



Le vélo, un levier économique pour les territoires

Mardi de l'ORT

Vélo + économie = l'échappée belle

Annie-Claude THIOLAT

Vice-Présidente de la FUB – Fédération des Usagers de la Bicyclette

Présidente de Place au vélo Nantes

Qu'est ce que la FUB ?

Une Fédération nationale membre de l'ECF, European Cycling Federation

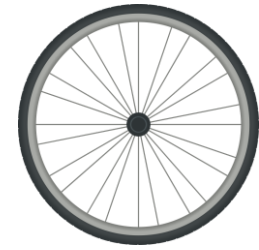
- ⚙️ Regroupe plus de 230 associations (et antennes) de cyclistes urbains,
- ⚙️ Défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers
- ⚙️ Travaille auprès de la CIDUV Coordination Interministérielle pour le Développement et l'Usage du Vélo
- ⚙️ Participe à l'ensemble des travaux utiles à la cause du vélo

La vision du marché en termes d'évolution

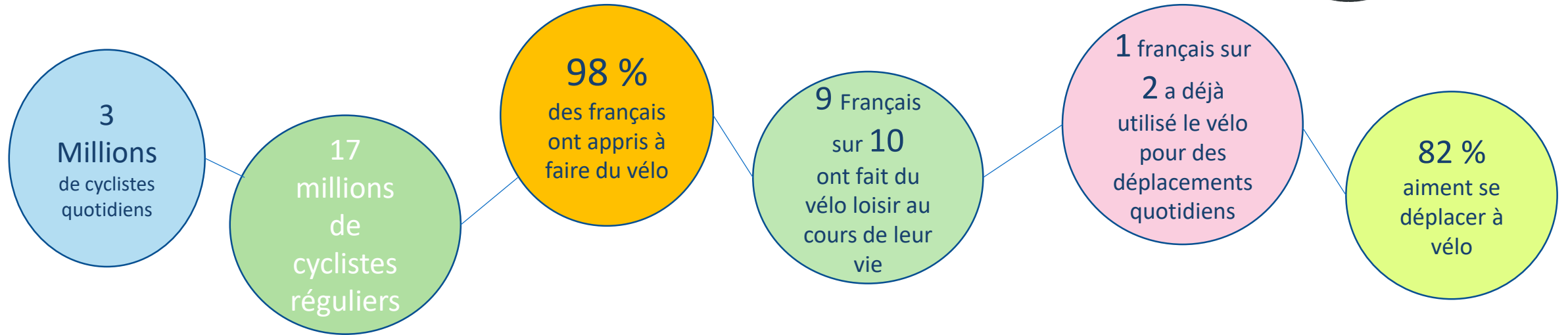
- ⚙️ Le vélo a son avenir devant lui
- ⚙️ Modes actifs, seuls modes à pouvoir progresser/voiture ou TC
- ⚙️ La filière est en cours de création, tous les métiers existent mais ils doivent se parler et s'organiser
- ⚙️ Les pratiques sont encore trop segmentées et isolées les unes des autres (tourisme, trajets déplacements, sport)
- ⚙️ Un marché en développement entre produits et services
- ⚙️ Une culture vélo doit s'imposer
- ⚙️ Le vélo transport

