropole en charge des déplacements doux ; Aurélien Boulé, conseiller municipal de Nantes, responsable du développement de la politique cyclable et du suivi des associations cyclistes ; Simon Citeau, adjoint au maire de Nantes en charge des déplacements doux.

fin du mandat, en 2026. Cela représente un budget annuel de 30 euros par habitant.

« Un budget
annuel
de 30 euros
par habitant »

La métropole se penche sur la dimension sociale de la politique vélo. Des mesures vont être soumises au conseil métropolitain en février prochain afin de conditionner les aides à l'achat et à la location aux conditions de ressources. La métropole veut s'appuyer sur la tarification sociale des transports en commun pour mettre en place un guichet unique d'aides aux déplacements. Ces aides tremplins porteront autant sur les vélos cargos que les vélos à assistance électrique et mécaniques... neufs ou d'occasion. L'accès à des vélos de deuxième ou troisième main passera par des partenaires agréés, avec des vélos gravés pour éviter tout risque de détournement de l'aide. Communes et département pourraient renforcer ce dispositif de solidarité.

Vers un cluster métropolitain ?

« Les aides vélos s'accompagnent d'actions de remise en selle : 20 % des Nantais n'ont jamais fait de vélo ! », déclare

Nicolas Martin. En février, les élus devraient également délibérer sur la stratégie piéton, l'ambition étant d'augmenter de quatre points les 26 % de part de la marche. Un plan d'actions suivra.

Nantes mise aussi sur le développement de l'écosystème vélo. « La métropole représente plus de 650 000 habitants et possède une dynamique économique propre. L'idée est de l'amplifier, comme nous le faisons avec le Nantes City-Lab, un laboratoire urbain d'expérimentations et d'innovations autour du vélo et des équipements. La notion de cluster, nous allons la développer à l'échelle de la métropole », insiste Nicolas Martin. La collectivité veut également amener les entreprises du territoire à se saisir du vélo et compte s'appuyer sur l'association les Boîtes à vélo pour développer une expertise afin de transformer les flottes automobiles en flottes vélos.

Les voyants sont au vert, et Nantes peut compter sur les retours de terrain de la vingtaine d'associations qui participent régulièrement aux réflexions de mise en œuvre et d'évaluation des politiques publiques.

À suivre. ■

« Plus on représentera largement le monde du vélo, plus notre voix portera »

Tout récemment décoré de l'ordre national du Mérite, Olivier Schneider, le très influent président de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), évoque pêle-mêle la place prise par l'association et ses filiales, les prochaines échéances électorales pour le vélo, mais également les rapports de ses associations-membres avec les collectivités territoriales et son avenir.



Olivier Schneider, président de la FUB – Fédération française des usagers de la bicyclette – depuis avril 1995, a été décoré de l'ordre national du Mérite, le 14 septembre dernier, par Barbara Pompili. La ministre de la Transition écologique a insisté sur sa force de travail et sa vision du vélo : « *Toujours les manches relevées, prêt à aller convaincre, stimuler, réveiller, faire bouger.* »

Ville et Vélo : Maintenant que les revendications des associations provélos sont devenues le *mainstream*, un courant dominant, qu'en est-il du rôle de la FUB ?

Olivier Schneider : Notre rôle est de surveiller et d'être exigeant pour que la promesse soit réellement tenue. Je sors d'une réunion avec la S.N.C.F. sur le projet d'un OV-Fiets à la française que j'ai proposé (ndlr, OV-Fiets est un réseau de vélos en libre-service mis en place dans les stations de chemins de fer, de trams et de métros néerlandais). Notre responsabilité est énorme puisque toutes nos propositions sont acceptées et peuvent se réaliser.

Mes prédécesseurs pouvaient avoir des idées géniales, mais elles n'étaient pas forcément mises en œuvre. Aujourd'hui la tendance inverse se constate.

L'obtention de financements a-t-elle commencé à changer la donne ?

