Directeur de rédaction :
Guillaume Métivier - Com'Publics, 10 rue de Sèze, 75009 Paris
06 60 74 17 46 • guillaume.metivier@compublics.com

Rédactrice :
Juliette Bizot - Com'Publics, 10 rue de Sèze, 75009 Paris
06 08 94 75 93 • Juliette.bizot@compublics.com

Conception graphique :
Constance Bernard - Com'Publics, 10 rue de Sèze, 75009 Paris
06 80 16 11 91 • constance.bernard@compublics.com

Iconographies :
Sylvain Ladousse, Jonathan Rados, Marc-Antoine Le Donnant

Photos : ©DR

Villes en selle

N°1
Janvier 2023

DÉVELOPPER LES SERVICES PUBLICS
DE VÉLOS AUX CÔTÉS
DES COLLECTIVITÉS

Dans ce numéro

©Matignon / Florian David

Une mobilisation de l'État au plus haut niveau

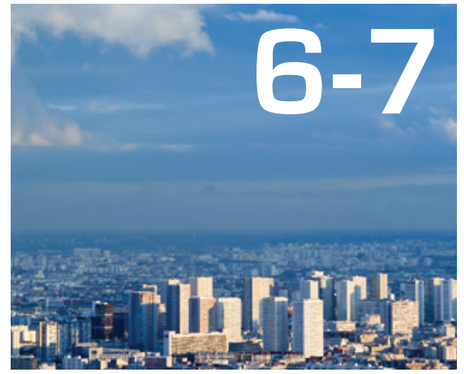
Dossier spécial Ile-de-France à l'approche des JO 2024

Des services vélos adaptés à tous les territoires

Un magazine édité par fifteen

5 étapes pour installer un système de vélos en libre-service dans sa ville

SOMMAIRE



Vers une filière France du vélo public 4-5

Grand Paris, une vitrine mondiale 6

Grand Paris : accueillir les JO 2024 7

5 étapes pour installer un système de vélos en libre-service dans sa ville 8

Intermodalité et service vélo en gare 9

Ile-de-France : décloisonner pour maximiser le report modal 10-11

Développer des services de vélos publics dans tous les territoires 12-13

Les services de vélos publics : une solution pour tous les territoires 14-15

Plan vélo & structuration de la filière : un accompagnement au plus haut niveau de l'Etat

©Matignon / Florian David

La pratique du vélo a augmenté de 31% en trois ans et continue de croître chaque année en ville comme à la campagne. A l'occasion des quatre ans du Plan Vélo, Elisabeth Borne a rappelé l'objectif de tripler la part modale du vélo entre 2019 (3%) et 2024 (9%), et a annoncé de nouveaux moyens financiers et humains pour y parvenir.

Les Etats généraux du Vélo de novembre 2022 ont réuni la filière française autour de cinq ministres : Christophe Béchu, Roland Lescure, Clément Beaune, Amélie Oudéa-Castera et Sarah El Haïry. L'occasion de saluer la structuration de la filière vélo et de rappeler son potentiel de croissance économique pour les années à venir, à l'approche des JO 2024.

Depuis le premier Plan Vélo lancé en septembre 2018, le soutien du Gouvernement envers le déploiement de politiques cyclables ambitieuses est constant. La Première ministre annonçait fin septembre 2022 de nouvelles mesures visant à atteindre l'objectif gouvernemental de tripler la part du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024. Ce deuxième volet prévoit 250 millions d'euros complémentaires d'investissements dès 2023, soit cinq fois plus que le plan précédent, pour accompagner les communes dans le déploiement de leur politique cyclable, notamment en matière de développement des infrastructures (pistes cyclables, stationnements sécurisés…).

En février 2022, le rapport parlementaire du député Guillaume Gouffier-Cha sur la filière économique du vélo a identifié la nécessité de développer la filière industrielle du vélo en France. Pour ce faire, le rapport appelait à investir massivement dans les infrastructures, à créer un label France Vélo et à lancer des états généraux des acteurs économiques du vélo, afin de structurer une filière économique qui rassemble tous les acteurs : entreprises, associations d'usagers, représentants de collectivités locales engagés pour la pratique cyclable et le tourisme à vélo.

Ces états généraux de la filière économique du vélo ont eu lieu en novembre 2022. Neuf engagements ont émergé de cette rencontre, neuf projets que la filière souhaite déployer prioritairement :

- Créer une structure qui fédère les acteurs et organise la gouvernance
- Créer un observatoire du vélo pour mesurer et piloter les engagements
- Relocaliser et changer d'échelle pour une industrie vélo française
- Susciter et accompagner les acteurs vers l'innovation
- Anticiper les besoins en compétence et en formation, développer l'emploi et renforcer l'attractivité
- Promouvoir et renforcer une production et des usages durables, socialement responsables et ancrés sur les territoires
- Faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo en 2030
- Stimuler la mise en place d'un système vélo complet à haut niveau de service
- Valoriser les acteurs et les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques du vélo en France et en Europe.

Sources : Matignon - Elisabeth Borne célèbre les quatre ans du Plan Vélo

Une dynamique prometteuse qui aura des répercussions sur la mise en place de services de vélos publics qui -selon l'ADEME- participent de près au report modal visé par le Plan Vélo. En effet, à l'occasion de la remise à jour du diagnostic sur les services vélos publiés en septembre 2021, l'agence pour la transition énergétique chiffrait à 51% les bénéficiaires d'une location longue durée et à 34% ceux d'un vélo en libre-service qui déclaraient avoir diminué leur usage de la voiture. Jusqu'à 12% des utilisateurs de vélo en location longue durée déclaraient également abandonner complètement la voiture suite à la mise en place du service. Des chiffres qui seront prochainement remis à jour et analysés par l'Association des Acteurs du Vélo Public (AAVP) dès le premier semestre 2023 *(cf. article en page 5)*.

