



France Vélo

FILÈRE ÉCONOMIQUE

CONTRAT DE LA FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO

Juin 2024

TABLE DES MATIERES

ÉDITORIAL.....	3
LES CHIFFRES CLES DE LA FILIERE VELO	4
LE VELO SE STRUCTURE EN FILIERE... ..	5
... POUR FAIRE PLUS DE VELO(S) EN FRANCE.....	6
GOVERNANCE DE LA FILIERE	7
PROJETS FRANCE VELO	10
1 AXE REINDUSTRIALISATION ET INNOVATION	11
1.1.1 METTRE EN PLACE UN COMPTOIR INDUSTRIEL	12
1.1.2 DEVELOPPER L'ASSEMBLAGE DE CYCLES EN FRANCE	14
1.1.3 PROMOUVOIR L'INNOVATION ET ACCOMPAGNER LES STARTUPS.....	17
1.1.4 TESTS ET LABORATOIRES D'ESSAIS.....	19
2 AXE TRANSITION ECOLOGIQUE	21
2.1.1 CREER UN SCORE POUR LE VELO.....	22
2.1.2 DEVELOPPER L'USAGE DU VELO POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL	24
2.1.3 DEVELOPPER LES CYCLOMOBILITES PROFESSIONNELLES	26
2.1.4 DEFINIR UN REFERENTIEL DES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT VELO	28
2.1.5 DEVELOPPER DES HUBS MULTISERVICES ET MULTIMODAUX ADAPTES AUX VELOS	30
2.1.6 DEVELOPPER UN CARNET D'ENTRETIEN DU VELO	32
3 AXE ATTRACTIVITE ET COMPETENCES	34
3.1 ATTRACTIVITE DE LA DESTINATION FRANCE	34
3.1.1 RENFORCER ET ETENDRE LA MARQUE ACCUEIL VELO	35
3.1.2 FAIRE DE FRANCE VÉLO TOURISME LA MARQUE DE RÉFÉRENCE DE LA DESTINATION FRANCE A VELO EN FRANCE ET A L'INTERNATIONAL.....	37
3.1.3 IDENTIFIER, DEVELOPPER ET PROMOUVOIR DES DESTINATIONS « FLEURONS » DU TOURISME A VELO	39
3.2 ATTRACTIVITE DES EMPLOIS ET DES FORMATIONS.....	41
3.2.1 REALISER UNE ETUDE PROSPECTIVE EMPLOIS/COMPETENCES DE LA FILIERE VELO	42
3.2.2 COMPLETER ET ENRICHIR LES DISPOSITIFS DE FORMATION.....	44
3.2.3 VALORISER L'ATTRACTIVITE DES EMPLOIS DE LA FILIERE VELO	46
4 AXE EVALUATION ET COMMUNICATION	48
4.1.1 REALISER L'ANNUAIRE DE LA FILIERE VELO	49
4.1.2 ETABLIR ET SUIVRE LE TABLEAU DE BORD DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION	50
4.1.3 TENIR UN TABLEAU DE BORD DE LA FILIERE VELO	52
4.1.4 AMELIORER LA CONNAISSANCE DE L'ECONOMIE DU VELO	53
4.1.5 DISPOSER D'UNE BASE DE DONNEES NUMERIQUES ET FIABLE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	56
4.1.6 LANCER UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION POSITIVE POUR LE VELO	58
LES SIGNATAIRES	60
POUR L'ÉTAT	60
POUR LES ACTEURS DE LA FILIERE	61
ANNEXES	62
COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL.....	62



ÉDITORIAL

Le vélo, un secteur économique à part entière

Depuis près de deux ans, nous mettons nos forces en commun pour structurer une filière économique qui rassemble largement les acteurs du vélo en France. Nous souhaitons faire de la filière vélo un acteur fort de l'économie française, représentant la diversité des activités économiques autour du vélo, des grands groupes aux TPE, des industriels aux artisans, des collectivités locales au secteur de l'ESS.

Nous nous inscrivons dans un contexte français et européen favorable. Le premier comité interministériel vélo de mai 2023 témoigne de l'intérêt de l'État pour la structuration de la filière vélo. La déclaration européenne pour le vélo d'octobre 2023 consacre un axe entier au développement de l'économie du vélo. L'augmentation du nombre de cyclistes génère des emplois locaux, tout comme l'industrie du vélo contribue totalement aux objectifs de la stratégie industrielle de la France et de l'Union européenne.

Le vélo, une réponse aux enjeux d'aujourd'hui

Nous, acteurs de la filière vélo, partageons les mêmes valeurs : engagement sociétal, coopération, responsabilité, performance, valeurs que nous avons identifiées dans notre livre blanc. Nous avons en commun l'ambition de refaire de la France une nation du vélo en développant l'économie, en multipliant les emplois privés et publics, et en soutenant des formations adaptées et nécessaires.

Nous, acteurs de la filière vélo, nous accordons pour valoriser le vélo comme mobilité quotidienne, bon pour l'économie, la santé, l'environnement. Seul ou en complémentarité des autres modes de transport, le vélo est le mode de transport décarboné d'avenir. C'est pourquoi les actions de la filière visent notamment à accompagner les acteurs de l'économie du cycle pour développer durablement les usages du vélo. Ainsi, la filière économique souhaite accompagner et concrétiser les transitions en diffusant la pratique cyclable pour tous les usages dans tous les territoires

Porter une vision commune et des actions au service du développement de ses différents segments d'activité dans tous les territoires

L'objectif de la filière est de favoriser les synergies et les coopérations entre les acteurs économiques du vélo pour renforcer et valoriser les acteurs de l'écosystème vélo. La filière est ainsi un trait d'union pour mieux valoriser ses membres. La filière et ses membres s'engagent à porter les projets qu'ils ont identifiés ensemble pour faciliter le déploiement du vélo en France, dans toutes les acceptations du terme : produire des vélos et des composants, développer le tourisme à vélo, installer les services vélos indispensables à la pratique, construire des aménagements cyclables de qualité, pour ainsi avoir plus de cyclistes dans tous nos territoires.

Ce contrat constitue une réponse au besoin de développement d'une filière exemplaire et ambitieuse, capable d'accompagner le développement du vélo dans tous les territoires, à la hauteur des enjeux environnementaux, avec le soutien de l'État.

CHRYSTELLE BEURRIER, Présidente de Vélo & Territoires

PATRICK GUINARD, Président de l'APIC

OLIVIER AMBLARD, Trésorier de France Vélo Tourisme

FRANÇOISE ROSSIGNOL, Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables

OLIVIER SCHNEIDER, Président de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

JEROME VALENTIN, Vice-Président de l'Union Sport & Cycle



LES CHIFFRES CLES DE LA FILIERE VELO

47 000 emplois directs (ETP estimation 2022)

1^{er} moyen de transport le plus vendu en France

2 231 000 vélos vendus en France en 2023 dont **671 000** VAE

3,4 Mds d'euros de chiffres d'affaires (vélos, composants et maintenance) en 2023

INDUSTRIE

645 000 vélos assemblés en France (2023) dont **348 000** VAE (54%) et **11 000** vélos cargo

1,25 Mds d'euros de chiffres d'affaires en 2023 pour les composants et accessoires

SERVICES

4 174 points de vente et services

72 dispositifs de vélo en libre-service (VLS) et **162** dispositifs de vélo en location longue durée (VLD) en 2020 soit **180 000** vélos publics

INFRASTRUCTURES

84 000 km d'aménagements cyclables (Géovélo décembre 2023)

+13 % de fréquentation des aménagements cyclables entre 2021 et 2022

TOURISME

21 millions de Français pratiquent le vélo pendant leurs vacances (2019)

Plus de 20% des touristes à vélo viennent de l'étranger

7 112 points accueil vélo (2022)

20 755 km de véloroutes et **48 900** km de boucles cyclables en 2022

+11% de fréquentation moyenne entre 2021 et 2022 sur les itinéraires EuroVélo

CYCLOGISTIQUE

198 entreprises de cyclologistique en 2022



LE VELO SE STRUCTURE EN FILIERE...

