

Parlons Vélo!

Imaginons une France cyclable



100 MILLIONS € POUR 10 TERRITOIRES



UNE CONTRIBUTION AUX MODES ACTIFS



TOURISME À VÉLO



ENGAGEMENT DE L'ÉTAT



APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ À VÉLO



SÉCURITÉ POUR TOUS



INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO



VOL ET STATIONNEMENT



SOUTIEN AUX « RIDE-UP »



RECYCLAGE EXEMPLAIRE

Hors-série Vélocité

www.parlons-velo.fr





European Cyclists Federation

Un livre blanc pour une stratégie européenne



J. Hourquet

« Encourager plus de citoyens européens à pédaler plus souvent peut dégager des bénéfices socio-économiques estimés à plusieurs milliards d'euros. Des parties prenantes de diverses origines ont développé un Livre blanc pour une stratégie cycliste européenne qui définit des objectifs et recommande des actions de la compétence de l'Union Européenne. Publié à l'occasion de Velocity 2017, il sera ensuite soumis à la Commission Européenne en guise d'inspiration nouvelle pour ses actions. » ECF (dont la FUB est membre)

Quatre objectifs-clés ont été énoncés par les experts :

- Le vélo doit être traité sur un plan d'égalité dans le système global de mobilité. Les utilisateurs du transport motorisé doivent payer pour la totalité des coûts externes qu'ils engendrent. Les bénéfices sociaux des mobilités actives doivent être entièrement pris en compte dans la planification des transports et les décisions d'investissement. Cela indiquera la direction à prendre : donner la priorité au vélo sur le transport individuel motorisé.
- L'utilisation du vélo croîtra de 50 % entre 2019/2020 et 2030. La part modale du vélo sera d'au moins 12 % ce qui peut se traduire par 0,48 déplacement à vélo par personne et par jour en moyenne.

- Diviser par deux le taux de décès et de blessures graves par km parcouru durant la période 2019/2020-2030
- L'Union européenne doit doubler ses investissements dans les projets vélo et passer de 1,5 milliards € pour la période 2013-2020 à 3 milliards pour 2021-2027 et viser un second doublement à 6 milliards pour l'exercice pluriannuel 2028-2034. En Mars 2017, plus de 80 organisations avaient exprimé leur soutien à une stratégie européenne en faveur de l'usage du vélo faisant suite au Parlement européen qui a lui-même demandé en Octobre 2015 qu'une telle stratégie fasse partie du programme de travail de la Commission dès 2016.

Huit tendances de fond sont identifiées :

- La santé et le bien-vivre par le mode de vie
- La mobilité partagée et à la demande permise par la technologie
- La poursuite de la densification dans l'urbanisation
- L'importance croissante de la préoccupation environnementale dans la population
- La poursuite du mouvement en faveur des déplacements durables
- L'avènement d'une mobilité centrée sur l'assistance électrique au pédalage
- L'impact de nouvelles technologies qui feront du vélo un véhicule totalement revisité et tendance
- L'impact de nouvelles technologies sur les infrastructures y compris les Réseaux Express VElo.

Le rapport ne cache pas les freins potentiels dont le plus catastrophique pourrait être le succès du véhicule autonome même si une étude sérieuse de l'OCDE prédit un parc ultimement réduit à 3 % du nombre actuel d'automobiles et la libération pour d'autres activités de 95 % de l'espace actuellement occupé en ville par des parkings !

Trois scénarios sont ensuite envisagés :

- une Europe sans stratégie qui se repose sur les efforts de ses états-membres, de ses régions et de ses villes.
- une stratégie européenne qui fait la place au vélo est adoptée et mise en œuvre avec des mesures réglementaires, des budgets de soutien et un partage de connaissances.
- en plus de mesures pro-vélo, sont appliquées des mesures restrictives sur le transport individuel motorisé et les modes de déplacements durables sont priorités.

Une enjeu important pour la France

La France pointe à la 20ème place sur 28 pour l'usage du vélo au quotidien juste devant la Bulgarie et le Royaume Uni.

Les français n'ont acheté que 100 000 VAE en 2015 quand les allemands en achetaient 605 000 ! En 2016, ce sont les belges qui en ont acheté proportionnellement le plus avec 39 % des achats de vélos.

Ces chiffres donnent la mesure de la situation de la France dans le concert européen : notre pays fait partie de la moitié des pays européens qui n'ont pas de stratégie nationale.

En bâtir une serait en cohérence avec la politique européenne à venir. La France bénéficierait ensuite des programmes et budgets européens pour améliorer la situation de notre pays en matière de transports et de protection de l'environnement.

Les 100 pages denses et argumentées de ce livre blanc, que la FUB a consultées, seront disponibles en juin 2017 après leur remise à la Commissaire européenne chargée des transports.

Dix mesures pour une politique vélo

sommaire

2 L'ECF

Financement public

4 100 Millions € pour 10 territoires

5 Une contribution aux modes actifs

6 Tourisme à vélo

7 Engagement de l'état

Santé, mobilité, sécurité

8 Apprentissage de la mobilité à vélo

9 Sécurité pour tous

Aides ciblées

10 Indemnité kilométrique vélo

11 Vol et stationnement

12 Soutien aux « ride-up »

13 Recyclage exemplaire

14 La FUB et son réseau

Quel sera le rôle de l'État pour ce qui semblerait avant tout relever de politique locale ? Nos dix revendications, élaborées avec tous les acteurs du vélo, s'articulent autour de trois axes.

Financement public

Les plans vélo successifs adoptés en France par le passé ont un point commun : aucun budget dédié à leur mise en œuvre. Le premier axe serait donc de marquer une rupture avec la création d'un fonds national en faveur du vélo :

- financer des vitrines de la ville durable à la française, avec un appel à projets ambitieux « Territoires cyclables »
- lancer une dynamique de résorption des coupures urbaines
- achever les véloroutes et voies vertes inscrites au schéma national d'ici 2030, celles du schéma EuroVelo d'ici 2022
- parler vélo au grand public grâce à une campagne de sensibilisation à tonalité positive.

Santé, mobilité et sécurité

La France est touchée par la sédentarité, et particulièrement sa jeunesse. Pour contrer cette tendance, le second axe est la création d'une vraie « culture vélo », la mesure la plus emblématique serait de systématiser un véritable apprentissage de la mobilité à vélo, pour garantir la compétence « se déplacer seul en milieu urbain » à toute notre jeunesse. Pour assurer l'émergence de cette « génération vélo », des mesures comme la sécurisation des vélos contre le vol et le recel (marquage et stationnement sécurisé) sont nécessaires.