Filière et Services du vélo

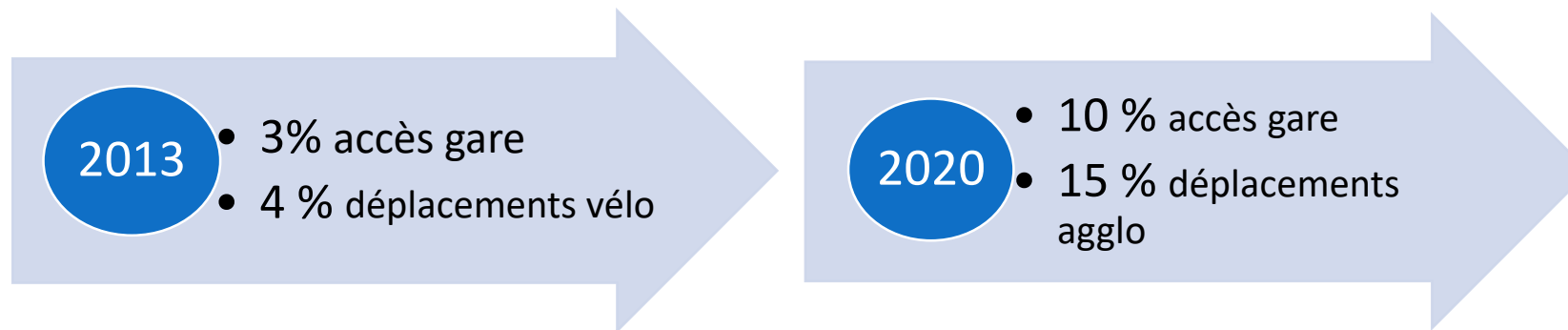
- ⚙️ Fabrication et vente de produits, pièces et accessoires
- ⚙️ Entretien, réparation
- ⚙️ Aménageurs et équipementiers (espace public, logement, entreprises, etc.)
- ⚙️ Les associations pro-vélo
- ⚙️ Les entreprises à vélo
- ⚙️ L'assurance
- ⚙️ La formation
- ⚙️ Le financement



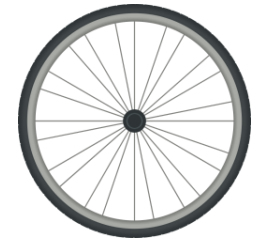
Quelques chiffres autour du vélo



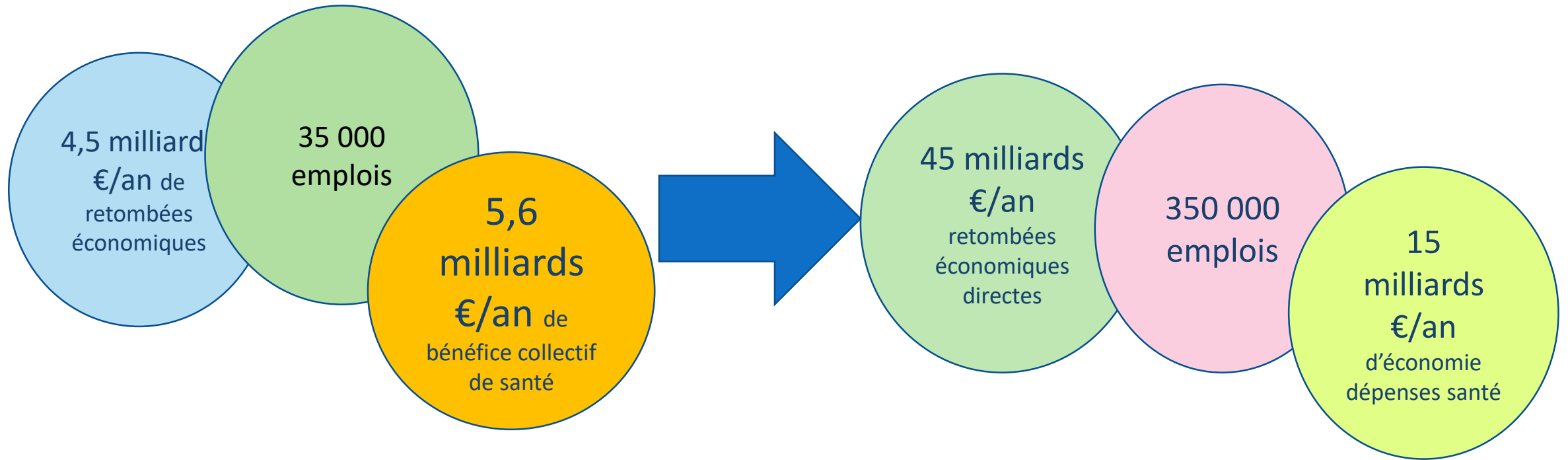
Marges de progrès de 2013 à 2020



Source CVTC



Quelques chiffres autour du vélo



Progression de 2013 à 2015 avec 15 % des déplacements à vélo

Source CVTC

Quelques chiffres autour du vélo



⚙ Et si on parlait du pouvoir d'achat ?