O.S. : Certes, le vélo a obtenu des financements, et je vous réponds depuis Angers (ndlr, interview réalisée après l'inauguration du parking sécurisé La Ruche à vélo, le 15 octobre, à Angers) où, il y a trois ans, un mois et un jour, a été annoncé le Plan vélo. Mais il ne faut toutefois pas exagérer sur

« Notre responsabilité est énorme »

le poids du vélo, qui ne représente qu'un faible pourcentage de parts modales alors que 15 % ne seraient pas délirant !

Tout le monde a compris l'enjeu, mais il faut que le niveau d'ambition soit à la hauteur, sinon on va juste satisfaire des gens comme moi, c'est-à-dire des hommes blancs de quarante ans, alors que l'objectif est de pouvoir mettre à vélo les plus âgés, les plus jeunes, les hommes, les femmes, les personnes qui ont des fragilités. Le but est d'être à l'écoute de tous les cyclistes, et pas uniquement des militants du vélo et des personnes déjà sensibilisées. L'enjeu consiste à susciter cette appétence chez ceux qui ne l'éprouvent pas encore, notamment les ruraux et les périurbains. Cette transition-là doit être réussie.

L'échéance des présidentielles est proche : comment voyez-vous la poursuite du partenariat entre les associations provélos pour porter les revendications d'une seule voix ?

O.S. : J'en suis convaincu. La campagne Parlons vélo va être ouverte, comme d'habitude, aux associations de collectivités et à tous les acteurs du vélo, y compris les sportifs, les touristes et les usagers de voies vertes... Je n'ai aucun doute sur la possibilité de monter une action collective. Plus on représentera largement le monde du vélo, plus notre voix portera. Et on va faire une campagne non seulement pour les présidentielles, mais aussi pour les législatives. Et le challenge est encore plus grand ! Ces élections sont 577 fois les présidentielles, il faut discuter avec 4 000

ou 5 000 candidats.es, former une armée de personnes pour aller à la rencontre de tous ces postulants, même ceux qui ont peu de chances de gagner. Cela va être difficile pour les candidats de ne pas proposer davantage pour le vélo que ce qui a été réalisé sur ce quinquennat, qui est déjà infiniment plus que ce qui s'est passé sur le précédent. Il faudrait vraiment que l'on soit mauvais pour ne pas obtenir des engagements.

Quelles actions ont le plus favorisé le développement de la FUB, devenue une holding avec quatre filiales (SAS), un effectif salarié pléthorique, un budget exponentiel ?

O.S. : Le baromètre ! Clairement, il nous a fait changer de dimension. Lors du lancement de la première édition, nous avons obtenu 113 009 répondants. Tout à coup, la FUB est devenue un acteur reconnu. Mais tous les projets que nous mettons en place en ce moment sont très impactants, les six programmes CEE (certificats économie d'énergie) plus le plaidoyer. Nous portons aussi le Bicycode et la plateforme Parlons vélo !

La FUB compte 470 associations, et actuellement il en vient une ou deux par semaine. L'effectif est de 43 personnes et, là aussi, cela change tous les jours. La FUB est devenue une structure dans laquelle je ne connais plus les noms et les prénoms de tous les salariés.

Localement, les associations deviennent-elles moins militantes avec les collectivités territoriales ?

O.S. : Cela dépend des situations locales : certaines associations sont davantage « service », d'autres plus revendicatives. Au niveau de l'État, la FUB est devenue un peu l'Agence nationale du vélo, mais

une Agence nationale très militante qui ne dit pas oui à tout.

La FUB est sortie d'un positionnement d'ONG à faible impact qui passe son temps à dire « *il y aurait dû y avoir ça et il n'y a rien du tout* » ! Nous n'avons pas toujours entière satisfaction, notamment au niveau des budgets demandés, toutefois le Coup de pouce vélo a tout de même permis de faire réparer 2 millions de vélos et de créer une relation de confiance avec le gouvernement. Notre lobbying a été porteur, mais nous sommes un sujet à fort potentiel sur lequel il y avait énormément de retard. Toutefois, nous sommes loin d'être complètement satisfaits, encore très loin des Pays-Bas ou du Danemark notamment.