Aides ciblées

Pour finir, il faut aller jusqu'au bout des mesures fiscales pro-vélo déjà mises partiellement en œuvre. Ainsi, l'Indemnité Kilométrique Vélo doit être généralisée et son plafond revu à la hausse. Il faut favoriser l'installation d'entreprises qui innovent grâce au vélo, que ce soit en terme de service, de vente ou confection d'équipements. Cela pourrait passer notamment par une extension de l'aide à l'achat des VAE aux vélos utilitaires, avec des montants cohérents. L'emploi du secteur serait également relancé par la création d'un « chèque réparation ». Quand au stationnement vélo, il doit être reconnu comme outil d'efficacité énergétique du bâtiment et donc figurer dans tous les ambitieux plans de rénovation et pouvoir bénéficier des mêmes dispositifs que l'isolation thermique (crédit d'impôt, Certificat d'économie d'énergie...).

De même, un coup de pouce aux ateliers participatifs et solidaires est un bon moyen de rendre autonomes nombre de populations en « fabriquant de nouveaux cyclistes ».

Mettre en place ces dix mesures n'est pas répondre au caprice des associations, c'est rendre réellement service à la France et à tous ses habitants !



Photo Cycling



100 Millions € pour 10 territoires

Un référentiel avant 5 ans



Mon cher vélo, Bourges

En matière de politique cyclable urbaine, force est de constater que l'on a fait du saupoudrage, que l'élaboration de plans « vélo » ou « modes actifs » a été faite sans la vision d'ensemble qui aurait pris en considération les transports en commun. On constate des évolutions de parts modales mais la complémentarité des deux usages en terme de rabattement, d'irrigation des quartiers, d'étalement horaire, d'allègement de trafic en centre-ville et de réduction des besoins d'investissement et de frais de fonctionnement des TC n'a pas été étudiée ; pas plus que la contribution à l'évaporation de trafic automobile liée à la priorité donnée à la marche, à l'usage du vélo, des bus et des tramways...

Si la capitalisation des connaissances sur le bien-fondé et la mise en œuvre des aménagements cyclables et piétonniers est satisfaisante, la France souffre d'un manque de compétences, donc d'études et de formation sur la relation entre marche, vélo et urbanisme qu'il s'agisse des lieux d'habitation, de commerce ou de travail.

Les réalisations méritoires et remarquées des métropoles du « peloton de tête » ne sont pas transposables à des territoires différents qui, parfois dans l'impatience de volontés politiques, accouchent d'aménagements ratés ou peu utilisés. Faute d'exemples probants en

France ou parce qu'ils ne les ont vus qu'à l'étranger, nos élus restent peu enclins à remettre en question le statu quo en terme de partage de la voirie, de comportement de leurs électeurs face au besoin de mobilité et de répartition des budgets d'investissement et d'entretien. Ceci est particulièrement sensible dans des domaines comme les surfaces de l'espace public dévolues aux différentes circulations et au stationnement automobile, les plans de circulation qui font encore trop peu appel à des dispositions du Code de la route ou à la Loi Laure vieilles de dix ans !

Les militants ne connaissent que trop les objections « standard » : manque de budget, perte du soutien financier de l'État et nécessité d'étaler la dépense, quand on ne mentionne pas « off » la difficulté d'établir une relation constructive avec l'association cycliste locale par absence de reconnaissance d'une compétence extérieure à celle de l'Administration. Il faut dire que ni les piétons, ni les automobilistes n'y ont habitué nos élus !

La nécessaire évolution vers une mobilité plus durable ne s'est jamais présentée dans de meilleures conditions. Des tissus très techniques et la mode pallient aux caprices de la météo, le prix de la monture d'entrée de gamme est incitatif... jusqu'au Vélo à Assistance

Electrique qui gomme le relief, étend la pertinence du vélo et dont l'acquisition est aidée par des collectivités locales quand ce n'est pas par l'État !

Bien sûr, il y a quand même quelques obstacles et des compétences à acquérir : rouler en ville en sécurité, s'y diriger en pédalant et ne pas rechigner à un exercice minimum.

Quels que soient les efforts de nos associations à cette nécessaire conduite du changement, il faut donc encore aider par l'exemple l'électeur et l'élu à passer aux actes.

Consacrer 100 millions € à « cyclabiliser » 10 territoires de référence choisis dans le cadre d'un appel à projets en fonction de leur taille, leur situation économique, leur relief, leur densité de population permettrait **d'établir en moins de 5 ans un référentiel français** qui tienne compte des spécificités héritées de notre géographie et de notre histoire. La France est nettement moins densément peuplée que les pays les plus avancés d'Europe et a joué l'étalement urbain et l'inattention aux coupures urbaines, la fuite en avant dans un urbanisme commercial qui asphyxie les centres des villes moyennes. L'objet d'un tel appel à projets dont le coût est totalement marginal par rapport à celui des kilomètres d'autoroute encore en construction serait de constituer un référentiel.

Forts de l'expérience de ces territoires pilotes et de la médiatisation de leur mieux-vivre, il y a une chance pour que la France redevienne également cyclable et que la mobilité durable ne soit pas déjà l'objet d'une de ces « fractures » dont les français ont le détestable secret.



Une contribution aux modes actifs

Encourager les collectivités à résorber les points durs



Photo Cycling

Les itinéraires dits cyclables ou qui pourraient l'être par tous, fourmillent de « chaînons manquants » liés à la difficulté à franchir les reliefs mais plus encore des coupures urbaines, qu'il s'agisse de voiries à grande vitesse ou de voies ferrées, de quartiers d'habitation non traversants, de grandes surfaces commerciales en impasse ou de zones in-

dustrielles occasions de longs contournements. Le sujet a fait l'objet d'études, entre autres du CEREMA et du livre de référence du chercheur Frédéric Héran « La ville morcelée ». En plus de décourageants allongements de parcours et de temps, de l'accroissement de la difficulté ressentie par le candidat cycliste ou marcheur, il y met en évidence la

catastrophique influence de ces ruptures sur le lien social local.

Il importe donc **d'aider les collectivités locales qui font des efforts pour établir un réseau cyclable cohérent et structuré à faire sauter tous ces points durs et onéreux** qu'il s'agisse du besoin de franchissements de qualité, d'aménagements de tabliers de ponts, de percement de mini-tunnels éclairés, de reconfiguration de carrefour, de séparation de trafic piétonnier et cycliste dans les passages étroits.

Alimenté par une « contribution modes actifs » prélevée à hauteur de 0,5 % sur le budget publicitaire des marques d'automobiles (2 Milliards € annuels), un fonds permettrait d'abonder les travaux publics spécifiquement nécessaires aux modes actifs en ayant un effet d'entraînement pour les collectivités : une passerelle peut coûter beaucoup plus cher que tout le reste de l'itinéraire dont elle assure la continuité...

Un cas typique de l'intérêt d'une contribution aux modes actifs

Ciblé depuis longtemps par « Place au vélo Nantes », l'association FUB locale, un grand giratoire au dessus du périphérique nantais était un point noir pour les cyclistes. Côté nord sur la Chapelle-sur-Erdre et sa zone tertiaire, une belle piste cyclable ; côté sud des couloirs cyclables vers les facultés, les grandes écoles et le centre de Nantes. Entre deux, le rond-point de la Rivière enjambe le périphérique mais n'est pas un long fleuve tranquille pour les cyclistes : vitesse des voitures, difficultés d'insertion dans le trafic...