+ 50 à 100 € /mois quand une famille conserve le même parc de voitures et utilise davantage le vélo

+ 300 à 500 €/mois quand une famille remplace une voiture par un vélo standard ou VAE

Freins à la pratique vélo

- ⚙️ Faire du vélo en ville « est considéré comme dangereux »
- ⚙️ Comment sécuriser mon vélo
- ⚙️ La place du vélo dans l'habitat
- ⚙️ L'entretien du vélo
- ⚙️ Opposition systématique des modes actifs/motorisés
- ⚙️ L'absence de réflexe ou culture vélo

Freins à la culture vélo

- ⚙️ La tradition motorisée est encore forte
- ⚙️ Le vélo encore trop identifié comme outil de loisir et non mode de transport
- ⚙️ Les acteurs de la filière ne se parlent pas assez
- ⚙️ Le vélo est souvent « oublié » dans la communication institutionnelle
- ⚙️ Les entreprises méconnaissent les bienfaits du vélo

Accélérateurs et leviers à la pratique du vélo ?

- ⚙️ L'apprentissage obligatoire du vélo à l'école
- ⚙️ Les plans de déplacements entreprise
- ⚙️ IKV
- ⚙️ La généralisation des stationnements sécurisés
- ⚙️ Les Vélo-écoles et le développement des formations
- ⚙️ Location longue durée de vélos classiques
- ⚙️ Location longue durée de vélos à assistance électrique VAE

Accélérateurs et leviers à la pratique du vélo ?

- ⚙️ Aide à l'acquisition de VAE (prime 200€)
- ⚙️ La lutte contre le vol > bicycode
- ⚙️ Intermodalité en gare – service de consigne vélos
- ⚙️ Intermodalité en milieu urbain – service de consigne à vélos
- ⚙️ Développement de la complémentarité voiture-vélo
- ⚙️ Les parcs de VLS Vélos en libre service
- ⚙️ L'argumentation santé

Les demandes pour plus de pratique du vélo ?

- ⚙ Plus d'itinéraires cyclables (51,6 %)
- ⚙ Des stationnements sûrs et abrités dans les gares (47,7 %)
- ⚙ Des garages sûrs et accessibles dans tous les immeubles (36,3 %)

MAIS les 3 points clé

- ⚙ Abaissement de la vitesse en ville
- ⚙ Aménagements cyclables adaptés
- ⚙ Solution stationnements sécurisés

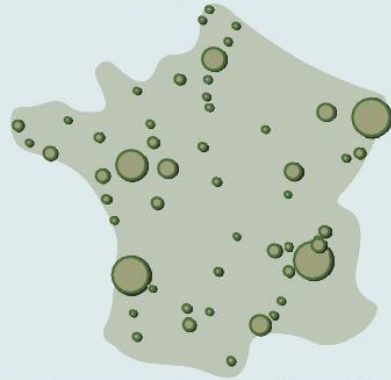
Clés du succès

- ⊗ Une communication sur la promotion de l'usage du vélo
- ⊗ Développement de l'argumentation économique
- ⊗ Valorisation des bienfaits en termes de santé
- ⊗ Souligner la notion de liberté autour du vélo
- ⊗ Développer les services et le stationnement sécurisé
- ⊗ Abaisser la vitesse et rendre sécurisée la pratique
- ⊗ Des plans de mobilité entreprises qui prennent le vélo en compte
- ⊗ Généraliser l'IKV
- ⊗ Rendre le vélo facile !