Pour des critères environnementaux plus intégrés à la commande publique

La loi Climat et Résilience, publiée le 24 août 2021, inclut plusieurs mesures destinées à garantir la protection de l'environnement lors de l'attribution et l'exécution des contrats de la commande publique.

L'article 35 renforce les schémas de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables (SPASER). À compter du 1er janvier 2023, ils devront comporter des indicateurs précis (exprimés en nombre de contrats ou en valeur) sur les taux d'achats publics relevant des catégories de l'achat socialement ou écologiquement responsables parmi les marchés passés par l'acheteur concerné.
Ce même article précise que des objectifs de développement durable doivent être intégrés dans les spécifications techniques, dès le stade de la définition du besoin *(articles L. 2111-2 et L. 3111-2 du code de la commande publique modifiés)*. Les acheteurs et les autorités concédantes doivent retenir au moins un critère d'attribution prenant en compte les caractéristiques environnementales de l'offre, qui sont également intégrées dans ses conditions d'exécution.
Avec le Pacte Vert Européen et l'arrivée de la directive Fit for 55, la commande publique est appelée à renforcer encore son rôle de levier vers des services publics exemplaires en matière d'impact carbone. Les services vélo et le matériel utilisé doivent s'y préparer.

Source : Fiche explicative Loi Climat, Ministère de l'Economie

« L'équipe de France du vélo doit réunir tous les acteurs »

Jean-Marc ZULESI

Député des Bouches-du-Rhône, Président de la Commission Développement durable et aménagement du Territoire de l'Assemblée nationale

Les attentes des citoyens sont élevées concernant l'environnement. Quel modèle français du vélo souhaitez-vous favoriser pour répondre à ces attentes ?
Nos engagements en faveur du vélo sont très ambitieux et historiques, à l'image du Plan Vélo qui, depuis 2019, vise à tripler sa part modale en France de 3 à 9% d'ici 2024, le tout grâce à un budget historique de 500 millions d'euros. Il a encore été renforcé cette année sous l'impulsion de la Première Ministre Elisabeth Borne pour accompagner tous les territoires vers une part modale de 12% d'ici 2030 avec un investissement de 250 millions d'euros complémentaires dès 2023 et la tenue d'un comité interministériel pour suivre son développement. Le modèle français du vélo que nous portons, c'est un modèle qui fait le lien entre les territoires - qui mettent en place les politiques de mobilité - et l'État, qui impulse une nécessaire dynamique nationale. Je suis attaché à la relocalisation de la filière, ainsi qu'à la progression de la pratique cyclable sécurisée pour tous les usagers. Je suis convaincu que la transition écologique, c'est la nouvelle révolution industrielle, et cette nouvelle révolution industrielle, elle passe par le développement de la filière française du vélo. Dans le modèle français du vélo, il y a également une nécessité d'inculquer la culture du vélo, notamment grâce à la démarche du « Savoir Rouler à Vélo » qui permet aux enfants, dès le plus jeune âge, de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

Les services de vélo publics, participent à diminuer la part modale de la voiture, relocalisent des activités industrielles en France et créent des emplois. Comment accompagner les territoires dans le déploiement de ces services ?
Il est essentiel de mesurer l'impact de ces services de vélos publics en terme environnemental, sociétal et économique pour le pays. C'est pourquoi j'ai été très heureux de m'associer au lancement de l'Association des Acteurs du Vélo Public le 29 juin dernier, car il faut que les agents économiques travaillent ensemble à partager les données qualitatives et quantitatives qu'ils recueillent avec la puissance publique et entre AOM. Ces services vélo opérés par la puissance publique vont dans le sens de l'intérêt général, et l'État pourrait accompagner leur développement dès lors qu'on aura mesuré ce qu'ils apportent à la société. Dans le prolongement du rapport que j'ai publié il y a quelques mois, il y a aussi des externalités positives à mesurer pour lutter contre la perte d'autonomie : les mobilités actives sont un véritable enjeu de santé publique. Deux paramètres sont essentiels pour bien accompagner les collectivités :

- Offrir un accompagnement en ingénierie,
- Développer des infrastructures cyclables de qualité et répondant aux besoins de déplacement du quotidien.

En tant que Président de la Commission Développement durable de l'Assemblée nationale, quels seraient pour vous les engagements à tenir pour le développement d'une filière France du vélo public ?
Je suis très heureux que la filière française se structure et innove pour en effet inventer des services de vélos publics qui puissent être créateurs de valeurs et pourquoi pas également s'exporter. La filière France du vélo public démontre que l'on peut lier économie et écologie. De plus, avec la crise énergétique que nous vivons, le vélo comme alternative au véhicule fossile doit devenir, dès que c'est adapté, un réflexe pour nos concitoyens. Le vélo doit être vu comme un vrai moyen de transport, avec des pistes qui se développent et un soutien de l'État pour acheter ou remplacer un vélo. Il faut que ces nouvelles mobilités soient également synonymes d'emplois : je rêve d'un vélo 100% français, éco-conçu, qui soit fédéré autour d'une filière industrielle française. Nous devons fédérer autour de nous une « équipe de France du vélo » aux côtés de tous les acteurs : agents économiques, associations, collectivités, élus et État. Cette France du vélo, elle doit nous permettre d'avoir : des vélos accessibles et à la portée de tous, et des vélos produits en France ! Vous pouvez compter sur mon engagement à l'Assemblée nationale pour œuvrer en ce sens !