En 2016, Nantes Métropole le rénove en illustrant sa volonté de mettre en place son Plan de Déplacements Urbains en liaison avec le Plan communal de déplacements doux de sa voisine.

Les cheminements piétonniers sont sécurisés. Un large anneau cyclable protège les cyclistes. La priorité qui leur a été donnée aux traversées à titre expérimental fait l'objet d'une expérimentation suivie par le CEREMA.

L'investissement (280 000 €) est conséquent pour la collectivité mais aussi pour l'association : plusieurs rencontres avec les cyclistes locaux, les techniciens et les élus avant, puis après la réalisation. Sans la Métropole de Nantes, un tel investissement pour un point noir aurait-il pu être supporté par des collectivités plus petites ?



Place au vélo Nantes



Tourisme à vélo Un Schéma national encore incomplet



A. Cessieux

La France a un potentiel touristique incroyable en termes de patrimoine et de milieux naturels. Elle est sillonnée d'un réseau unique de petites routes. Le Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) aura 20 ans en 2018. Sur 21 000 km, il en manque encore 8 000. Ce schéma intègre le réseau EuroVelo dont 7 des 17 grands itinéraires traversent la France. Alors que 67 % de la part française est réalisée, il reste encore 2 000 km à équiper voire à viabiliser par les collectivités.

L'argument économique

L'enjeu économique pourrait servir d'argument unique : en 2014, le tourisme à vélo représentait 9,2 millions de séjours. En comptant les 25 % de touristes étrangers qui choisissent ce mode de déplacement, c'est un chiffre d'affaires global estimé à 2 milliards € et l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français.

Un exemple : sur l'itinéraire de la Loire à vélo, on relevait l'an dernier 26 % d'étrangers sur 300 000 passages, alors que la proportion d'étrangers n'était que de 17 % pour la fréquentation touristique générale dans la région. Celle-ci est par ailleurs en perte de vitesse, alors que le succès de la Loire à vélo augmente chaque année. Plusieurs études ont montré que le touriste à vélo dépense en moyenne plus par jour qu'un automobiliste. Cette belle dynamique dans l'Ouest est renforcée par les

connexions de la Loire à vélo avec la Vélodyssée (de Nantes à Hendaye) et la Vélofrancette (des plages du Débarquement à La Rochelle). Elle est aussi à l'œuvre dans le sud-est avec la ViaRhôna, en cours d'achèvement. Autant de manières de découvrir la France et de contribuer à faire vivre des zones rurales marginalisées par la croissance urbaine.

La France n'est cependant qu'au deuxième rang mondial car la concurrence est rude avec un réseau EuroVelo qui s'étoffe, un niveau de qualité et de cohérence souvent plus importants. Par sa connaissance et son expertise du terrain et des attentes des usagers, l'AF3V souhaite accompagner les territoires pour parvenir à la complétude du SN3V.

Usages et accès universel

Nous demandons **une réelle coordination nationale du tourisme à vélo, avec un cahier des charges du niveau des meilleures pratiques mondiales, notamment dans les Contrats de Plan Etat-Région**. Est attendue par ailleurs une plus grande souplesse pour l'accès des vélos dans les trains, y compris les TGV. Enfin, les infrastructures à l'approche des villes réalisées doivent pouvoir être utilisées pour les déplacements locaux. La FUB est vigilante sur les pratiques d'aménagement qui doivent préserver la fluidité des déplacements. Vis-à-vis des cyclistes la règle doit être la

tolérance de la présence des vélos y compris en milieu protégé, avec l'élaboration d'itinéraires alternatifs uniquement quand c'est indispensable.

www.af3v.org/CarteAF3V/carte-detaillee

Le mot de Chrystelle Beurrier, présidente des Départements et Régions Cyclables

« La mobilité et le tourisme à vélo sont un investissement rentable d'avenir sur l'ensemble du territoire national. Leur développement est en phase avec l'évolution des pratiques : déplacement multimodal, loisirs, bien-être, respect de l'environnement, éducation, tout en bénéficiant à l'humain, à l'emploi et à l'économie locale. Grâce aux collectivités, notre Schéma national vélo propose 13 600 km d'itinéraires dont 8 600 km d'itinéraires européens. Ce Schéma national est le support d'une mobilité respirable, accessible et inclusive. Depuis 2010, les territoires ont doublé le linéaire. Ils entendent la pratique cyclable comme une politique prioritaire de leurs actions. Hisser la France au rang de nation cyclable sérieuse, faire de notre pays la première destination mondiale du tourisme à vélo : voici les objectifs de nos adhérents. En 2016, l'État s'est désengagé du Schéma national vélo. Les territoires et les usagers portent donc seuls la vision. Où est la solidarité gouvernementale ? Quel message pour nos collectivités qui investissent à l'unisson sur ces infrastructures ? Eu égard à l'utilité publique du Schéma national cyclable, j'engage nos futurs parlementaires à exiger une politique vélo nationale sérieuse qui, aux côtés des territoires, fixe l'achèvement des EuroVelo en France en 2020 et de notre Schéma national en 2030.



Engagement de l'État Et des collectivités locales

G. Delattre / www.ikestrasbourg.com



Plans non financés

Fruits du travail commun de quelques politiques de tous bords, de certains services de l'État et des associations cyclistes, les plans se sont succédé : Plan National Vélo (2012), Plan d'Aide aux Mobilités Actives (PAMA en 2015). Les deux derniers plus spécifiquement consacrés au déplacement urbain ont apporté des avancées significatives en terme de Code de la route et de réglementation sur le stationnement. Plus catalogues de mesures que vecteurs financés d'une vision stratégique et globale, ils sont restés totalement insuffisants sur la promotion de l'intermodalité, l'éducation, la contribution à la santé, le soutien à l'industrie française ou au tourisme à vélo.

Face à un secteur automobile qui pèse 9 % de la publicité en France et plus de 2 milliards € annuels, l'État s'est distingué par son absence totale de communication grand public sur le volet modes actifs. En même temps, l'État promeut et subventionne largement une « solution » à base d'automobiles individuelles électriques qui ne fait que déporter la pollution et contribuer à la congestion urbaine.

Suppression du soutien à certaines fédérations cyclistes nationales, périlleux

différé de versement à celles qu'il épargne : l'État et la collectivité publique sont plus que jamais demandeurs de la contribution des associations au développement de l'usage du vélo sans leur en donner les moyens. En témoigne le peu d'appels à projets spécifiques et l'absence de soutien à appel aux financements européens qui nous conduisent à une situation de décalage total par rapport aux autres pays européens.

Délégation Interministérielle

Préconisée par le Rapport Lebrethon (mars 2004), la Coordination Interministérielle à l'Usage du Vélo (CIDUV) est restée sans moyens en comparaison des cabinets en fonctionnement dans les autres pays européens : elle n'a d'interministérielle que le nom alors que plus d'une dizaine de sujets nationaux pas plus transverses font l'objet d'une délégation et d'un financement interministériel. Le récent rapport remis par la CIDUV au Conseil National de la Transition Énergétique est un progrès insuffisant vers la reconnaissance de l'usage du vélo et de la marche.