Et Olivier Schneider, dans cette transition, comment va-t-il évoluer ?

O.S. : Atterrissons déjà pour 2022. Je ne vais certainement pas rester président à vie, mais je veux voir certains projets aboutir. En effet, il faut que j'arrive à ce que la FUB ne s'écroule pas à mon départ, un risque que m'ont exprimés beaucoup d'administratrices et d'administrateurs. Je travaille à mettre en place une gouvernance par thématiques et que les

quatre sociétés possèdent aussi leur gouvernance propre, une cohérence et une culture commune FUB dont je suis le garant aujourd'hui.

Faisons en sorte que tous les projets démarrent bien et que le vélo gagne les élections 2022 de mai et de juin ! Ensuite je me verrais bien m'occuper de ces sujets au niveau européen. Pour l'année, voire les deux ans à venir, je serai au même endroit. J'ai conscience qu'il faut que la gouvernance devienne plus collégiale, plus multilatérale : la FUB ne doit pas être un colosse aux pieds d'argile. ■

« *Que le vélo gagne les élections 2022 de mai et de juin* »

La FUB en chiffres

- **470 associations.**
- **43 salariés** (incluant les filiales) répartis sur trois sites, Strasbourg (siège social), Paris et Lyon (programme ADMA).
- **4 sociétés par actions simplifiée (SAS):** FUB services, Bicycode, Sofub, Fuzo.
- **Les programmes CEE (certificats économie d'énergie):** Adma, Académie des experts en mobilités actives incluant l'Académie des métiers du vélo; Alvéole et Alvéole + ; Colisactiv; Génération vélo; Objectif employeur provélo.

Et chez vous, comment ça roule ?

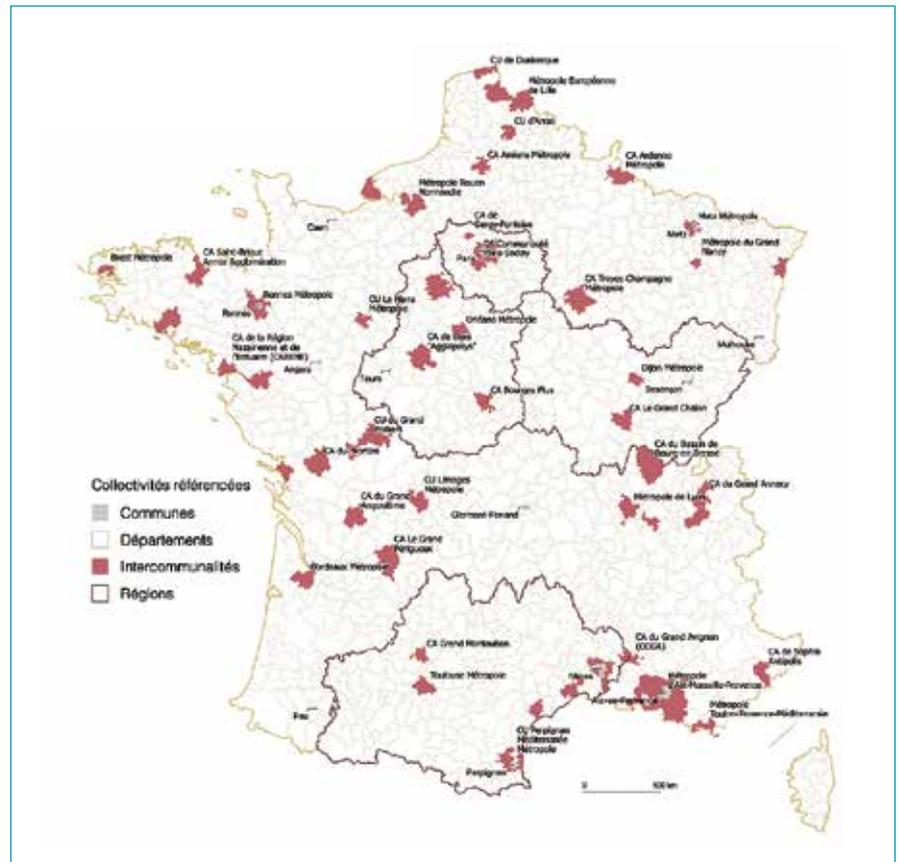
Comment mesurer et comprendre la circulation à vélo pour mieux inventer les villes cyclables de demain ? La réponse se trouve dans la nouvelle plateforme en ligne *Comment ça roule ?* Lancé le 29 septembre dernier au congrès du Club, l'outil éclaire la circulation des cyclistes dans 75 territoires adhérents de plus de 100 000 habitants.