Jean-Marc Zulesi déclare lors du lancement officiel de l'Association des Acteurs du Vélo Public en juin 2022 :

« Le vélo est devenu essentiel pour répondre aux enjeux écologiques et de mobilité contemporaine. L'écosystème se met en mouvement pour créer une dynamique commune et porter une voix unique sur les priorités de développement du vélo public. Je suis heureux de pouvoir apporter mon soutien à cette initiative porteuse de très belles promesses ».

Retrouvez plus d'informations sur aavp-asso.fr

Vélib' : le plus grand réseau de vélos en libre-service au monde en constante évolution

Le Syndicat Autolib Vélib' Métropole (SAVM), chargé du service Vélib', regroupe 60 communes, dont la ville de Paris, et couvre 400 kilomètres carrés dans la Métropole du Grand Paris. Son Président, Sylvain Raifaud, revient sur le succès de Vélib' et les actions qu'il entreprend pour optimiser la qualité du service.

Le service de vélo en libre service Vélib' a été inauguré en 2007. Il s'agissait alors d'une volonté de la Ville de Paris que d'offrir à sa population une liberté nouvelle, en lui proposant de prendre un vélo dans une station et de le remettre dans une autre.
En 2017, lorsque le marché est relancé, l'ambition des élus de la Métropole et de la Ville de Paris est de faire de Vélib' un service pleinement métropolitain pour estomper les ruptures entre Paris et les communes les plus proches.
Avec l'intégration récente des communes de Châtillon, Saint-Ouen, Bobigny, ou encore Villeneuve-la-Garenne, le service Vélib' continue sa progression.

"Aujourd'hui, on a un des systèmes de vélos en libre-service les plus développés au monde avec 20 000 vélos dont 40% électriques, plus de 360 000 abonnés et 1 440 stations dont 440 en dehors de Paris. C'est Smovengo, opérateur du service Vélib', qui assure la gestion du service. Près d'un millier de vélos sont réparés chaque jour sur le terrain et dans les ateliers Smovengo à Villeneuve-la-Garenne et à Alfortville, qui emploient plusieurs centaines de personnes. Smovengo assure aussi la régulation, car les vélos sont beaucoup attirés par le centre de Paris et il est important de rééquilibrer les stations excentrées."

Autre évolution notable depuis 2017 : le service intègre des vélos à assistance électrique. Ils sont d'ailleurs très prisés des utilisateurs puisque les VAE représentent 40% de la flotte et réalisent 60% des courses. Pour rééquilibrer cet usage, la grille tarifaire a été révisée afin d'inciter les usagers à préférer les VAE lorsqu'ils sont les plus utiles, c'est-à-dire pour les trajets les plus longs.

En Petite Couronne, l'usage des vélos s'équilibre entre la longue distance pour aller à Paris et des dessertes plus locales. À l'image de la station de Fontenay-aux-Roses inaugurée en mai 2022 : 25% des trajets sont réalisés dans l'enceinte de la commune, 25% des trajets sont à destination du 14e arrondissement de Paris, 50% des trajets desservent les communes alentour.

"Si la qualité de service peut encore être optimisée, le bilan du service est très positif : Vélib' est une fonction métropolitaine qui est appréciée. Le nombre de courses quotidiennes démontre l'intérêt des administrés. En contexte de crise sanitaire, le Vélib' a été non seulement l'alternative à la voiture individuelle mais également aux transports en commun. L'usage du vélo a connu un magnifique développement et les pouvoirs publics ont dû s'adapter : 3 000 nouveaux vélos ont été ajoutés à l'offre pour suivre le mouvement."

Source : Podcast Vélo Saison 1, interview de Sylvain Raifaud, Juin 2022

À NOTER

Les communes membres du SAVM décident ensemble du déploiement de nouvelles stations, qui leur coûtent environ 20 000 euros par an, dont la moitié est prise en charge par la Métropole.

Une mobilité urbaine adaptée aux enjeux des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

Avec l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, les défis sont nombreux. 600 000 spectateurs attendus pour la cérémonie d'ouverture, près de 10 millions de billets mis en vente, plus de 10 000 athlètes et leurs équipes : le plus grand événement sportif au monde va déplacer des foules venues du monde entier.
La mise en place d'une mobilité urbaine fluide et accessible à tous en Ile-de-France, répondant aux objectifs écologiques et assurant la pérennité des nouvelles infrastructures, est un des principaux enjeux de cette compétition.

Lancé mi-octobre, par le ministre délégué chargé des Transports, M. Clément Beaune, et par la ministre des Sports et des Jeux Olympiques, Mme Amélie Oudea-Castera, le Comité Stratégique des Mobilités des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 se réunit toutes les six semaines et travaille sur l'ensemble des sujets de transport liés aux Jeux. Objectif : assurer la continuité et la fluidité des trajets, d'un bout à l'autre, pour tous les types de passagers, y compris pour les résidents franciliens qui empruntent les transports au quotidien.
Les acteurs de la filière économique du vélo, dont l'Association des Acteurs du Vélo Public, tentent de faire valoir les atouts des solutions de vélos partagés à la table des discussions.