Nous demandons la création d'une Délégation Interministérielle à l'usage de la Marche et du Vélo pour englober ainsi les modes actifs et éviter qu'on oppose dans la répartition de l'espace ces modes, complémentaires des transports en commun. Cette Délégation doit être dotée de moyens financiers et humains en rapport avec les enjeux écologiques, sanitaires et sociaux, économiques et industriels qui commencent à être reconnus par la majorité de nos concitoyens. Les politiques impulsées par la Nation doivent être suivies d'actions systématiques sur le terrain dans les régions et les agglomérations.

Maisons du vélo

Il existe aujourd'hui en France 160 aires urbaines de plus de 50 000 habitants

selon la définition de l'INSEE dont une centaine de plus de 100 000 habitants. Toutes ont une fiscalité propre et la prérogative d'organiser les transports. C'est donc à ce niveau tant géographique qu'organisationnel qu'il importe de matérialiser, avec l'aide de l'État, la volonté politique d'en finir avec des déplacements sur-motorisés et coûteux pour la collectivité en importations et en nuisances, aux effets néfastes sur le porte-monnaie et la santé.

Si nous ne voulons pas devenir « l'exception cycliste française » en Europe, il est urgent de donner à nos concitoyens le moyen d'accéder à la « culture vélo » avec la création d'un Réseau de Maisons du vélo regroupant tous les moyens de s'informer et de se former à l'usage des modes actifs : conseil à l'achat ou location de courte à longue durée, évaluation des compétences cyclistes de chacun et vélo-école, aide au choix d'itinéraires sûrs et à la combinaison de multiples moyens de transport, accueil des touristes à vélo, présence d'un atelier de réparation participatif et solidaire ainsi que liste des détaillants-réparateurs...

Les Maisons du vélo doivent être aussi des centres de ressources pour la formation péri-scolaire, l'activation des plans de mobilité d'établissement (obligatoires dès 100 salariés), la mise en œuvre d'une vraie politique de stationnement dans les habitations, les lieux de vie, de travail et de commerce. Sans oublier le soutien aux communes périphériques bien souvent en déficit de compétence et d'information sur les circulations piétonnes et cyclistes, en l'absence de moyens de dialogue avec des usagers d'une infrastructure cyclable et piétonne plus exigeante que la route.

Ce ne sont pas les outils qui manquent aujourd'hui, c'est la volonté politique, alors qui sera le Ministre de la « Culture vélo », son André Malraux ? En attendant, créons une vraie Délégation interministérielle !



Favoriser l'apprentissage de la mobilité à vélo

Vélo-cité Bordeaux



Objectif santé pour tous !

La sédentarité favorise de nombreuses maladies, dont l'obésité qui touche 14,5 % des Français et de plus en plus les enfants. Toutes les études médicales préconisent l'activité physique pour éviter la récurrence de cancers, et prévenir de nombreuses maladies en tête desquelles les maladies cardio-vasculaires et le diabète. Il suffit de 30 minutes d'exercice physique par jour pour rester en bonne santé, alors pourquoi ne pas se mettre au vélo pour aller au travail ou à l'école ! Mais encore faut-il savoir faire du vélo...

Former des cyclistes, c'est permettre aux citoyens d'être et de rester en bonne santé.

Les enfants d'abord

L'apprentissage du vélo, c'est simple comme bonjour pour un enfant. Les draisiennes, dans la cour de l'école maternelle, permettent l'apprentissage de l'équilibre. Dès que l'enfant est à l'aise, il prendra un vélo à pédales... sans roulettes. La cour de l'école maternelle est le lieu privilégié de l'apprentissage du vélo pour les petits.

Aider les écoles à acquérir des draisiennes et des vélos est nécessaire pour former une « génération vélo ».

Se lancer à vélo à l'extérieur

Suivre des cours au sein d'une vélo-école, c'est la solution ! L'enfant y

développe ses dons d'habileté sur un vélo et apprend à se déplacer en autonomie et en sécurité, dans son quartier ou sa ville. L'idéal est qu'il soit capable d'aller au collège à vélo à l'issue du CM2.

L'apprentissage du vélo en primaire, au même titre que l'enseignement de la natation, permettra le développement de cette « génération vélo ».

Quel est le cursus ?

En 12 séances de vélo-école, on apprend l'équilibre, le freinage, à suivre une trajectoire, puis on perfectionne son habileté et on apprend à réagir dans des situations complexes. On circule dans la rue après avoir acquis de bons réflexes et intégré les règles du Code de la route : on apprend à se positionner, à anticiper, à s'orienter, à interagir avec les autres usagers de l'espace public. La douzième séance peut être l'occasion de sortir une journée en ville ou à la campagne, ou de repérer le parcours entre le domicile et le futur collège.

L'école doit employer des animateurs formés à l'apprentissage du vélo pour être efficace.

Un réseau d'animateurs

Les vélo-écoles du réseau FUB ont développé une pédagogie adaptable à chaque public. Leurs moniteurs ont une grande expérience ou ont suivi la formation au Brevet « Initiateur Mobilité à Vélo », dispensé par les associations du

réseau. Les premiers professionnels diplômés du « CQP Educateurs Mobilité à Vélo » exercent dans nos structures depuis 2015.

Des publics diversifiés

Concernant les adultes qui ne savent pas encore faire de vélo, l'apprentissage est légèrement plus long, mais ces derniers découvrent le plaisir de rouler et c'est une révolution : liberté de circuler, économies, accès à un nouveau moyen de transport pour rejoindre son travail, et bien plus encore !

Pour les adultes qui savent déjà faire du vélo, quelques séances de vélo-école peuvent être la solution pour vaincre ses peurs et reprendre confiance.

Dans le cadre de leurs « Plans de Mobilité », les entreprises sollicitent les vélo-écoles pour qu'elles proposent une formation d'une demi-journée aux salariés. Il s'agit d'assimiler les bonnes pratiques du cycliste en ville, de revoir le code de la route, de tester son agilité et de circuler en ville, accompagnés, sur le trajet domicile-travail par exemple. Cela rassure autant les employeurs que les employés.

Vélo-école et santé

La FUB affirme la pertinence et l'importance du développement des vélo-écoles dans toutes les villes françaises (mise en place d'une vélo-école minimum dans chaque ville de plus de 100 000 habitants) afin d'enrayer les affections chroniques liées à la diminution de l'activité physique, pour toutes les tranches d'âges. Grâce au nombre croissant de vélo-écoles FUB (bientôt 70 sur tout le territoire), le réseau a pour objectif de continuer au développement d'une véritable "génération vélo".