« Depuis moins de deux ans, le vélo a trouvé son public, et une appétence s'affirme pour les mobilités actives », se rejouit Patrice Pattée, vice-président du Club et co-initiateur, avec Géovélo, de la plateforme *Comment ça roule ?* Pour soutenir cette envie de vélo, les villes ont de « nouvelles responsabilités : adapter l'espace public pour prendre en compte ces nouveaux flux ou bien, plus subtilement, détecter ici ou là ces signaux faibles pour les amplifier », observe celui qui est adjoint en charge de l'espace public et des mobilités au maire de Sceaux (92). Et le Smartphone des usagers est sans doute le nouvel allié des élus pour découvrir les flux cyclistes dans leur ville.

Mesurer la pratique vélo en récoltant les données de ses utilisateurs, c'est ce que propose l'application de navigation vélo Géovélo, forte d'un million de téléchargements. « Enregistrer ses trajets sur l'application permet de faire de la "science sur le vélo" », atteste Antoine Laporte Weywada, directeur du développement de la start-up tourangelle. « En travaillant sur le développement de notre application d'information voyageur, on s'est rendu compte de l'intérêt des collectivités pour les données de trajets de cyclistes. L'idée est de les utiliser à bon escient, et non pas pour les revendre à des entreprises de marketing », explique-t-il. Le partenariat avec le Club semblait tout naturel.

Comment ça roule ?, un partenariat naturel entre le Club et Géovélo

La start-up, fondée en 2010, propose à chaque utilisateur, en plus



Les territoires mesurés par l'outil *Comment ça roule ?* à retrouver sur le site du club (<https://villes-cyclables.org/ressources/comment-ca-roule>).

de son calculateur d'itinéraires, un tableau de bord personnel récapitulant la somme des trajets enregistrés automatiquement ou manuellement via son Smartphone. Les progrès des téléphones

en matière de géolocalisation permettent d'établir un tableau précis

« Une solution complémentaire au comptage classique »

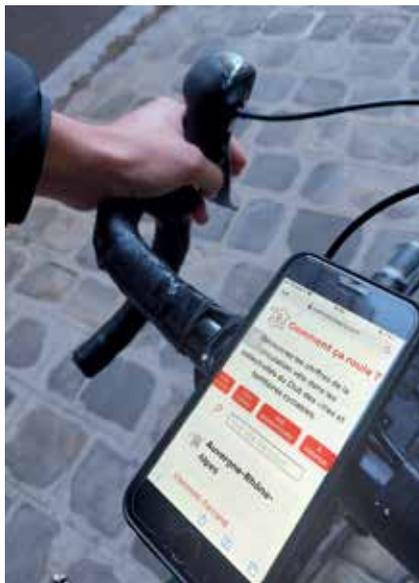
des rues empruntées, de la vitesse à vélo et de la durée du trajet. Anonymisées et regroupées entre elles, ces traces GPS alimentent la nouvelle plateforme *Comment ça roule ?*

L'analyse des traces GPS est très intéressante pour les villes dépourvues d'aménagements

cyclables en site propre, un pré-requis pour installer un compteur vélo permanent. Cette solution complémentaire au comptage classique ne présuppose pas d'implantation d'une infrastructure de comptage. « *La gouvernance des villes et des territoires est confrontée à une nouvelle responsabilité : adapter l'espace public pour prendre en compte ces nouveaux flux ou bien, plus subtilement, détecter ici ou là ces signaux faibles pour les amplifier. Une politique d'aménagement nécessite un minimum de métrique, puisque la pratique du vélo dans nos territoires n'est plus anecdotique* », insiste Patrice Pattée.