Source : Communiqué de presse, Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Patrice PATTÉE

Premier Vice-Président du Syndicat Autolib' Vélib' Métropole et adjoint au maire de Sceaux

Patrice Pattée, nous présente une méthode pour encourager la culture du vélo. À adapter pour les JO 2024 ?
Parmi les principaux freins à la pratique du vélo en ville : la peur de devoir partager la route avec les voitures. La création de pistes cyclables peut s'avérer coûteuse pour certaines villes et ne permet pas toujours de faire face à des situations urgentes particulières comme les JO 2024.
La ville de Sceaux a choisi de ne pas miser sur les pistes cyclables. Selon Patrice Pattée, les pistes cyclables ne sont pas adaptées à Sceaux « car ils compartimentent chacun dans un rôle plutôt que d'éduquer et sensibiliser le plus grand nombre à un partage pacifique de la rue. »
C'est pourquoi, à Sceaux, « on encourage un partage apaisé des routes en les rendant plus sûres pour les cyclistes (limitation de vitesse, mise en place de programme Savoir Rouler à Vélo…). La limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau routier municipal a été un point de départ décisif pour établir le rôle de la mobilité active dans la ville. À certains endroits, elle a même été baissée à 20 km/h. »
Afin de faciliter la circulation à vélo, la ville de Sceaux a également mis en place deux autres mesures-clés : l'autorisation pour les cyclistes à passer au feu rouge à certains carrefours en profitant de « cédez le passage » réservés aux cyclistes ; et la mise en place d'une signalétique dédiée rendant les cyclistes plus visibles et plus légitimes dans l'espace public.
Sceaux envisage également d'aménager des carrefours « à la hollandaise » afin de protéger les cyclistes des risques d'angles morts et d'assurer une circulation plus fluide et agréable pour tous les modes, marche comprise.

Les événements exceptionnels tels que les JO 2024 nous poussent à faire preuve d'ingéniosité pour imaginer des solutions faciles à mettre en place. Pour encourager la mobilité à vélo pendant cette période de congestion intense des réseaux de transports, préparer les infrastructures et les esprits à une autre répartition de l'espace public s'impose.

Source : Blog Fifteen, novembre 2021

5 étapes pour installer un système de vélos en libre-service dans sa ville

01 Définir le besoin

Quel périmètre ?
Combien de vélos et de stations ?
Vélos électriques ou vélos mécaniques ?
Free-floating ou stations ?

02 Rencontrer les acteurs existants

Faire attention à :

- La durabilité de leurs vélos
- La facilité de déploiement de leurs stations
- La qualité de l'expérience utilisateur
- Les fonctionnalités offertes par les outils de gestion
- L'accompagnement proposé par le fournisseur tout au long du contrat

Conseil : Lorsque vous rencontrez des fournisseurs, demandez-leur de venir avec un vélo pour le tester vous-même ! N'hésitez pas à inclure dans vos rendez-vous plusieurs personnes, les élus aussi bien que les services techniques.

03 Construire son projet

Définir les emplacements des stations sur une carte interactive
Faire le budget global du projet, qui repose sur trois piliers

- Les coûts du service, qui comprennent les coûts d'investissement et les coûts opérationnels
- Les recettes
- Les aides au financement

04 Publier un appel d'offres

Une fois le projet validé, vous êtes prêt(e) à rédiger l'appel d'offres avec les responsables de la commande publique de la ville.

05 Lancer son service

Lorsque vous avez choisi votre fournisseur, prévoyez une réunion technique avec lui pour définir les emplacements précis des stations et lancer les procédures pour les travaux.

Attention à lancer la communication en amont du service !

Intermodalité et service vélo en gare

Clotilde IMBERT
Directrice de Copenhagenize

En quoi est-ce pertinent de combiner plusieurs modes de transports comme le train et le vélo ?

Pour les longs trajets, l'intermodalité train + vélo est celle qui est la plus vertueuse et se révèle souvent efficace, si tant est que les conditions de déplacements à vélo et les interfaces entre les modes de transport soient qualitatifs. Cette intermodalité prend beaucoup de sens dans les territoires péri-urbains et ruraux où les distances à parcourir sont souvent plus longues qu'en ville. Offrir de bonnes conditions pour se rendre à la gare à vélo et pour y stationner permet d'augmenter considérablement son aire de chalandise.

Pour réussir une intermodalité train + vélo cinq éléments de la chaîne intermodale doivent être travaillés :

1. Créer des parkings sécurisés en gare
2. Faciliter la billettique entre les services de mobilité
3. Louer des vélos dans ou à proximité immédiate de la gare
4. Communiquer positivement sur le service
5. Créer des infrastructures cyclables sécurisées menant à la gare

Alors l'intermodalité train et vélo devient une alternative crédible à la voiture.

D'autres pays ont déjà mis en place ce type de système ? Comment ont-ils fait et quels en sont les bénéfices ?

L'un des pays les plus inspirant sur l'intermodalité train et vélo est les Pays-Bas. Près de 50 % des voyageurs se rendent à la gare à vélo. Cette politique a réellement débuté en 1999 avec un plan national d'investissement qui a permis un déploiement des services vélo en gare. Les Néerlandais ont misé à la fois sur du stationnement sécurisé et sur un même système de vélos partagés présent dans presque toutes les gares. Les parkings vélo y sont d'une autre nature que ceux que nous connaissons en France : souvent localisés dans la gare, faciles d'accès, comptant des places par milliers, disposant de services parfois humanisés. La Belgique a également développé cette intermodalité. Partout les résultats sont les mêmes : plus de cyclistes dans les villes, plus de passagers dans les trains, moins d'automobilistes.