Sécurité pour tous

Une équation soluble



FUB

Le vélo est intrinsèquement un moyen de déplacement aussi sûr que bien des véhicules terrestres à moteur. Pourtant, on ne peut se satisfaire des 150 cyclistes tués et de plus de 1 500 hospitalisés chaque année, alors que l'on connaît les moyens de réduire très fortement le nombre des victimes.

La « Ville30 »

La vitesse de 50 km/h en agglomération est incompatible avec la vie locale en milieu urbain et périurbain. Percutés par une voiture roulant à cette vitesse, un piéton ou un cycliste sur deux décèdent, alors que la proportion n'est que d'un sur vingt à 30 km/h. La généralisation de la vitesse de 30 km/h, en dehors de quelques grands axes dotés de pistes cyclables et de vrais trottoirs, est la réponse connue mais loin d'être appliquée partout. **La « Ville30 » est pourtant une solution de bon sens, simple à mettre en œuvre et peu coûteuse.** Elle ne nécessite pas d'isoler la circulation des cyclistes sur des pistes cyclables pour lesquelles la place manque bien souvent en ville dense. Elle n'entraîne que des aménagements peu coûteux et peut même être créatrice d'économies par la suppression de certains feux tricolores devenus inutiles. Le temps de parcours des automobilistes n'est augmenté que de moins de 10 %, leur circulation est fluidifiée et leur consommation de carburant (et donc

leur pollution) est diminuée jusqu'à 40 %. La « Ville30 » est le moyen évident et simple d'éviter des centaines de piétons tués (540 en 2016) et des centaines de blessés piétons comme cyclistes chaque année.

Véloroutes et réseau express

Hors agglomération, le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos est encore plus élevé, ce qui rend difficile, voire incompatible, leur cohabitation sur un même itinéraire, avec un nombre particulièrement élevé d'accidents graves. La pertinence du fait du développement du vélotourisme et de l'usage du Vélo à Assistance Electrique. **La mise en valeur d'un maillage de voiries partagées destinées aux circulations douces et distinctes des voies départementales est une partie de la solution.** Cet investissement est par ailleurs rentable en raison de ses retombées touristiques. Dans les conurbations, les exemples se multiplient en Europe de « voies express vélo » susceptibles de drainer un trafic important. Les cyclistes attendent des politiques si enclins jusqu'ici à réclamer le désenclavement de leur territoire par des autoroutes hors de prix, qu'ils réalisent leur REVE (Réseau Express VElo).

Une réglementation inepte

Les déplacements de nuit ne représentent que 10 % des déplacements à vélo mais 20 % des victimes, soit 30 tués supplémentaires par an. Pour inciter les cyclistes à être vus, le travail des associations (campagne « Cyclistes, brillez ! » de la FUB par exemple) est utile mais insuffisant. Il gagnerait à être relayé par une communication nationale. L'autre véritable problème provient de **la réglementation sur la visibilité des cyclistes et l'éclairage des vélos** qui est inadaptée et ignore les technologies modernes de feux à haute visibilité, économiques, fiables et légers. L'Allemagne a modifié sa réglementation sur ce sujet.

Il suffit de comparer l'équipement des vélos vendus en France à ceux vendus en Allemagne pour entrevoir la solution. La FUB est pleinement disposée à tester de nouveaux équipements sur le terrain en coordination avec un laboratoire public.

Fausse bonne idée

Inversement, on ne peut affirmer que l'obligation du port d'un casque pour les enfants de moins de douze ans aura un impact positif sur le bilan des accidents (1 tué en 2016). **La véritable révolution dans la sécurité sur la rue serait de rendre obligatoire l'apprentissage de la mobilité à vélo.** En l'état actuel de la culture vélo en France, le port du casque a plusieurs effets pervers : prise de risque supérieure par les enfants qui se croient invincibles, peur des parents qui interprètent « le vélo, c'est dangereux », diminution de la vigilance des accompagnants qui pensent à tort que le casque est une garantie absolue de protection. Cet âge est important car c'est celui de l'apprentissage de la mobilité. Apprendre à un enfant à maîtriser son équilibre corporel et son comportement dans l'espace public est la meilleure garantie à lui donner pour sa sécurité future.

Tout reste possible

Diviser par deux le nombre de cyclistes tués ou gravement blessés est un objectif parfaitement atteignable en quelques années, au prix d'un investissement dans le système vélo raisonnable, rentable pour la collectivité et qui améliore la qualité de vie de tous. Les solutions existent et ont fait leurs preuves. Elles ne sont pas révolutionnaires au sens propre : demandez donc aux élus de plus de 100 « Ville30 » françaises s'ils se sont faits couper la tête aux élections !

Site à consulter : ville30.org



Indemnité kilométrique vélo

Passer au braquet supérieur



Photo Cycling

L'indemnité kilométrique vélo (IKV) est une mesure pour inciter aux déplacements domicile – travail réalisés à vélo. Elle serait en quelque sorte le résultat du croisement de l'indemnité kilométrique existante pour les véhicules motorisés et de la prise en charge obligatoire par l'employeur des abonnements de transport en commun. Mais hélas, ce croisement est actuellement un peu abâtardi, et des ajustements restent à faire pour que cette IKV atteigne les objectifs qu'on en attend, c'est-à-dire une augmentation du nombre de cyclistes au quotidien.

Une mesure potentiellement efficace

Les études d'impact ont démontré les avantages d'une augmentation de l'emploi du vélo pour aller au travail (amélioration de la santé de tous, de la qualité de l'air...) en chiffrant le bénéfice pour la collectivité entre 0,38 et 0,47 € par kilomètre, et en mesurant l'impact d'une IKV de 0,25 € par km sur les économies en dépenses de santé, révélant ainsi le grand intérêt de la mesure pour tous, cyclistes comme non cyclistes.

Pour ce qui est de l'efficacité incitative, c'est-à-dire la conversion de non cyclistes en cyclistes, les exemples connus à l'étranger montrent que l'IKV fait partie des mesures qui participent le plus à l'augmentation de la part modale du vélo.

IKV au rabais

En dépit de ces constats et de ces enseignements, l'indemnité kilométrique vélo mise en place depuis le 13 février 2016 est... facultative, réservée au secteur privé. Une expérimentation est en cours dans le secteur public depuis septembre 2016. L'exonération de cotisations sociales et fiscales est limitée à 200 € par an et la possibilité compliquée de cumul avec la prise en charge des abonnements de transport en commun exclut de fait nombre de cyclistes du dispositif.

Résistance de certains ministères ou méconnaissance du sujet vélo par le personnel politique, quoi qu'il en soit, le caractère obligatoire de la mesure a été largement combattu au motif qu'il aurait nui à la compétitivité des entreprises, faisant fi du constat que les cyclistes sont moins souvent absents au travail que les autres.

Une concurrence déloyale

Le vélo est défavorisé pour aller travailler par rapport aux autres moyens de déplacement :

- Transports en commun (TC) : En effet, la prise en charge par l'employeur des abonnements au TC de ses salariés est obligatoire pour 50 % et possible pour 100 %, en exonération de cotisations sociales et fiscales mais non compatible avec l'IKV.