Ces dernières années, les crises sanitaires, énergétiques, économiques et sociales ont montré à la fois le potentiel du vélo pour y répondre et la nécessité pour nos entreprises de relocaliser leur production. Ainsi, la pratique du vélo a augmenté de 31% sur trois ans, et continue de croître chaque année. En parallèle se déploient de manière accélérée, bien que toujours insuffisante, les infrastructures cyclables et les services indispensables à la pratique cyclable. Preuve en est l'évolution des ventes de vélos, en particulier des VAE et des vélos cargos en France ces dernières années, malgré une conjoncture récente difficile.

La croissance de l'économie du vélo est étroitement liée à la relocalisation de l'industrie du cycle ainsi qu'à la progression de la pratique cyclable pour tous les usages. Cependant, l'enjeu économique du développement du vélo dépasse largement le défi industriel. La réalisation d'infrastructures de qualité et le déploiement d'équipements et de services adaptés, dans tous les territoires sont également des axes prioritaires. Les acteurs du tourisme à vélo travaillent à faire de la France une destination privilégiée des touristes à vélo dans le cadre de la définition d'une stratégie nationale. La cyclologistique progresse avec un fort potentiel de développement, en particulier dans nos grandes villes.

La filière vélo dispose ainsi d'un fort potentiel de croissance et d'emplois. Elle compte en 2022 plus de 47 000 équivalents temps plein pour les seuls emplois directs et rassemble plusieurs dizaines de milliers de personnes qui travaillent au quotidien à vélo, pour le vélo ou pour développer sa pratique et ses usages.

La filière économique du vélo en France – France Vélo filière économique - se structure, portée par un collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels. Elle rassemble les représentants de l'économie du vélo en France afin de porter une vision commune et des actions au service du développement de ses différents segments d'activités dans tous les territoires. L'originalité de cette filière économique du vélo réside notamment dans le fait qu'elle accueille, aux côtés des industriels et des usagers, l'ensemble des autres acteurs qui œuvrent au développement de l'usage du vélo. Tous sont mobilisés pour co-construire ensemble l'avenir de la filière.

Depuis les États généraux de la filière vélo en novembre 2022, marqués par la présentation de neuf engagements des acteurs de la filière formalisés dans un livre blanc, les travaux se poursuivent hébergés au sein de l'association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives (APIC), et animés par un comité de pilotage qui comprend les principales associations du système vélo – le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM), France Vélo Tourisme, la Fédération française des usagers de la Bicyclette (FUB), Mobilians, l'Union Sport et Cycle (USC), Vélo & Territoires, – ainsi que l'Ademe, la Direction Générale des Entreprises (DGE - ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique), et la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM, ministère des transports).

La filière a élaboré un plan d'actions comportant des projets structurants et propose à l'État sous la forme d'un contrat de filière économique, un ensemble d'engagements réciproques visant à leur réalisation. Neuf groupes de travail, rassemblant une centaine d'acteurs du cycle, ont travaillé au cours du premier semestre 2023 pour définir des projets structurants.

Nous avons la capacité d'écrire ensemble une nouvelle histoire économique du vélo en France, comme une des réponses indispensables à l'urgence climatique, aux défis de la sobriété énergétique et de santé publique. Cela ne peut se faire sans le nécessaire soutien de l'État et des pouvoirs publics.



... POUR FAIRE PLUS DE VELO(S) EN FRANCE

La filière se positionne comme un fleuron de l'économie et de l'industrie verte française. Elle entend promouvoir la pratique du vélo dans tous les territoires et valoriser les bénéfices environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires du vélo en France et en Europe. C'est également un secteur en pleine mutation, qui s'adapte aux évolutions des mobilités et des loisirs. La filière a pour premier objectif de mieux connaître ses membres et de comprendre leurs besoins pour pouvoir les accompagner de la façon la plus efficiente.

La filière vélo souhaite participer de manière pleine et volontariste à la réindustrialisation actuelle pour un monde plus sobre, respectueux de l'environnement et néanmoins désirable. Cela passe également par la collaboration entre clusters régionaux et avec les autres filières, par la mutualisation des besoins, par la décarbonation des process industriels, le tout dans le respect de la compétitivité du contexte européen.

Le développement du vélo comme mode de déplacement du quotidien ne peut se faire sans la mise en place d'un véritable système vélo de qualité. Les collectivités et l'État s'y emploient aux côtés des bureaux d'études. Le potentiel de progression et de croissance est encore important. Il en va de même pour le transport de marchandises à vélo.

Le vélo devient de plus en plus souvent le moyen de vacances durables et responsables, et cela vivifie toute une économie touristique en croissance. Faire de la France la première destination pour le tourisme à vélo est un enjeu majeur et volontaire de la filière économique.

Tous ces objectifs impliquent des évolutions des métiers et de nouvelles compétences, et nécessitent d'ajuster les formations. Les femmes et les hommes du secteur du vélo sont au cœur des enjeux de développement des divers segments d'activités de la filière.

Pour mettre en œuvre cette vision stratégique, la filière a défini 16 projets prioritaires qu'elle souhaite mettre en œuvre avec le soutien de l'État et de ses agences, et 6 projets à plus long terme.

OBJECTIFS 2030

2 millions de vélos produits en France dont 1,4 millions en 2027

300 000 cadres fabriqués en France

100 000 emplois dans la filière vélo

100 000 km de pistes cyclables

Première destination de vélo tourisme en Europe

20 000 établissements « Accueil vélo »



GOUVERNANCE DE LA FILIERE

Depuis 2022, les travaux de structuration de la filière économique du vélo sont animés par un comité de pilotage qui comprend les principales associations et syndicats du système vélo et une personnalité qualifiée. L'Ademe, la DGE et la DGITM sont invités permanents au sein de ce groupe de pilotage. La filière est hébergée par l'APIC qui a pris en charge l'animation et le financement de ses travaux, avec le soutien financier de l'Ademe.

La filière est un trait d'union pour valoriser ses membres et développer l'économie et l'usage du vélo en France, en respectant le principe de subsidiarité vis-à-vis de ses membres. Elle porte des projets d'intérêt collectif dans un esprit de coopération et de coordination entre tous les membres de la filière en respectant des territoires d'expression de chacun de ses membres.

LES MEMBRES DE LA FILIERE SONT :

- **Les 6 membres fondateurs** : le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM), France Vélo Tourisme, la Fédération française des usagers de la Bicyclette (FUB), l'Union Sport et Cycle (USC), Vélo & Territoires et l'APIC.
- **Les associations, structures et institutions en relation avec l'activité économique du vélo** qui en font la demande peuvent devenir membres de la filière sous réserve de la validation des instances.
- **Les clusters vélo** sont également membres de la filière.
- **Les agences et directions de l'Etat invitées** : Ademe, Direction Générale des Entreprises (DGE - ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique), et Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM, ministère des transports).

INSTANCES DE GOUVERNANCE

- L'assemblée des parties prenantes de la filière France Vélo rassemble l'ensemble des membres de la filière.
- Le comité stratégique est l'instance décisionnelle qui rassemble des représentants des membres de la filière.
- Le bureau gère le quotidien de la filière vélo.