Services de vélos publics en gare : un usage prometteur

Aux Pays-Bas, les 22 000 vélos du service OV-Fiets sont répartis dans 300 gares et ont effectué 5 millions de trajets en 2019. En Belgique, le service Blue-Bike est disponible dans 88 gares et représente 200 000 de trajets en 2019.
En France, le modèle du vélo en gare est encore inconnu. Grâce à la mobilisation des élus en partenariat avec Fifteen, le retard sera bientôt comblé puisqu'un service de vélos en gare sera expérimenté à partir de mi 2023 sur la ligne de TER Royan-Angoulême.
Lauréat de l'appel à projets TENMOD de France Mobilités (opéré par l'ADEME), ce service de vélos partagés inédit proposera 160 vélos en location courte et moyenne durée, dans 25 stations réparties le long de la ligne (8 communes, toutes dotées d'une gare SNCF) : une ville touristique et estivale, Royan ; deux villes moyennes, Saintes et Cognac ; un chef-lieu, Angoulême et des très petites villes, Saujon, Beillant, Jarnac et Châteauneuf. Une première en France qui pourra être répliquée dans les 3 000 gares du territoire.

Ile-de-France : Décloisonner pour maximiser le report modal

Lancement du premier Réseau Vélo Augmenté en Grande Couronne

Les dernières données disponibles, datées de 2019, indiquent que le vélo ne représente que 2 % des déplacements effectués chaque jour en Ile-de-France (INSEE), tandis que la moitié des trajets effectués en voiture dans la région sont inférieurs à 3 km (INSEE). Le potentiel de croissance de la part modale du vélo est donc immense, et il est nécessaire de repenser les services de location de vélos afin de l'exploiter pleinement.

« Le vélo est devenu en quelques années l'un des vecteurs de la grande révolution des mobilités que nous souhaitons conduire au service de la transition écologique. Et de fait, de plus en plus de Franciliens ont fait le choix d'adopter ce mode de déplacement, qui favorise la santé, l'environnement et la convivialité. » constate **Grégoire de Lasteyrie, Maire de Palaiseau, Président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités.**

Pour faire du vélo un véritable service de transport du quotidien en Ile-de-France, Fifteen propose un service innovant au sud de la Région Parisienne : des vélos électriques pour un usage partagé (à la minute), ou pour un usage privé (un ou plusieurs mois). Le tout en libre-service, et surtout : avec la même flotte.

Grégoire de Lasteyrie, invité à cette inauguration, a souhaité partager quelques mots concernant cette nouvelle offre ; « *Aujourd'hui Fifteen propose un nouveau service de location qui couvre à la fois les besoins de courte et de longue durée. Une nouvelle offre qui, je l'espère, incitera de nombreux Parisaclaysiens à faire le choix du vélo !* »

Grâce à ce Réseau Vélo Augmenté, Fifteen met à disposition des collectivités de toutes tailles une solution qui adresse tous les usages du vélo, dans les centres urbains et dans les périphéries, en porte-à-porte et en interconnexion avec les transports publics. Ainsi, les services classiques de vélos partagés *(vélos en libre-service, vélo en location longue durée, vélos en gare, vélos touristiques…)* sont transformés en un puissant levier pour augmenter la part modale du vélo dans les déplacements urbains et périurbains.

La flotte de 450 vélos est répartie sur les 14 communes couvertes par le service Zoov : Antony, Massy, Palaiseau, Sceaux, Verrières-le-Buisson, Igny, Gif-sur-Yvette, Orsay, Bures-sur-Yvette, Bourg-la-Reine, Villebon-sur-Yvette, Saclay, Jouy-en-Josas et Saint-Aubin.

Grégoire de LASTEYRIE

Maire de Palaiseau, Président de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay, Vice-Président d'Ile-de-France Mobilités

Quelles sont les actions de la communauté d'agglomération Paris Saclay pour développer l'usage du vélo sur votre territoire ?

Pour l'agglomération Paris-Saclay, le vélo est une priorité. Elle est au cœur de notre stratégie de transition écologique, qui a été adoptée en 2019 à travers notre PCAET. Cette priorité passe par toute une série d'actions et de réalisations au service des usagers : augmentation du nombre de kilomètres d'aménagements, axes temporaires, places de stationnement… À titre d'exemple, nous avons aujourd'hui plus de 250 km d'itinéraires vélo, et nous serons à 300 km d'ici 2025. Et cela se manifeste dans la pratique sur l'ensemble du territoire de l'agglomération : + 42% de trajets à vélo en 2021 par rapport à 2019 ! A cela s'ajoutent la mise en place d'une vingtaine de plans vélo dans les communes du territoire, l'aménagement de consignes de vélos sécurisées et l'animation de l'écosystème vélo au travers, par exemple, des ateliers réparation ou encore de l'événement annuel « Parlons Vélo à Massy ».

En septembre, une offre innovante de Réseau Vélo Augmenté a été lancée sur votre territoire. Quels bénéfices sont attendus pour vos administrés ?

L'offre de Fifteen est un « plus » incontestable, car elle permet de bénéficier d'un service innovant qui couvre tous les besoins en termes de durée. Elle s'inscrit pleinement dans la continuité de Zoov, première flotte de vélos électriques en libre-service, avec qui l'Agglomération Paris-Saclay avait formalisé un premier partenariat dès 2019.

Zoov a répondu pleinement à nos attentes ! Nous souhaitons qu'il en soit de même pour Fifteen et que cette nouvelle offre incitera de nombreux Parisaclaysiens à adopter le vélo !

Comment la Région peut-elle aider au développement de la mobilité cyclable ?

La Région Ile-de-France fait beaucoup pour le vélo, avec la volonté très claire de faciliter son intégration dans l'ensemble du dispositif de transport francilien, dans une logique évidente d'intermodalité !

Sur ce point, le plan de déploiement des parkings vélo d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) correspond à un engagement financier de 166 millions d'euros dédié à l'investissement, avec l'objectif de 140 000 places de stationnement vélo créées partout en Ile-de-France d'ici 2030.