Pourtant, la plupart des abonnements TC permet d'en avoir aussi bien un usage « travail » que « loisirs » dont personne ne contrôle le nombre de kilomètres effectués.

Il n'est guère étonnant qu'entre une indemnité limitée à 200 € et un remboursement de plus de 400 € par an qui permet tous les déplacements, le salarié préfère délaisser l'IKV !

- Véhicules motorisés

L'IKV n'a pas été intégrée au barème fiscal, elle ne s'adresse qu'aux salariés et exclut donc de ce fait nombre d'actifs alors même qu'ils peuvent recourir à ce barème s'ils se déplacent en voiture ou en deux-roues motorisés !

IKV à la hauteur des enjeux

Pour que l'IKV soit efficace, il faut qu'elle soit plus que concurrentielle par rapport aux aides dont les autres modes de transport bénéficient, et donc :

- obligatoire pour l'employeur,
- intégrée au barème fiscal,
- dé plafonnée (au moins autant que les transports en commun).



Vol et stationnement

Maillons faibles du système vélo



JMT

Selon l'Office National de la Délinquance et des Réponses Pénales (Ministère de l'Intérieur), l'estimation du nombre de ménages victimes de vols ou tentatives de vol de vélos en 2014 s'élève à 343 000, toujours en hausse sur les années précédentes. C'est en phase avec l'augmentation de la pratique, et selon la FUB largement sous-estimé. Le risque de vol est un frein à la pratique qui a, par voie de conséquence, une influence sur la santé publique et la lutte contre la pollution. Il s'ensuit aussi que le parc français de vélos urbains est de moindre qualité, qu'il occasionne plus de pannes voire de risques physiques, un moindre agrément personnel. L'image du cycliste et l'image du vélo dans l'opinion s'en trouvent dégradées.

Le pourcentage considérable de vols non élucidés a toujours nui à l'image et à la motivation des policiers d'autant que nombre de vélos retrouvés ne peuvent être remis à leurs propriétaires légitimes.

Une délinquance qui perdure

L'émergence du VAE même si elle est moins rapide qu'ailleurs en Europe touche une nouvelle couche de cyclistes potentiels moins sportifs, de personnes parfois plus âgées, plus orientés déplacements utilitaires urbains et extra urbains. La valeur de l'investissement (entre 1 000 € et 3 000 €) et le coût de possession sont plus élevés. S'il n'est peut-être pas la cible des voleurs occasionnels, le VAE entre dans celle des voleurs de 2 roues motorisés et autres scooters.

BICYCODE®

Depuis dix ans la FUB opère le système d'identification de vélo reconnu par le Ministère de l'Intérieur. **Il doit être étendu à tous les types de vélo et toutes les techniques de marquage.**

Stationnement public en progrès

Au gré des politiques cyclables des villes et de la transformation des gares en pôles d'échanges intermodaux, la situation s'améliore de façon très contrastée : du **stationnement abondant et sécurisé** à l'incitation du cycliste au « stationnement créatif », on trouve de tout en ville. Ce n'est pourtant pas la faute des industriels français qui ont développé ou importent une offre vaste et en général de bonne qualité (la FUB veille sur les modèles à fuir!) qui intéresse à la fois les collectivités locales et les concessionnaires de parkings publics.

L'habitat ancien parent pauvre

Si la qualité du stationnement dans l'habitat et le tertiaire neufs est susceptible de s'améliorer grâce aux décrets pris à l'instigation de la FUB (surface et équipement minimum), la situation est encore souvent indigente dans les entreprises et l'habitat ancien, le plus répandu. On peut attendre de l'obligation d'établir des Plans de Mobilité d'Etablissement une **meilleure prise en compte du stationnement vélo dans les entreprises et administrations.**

Efficacité énergétique du bâtiment

L'utilisation du vélo réduit les émissions de GES. Les français ne vont pas investir en vélo de ville de qualité, VAE ou vélo-cargo s'ils ne peuvent les stationner en sécurité au plus proche de leur domicile. Il faut donc favoriser la création de stationnements sécurisés, comme le fait le projet Alvéole.

Ce programme prend en compte la construction et l'aménagement du bâti dans les grilles d'équipements permettant l'émission de certificat d'économie d'énergie (CEE).

Le Programme Alvéole

De son nom complet « Apprentissage et Local VElo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie » le programme ALVEOLE propose d'accélérer la création de locaux vélos équipés et sécurisés dans le parc locatif social d'habitat collectif existant via l'accès à un financement dédié et d'accompagner les ménages bénéficiant de ce local vers une mobilité autonome. ALVEOLE prévoit d'ici le 31 décembre 2017 la réalisation de 150 locaux vélos sécurisés ainsi que l'accompagnement de 2 250 ménages en situation de précarité énergétique par des vélo-écoles.

Le programme s'articule autour de deux étapes obligatoires et une optionnelle :

- Réalisation de travaux d'installation de locaux vélos sécurisés
- Apprentissage à la mobilité à vélo auprès de vélo-écoles
- Sensibilisation à l'entretien et à la réparation de vélos auprès d'ateliers d'auto-réparation (optionnel)

Conformément à l'arrêté du 9/11/2016 (JO du 2/12/2016) portant validation de programmes d'accompagnement en faveur des économies d'énergie pour les ménages en situation de précarité énergétique, la contribution à ALVEOLE ouvre droit à la délivrance de Certificats d'Economies d'Energie (CEE) « précarité énergétique ».



Soutien aux « ride-up »

Les jeunes pousses du vélo



Fleximodal

Location de vélos, services mobilité aux entreprises, innovations comme le Bicylift, l'outil de manutention et de livraison urbaine de Fleximodal

La France du vélo se réveille déjà depuis plusieurs années et de nombreuses « jeunes pousses » voient le jour.

Devenir leader, c'est possible !

En 30 ans, Btwin est devenu une marque mondiale qui vend presque 4 millions de vélos par an dans 850 magasins de 22 pays ! Après 20 ans, Arcade Cycles est devenu fournisseur reconnu de flottes de vélos aux couleurs de 160 villes mondiales.

A peine 8 ans et Smoove exporte ses vélos libre-service dans le monde entier de Vancouver à Bangkok en passant par Moscou et Nicosie !

L'innovation au service du « système vélo » est foisonnante : nouveaux vélos à deux ou trois roues, pliants, cargos, électriques ou à hydrogène, composants mécaniques et électroniques sophistiqués, vêtements et accessoires, nouvelles technologies au service de la location de vélo ou de la lutte contre le vol, calcul d'itinéraires et guidage du cycliste, systèmes de stationnement sûrs, esthétiques et élaborés, outils de recueil automatisé d'information sur le terrain pour l'étude des flux de circulation ou pour la maintenance des voiries, nouveaux revêtements, dispositifs de

lutte contre l'angle mort, éclairage du cycliste...