Développer l'utilisation de Géovélo améliore les indicateurs

La représentativité des données affichées sur la plateforme dépend du nombre de trajets et d'utilisateurs de Géovélo, exprimés en « en taux de



Le Smartphone, le nouvel allié du vélo pour la mesure de la pratique cyclable.

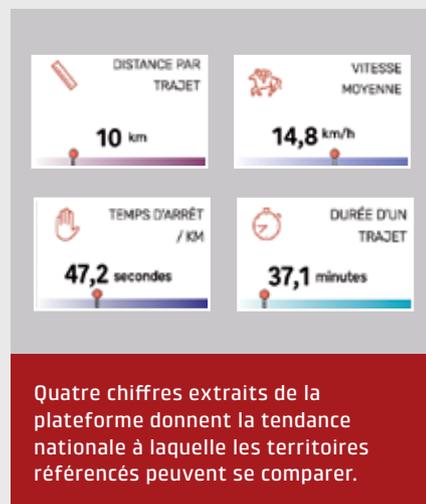
confiance ». Noté de A à E (A étant la note la plus élevée), ce taux permet d'évaluer la qualité des données

considérées. En septembre dernier, 8 % des collectivités référencées affichaient un taux de confiance de E. Insuffisant. La raison ? Trop peu de cyclistes utilisent l'application (gratuite) pour que les données indiquées reflètent la circulation réelle sur leur territoire. Certaines affichent une surreprésentation d'un groupe d'utilisateurs, comme les cyclistes sportifs par exemple.

D'où l'importance pour les collectivités de partager le baromètre et de communiquer sur l'utilisation de l'application Géovélo sur leurs territoires afin de pouvoir disposer de données utilisables de *Comment ça roule ?* L'outil technique peut aider les élus territoriaux, souligne Patrice Pattée : « *La "mesure du vélo" nous permet, en tant qu'élus, de justifier auprès des citoyens les sommes investies par la collectivité dans la politique cyclable et également de guider les actions entreprises.* » ■

La circulation à vélo dans 75 territoires adhérents

La plateforme *Comment ça roule ?* affiche huit indicateurs sur l'état de la pratique cyclable dans plus de 75 territoires adhérents, soit 34 % des adhérents du Club.



Ces territoires ont été choisis en fonction de l'utilisation locale de l'application Géovélo, ce qui correspond à des collectivités de plus de 100 000 habitants. Chaque trimestre, les données affichées seront mises à jour et permettront d'analyser la dynamique de la circulation, comme la saisonnalité par exemple.

Les 75 territoires référencés affichent les mêmes indicateurs :

- les 5 voies les plus fréquentées,
- la vitesse moyenne à vélo (variant de 13 à 19 km/h),
- la distance moyenne des trajets effectués (de 6,5 km à 26 km) en semaine, durant le week-end et au total,
- la durée moyenne des trajets (de 25 min à 1 h 16),
- le temps d'arrêt moyen par kilomètre parcouru (de 25 s à 1 min 20),
- la quantité de CO₂ économisée.

Le gravel, vélo des champs, vélo des villes

Étonnante, l'« urbanisation » de ce vélo hybride sportif né outre-Atlantique, dans le Midwest américain, voici plus de dix ans, destiné à rouler à la fois sur les routes non asphaltées et sur le bitume. Et si ce roule-toujours était le vélo mécanique idéal pour les territoires peu denses et les zones périurbaines ?