Et pour inciter les Franciliens à faire l'acquisition des vélos, IDFM a mis en place en février 2020 un dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos.

Enfin, troisième volet de l'intervention de la Région : le RER Vélo - soutenu par la Région Ile-de-France à hauteur de 300 millions d'euros - qui a pour ambition de créer un véritable réseau express régional vélo.

Aujourd'hui la part modale du vélo dans les mobilités franciliennes est de 2%, notre objectif est de la tripler d'ici à la fin du mandat !

François DUROVRAY

Président du Conseil départemental de l'Essonne

Avec d'autres élus Essonniens, vous avez publié un rapport « L'Avenir des mobilités en Ile-de-France : « plan d'urgence pour la Grande Couronne », qui visait notamment à développer l'intermodalité, en particulier avec le train. Selon vous, comment le vélo peut-il s'inscrire dans cette dynamique ?

Les propositions formulées dans notre rapport sont issues d'un constat simple, dont chaque essonnien est le témoin au quotidien. Malgré les investissements massifs consentis au cours des dernières années, avec notamment plus de 3,7 milliards d'euros investis par la Région pour les nouvelles rames RER NG, et un plan bus qui a permis de renforcer l'offre en Grande Couronne, les conditions de transport continuent d'être un sujet et une préoccupation majeure.

Nous devons donc imaginer de nouvelles solutions, à la fois en matière de financement, mais également pour continuer à développer l'offre de mobilité et les alternatives à la voiture individuelle - en Essonne, plus de 60% des déplacements domicile-travail sont encore réalisés en voiture. Tout cela dans un contexte où les impératifs de transition écologique dessinent de nouvelles fractures, je pense en particulier aux ZFE-m.

La réponse passe nécessairement par la multimodalité, et le vélo doit prendre toute sa place dans le système de transport francilien. Outre les bienfaits de la pratique d'une activité physique, le vélo est un formidable outil de rabattement vers les pôles gares et les modes lourds.

Sur la période 2022-2028 le Département de l'Essonne investira 46 millions d'euros dans le cadre de son plan vélo, avec comme priorité la résorption des discontinuités et le développement de corridors cyclables le long du réseau routier départemental afin de sécuriser les itinéraires et ainsi encourager la pratique du vélo y compris dans les zones rurales ou peu denses. En effet le vélo ne doit pas se limiter aux seuls centres urbains mais a vocation à devenir une solution du quotidien sur l'ensemble de notre territoire.

Le 22 septembre dernier, vous étiez sur le Plateau de Saclay avec le ministre des Transports et avez assisté à la démonstration d'une offre innovante de location de vélo en libre-service, pour la courte et longue durée. Que pensez-vous de ce type de service public de vélo ?

L'offre développée par les acteurs tels que Fifteen est intéressante car elle s'inscrit dans une logique de réseau pour mailler de façon cohérente un territoire.

Les services de vélo public trouvent toute leur pertinence lorsqu'ils s'inscrivent en cohérence avec le réseau d'infrastructures cyclables, pour offrir aux usagers un service à la demande. L'idée est de faire du vélo une composante intégrale de l'offre de transport public sur le territoire.

L'enjeu et l'intérêt pour les collectivités du territoire est donc de mettre en place progressivement des lignes de pistes cyclables fiables et sécurisées qui suivent les réseaux d'infrastructures structurant. Dans les territoires de Grande Couronne, notamment en zones périurbaines, l'objectif est de relier les pôles d'activité avec les pôles d'échanges et ainsi faciliter l'accès aux services de transports publics dans une logique multimodale.

Enfin le développement rapide de l'offre de vélos à assistance électrique offre une plus grande accessibilité et doit permettre d'attirer un public plus large en proposant une alternative crédible à la voiture pour les trajets de courte et moyenne distance.

Développer des services de vélos publics dans tous les territoires

Favoriser le vélo au quotidien dans les territoires de toutes tailles

L'agglomération d'Épinal (110 000 habitants) a déployé un système de vélos à assistance électrique en libre-service ambitieux. Pour gravir les côtes de la capitale vosgienne et parcourir ses longues distances, 250 vélos sont aujourd'hui à disposition des habitants et répartis entre 36 stations de recharge. Thomas Peignard, Directeur des mobilités de la Communauté d'Agglomération d'Épinal, nous explique comment une communauté d'agglomération de taille moyenne a fait du vélo une composante centrale de son réseau de transport.

« La Communauté d'Agglomération d'Épinal regroupe 78 communes rurales, voire très rurales autour d'une ville centre d'un peu plus de 30 000 habitants. C'est un territoire très grand avec plusieurs bassins de vie. C'est insolite de mettre en place des vélos en libre-service sur un territoire comme le nôtre. Mais nous avons voulu prouver que nous pouvions aller vers ce genre de solutions, même dans les territoires ruraux. Et ça fonctionne !
Nous avons lancé dès 2019 notre service de vélo en location longue-durée Vilvolt. Cela nous a permis de tester le vélo électrique et de voir que tout le territoire en voulait, même les plus petits villages.
En 2021, nous avons complété l'offre avec un service de vélos en libre-service pour répondre à de nouvelles demandes de la part de la population : il est vrai que tout le monde n'a pas de garage pour stocker son vélo électrique par exemple. Nous voulions donner l'opportunité à toute la population de se déplacer en vélo en rendant le vélo électrique accessible à tous.»