ASSEMBLEE DES PARTIES PRENANTES

L'Assemblée des parties prenantes réunit l'ensemble des membres de la filière à quelque titre qu'ils soient. Elle se réunit chaque année en présentiel ou en visio pour l'exposé de l'état d'avancement des orientations stratégiques et des activités opérationnelles de la filière économique vélo.

COMITE STRATEGIQUE

Afin de représenter pleinement la diversité de la filière et la pluralité de ses enjeux, le Comité stratégique de la Filière économique du vélo est composé comme suit :

Six représentants des membres fondateurs siègent de droit au Comité Stratégique de la Filière Vélo :

- un(e) représentant(e) de l'USC,
- un(e) représentant(e) de Vélo et territoires,
- un(e) représentant(e) du Club des Villes et territoires cyclables et marchables,
- un(e) représentant(e) de France Vélo Tourisme,
- un(e) représentant(e) de la FUB,
- un(e) représentant(e) de l'APIC.

Le président est élu parmi ces représentants.

Les autres représentants des membres fondateurs ont un statut de vice-présidents.



Quatre représentants des parties prenantes siègent de droit au Comité Stratégique de la filière Vélo :

- un(e) représentant(e)s des clusters vélo,
- deux représentant(e)s des autres associations membres de la filière vélo,
- un représentant(e) d'entreprises partenaires ou sponsors de la filière Vélo.

Quatre représentant(e)s des administrations centrales et des agences de l'Etat, en tant que membres invités de droit, sans voix délibérative :

- un(e) représentant(e) du ministère chargé de l'économie,
- un(e) représentant(e) du ministère chargé des transports,
- un(e) représentant(e) du ministère chargé du tourisme,
- un(e) représentant(e) de l'Ademe.

Le comité stratégique a pour mission :

- L'élaboration du contrat de la Filière économique du Vélo et la détermination des actions prioritaires à mener et le calendrier associé.
- La création des groupes de travail et l'évaluation de leur performance.
- La valorisation de l'impact et le poids de la filière économique.
- La définition de la gouvernance pérenne de la filière France Vélo.

De manière à assurer la pleine représentativité des acteurs de la Filière économique du Vélo, les membres du Comité Stratégique sont désignés pour une durée déterminée de deux ans. Le mandat est renouvelable. Les membres du Comité Stratégique assurent leur mission à titre gratuit. Ils sont tenus à la discrétion à l'égard des informations présentant un caractère confidentiel, données comme telles et partagées à l'occasion des réunions dudit Comité.

BUREAU

Il est composé du président et des vice-présidents de la filière économique du vélo.

MODE DE DECISION

La recherche du consensus est permanente. Les modalités de vote sont par consensus à l'unanimité des membres signataires du contrat de filière.

A défaut, sur le domaine de compétence concerné d'un des membres fondateurs, la décision doit être prise à la majorité des membres du comité stratégique mais incluant obligatoirement le vote favorable de la structure ayant compétence sur la décision concernée.

Un règlement intérieur vient préciser les modalités de fonctionnement des instances.

GROUPE DE TRAVAIL

Des groupes de travail sont constitués pour participer à la réalisation de chaque projet du contrat de filière. Il est composé des membres de la filière susceptibles de contribuer au thème de travail. Chaque groupe de travail peut compléter, le cas échéant, sa composition en invitant d'autres membres de la filière jugés pertinents mais n'ayant pas répondu à l'appel à manifestation d'intérêts et/ou en associant à ses travaux des experts extérieurs.

SECRETARIAT GENERAL

Les Membres du Comité Stratégique de la Filière économique du vélo désignent un(e) Délégué(e) général(e).

Il appuie le Président, les membres du comité stratégique et les pilotes des groupes de travail dans leurs missions respectives (secrétariat des sessions plénières, actions de promotion et de communication, lancement des appels à manifestation d'intérêt visant à constituer les groupes de travail, suivi des travaux, évaluation...).

FINANCEMENT

La filière est financée par :



- les adhésions de ses membres,
- des financements des partenaires et mécènes,
- des financements publics et en particulier les subventions de l'Ademe,
- des rétributions sur les financements obtenus pour les projets du contrat de filière.

Les cotisations des membres fondateurs assurent une part importante du budget.

Le comité stratégique de la filière s'accorde sur les conditions de financement de la filière pour les années ultérieures afin d'en assurer sa pérennité, en respectant les mêmes principes.



PROJETS FRANCE VELO

Ce contrat de filière compte 22 projets dont 16 prioritaires. Ils ont été rédigés par neuf groupes de travail (GT) rassemblant une centaine d'acteurs de la filière économique du vélo. La composition des différents groupes de travail figure en annexe de ce document.

Le caractère prioritaire et le groupe de travail à l'origine de chaque projet est indiqué sur chaque fiche projet de la sorte :

PROJET PRIORITAIRE

GROUPE DE TRAVAIL

Il a été fait le choix de présenter les projets structurants de la filière selon quatre axes :

AXE REINDUSTRIALISATION ET INNOVATION

AXE TRANSITION ECOLOGIQUE

AXE ATTRACTIVITE ET COMPETENCES

- ATTRACTIVITE DE LA DESTINATION FRANCE
- ATTRACTIVITE DES EMPLOIS ET DES FORMATIONS

AXE EVALUATION ET COMMUNICATION



1 AXE REINDUSTRIALISATION ET INNOVATION

La vision stratégique industrielle de la filière vélo est qu'en 2030 l'industrie du vélo française innove, conçoit, produit des vélos, des composants et des systèmes d'infrastructures de façon plus souveraine, durable et compétitive.

En 2030, l'industrie française du cycle répond aux besoins du marché français et est reconnue pour sa capacité à innover et à produire de manière responsable.

Pour cela quatre leviers interdépendants doivent être activés simultanément :

1. Augmentation à court terme du volume d'assemblage de vélos sur le territoire national
2. Développement et industrialisation de composants clés permettant l'augmentation de la valeur ajoutée et de la souveraineté
3. Innovation dans les procédés industriels, les matériaux, les fonctions, les solutions digitales pour assurer la compétitivité, la durabilité et le leadership
4. Développement d'une réelle ingénierie du cycle basée sur des compétences et savoir-faire, en lien avec la recherche et les universités

Cette stratégie vise plusieurs objectifs à l'horizon 2030 :

- 2 millions de vélos assemblés en France
- 300 000 cadres fabriqués en France
- Production relocalisée de certains composants (dont batterie et moteur à l'échelle européenne)
- Mise en place d'un Label vélo éco-responsable
- Doublement du nombre de salariés dans l'industrie du cycle

Le groupe de travail dédié a travaillé à un diagnostic précis et à des propositions détaillées pour développer l'industrie du vélo en France, documents qui figurent en annexe du contrat de filière.



1.1.1 METTRE EN PLACE UN COMPTOIR INDUSTRIEL

Accélérer la réindustrialisation du vélo en mettant en relation les industriels et en soutenant les opportunités

CONTEXTE ET ENJEUX

La filière s’est donné des objectifs ambitieux en matière d’assemblage, de production de cadres et de composants, parmi lesquels les batteries et moteurs pour VAE. En 2030 la filière souhaite que 300 000 cadres soient fabriqués en France et que 2 millions de vélos soient assemblés avec des composants produits localement. Ces projets de réindustrialisation devront intégrer des critères de durabilité, d’éco-conception et de réemploi.