Dis-moi comment tu roules, je te dirai qui tu es ! La formule largement répandue ne vaut pas pour le gravel. Ce vélo à tout faire embrasse un public très large. Trop pour le confiner à un seul profil d'usagers. D'un montage hybride de vélo de cyclocross assagi par un poste de pilotage relevé et des roues permettant d'évoluer sur tous les revêtements, ce vélo des champs s'est rapidement faufile dans le trafic urbain. Sportif, jouissant d'une image de beau vélo à tout faire, capable d'endosser le bleu de chauffe la semaine, d'enfiler un short le week-end pour des virées sportives ou des sorties touristiques, le « vélo gravier » ne se limite pas aux seuls « commuters tendance » ou aux nouveaux voyageurs à vélo. Les séniors y trouvent un vélo de voyage léger. Les féministes un objet de revendication, renouant avec une tradition rebelle du vélo. Les sportifs une motivation pour aller vélotaffer. D'autres un objet de différenciation... Le marketing a poussé à la roue, certes. Toutefois, le nombre d'échecs marketings en la matière confirme que ce polyvalent a trouvé ses cyclistes.

Territoires peu denses et jeune public sur la voie

Moins fulgurant que l'arrivée du *mountain bike* dans les années 1980, le développement du gravel ouvre un nouveau chapitre de l'histoire du vélo. Outre-Atlantique, dès ses premiers tours de roues, ce sportif rangé des voitures a rapidement pris



© F. Boukja

Inattendu, le vélo gravel entraîne dans son sillage de nombreux usagers pour des déplacements pendulaires. Au printemps prochain, l'Observatoire du cycle pourrait apporter des données chiffrées sur le nombre de gravels mis sur le marché, actuellement enregistrés dans la catégorie « vélos de route ».

place dans les vitrines des magasins en remplacement des fixies déclinants, posté à côté des vélos de course et autres panoplies de Lycra. La vieille Europe a suivi. L'histoire ne fait peut-être que commencer pour ce nouveau chef de file qui rassemble un peloton bigarré sous son étendard. Ce trublion possède même son Salon depuis cette année : *Nature is Bike*, un festival 100 % vélo gravel qui s'est déroulé fin août à Angers (la première

édition prévue en 2020 fut annulée à cause du Covid). De nombreux nouveaux événements se déclarent un peu partout.

Les déplacements pendulaires pourraient bien se laisser séduire par sa polyvalence. Son adéquation aux territoires peu denses le positionne comme une alternative mécanique crédible aux vélos à assistance électrique. Une tendance à ne pas négliger. Tout comme son attractivité auprès des plus jeunes qui pourrait aider à relancer la pratique des collégiens et lycéens. ■

« Une alternative mécanique crédible aux vélos à assistance électrique »

Un congrès 2021 sous le signe des retrouvailles et du changement

Après de longs mois de visioconférences et travail à distance, les congressistes ont eu plaisir à se retrouver les 28, 29 et 30 septembre derniers. L'espace Mobilités actives animé par le Club au sein des Rencontres nationales du transport public (RNTP) n'a pas désempilé des quelques 300 congressistes et autres visiteurs parmi les 8 000 participants des Rencontres.



Un nouvel outil d'analyse de la pratique cyclable pour les territoires. L'ouverture du congrès par Pierre Serne, président du Club, s'est poursuivie par la présentation de la plateforme *Comment ça roule ?*, destinée aux territoires adhérents. Conçu en partenariat avec Géovélo, ce nouvel outil du Club permet de mesurer et comprendre la circulation des vélos dans plus de 70 territoires à la population supérieure à 100 000 habitants. Huit critères seront analysés dans la durée. À retrouver sur le site du Club.



L'espace Mobilités actives, l'épicentre du congrès pendant trois jours. Le congrès a gravité autour de l'espace Mobilités actives, espace central et point de convergence des congressistes où se sont déroulées de nombreuses conférences pendant les trois journées. Le Salon professionnel a réuni dix-huit exposants qui ont dévoilé leurs derniers produits et services.