En quelques semaines, 150 vélos ont été déployés sur 31 stations réparties dans plusieurs communes. Toutes les stations ont rapidement trouvé leur public, même si le taux d'usage est plus faible à la campagne. Après 6 mois d'exploitation, 9% de la population desservie avait déjà utilisé le service et 20 000 trajets ont été effectués, ce qui équivaut à une économie de CO_2 de 4,2 tonnes.
C'est pourquoi, dès 2022, la Communauté d'Agglomération d'Epinal a décidé d'aller plus loin en augmentant sa flotte à 250 vélos et 36 stations.
En tout, ce sont désormais 37 000 habitants qui sont desservis par le service (= habitant à 400 mètres ou moins d'une station).

« Fifteen fournit le service mais nous avons choisi d'opérer nous-même. Nous avons une tarification très avantageuse pour que tous les usagers puissent bénéficier de ce type de service et il n'y a pas eu un jour où nos vélos n'ont pas roulé, même en hiver malgré la neige. On se rend compte que le vélo en libre-service a un potentiel énorme en termes de mobilité durable sur l'agglomération.
Finalement, le vélo en libre-service est pour nous un réel outil au service du développement de la pratique du vélo dans les territoires.»

Source : Podcast Vélo #2, interview de Thomas Peignard, Juin 2022

Nice remet en selle les étudiants

La Métropole Nice Côte d'Azur a su prendre le cap de la mobilité durable grâce au vélo. Après une première offre de vélos en libre-service mécaniques, l'arrivée de l'offre électrique a rapidement trouvé ses adeptes dans la métropole. Et pour encourager la pratique du vélo en toute sécurité, la Métropole n'hésite pas à innover.

La Métropole Nice Côte d'Azur mène une politique complète d'incitation à la pratique du vélo. En plus de mettre à disposition de ses habitants des offres de services de vélos publics, elle mise sur des événements pour développer le savoir-rouler à vélo et démocratiser l'utilisation du vélo, notamment auprès des étudiants.
En effet, former les populations aux bonnes pratiques est incontournable pour développer l'usage des mobilités douces, mais aussi réduire le nombre d'accidents et les sources de frictions. Qui plus est lorsqu'il s'agit des jeunes générations sans permis. En 2012, 43% des personnes ignoraient l'existence d'une réglementation sur les Engins de Déplacement Personnel Motorisés *(EDPM - source baromètre FFA / FPMM 2020 - 2021)* alors même que 74% des 18-34 ans indiquent vouloir utiliser un EDPM.
La Métropole Nice Côte d'Azur a profité de la Semaine Européenne de la Mobilité Durable pour organiser des ateliers, des initiations, des séances de sensibilisation autour du vélo sur les campus du territoire. Des événements au cours desquels les étudiants ont aussi pu acheter ou vendre des vélos à petit prix !

Source : site de la Métropole de Nice Côte d'Azur

Retour sur les Rencontres Régionales du Vélo Public à Landerneau

En septembre, Fifteen, la ville de Landerneau, ainsi que la Communauté de Communes du Pays de Landerneau-Daoulas ont organisé une journée dédiée au vélo dans la Région Bretagne. L'objectif ? Réunir collectivités, experts et associations pour faire de la Bretagne la première région cyclable de France !

Les Rencontres Régionales du Vélo Public en Bretagne ont permis aux acteurs nationaux, régionaux et locaux de prendre la parole sur les sujets vélos. Olivier Schneider, Président de la Fédération des Usagers de Bicyclette, Graziella Melchior, Députée du Finistère et membre du Club des Élus Nationaux pour le Vélo, Benjamin Flohic, Conseiller à la Région Bretagne en Charge des Mobilité, ou encore Sébastien Marrec, Urbaniste et spécialiste des Nouvelles Mobilités ont pu échanger sur l'importance d'un système vélo cohérent et de la coopération entre les acteurs.

Ces Rencontres ont également été l'occasion pour la ville de Landerneau de prouver que les services de vélos publics en libre-service étaient adaptés pour tous types de territoires, même pour une petite ville de 16 500 habitants comme Landerneau.

Patrick Leclerc, maire de Landerneau : *« Nous ne souhaitions pas simplement mettre en place des vélos publics en libre-service mais construire un véritable écosystème vélo en installant des aménagements routiers spécifiques, des stationnements et en travaillant avec l'ensemble de la commune pour bien mailler le territoire. Nous avons donc mis en place avec Fifteen une flotte de 40 vélos répartis sur 7 stations en ciblant les équipements publics sur lesquels nous avions remarqué un fort taux d'utilisation. Après un an, nous comptions déjà 2 200 usagers, 27 000 trajets effectués et 60 000 km parcourus. Les vélos connectés de Fifteen nous ont permis de voir là où les vélos étaient les plus utilisés et s'ils étaient amenés dans des endroits où il n'y avait pas encore de station. Grâce à ces données, nous inaugurons bientôt 4 stations supplémentaires et 20 nouveaux vélos. Ce n'est que le début car nous réfléchissons avec la Communauté d'Agglomération à étendre ce service aux communes voisines. »*

Source : Rencontres Régionales du Vélo Public à Landerneau

Les services de vélos publics : une solution pour tous les territoires

Le vélo en libre-service est devenu un incontournable dans les grandes villes où il apporte une solution de mobilité supplémentaire bienvenue. Qu'en est-il sur le reste du territoire ? La mobilité est un aspect crucial de la compétitivité territoriale, pour permettre aux habitants de rejoindre leur lieu de travail, mais aussi pour valoriser le patrimoine culturel et les commodités du centre-ville.

Les services vélos, un atout pour les collectivités de toutes tailles

Nadia GOUPIL

Directrice commerciale France et Europe du Sud, Fifteen

Les systèmes de vélo en libre-service sont-ils pertinents pour les villes moyennes ?