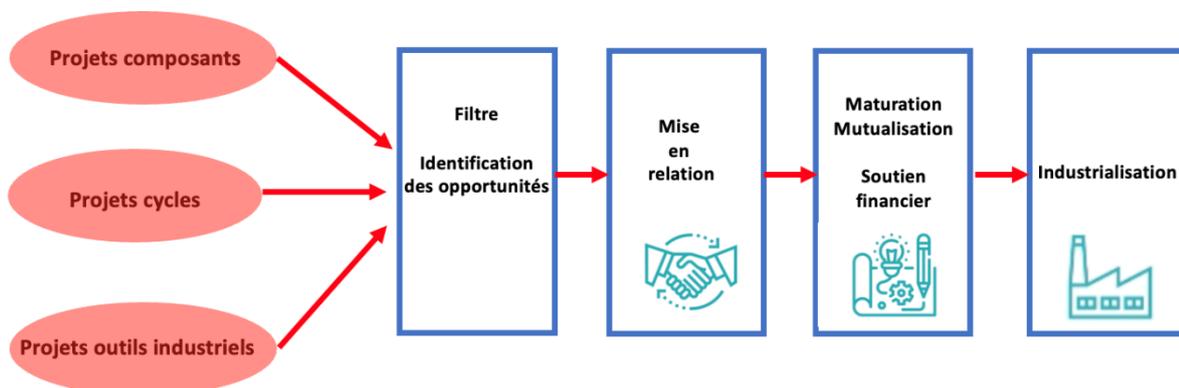
L’enjeu est double. Il s’agit de développer les synergies entre les projets français, tels que les projets de moteurs pour VAE et de produire des composants, équipements ou accessoires de vélos, compétitifs et innovants en France, à l’échelle industrielle, pour ainsi réduire notre dépendance d’approvisionnement.

PROJET

Relocaliser la production de cycles et de composants dans nos territoires, développer un savoir-faire et accompagner les initiatives pour atteindre les objectifs chiffrés via un comptoir unique qui accompagne les industriels et mutualisent une dynamique de réindustrialisation.

L’objectif du comptoir industriel est de permettre aux entreprises de relocaliser la production de composants, de développer l’assemblage ou de mettre en œuvre des équipements industriels à finalité vélo pour accroître la souveraineté du marché du cycle en France. L’enjeu est d’identifier des projets compétitifs, répondant à une demande, et rapidement industrialisables afin de consolider et diversifier l’activité de l’industrie du cycle.

Le comptoir industriel identifierait les opportunités, faciliterait les mises en relations, notamment avec des industriels d’autres secteurs et permettrait un soutien financier à la phase de maturation du projet pour viser à une industrialisation rapide.



Les modalités d’action du comptoir pourront être diverses et seront précisées par le groupe de travail (salons inversés, tables rondes, rencontres régionales...). Le comptoir industriel impliquera les industriels de la filière et d’autres filières (automobile, aéronautique, électroménager...), les fabricants de composants et les principaux assembleurs s’engageant à privilégier la fabrication de cycles en France. Il conviendra de définir les conditions de confidentialité en fonction de la nature des projets.



LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIERS

Mise en place d'un groupe de travail précisant les modalités de fonctionnement et de financement du comptoir.

FREINS ET VERROUS

- Compétitivité Prix/Coût de la main d'œuvre : le coût de la main d'œuvre française est en comparaison supérieur à celui de la main d'œuvre dans certains pays européens et d'Asie
- Formation pour disposer des personnels qualifiés en nombre suffisant.
- Capacités de financement des entreprises pour la R&D et l'acquisition de moyens industriels

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Créer et animer un comptoir et organiser des actions promouvant la fabrication de cycles, de cadres, et composants en France

État

- Orienter la filière et les acteurs français vers les dispositifs de financement et de soutien existants et adaptés à leurs besoins (foncier, industrie) par exemple : AAP France 2030, Programme Territoires d'Industrie (fonds vert), fonds friche, fonds européens, etc.
- Soutien au financement via la mise en place d'un Appel à Projets « Industries du vélo - Soutien aux projets d'innovation et d'investissements pour produire en France les vélos de demain et leurs équipements » dans le cadre du plan France 2030

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre de dossiers proposés
- Nombre de projets lancés
- Montants investis

PILOTE(S)

USC

ÉQUIPE PROJET

À compléter



1.1.2 DEVELOPPER L'ASSEMBLAGE DE CYCLES EN FRANCE

Passer à 2 millions de vélos assemblés en France en 2030

CONTEXTE ET ENJEUX

Le vélo est sans aucun doute une des solutions pour réduire massivement la production de CO2, réduire l'encombrement des villes, augmenter la fluidité des déplacements et la qualité de vie en milieu urbain avec de surcroît un bénéfice santé important.

L'industrie du cycle en France est aujourd'hui essentiellement une industrie d'assemblage. Conjointement aux efforts portant sur la réindustrialisation de cadres, composants, moteurs, batteries, il est nécessaire de développer la capacité d'assemblage et créer un effet d'entraînement pour l'ensemble de la filière.

Ce projet sera créateur d'emplois et pourra compenser les réductions annoncées dans certains secteurs (notamment dans le secteur automobile) en s'appuyant sur des transferts de compétences ou de process.

PROJET

Passer de 1 à 2 millions de vélos assemblés en France en 2030 au travers de deux leviers :

- Le soutien et l'accompagnement des **assembleurs français existants** ou nouveaux pour augmenter leur capacité d'assemblage
- La création d'une **nouvelle usine partagée** pour développer l'assemblage de vélos et VAE en France

La priorité sera donnée au développement des acteurs français existants à court terme. La création d'une nouvelle usine mutualisée sera engagée dans un second temps.

ASSEMBLEURS FRANÇAIS EXISTANTS

PROJET

Soutenir et accompagner le développement des unités d'assemblages existantes actuellement (cf. liste en annexe)

- Accompagner la double transition, écologique et digitale
- Développer les compétences méthodes et engineering
- Améliorer la compétitivité de l'outil industriel
- Rechercher des mutualisations potentielles
- Augmenter la valeur ajoutée des sites industriels

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIERS

- Faire un état des lieux des besoins des assembleurs français
- S'appuyer sur le comptoir industriel pour prioriser les demandes d'assemblage et accompagner leur mise en œuvre
- Assurer un suivi de réalisation des projets sélectionnés tout en veillant à une équité des demandes

Avec pour objectifs la montée en volume, en compétence et en compétitivité des acteurs actuels de l'assemblage en France.



ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Accompagnement de l'« Appel à Projets » et des opportunités financières auprès des acteurs
- Pilotage des projets en lien avec l'État

État

- Soutien au financement via la mise en place d'un Appel à Projets « Industries du vélo -Soutien aux projets d'innovation et d'investissements pour produire en France les vélos de demain et leurs équipements » dans le cadre du plan France 2030
- Orienter la filière et les acteurs français vers les dispositifs de financement et de soutien existants et les plus adaptés à leurs besoins (exemples : AAP, concours d'innovation France 2030, programme Territoires d'industrie, fonds européens, etc.)

MODALITES D'EVALUATION

- Nombre de vélos assemblés en France et évolution
- Nombre d'assembleurs accompagnés

PILOTE(S)

USC

ÉQUIPE PROJET, PARTICIPANTS, ACTEURS

L'équipe sera constituée de :

- De représentants de l'industrie du cycle
- De représentants des clients et prospects potentiels pour cette usine
- De l'Ademe
- D'un cabinet de conseil français à dimension nationale/européenne

LIENS AVEC D'AUTRES SECTEURS/FILIERES

- Secteur automobile et plus particulièrement les équipementiers en fonction de leur savoir-faire technologique et de leur maîtrise de processus en synergie avec les besoins de l'industrie du cycle
- Secteur aéronautique et plus particulièrement pour les matériaux et les procédés de transformation de ces derniers
- Secteurs industriels de l'assemblage (ex. électroménager), de l'usinage ou de la mécanique qui pourraient être en synergie avec les besoins de l'industrie du cycle

NOUVELLE USINE PARTAGEE

PROJET

Créer une nouvelle unité de production mutualisée et partagée pour soutenir et développer l'assemblage de vélos et de VAE en France.