Location longue durée de vélos classiques

Bilan du service en France

27 000 vélos
en location longue durée

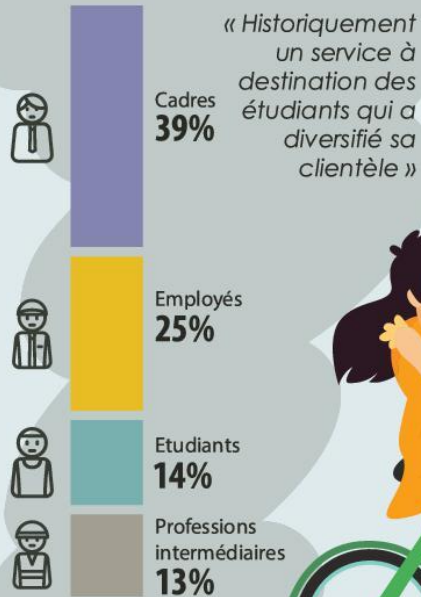


Les autres types de vélos disponibles

- 3000 VAE
- 800 vélos pliants
- 1200 autres types de vélos (cargos, tandems, ...)

Usages du service

Un public qui s'est élargi

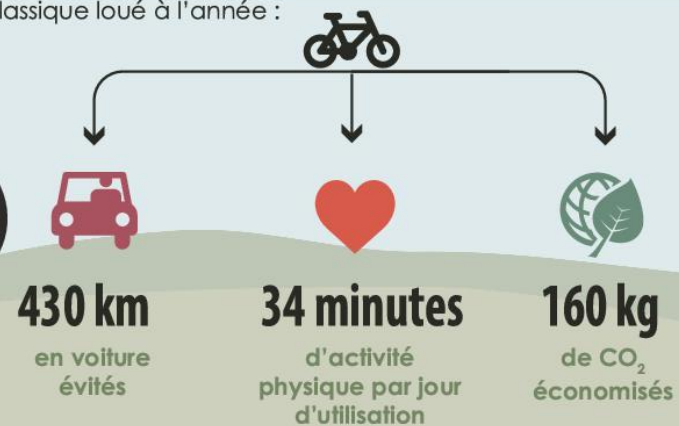


Incitation à la démotorisation



Bénéfices individuels

Un vélo classique loué à l'année :



Effets du service

1 700 km

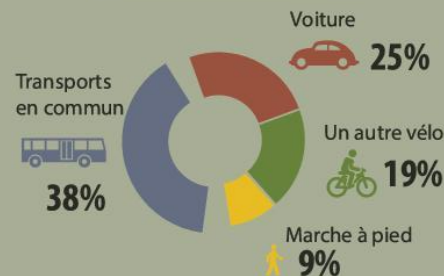
parcourus en vélo classique par an

Des usages variés

- 88%** Se rendre au travail
- 83%** Faire ses courses
- 77%** Se promener

Report Modal

(mode abandonné)



Quels potentiel à terme ?



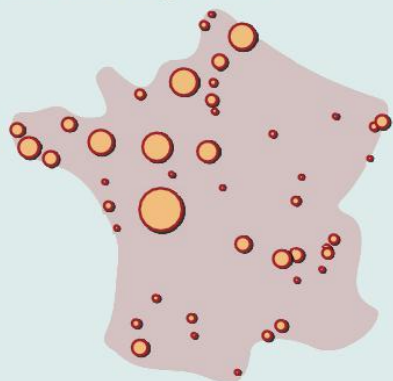
Location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE)



Bilan du service en France

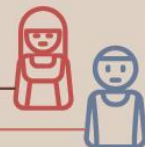
3000 VAE

en location longue durée



Usagers du service

Un public principalement féminin...



... et agé



Incitation à la démotorisation

15% se sont séparés d'une voiture

13% ont renoncé à l'achat d'une voiture

7% ont renoncé à l'achat d'un deux-roues motorisé



Bénéfices individuels

Un VAE loué à l'année :



Effets du service

Des distances plus longues

2000 km parcourus en VAE par an > 55% d'augmentation de la portée de déplacement

Vélo classique

VAE



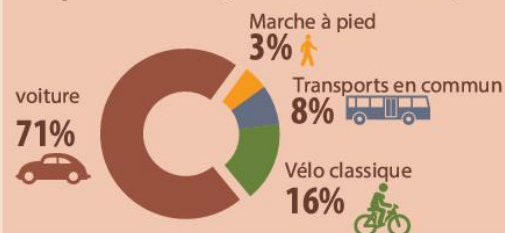
Une utilisation principalement utilitaire

91% Se rendre au travail

91% Faire ses courses

73% Se promener

Report Modal (mode abandonné)



Quels potentiel à terme ?