Coups de pouce pour les jeunes pousses

Projets d'étude d'ingénieur à industrialiser ou reconversions professionnelles dans le vélo, la France voit éclore chaque année nombre de start-ups. Mais elle n'est pas la seule tant le vélo génère de créativité dans le monde entier. Dans des univers où « the winner takes all », **les jeunes pousses ont besoin de soutien pour éclore et aller vite, innover, breveter, exporter, prendre la place** : locaux, financements, aide à l'innovation, recrutement, mise en relation avec la sous-traitance, alliances avec les grands du secteur... Faut de l'environnement adapté que d'autres pays offrent à leurs jeunes pousses, notre créativité fera long feu face à des concurrents étrangers mieux armés ou plus soutenus.

C'est dans cet esprit que la FUB a accueilli l'année dernière à l'occasion de son congrès de la Rochelle un certain nombre d'entre elles et continuera à en faire connaître lors des prochains. L'avenir doit retenir les noms de Velocomotion, Addbike, Connected Cycle, Pragma, Cyclez, Velogik,

DouzeCycles, Fleximodal ou encore Le Triporteur.

L'État et les collectivités locales doivent soutenir les emplois de demain de l'industrie du cycle. Les cyclistes français ont besoin de vélos nouveaux, sûrs, fiables et durables entourés de services innovants.

Le mot de Jérôme Valentin, directeur de Cycleurope et coprésident de l'Union Sport et Cycle

Depuis 5 ans maintenant, j'ai l'honneur de remettre, en tant que Président d'UNIVELO, le Talent de l'Innovation à quelques-unes de ces « jeunes pousses », pour leurs inventions qui sont toujours plus fascinantes.

Leur nombre est en augmentation tous les ans, qu'elles soient créatrices de composants, de nouvelles marques de vélos ou de vélos à assistance électrique. L'innovation bat son plein sur un marché où l'usage du vélo est en forte progression depuis l'arrivée des vélos en libre-service en 2006, que ce soit en terme technologique, de design, d'usage ou enfin, de service aux personnes et aux entreprises.

Accompagner ces entreprises fait partie des missions de la nouvelle entité, l'Union Sport & Cycle, que je co-préside. Nous apportons à ces jeunes structures un soutien en leur proposant des services adaptés à leur activité. En rejoignant l'Union Sport & Cycle, ils trouveront auprès de l'ensemble de nos adhérents une richesse d'enseignements et d'expériences très utiles à leur développement et leur croissance.



Recyclage exemplaire

Symbole de l'économie circulaire

Maison du vélo Toulouse



« Les Français possèdent 26 millions de bicyclettes, dont plus de 9 millions n'ont pas été utilisées dans les douze derniers mois. Ainsi, chaque année, près de 2 millions de vélos adultes sont achetés neufs en France ; parallèlement, environ 1,5 million d'unités sont détruites tous les ans. » Cité par L'Heureux Cyclage.

Un chèque « réparation vélo »

La montée en gamme des vélos est complémentaire d'une amélioration de la « réparabilité » des vélos. Alors qu'actuellement leur obsolescence est similaire à celle des automobiles, il faut **soutenir la réparation de vélo**. Créatrice d'emplois non délocalisables, elle permet de réduire la génération de DMA (déchets ménagers et assimilés). Pour la soutenir, la FUB propose la création d'un « chèque réparation », qui permette notamment aux publics sociaux de faire entretenir ou réparer leur vélo par un professionnel qualifié (titulaire du CQP Technicien Cycle). En complément, il faut aider et soutenir les ateliers de réparation participatifs et solidaires qui par l'apprentissage de la mécanique vélo et l'entraide sont une source de lien social.

Un tandem

L'économie circulaire et la mobilité durable forment un tandem qui roule : les ateliers participatifs et solidaires sont passés de 5 en 2005 à plus de 200 aujourd'hui en France. En procurant à moindre coût de la réparation de proximité à toutes sortes de

populations, les ateliers sont un appui à la politique de transports des villes qui ont choisi d'être cyclables. C'est un premier cycle vertueux car la convivialité de ces ateliers conforte la vocation des cyclistes.

Entre réduction de la facture pétrolière et diminution de l'importation lointaine de cycles et de pièces de basse qualité, les ateliers contribuent à rompre un autre cercle beaucoup moins vertueux. Le recyclage de vélos et de pièces pour réutilisation sur place contribue à la réduction des déchets et à la vitalité d'un secteur marchand qui fournit les pièces neuves. Libérés des petites réparations (crevaisons, réglages...), les professionnels peuvent se concentrer sur les interventions délicates à haute valeur ajoutée qui justifient pour des raisons de sécurité ou de technologie l'intervention de personnels qualifiés.

Facteurs-clés de succès

Le rôle de la collectivité locale est essentiel : un local adapté en taille d'atelier et de stockage, un emplacement à proximité des adhérents, un public bien informé, une convention de récupération avec le syndicat d'ordures ménagères et la fourrière, un animateur formé sont les principaux ingrédients du succès. L'Heureux Cyclage, le réseau des ateliers participatifs et solidaires, en effectuant la mise en commun des connaissances et la formation joue un rôle primordial qui nécessite d'être soutenu. Sous son impulsion, plus de 200 emplois ont déjà été créés.

Vélos et mobilité durables

Le secteur entier doit se mobiliser pour que disparaisse l'obsolescence obligée. Aux industriels d'attirer les utilisateurs sur des vélos urbains fiables et réparables, à la réparation de les maintenir et de travailler en symbiose avec les ateliers participatifs et solidaires. Le signe de la réussite sera la disparition du pictogramme « vélo » sur la benne « ferraille » à la déchetterie !

Naissance de « l'Abri... Sykklett », atelier à Lorient

En 2013, l'intérêt de disposer d'un atelier vélo participatif pousse un service de la protection judiciaire de la jeunesse et l'association d'utilisateurs cyclistes Vél'Orient à fonder un collectif. Sur la perspective d'emploi, un dossier de demande de local est soumis à la municipalité. Le collectif ne dispose pas de fonds et propose de réaliser une partie des travaux via des chantiers d'insertion et la participation de bénévoles.

En novembre 2013, un ancien abri anti-aérien en face de la gare est visité : le lieu, assez vaste, est à l'abandon depuis plusieurs années. Le marathon va durer presque 3 ans. Début 2016 avec l'aide de la région Bretagne, le budget est enfin voté. Le printemps et l'été sont passés à démolir puis reconstruire et embellir l'atelier. Inauguré le 16 septembre 2016, le lieu reçoit en octobre un premier permanent en emploi aidé chargé de l'accueil et de l'animation.

L'Abri Sykklett est ouvert du lundi au samedi pour des sessions d'atelier à la demi-journée, une « nocturne » hebdomadaire, une « amazone » mensuelle, des expositions. Il remporte des appels à projet : des conventions sont signées avec des structures sociales et éducatives. Il participe alors à des « trocs-vélos » et organise une balade mensuelle... Vél'Orient est passé de 40 à 300 adhérents (demain 400 ou 500 ?). L'activité est régulière et le budget s'équilibre dès les premiers mois ce qui permet de projeter les activités d'une Maison du vélo : marquage antivol, vélo-école, atelier itinérant. Deux personnes en service civique ont rejoint l'Abri Sykklett en février 2017 dont l'une pour la communication.