- Une unité très automatisée pour être suffisamment compétitive, usine 4.0
- Servir les nouvelles start-ups qui souhaitent se lancer
- Rapatrier les productions des marques françaises actuellement positionnées à l'étranger que ce soit en Europe ou en Asie
- Attirer les marques étrangères qui souhaitent assembler en France
- Proposer éventuellement une offre cadre « open »

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIERS

Créer une usine 4.0 permettant de produire 300 000 vélos par an à court terme en 2027 et 500 000 vélos en 2030. Les processus proposés étant à court terme :

- Fabrication de jantes et assemblage des roues
- Peinture des cadres, fourches et accessoires
- Assemblage des vélos



- Stockage
- Logistique aval vers la distribution
- Optimisation de l'emballage

Et dans un deuxième temps :

- Financement du besoin en fonds de roulement
- Design des cadres et fourches
- Engineering des cadres et fourches

FREINS ET VERROUS

- Mise à disposition et réhabilitation d'une friche industrielle
- Niveaux d'investissements en équipements de production pour permettre la compétitivité de l'assemblage :
 - Ligne d'assemblage des roues
 - Ligne de peintures
 - Transstockeurs pour l'approvisionnement des lignes
 - Ligne d'assemblage des vélos
 - Bancs de tests essais produits finis
 - Stockage des produits finis

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Définition du cahier des charges
- Pilotage du projet en lien avec l'État
- Plan de correction si déviation du calendrier initial et/ou budget initial
- Promotion de l'usine partagée pour inciter les acteurs faisant assembler leurs vélos hors de France de rapatrier leur production

État

- Orienter la filière vers les interlocuteurs régionaux (services de l'État en région, chambres de commerce) pouvant faciliter la recherche d'un bâtiment réhabilité pour accueillir l'usine partagée et son extension potentielle à terme
- Soutien au financement via la mise en place d'un Appel à Projets « Industries du vélo - Soutien aux projets d'innovation et d'investissements pour produire en France les vélos de demain et leurs équipements » dans le cadre du plan France 2030
- Orienter la filière et les acteurs français vers les dispositifs de financement et de soutien existants et les plus adaptés à leurs besoins (exemples : AAP, concours d'innovation France 2030, programme Territoires d'industrie, fonds européens, etc.)

PILOTE(S)

USC

ÉQUIPE PROJET, PARTICIPANTS, ACTEURS

L'équipe pourrait être constituée :

- De représentants de l'industrie du cycle
- De représentants des clients et prospects potentiels pour cette usine
- De l'Ademe
- D'un cabinet de conseil français à dimension nationale/européenne



1.1.3 PROMOUVOIR L'INNOVATION ET ACCOMPAGNER LES STARTUPS

CONTEXTE ET ENJEUX

De nouveaux services et de nouveaux emplois se développent actuellement. Le vélo est au cœur de multiples enjeux à résonance économique : emploi, environnement, industrialisation, aménagement du territoire, transport, santé... Les entreprises innovantes trouvent dans ces diversités d'enjeux des opportunités multiples d'innovations et de prises de risques.

Or, le vélo est peu connu et peu valorisé auprès de la communauté des investisseurs ; la crise économique actuelle ralentit l'accès aux financements. Il est donc crucial d'accompagner les startups et les entreprises émergentes dans ce contexte complexe.

A ce jour, il existe plusieurs accélérateurs qui sont axés sur les mobilités, comme le Moove Lab à Station F (cofondé par Via ID et Mobilians) qui a accompagné une vingtaine de startups orientées vélo ou mobilités actives. D'autres accélérateurs spécialisés dans la mobilité existent comme [NEOMA Mobility Accelerator \(ROUEN\)](#) ou [Challenge Xmobility \(Le Mans\)](#). Pour les startups industrielles, le [Collectif Startups Industrielles \(CSI\)](#) est particulièrement actif. Mais il n'existe pas de structures dévolues spécifiquement au vélo.

L'Alliance des Mobilités est également une structure d'accompagnement et de lobbying pour les entreprises innovantes de la mobilité décarbonée, y compris le vélo.

Par ailleurs, les trois clusters vélos – CYGO, CARA et Vélo Vallée – sont actifs sur l'accompagnement des entreprises émergentes, notamment en favorisant les mises en relation et facilitant la connaissance du marché du vélo.

A côté des startups, l'écosystème du vélo en France est riche d'entreprises existantes, certaines très anciennes, d'autres récentes qui continuent à se réinventer, à réinventer le vélo, et à porter des innovations, représentées au sein de l'USC. Il nous faut encourager toutes les innovations.

PROJET

Il est essentiel d'embarquer l'ensemble des acteurs « anciens » et/ou « nouveaux » – associations, fédérations, clusters, « lieux » – autour d'une même dynamique et d'un réseau de soutien et d'accélération, chacun contribuant dans son identité et sa culture à rendre pérennes et dynamiques les entreprises innovantes du vélo en France.

Le projet d'accompagnement des entreprises et de valorisation des innovations comporte deux volets.

Mettre en réseau les structures existantes d'accompagnement des entreprises du vélo

- Valoriser les bonnes pratiques entre acteurs de l'accompagnement de projets dans le vélo
- Rendre visible au travers d'un site web, "portail d'information" unique présentant les structures/programmes/dispositifs capables d'accompagner des projets vélos
- Recenser les collectivités qui portent des lieux et des dispositifs d'accompagnement favorables à l'économie du vélo (métropole de Lyon, ville de Tours, etc.) et promouvoir, faire connaître les aides régionales auxquelles les entreprises du vélo pourraient avoir droit
- Recenser les investisseurs dans le vélo pour faciliter les levées de fonds et l'accompagnement à projet, en faveur de l'innovation

Un programme d'accompagnement

- A l'image du programme "French Tech Tremplin", développer un programme d'accompagnement spécifique aux entreprises innovantes au sein des structures d'accompagnement existantes plus largement consacrées aux mobilités, sélectionnées par AAP comme Propulse ou le Moove Lab



- Développer un système de mentorat entre les acteurs historiques et les startups au sein des clusters
- Encourager les entreprises à s'inscrire dans des démarches de labellisation, par exemple Green Tech innovation, afin de mettre en avant l'innovation du secteur du cycle

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIERS

- Recensement des structures d'accompagnement vélo et des dispositifs existants (niveau européen, national et régional)
- Cartographie des collectivités qui mettent en œuvre des dispositifs d'accueil des entreprises du vélo
- Diagnostic des difficultés de financement enquête auprès des startups et entreprises innovantes de la filière vélo et propositions

FREINS ET VERROUS

- Environnement très concurrentiel
- Beaucoup d'hétérogénéité au sein des fondateurs des startups
- Difficulté à identifier les ressources pour financer l'accompagnement

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Mise en place d'un écosystème favorable aux entreprises innovantes dans les clusters et accélérateurs et les programmes d'accompagnement
- Participation au réseau d'accompagnateurs, repérage et visibilité des entreprises innovantes, accompagnement des startups

État

- Soutien de la French Tech en tant que relais dans l'écosystème startups
- Soutien de l'Agence de l'Innovation dans les Transports : intégration des objectifs et priorités en termes d'innovation de la filière dans les cahiers des charges des programmes d'accélération de l'AIT (Propulse, Tremplin), relais dans l'écosystème d'innovation des mobilités, soutien aux opérations de la filière à définir au cas par cas