Les villes moyennes sont elles aussi au cœur des enjeux mondiaux. Il est vital pour ces collectivités d'identifier des solutions leur permettant de limiter leur dépendance au marché de l'énergie et aux catastrophes écologiques.
Développer la mobilité à vélo dans les villes moyennes est un projet aussi nécessaire que réaliste. Dans les territoires peu denses, selon le Cerema, plus de 60% des déplacements en voiture font moins de 3 km. La densité dans ces zones est largement suffisante pour prétendre à un service public de vélos efficace, le foncier y est moins tendu que dans les métropoles, et les citoyens sont souvent en attente d'accompagnement vers un mode de vie plus sobre. Quand il existe, les usagers des services de vélo en libre-service se chiffrent en milliers, et les trajets en centaines de milliers ! Un engouement immédiat qui prouve la pertinence de ces services.

Comment résoudre l'équation quand les ressources des villes moyennes s'amenuisent ?

Le budget des collectivités est un véritable enjeu. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre pour une efficacité maximale de nos solutions. À budget équivalent, nos technologies permettent aux villes d'avoir plus de vélos, plus d'usagers et plus de données utiles pour arbitrer les décisions.
Aujourd'hui, les stations de recharge de VAE en libre-service que nous proposons permettent de recharger jusqu'à 15 vélos sur l'équivalent d'une place de parking, et cela grâce à un seul raccordement électrique. Cette innovation brevetée par Fifteen et déjà déployée dans de nombreuses villes moyennes en France *(Landerneau, St Brieuc, Epinal…)* est légère à installer, ce qui permet de déployer un premier réseau en seulement quelques mois, et de s'affranchir d'une partie importante du coût des travaux.

Quel conseil donneriez-vous aux collectivités qui hésitent à se lancer ?

Il existe de nombreuses ressources pour que les élus et techniciens en charge de la mobilité sur un territoire se documentent sur les impacts du vélo et bénéficient du retour d'expérience de leur pairs (formations ADMA, études Vélo & Territoires, Baromètre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette ou Le Podcast Vélo). Dans toutes les régions de France, des villes moyennes ont tenté l'expérience du vélo en libre-service et seront sûrement ravies de vous partager leur histoire.
C'est aussi en adoptant une posture d'ouverture vis-à-vis des acteurs du secteur, et en restant à l'écoute des innovations qui ont fait leur preuve que les collectivités oseront se donner des ambitions à la hauteur des défis qui sont les leurs.

Relocaliser sa production pour une croissance durable

Benoit YAMEUNDJEU

Directeur général, Fifteen

Est-ce que l'Asie est toujours la norme dans la fabrication des vélos électriques ?

Fifteen est une entreprise française qui bénéficie de 15 ans d'expérience dans les systèmes de vélos partagés et 90% de la flotte de vélos et stations que nous avons déjà déployée à ce jour est déjà de fabrication française ou européenne. Cela représente 40 000 vélos qui circulent aujourd'hui à Vancouver, Lima et bien sûr à Paris, avec les Vélib' qui sont assemblés en France. Pour aller plus loin, nous fabriquons également nos stations de recharge en France, nous travaillons à la fabrication de batterie en France, l'ensemble de nos équipes de conception, de développement et de service clients sont localisées en France… Si notre dernier modèle de vélo connecté - le Fusion, qui embarque beaucoup de technologie high-tech- était en effet fabriqué en Asie, il était logique de s'atteler à le rendre plus français lui aussi. Moins d'un an après avoir initié ce projet de grande ampleur, il devient réalité puisque nous sommes sur le point de relocaliser l'assemblage de nos nouveaux vélos Fusion dans les Hauts-de-France : en mars prochain, nous inaugurons notre première ligne d'assemblage de vélos à Auxi-le-Château, en partenariat avec F2J Industry, qui travaillait initialement pour l'industrie automobile.

Qu'est ce qui a encouragé votre projet de relocalisation industrielle ?

Évidemment, la période du Covid a été un accélérateur de ce projet. La pandémie a entraîné des lenteurs d'approvisionnement de composants, des retards de livraison des produits finis, l'explosion des coûts de transports… Les impacts en termes de délai, de qualité et de prix de revient ont été considérables.
En parallèle, l'explosion du marché du vélo et -plus largement- du véhicule électrique engendre une surcharge du carnet de commande de nos partenaires industriels.
Mais ce qui est à la source de ce projet, c'est un élan qui mêle conscience environnementale et sociétale : deux engagements qui sont au cœur de l'ADN de Fifteen depuis 15 ans. Le Rapport de Guillaume Gouffier-Cha nous a permis de réaliser combien le moment était venu de passer à l'action pour contribuer à structurer une filière du vélo puissante sur notre territoire.
C'est d'ailleurs également dans cette optique que nous avons participé à la création de l'Association des Acteurs du vélo qui regroupe aujourd'hui les acteurs de la filière, fabricants et exploitants.

Des vélos français, qu'est ce que ça change pour vous ?

Relocaliser l'assemblage de nos vélos en France nous permettra d'améliorer notre impact environnemental, mais cela nous permettra aussi une plus grande flexibilité dans l'optimisation de nos produits, dans le déploiement d'innovations ou encore dans la personnalisation de nos vélos. Et nous voyons plus loin, bénéficier d'un outil d'assemblage en France nous permettra à moyen terme d'identifier des fournisseurs de composants locaux et de faire bénéficier de nos moyens et de nos savoir-faire industriels à d'autres acteurs du secteur du vélo en France.