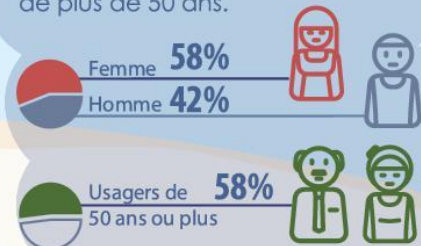


Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE)

Bénéficiaires de l'aide

250€ distribués en moyenne

Une aide davantage sollicitée par les femmes et les personnes de plus de 50 ans.



Le prix moyen d'achat d'un VAE est boosté par les dispositifs d'aide

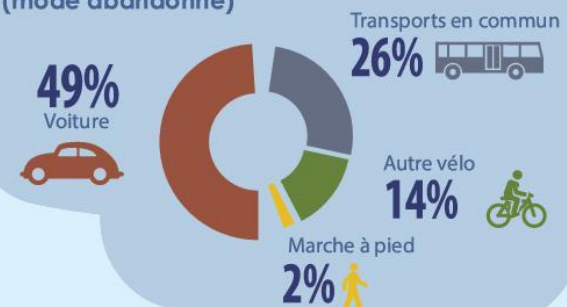
Prix moyen d'achat



70% des acheteurs sont conseillés par un vendeur spécialisé

Un report d'usages vers les modes alternatifs

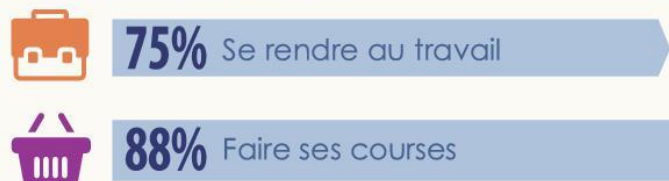
Report Modal (mode abandonné)



15 BÉNÉFICIAIRES DE L'AIDE = 1 VOITURE SUPPRIMÉE

Effets de l'aide

Principaux motifs d'utilisation



Une incitation nette à la pratique du vélo

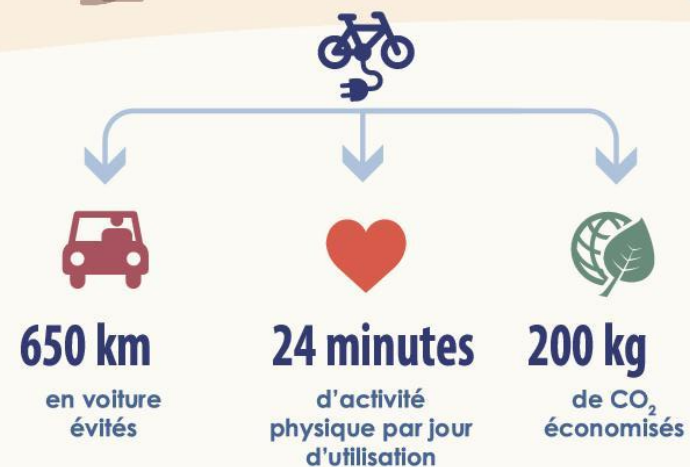
1400 km Parcours par an **>** **120%** d'augmentation de la portée de déplacement

Distance moyenne pour se rendre au travail



Bénéfices individuels

Une aide à l'achat distribuée génère par an :



Profil des usagers



Avant la mise en place de la consigne :