MODALITES D'EVALUATION

- Taille de la communauté d'entreprises et de startups
- Montants d'aides au financement obtenus par les startups du vélo grâce au programme
- Nombre de startups accompagnées au travers du programme

PILOTE(S)

USC

EQUIPE PROJET

Mobilians, Moove Lab, VialD et Alliance des Mobilités, Clusters

LIENS AVEC D'AUTRE SECTEURS/FILIERES

French Tech, PFA



1.1.4 TESTS ET LABORATOIRES D'ESSAIS

Accompagner l'industrie du vélo dans les obligations de conformité et dans le développement des produits par la création d'une cellule d'orientation

CONTEXTE ET ENJEUX

Les cycles sont couverts par des réglementations européennes complétées par une réglementation nationale qui fixe des exigences de sécurité. Les cycles doivent avoir été fabriqués conformément à des normes dont les références sont publiées au JOUE et au JORF. Certaines normes sont aussi d'application volontaire. En outre, leurs dispositifs de signalisation doivent être conformes à un type et donc homologué. Les cycles à pédalage assisté sont encadrés par des réglementations européennes complexes et multiples : directive machine 2006/42/CE, directive EMC 2014/30/UE, radio equipment directive 2014/53/EU, directive ROHS, directive DEEE.

Ce contexte réglementaire et normatif qui est en évolution croissante implique de nombreux développements, essais et certifications de conformité ainsi qu'un suivi pointu de son évolution. L'enjeu est de produire des cycles conformes aux exigences de sécurité, d'anticiper toutes les évolutions en matière réglementaire tout en développant des produits plus innovants et durables de manière compétitive sur la scène internationale.

A noter que les véhicules dits « speedbikes » de la catégorie L1e, dont l'assistance permet d'atteindre jusqu'à 45 km/h, sont considérés comme des cyclomoteurs à deux roues dans le code de la route et sont par conséquent exclus de la filière vélo.

DESCRIPTION DU PROJET

Accompagner les fabricants de composants et sous-ensembles ainsi que les assembleurs dans leurs obligations de conformité et dans le développement des produits par la création d'une cellule d'orientation.

Cette cellule aura pour mission de flécher les entreprises vers les organismes compétents, optimiser les coûts, voire mutualiser des outils ou de la R&D (exemple : chambre test Compatibilité Electro Magnétique).

LIVRABLES ATTENDUS

- Identifier parmi les laboratoires et organismes compétents les expertises :
 - en mobilités
 - en systèmes électriques (batterie, moteur, connectivité, etc.)
 - en certification et homologation
- Coordonner la mise en place de la cellule entreprises, collecter et agréger les besoins de la filière, et contracter avec les prestataires.

FREINS A LEVER

A ce jour les laboratoires existants manquent d'expertise cycles vu le peu de volume à traiter (peu de développements et peu d'essais). La plupart réalisent des tests de conformité aux normes à la demande des entreprises (pour auto-certification) et ne proposent pas d'accompagnement technique en amont, dans le R&D.

L'expertise est morcelée : actuellement tous les laboratoires ne sont pas en capacité de procéder à tous les essais prévus par les normes relatives aux cycles, par conséquent certains tests peuvent être sous-traités.

Le budget global du besoin en R&D et en certification reste à déterminer.

La nature des projets reste à identifier.



ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Trouver des synergies avec d'autres secteurs industriels ayant une expertise produits et process similaire (ex : centre d'essais pour machines agricoles).
- La bike valley au Portugal a obtenu un financement d'environ 15M€ (à vérifier) par l'Europe d'un centre de recherche spécifique pour le vélo (ABIMOTA)
- Autre exemple à Taiwan : Cycling & Health Technology Industry R&D Center (chctest.tbnet.org.tw)

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre d'emplois créés dans le secteur
- Création d'un label qualité Cyclescore
- Baisse du rapport Import/Export

PILOTES

- Collectif d'experts issu d'entreprises représentatives de l'industrie et de l'artisanat
- A préciser

ÉQUIPE PROJET

- Acteurs de l'industrie du cycle et de l'artisanat.
- Liens avec d'autres secteurs
- Filière européenne batteries
- Automobile (dont électronique)
- Aéronautique



2 AXE TRANSITION ECOLOGIQUE

Le vélo est reconnu comme l'une des solutions contributives à la décarbonation de la mobilité. Se déplacer à vélo n'émet par ailleurs pas de particules fines responsables de la pollution de l'air, ni de pollution sonore et procure également de nombreux bienfaits pour la santé. Développer la part modale du vélo est l'une des voies de la transition écologique dans les mobilités.

Pour y parvenir, il est une impérieuse nécessité de renforcer la sécurité du cycliste et de son vélo ; de faciliter la pratique cyclable – seule ou en complémentarité avec d'autres modes de transport de personnes ou de marchandises – pour des usages personnels et/ou professionnels ; et de proposer aux consommateurs des vélos dont la conception, la fabrication et l'assemblage tiennent compte des défis du développement durable et de l'économie circulaire. Autant de projets complexes mais néanmoins indispensables, qui doivent être soutenus.



2.1.1 CREER UN SCORE POUR LE VELO

Distinguer les vélos durables, responsables et écoconçus par une information fiable à destination des consommateurs

CONTEXTE ET ENJEUX

Si le vélo par sa pratique comporte de nombreux bénéfices pour l'environnement, des améliorations peuvent être apportées pour réduire l'empreinte environnementale du vélo tout au long de son cycle de vie. Cela nécessite une approche d'éco-conception, car le vélo est un objet complexe composé de plus d'une centaine de composants, eux-mêmes fabriqués à partir de plusieurs pièces, de multiples matériaux et en provenance de nombreux pays. Il est important que les vélos fabriqués soient réparables le plus longtemps possible. C'est également une démarche qui contribue à favoriser une économie circulaire. Ainsi la filière vélo souhaite développer un affichage environnemental qui valorise le caractère écologique et responsable de sa production.

DESCRIPTION DU PROJET

Le projet vise à fournir aux consommateurs une information fiable quant à l'empreinte écologique et sociétal du vélo. En conséquence, ce projet permettra d'inciter les entreprises à s'engager dans une démarche d'amélioration continue en termes de développement durable et de responsabilité sociétale de l'entreprise, et permettra ainsi de valoriser l'industrie du cycle au travers d'un mécanisme simple, clair, certifié et lisible.

Ce score doit :

- Être simple à comprendre pour le consommateur et encourager le consommateur à acheter un vélo durable et responsable
- Être attribué au vélo et non à l'entreprise
- Donner envie aux industriels de se lancer dans une démarche d'amélioration continue en termes de développement durable
- Intégrer différents types de critères à plusieurs niveaux d'exigence
- Être évolutif dans le temps/ajusté tous les trois ans
- Être inclusif et accessible à toutes les tailles d'entreprises

LIVRABLES ET CALENDRIER

- Élaborer le cahier des charges de ce score pour le vélo, qui doit intégrer deux types de critères :
 - environnementaux
 - liés à la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE)
- Définir les modalités et le coût de la certification en étant le plus inclusif possible
- Lancer les premières labellisations au premier semestre 2024.