Nos orientations stratégiques



Mon Cher vélo

Le programme d'actions de la FUB pour la période 2016-2018 s'articule autour de trois axes :

Le vélo au quotidien, raison d'être de la FUB

La FUB commence à être reconnue comme un interlocuteur privilégié pour débattre au sein des groupes de travail nationaux et défendre la solution vélo comme partie intégrante du système de déplacement des français. Nous avons maintenant atteint une masse critique conséquente avec plus de 250 implantations, soit environ 31 500 adhérents individuels. Il faut renforcer notre réseau tout en continuant à sensibiliser le public ainsi que nos hommes politiques et nos administrations.

Concrètement, cela passe par une amélioration de nos outils de communication, à destination du réseau et du grand public, l'organisation d'ateliers et de journées d'études ouvertes à tous, et l'échange et la diffusion de connaissances au national et à l'international.

Mener une expertise vélo

La FUB entreprend de construire des bases de données de diverses natures. D'une part, nous souhaitons évaluer la qualité et le ressenti autour de la pratique du vélo dans les villes et les agglomérations ; d'autre part, en savoir plus sur nos associations, leurs relations avec les collectivités, les actions proposées, leurs adhérents... La donnée est importante pour que la FUB puisse répondre aux besoins d'expertise de nos associations mais surtout pour combattre efficacement les préjugés sur les cyclistes. L'évaluation de la cyclabilité des villes devrait susciter une émulation, une concurrence au sens positif, entre les collectivités pour un développement du vélo sur tout le territoire.

Développer les services aux cyclistes

Via ses associations, la FUB propose et organise différents services pour conseiller et rassurer les cyclistes : le Bicycode® et les tests d'antivols, des campagnes

de sécurité telles que « Cyclistes, brillez ! », l'édition du Guide du cycliste urbain, des formations d'intervenants en vélo-école... Par exemple, d'ici 2018, la FUB envisage de publier un comparatif de systèmes d'éclairage, équipement vital du cycliste.

Un objectif prioritaire reste de répondre à la demande des particuliers, des collectivités locales et des entreprises en prestation d'enseignement en renforçant notre réseau de vélo-écoles.

Un fonctionnement participatif

La rédaction de nos objectifs est essentielle pour renforcer l'adhésion et la cohésion de notre réseau et développer de nouvelles actions autour de ces trois axes.

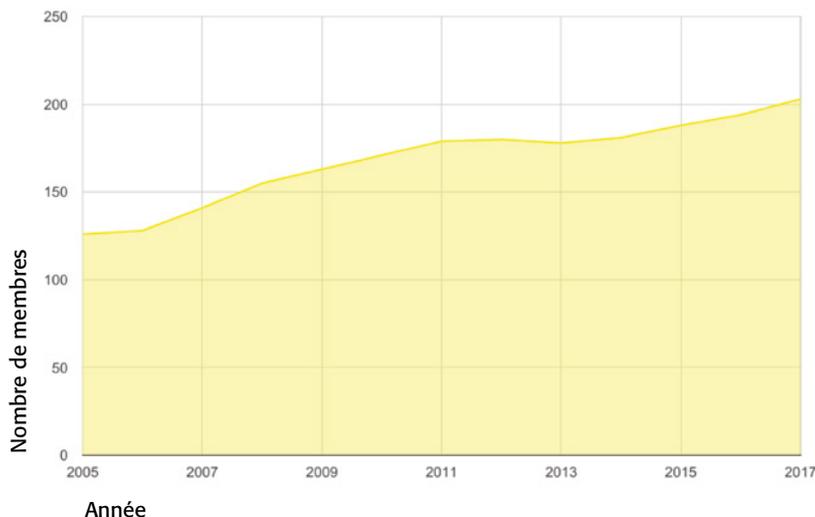
En 2016, la FUB a lancé ses premières « universités d'été », un moment privilégié réunissant le conseil d'administration, élargi aux associations membres.

La FUB fait appel à toutes les bonnes volontés au sein du réseau pour atteindre ses objectifs et les enrichir de nouvelles actions. Le Conseil d'Administration de la FUB doit également s'enrichir par la présence d'experts sur toutes les questions de mobilité et se renouveler pour maintenir cette dynamique !



Évolution du réseau depuis 10 ans

La FUB compte plus de 200 associations.



Des services vélo aux cyclistes

172 opérateurs BICYCODE®
70 vélo-écoles
83 ateliers vélos

Nos formations

La FUB et son réseau propose chaque année un programme de formations et de rencontres à destination des associations, des collectivités et des professionnels :

- Devenir opérateur de marquage BICYCODE®
- Accompagner des projets de voyages scolaires
- Comment engager une action juridique ?
- Prestations à destination des entreprises
- L'utilisation des réseaux sociaux et NTIC
- Créer, gérer et animer une vélo-école
- Brevets Initiateurs mobilité à vélo
- Certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo
- ...

Calendrier sur www.fub.fr > Nos rencontres

Les acteurs

La FUB remercie l'ensemble des acteurs qui contribuent au développement du vélo.

Acteurs institutionnels

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer – Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

Ministère de l'Intérieur

Ministère de l'Education Nationale

DSCR : Délégation à la sécurité et de la circulation routières

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

Partenaires associatifs et privés

AF3V : Association française de développement des véloroutes et voies vertes

CVTC : Club des villes et territoires cyclables

Collectif Ville30

DRC : Départements et régions cyclables

Droits du piéton

ECF : European Cyclists' Federation

FFCT : Fédération française de cyclotourisme

FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers des transports

FNE : France nature environnement

Kéolis

L'Heureux cyclage

MCF : Moniteur cycliste français

RAC : Réseau action climat France

Rue de l'avenir

Union Sport et Cycle

Parlons vélo ! Hors-série Vélocité édité par la FUB • 12 rue des Bouchers • 67000 Strasbourg • Tél. : 03 88 75 71 90

Directeur de la publication > Olivier Schneider • **Rédacteur en chef** > Claude Lievens • **Rédaction** > velocite@fub.fr •

Chargée de communication, conception graphique > Amandine Dupré : a.dupre@fub.fr • **Graphisme de couverture** > FUB •

Commission paritaire 68793 • n° ISSN 0763-5176 • CPPAP 0720 G 87786

Merci à l'ensemble des participants > photos, rédactions d'articles, envoi de documents...

Les photos ne sont pas libres de droits, contacter la FUB pour tout renseignement.

L'ensemble des articles parus de ce support peut être reproduit, à condition d'en indiquer la source.



La FUB

Un réseau national de cyclistes quotidiens

La Fédération des Usagers
de la Bicyclette représente :
31 500 adhérents
204 associations
47 antennes