13% des abonnés n'utilisaient pas les transports en commun

27% accrochaient leur vélo sur l'espace public

11% embarquaient leur vélo dans les transports collectifs

Schéma de rabattement vélo en ville

cas du stationnement de jour



Incitation à la démotorisation

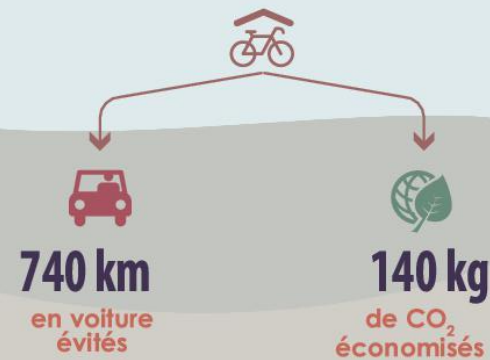
7% ont renoncé à l'achat d'un deux-roues motorisé

7% ont renoncé à l'achat d'une voiture



Bénéfices individuels

Une place en consigne louée à l'année génère :



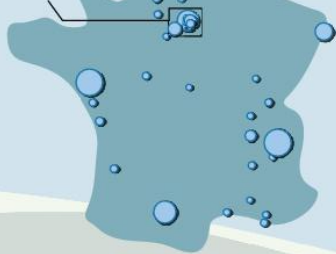
Quels potentiel à terme ?



Bilan du service en France

70 Vélo-écoles urbaines

dont 7 en IDF



Nombre de stagiaires : **18 000**

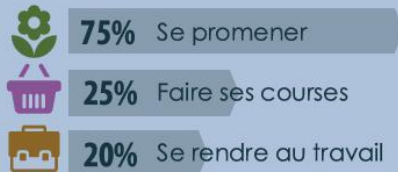
formés à la pratique du vélo en ville chaque année

Effets du service

1 500 km

par an parcourus en vélo après des séances d'apprentissage

Un usage centré sur les loisirs



Une mise en selle



Trois stagiaires sur quatre ne faisaient jamais de vélo avant d'aller à la vélo-école

une formation adéquate



Utilisateurs du service

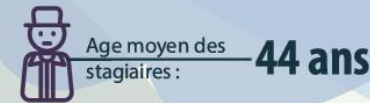
Un public essentiellement féminin



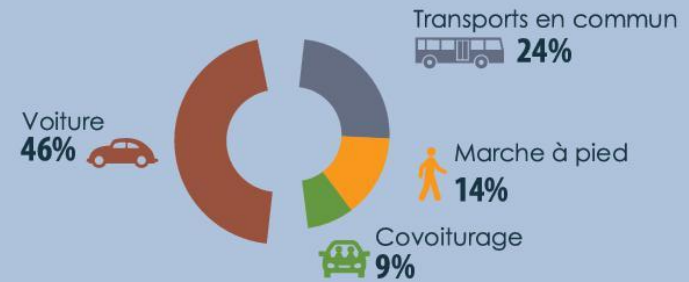
un service très utilisée par les demandeurs d'emplois



des formation à destination des adultes

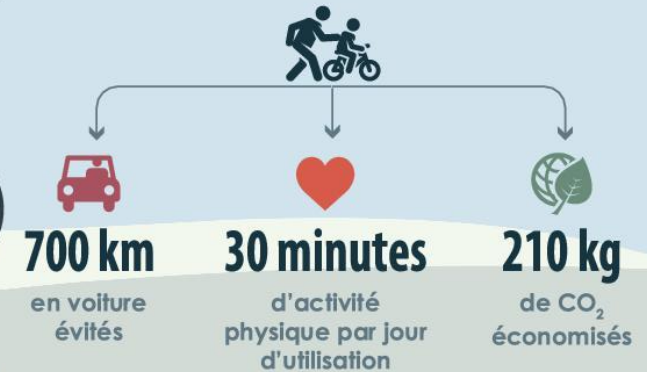


Report Modal (mode abandonné)



Bénéfices individuels

un stagiaire formé à la pratique du vélo génère par an :



Quel potentiel à terme ?

550 000 personnes formées par an

2 200 emplois créés



Merci de votre attention

Pour plus d'infos : <http://www.fub.fr>



Annie-Claude Thiolat
ac.thiolat@fub.fr