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Construire, porter et promouvoir le label

État

- Soutenir la création et la mise en œuvre du score via l'ADEME
- Étudier la possibilité de valoriser le score, à moyen terme et en fonction d'un premier bilan de son utilisation, dans les politiques de l'État en faveur de la pratique du vélo



MODALITES D’EVALUATION DU PROJET

- Nombre de vélos labellisés
- Nombre de vélos labellisés vendus en France
- Pourcentage de vélo labellisés/nombre de vélos vendus (France + export)

PILOTE

USC

ÉQUIPE PROJET

ADEME, APIC, ARCADE CYCLES, CYFAC, FRANCE VELO TOURISME/TERRE D’AVENTURE, L’HEUREUX CYCLAGE, MOBILIANS, MOUSTACHE, ULTIMA MOBILITY, USC

Ce projet a été lancé dès septembre 2023.



2.1.2 DEVELOPPER L'USAGE DU VELO POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

CONTEXTE ET ENJEUX

60 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont réalisés en voiture selon une étude de l'INSEE publiée en janvier 2021, qui constate que "la voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances". Néanmoins, la situation est variable selon les territoires et le vélo peut représenter jusqu'à 17% des trajets domicile-travail dans quelques grandes villes comme Grenoble et Strasbourg. Entre 2015 et 2020, le recours à la bicyclette pour se rendre au travail - communément appelé « vélotaf » - a augmenté de 2 points dans les communes-centres, pour atteindre 6 % début 2020. Il y a encore de grandes marges de progression et il est indispensable de développer l'usage du vélo pour ces trajets du quotidien. Le vélotaf permet de développer un usage quotidien et d'inscrire une habitude qui modifie les parts modales dans la durée.

Les avantages pour le vélotafeur, son employeur et la société sont nombreux : en termes de bénéfices santé ; d'économie de carburant en remplacement de la voiture, de confort car les travailleurs s'équipent de vélos plus performants ; d'environnement puisque l'usage du vélo n'engendre pas de pollution de l'air, ni d'émission de gaz à effet de serre, ni de nuisance sonore, etc.

Le premier comité interministériel du vélo du 5 mai 2023 a souligné l'importance du vélo en entreprise. A cet égard, le programme Objectif employeur pro vélo (OEPV) qui propose aux employeurs un parcours d'accompagnement sur mesure par des experts, doit contribuer au développement du vélotaf. Ainsi, la mise en place par les employeurs de vélos de service ou de fonction, pris en charge en tout ou partie par l'entreprise, est très efficace, puisque ces entreprises connaissent un taux d'équipement moyen de 10% après 12 mois, et 20% au bout de 24 mois. Le vélotaf est un des principaux leviers à actionner pour développer la part modale du vélo

Toutefois, force est de constater que les différentes incitations, telles que les aides à l'achat, le forfait mobilité durable (FMD), et le dispositif fiscal de réduction de l'impôt sur les sociétés pour mise à disposition d'un vélo de fonction, ne sont pas toujours bien connues ou bien articulées entre elles pour faciliter le déploiement du vélotaf.

DESCRIPTION DU PROJET

Renforcer l'attractivité et faciliter le déploiement des solutions à la disposition des actifs et des employeurs pour accélérer l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail, que le vélo soit propriété de l'utilisateur, loué ou mis à disposition par l'entreprise et l'administration. Ces objectifs encourageront le développement d'offres de services par les entreprises de la filière.

LIVRABLES

- Réaliser un état des lieux de l'usage du vélo pour les trajets professionnels et les trajets domicile-travail
- Établir un retour d'expérience des dispositifs de prise en charge des déplacements domicile-travail. Analyser les différents freins obérant le déploiement des dispositifs de mise à disposition par l'employeur de vélo, en vue de proposer des services complémentaires qui pourraient être proposés par des entreprises
- Communiquer sur les dispositifs de prise en charge des trajets domicile-travail, renforcer leur visibilité et inciter à les adopter, en particulier le FMD ou la prise en charge des vélos par l'employeur. Dans ce cadre, élaborer et valoriser auprès des entreprises un guide spécifique à la



mise en place du vélotaf (parking, équipements vélo, dispositifs de prise en charge, interlocuteurs utiles...)

- Valoriser auprès des compagnies d'assurance les études existantes sur les gains santé liés à l'utilisation régulière du vélo pour développer des offres d'assurance favorables aux cyclistes

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Accompagner et suivre les évolutions des dispositifs d'incitation au développement du vélotaf et les valoriser grâce à une campagne de communication
- Mettre en place dans les entreprises membres de la filière les dispositifs d'incitation à la pratique des mobilités durables, FMD, vélos d'entreprise et entrer dans la démarche de labellisation employeur pro-vélo, dans un souci d'exemplarité

État

- Maintenir et dans la mesure du possible renforcer un cadre législatif et réglementaire favorable aux déplacements à vélo pour aller au travail
- Recueillir, analyser et partager les données relatives à la mise en place des dispositifs de prise en charge de ces déplacements

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Évolution de la part modale du vélo dans les déplacements domicile travail
- Nombre de vélos mis à disposition via les employeurs

PILOTE(S)

FUB

ÉQUIPE PROJET

Fédération des Acteurs du Vélo en Entreprise (FAVE), Entreprises de locations de vélo notamment en leasing, DGITM, DGE, INSEE, Alliance des mobilités, ADEME, etc.



2.1.3 DEVELOPPER LES CYCLOMOBILITES PROFESSIONNELLES

Accompagner le développement de l'usage du vélo-cargo comme vrai mode de déplacement pour les professionnels

CONTEXTE ET ENJEUX

Dans un contexte d'urgence climatique, de pollutions, d'encombrement des centres urbains et d'accessibilité contrainte aux centres villes (embouteillages, déploiement des ZFE), la cyclologistique, et plus largement la cyclomobilité professionnelle, apparaissent comme des solutions de plus en plus pertinentes pour les trajets professionnels.

Le secteur de la cyclologistique connaît une dynamique de développement important avec un positionnement grandissant des grands acteurs de la logistique et un soutien de plus en plus marqué des pouvoirs publics. Il apparaît essentiel de continuer à soutenir le secteur au regard des multiples externalités positives générées. La littérature scientifique pointe bien le potentiel de décarbonation et de création d'emplois particulièrement significatif de la filière, notamment les travaux du Shift Project (Assurer le fret dans un monde fini, Shift Project, 2022)

En raison du rayon d'action limité du vélo-cargo, l'accès à des locaux permettant le stockage et l'entretien du matériel s'avère nécessaire pour les logisticiens et autres professionnels mobiles. Les mesures de contraintes vis-à-vis des modes motorisés sont par ailleurs un levier puissant de report modal. Le développement des aménagements cyclables et stationnements dédiés participent également au développement de l'usage.

De nombreuses problématiques foncières, d'aménagements, de sensibilisation et d'accompagnement sont communes avec d'autres secteurs d'activités nécessitant du transport de marchandises en ville. Les entreprises de service, les artisans, les commerçants en compte propre, les services techniques des collectivités sont également confrontés à des trajets urbains contraints. De manière similaire à la logistique, les gisements de décarbonation et de création d'emplois indirects sont particulièrement importants.

PROJET

Pour accompagner le développement de l'usage du vélo-cargo pour les acteurs économiques et en faire un vrai mode de déplacement pour les professionnels, il est proposé deux leviers d'action.