Focus sur le vélo en Occitanie et ses territoires. Les projets menés par les collectivités adhérentes du Club de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée ont été présentés par les élus territoriaux dans l'après-midi de mardi sur l'espace Mobilités actives : le Plan vélo régional, la métropole de Toulouse, la métropole de Montpellier, l'agglomération du Grand Montauban, la métropole de Perpignan, la ville de Tarbes, mais également la Maison du vélo de Toulouse.



Quatre ateliers pour comprendre. Les ateliers de travail se succèdent l'après-midi du mercredi 29 septembre sur des enjeux forts : les services vélo ; le vélo dans les quartiers politiques de la ville ; l'écomobilité scolaire et le Savoir rouler à vélo ; la cyclologistique. Plus de vingt intervenants ont présenté travaux, réalisations, études puis débattu avec plus d'une centaine de participants.

Festivités et convivialité au rendez-vous. La « traditionnelle » soirée du Club s'est déroulée dans le cadre majestueux du Grand Carré du Museum, au cœur du jardin botanique, mardi soir. L'espace Mobilités actives faisait open-buffets pour les congressistes pendant ces journées où trois cocktails déjeunatoires ont été offerts successivement par la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, Smoove avec Zoov et Abris Plus. Parmi ces moments de convivialité, le tirage au sort d'un heureux gagnant du vélo à assistance électrique Gitane Organ'e-Central offert par Cycleurope a clos le congrès à l'issue de la séance plénière.



Deux conférences plénières, deux annonces importantes. Lors de la plénière d'ouverture, le Club a officialisé l'intégration de la marche dans sa raison sociale, dont le nom changera lors de son assemblée générale, le 10 décembre. Lors de la conférence de clôture, le député Guillaume Gouffier-Cha a annoncé la mission parlementaire qui lui a été confiée sur le vélo (lire dossier pages 6 à 10).

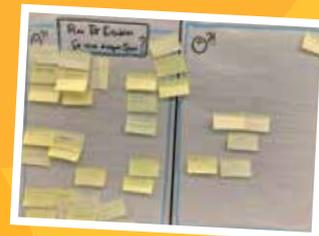




Les visites de Toulouse à vélo. Plus de 60 congressistes ont découvert les aménagements cyclables, les travaux à venir et des acteurs locaux du vélo de Toulouse à l'occasion de deux visites – une technique et une patrimoniale – conduites et commentées par Philippe Perrin, alors vice-président aux mobilités et au vélo de Toulouse Métropole, et conseiller municipal de Toulouse.



Des masterclass XXL. Les deux master class, des ateliers de travail XXL, ont permis de travailler sur la complémentarité entre la marche et le vélo sous la houlette d'Anne Faure, présidente de la Rue de l'avenir, et sur les plans de circulation avec le Cerema et des experts de l'Adma – Académie des experts en mobilités actives.



Un passage de pouvoir en douceur. Le conseil d'administration qui s'est tenu pendant le congrès a élu Françoise Rossignol à la présidence du Club. La maire de Dainville (62), première vice-présidente de la communauté urbaine d'Arras, prend le relais de Pierre Serne, qui a présidé l'association pendant plus de sept ans : « Je tiens à remercier Pierre Serne pour l'immense travail accompli pour le Club dans ce contexte aussi difficile qu'exaltant. »

abriplus

L'accompagnement réussi
des politiques cyclables.

— depuis 2007 —
VEL'BOX
— l'original —

5000 exemplaires posés
dans toute la France

- Consigne sécurisée 2 places vélos
- Avec ou sans contrôle d'accès
- Rail de guidage et de sécurisation
- Grande surface de communication
- Option recharge VAE
- Nombreux habillages possibles
- Portes battantes ou coulissantes
- Variante spéciale triporteur



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

abri-plus.com



Certification
ISO 14001



Fournisseur
référéncé UGAP



Un conseil ?
02 40 78 08 08