Aménagement et foncier

- Travailler à des recommandations d'installations de hubs logistiques pour les collectivités locales
- Mettre en place des programmes d'accompagnement et d'actions visant à l'optimisation du foncier en milieu urbain à des fins d'usages du vélo-cargo professionnel (hub mobile, micro-hub, friche urbaine, hub mutualisé multi-acteurs) en lien avec la proposition de hubs multimodaux du GT services

Fiscalité, réglementation et aides à l'achat

- Étudier les dispositifs fiscaux et réglementaires permettant d'inciter les entreprises à acquérir des vélos-cargos (subventions, avantage en nature, indemnités kilométriques, déduction fiscale, TVA réduite, etc.)
- Communiquer sur l'ensemble de ces aides à la cyclomobilité professionnelle. Proposer aux pouvoirs publics des pistes réglementaires de professionnalisation de la filière (capacité de transport, convention collective, limitation de l'ubérisation)



LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Un document de synthèse communicant sur l'ensemble des dispositifs incitatifs pour les cyclomobilités à destination des professionnels et des outils de communication
- Un carnet de recommandations d'installations de hubs cyclologistiques pour les collectivités

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Préparer les recommandations de la filière sur les aménagements, la réglementation et les aides en faveur du développement des vélos cargo

État

- Prendre en compte les recommandations établies par la filière
- Prendre en compte les cyclomobilités professionnelles dans la concertation sur l'évolution envisagée de la réglementation du code de la route

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Indicateurs de suivi de l'usage tels que définis par le GT Observatoire sur la partie cyclomobilité professionnelle (nb d'emplois directs, indirects) et industrielle (partie filière vélo-cargo)
- Nombre de lecteurs des livrables

PILOTE(S)

Boîtes à vélo – France et Fédération Professionnelle de Cyclologistique pour la partie logistique

ÉQUIPE PROJET

CVTCM, Vélo et territoire, France Urbaine, Cerema, Ademe, syndicats de transport, la Fabrique de la logistique, USC.



2.1.4 DEFINIR UN REFERENTIEL DES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT VELO

Concevoir et diffuser une doctrine contenant des référentiels et des standards pour le stationnement.

CONTEXTE ET ENJEUX

Au-delà du manque d'infrastructures, le vol de vélos est identifié comme l'un des principaux freins à la pratique du vélo en France. Près de 40% des victimes de vols ne rachètent pas de vélo selon le rapport de l'ADMA en 2023.

Le déploiement d'infrastructures sécurisées de stationnement est donc un enjeu majeur du développement de la pratique du vélo. Des ambitions et des cadres sont d'ores et déjà fixés, notamment dans la loi LOM ou par le décret du 30 juin 2022. La maîtrise des bonnes pratiques en matière de stationnement est aussi une étape importante du développement d'une culture vélo.

Ce déploiement doit répondre à des besoins multiples et évolutifs :

- Types d'usages : intermodalité, résidentiel, ponctuel, longue durée...
- Types de vélos : classique, équipés de sacoches, paniers, sièges bébé, à assistance électrique, cargos, longtails, etc.
- Implantation : sur des sites au foncier plus ou moins contraint
- Évolutivité : pour accompagner l'évolution de la demande et des pratiques dans le temps

Il peut être mené par des maîtres d'ouvrage et acteurs extrêmement variés selon les projets, que ce soit du secteur public (collectivités territoriales, AOM, exploitants, établissements scolaires, EPCI...) ou des secteurs privés (architectes, promoteurs immobiliers, bureaux d'études, syndicats de copropriété, bailleurs sociaux, entreprises, commerces...).

La réussite de ce déploiement passe donc par un important travail de pédagogie : le stationnement des vélos n'est pas encore bien intégré par tous les acteurs, un changement culturel doit se poursuivre, accompagné d'une montée en compétence des maîtres d'ouvrage. Il est nécessaire de bâtir un argumentaire fort sur l'intérêt des parkings à vélos pour qu'ils soient réalisés partout sur le territoire. Les guides sur le stationnement produit par l'État, la FUB ou le Cerema vont en ce sens.

Des référentiels et des outils techniques doivent être mis à disposition des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour assurer l'efficacité des réalisations au niveau :

- de la qualité des matériels, de leur implantation et de leur niveau de sécurisation
- de l'information et de la pédagogie auprès des utilisateurs pour le bon usage des infrastructures
- de l'exploitation au quotidien : accès, entretien, nettoyage, confort

DESCRIPTION DU PROJET

L'objet de ce projet est la création d'un référentiel de recommandations des solutions de stationnement sur l'exemple de FietsParkeur aux Pays-Bas.

Cette démarche nécessite de définir des recommandations révisables sur les aspects d'implantation, de matériel et d'installation, de les diffuser efficacement et les faire appliquer. Cette démarche sera ouverte à une large population d'acteurs (collectivités, SNCF, fabricants, bureaux d'études, usagers, etc.)

- Identifier les démarches similaires et bases documentaires existantes au niveau européen, national, territorial
- Établir un référentiel permettant de définir des prérequis minimaux pour des recommandations sur les matériels et installations de stationnement



LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Organisation d'un comité d'experts
- Définition des attendus du référentiel
- Rédaction d'un référentiel de recommandations sur les solutions de stationnement

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Animer la démarche et participer activement à la production, relecture, illustration des livrables.

État

- Valoriser et promouvoir le référentiel
- Soutenir l'établissement du référentiel (Ademe)

PILOTE(S)

CVTCM et FUB

EQUIPE PROJET

Abri Plus, Altinnova, USC, fabricants de vélos



2.1.5 DEVELOPPER DES HUBS MULTISERVICES ET MULTIMODAUX ADAPTES AUX VELOS

Mettre en place des espaces multiservices et multimodaux pour les vélos et partagés avec d'autres modes de transports décarbonés et/ou partagés

CONTEXTE

Le vélo doit prendre toute sa place parmi les modes de transport décarbonés et partagés. Au-delà de la création d'infrastructures adaptées pour sécuriser la pratique cyclable et encourager un nombre toujours plus grand de nos concitoyens à se (re)mettre en selle, il est indispensable de développer des services de proximité pour faciliter l'usage du vélo et l'intermodalité. Il a été observé que la part modale du vélo augmente tout particulièrement sur le territoire des collectivités locales qui consacrent un budget important et en croissance au développement des services. Le développement de lieux multiservices et multimodaux attractifs représente un des leviers pour concourir au développement de la part modale du vélo.

DESCRIPTION DU PROJET

Pour développer l'usage du vélo en complémentarité avec d'autres modes de transport décarbonés, le projet réunit dans un même espace plusieurs services adaptés à tous les types de vélo et aux autres modes de transport décarbonés et/ou partagés. Dans des espaces préexistants ou à créer, il s'agit notamment de mettre à disposition des espaces de parkings sécurisés, des bornes de recharge polyvalentes, des stations de location, de lavage, de gonflage de pneus, etc.

Le but est tout à la fois de :

- Mutualiser des lieux qui regroupent des services et en faciliter l'accès en les installant en cohérence avec les flux de déplacements pendulaires, les déplacements touristiques, et/ou à proximité de centres d'activités (bureaux, commerces, etc.). Dans cet esprit, lorsque c'est souhaité et possible selon la configuration locale, ces hubs peuvent accueillir des professionnels de la réparation, de l'apprentissage du vélo et/ou une association d'usagers, etc.
- Contribuer à ce que les cyclistes acquièrent un réflexe d'entretien régulier de leur vélo et un minimum d'autonomie pour les petites opérations de maintenance, en complément des réparations opérées par un professionnel quand cela s'avère nécessaire

LIVRABLES ATTENDUS

- Établir le référentiel relatif à ces hubs et l'intégrer dans les documents mis à disposition des collectivités locales. Ce document devra préciser, d'une part, la liste des équipements et services que ces hubs doivent proposer a minima et, d'autre part, faire des recommandations pour identifier les emplacements stratégiques où positionner ces hubs en tenant notamment compte des infrastructures de transports et des flux de mobilité pendulaires
- Identifier des partenariats avec des collectivités où développer ces hubs
- Développer des synergies avec les éditeurs d'applications mobiles pour localiser ces hubs
- Mener une campagne de sensibilisation pour informer des avantages de ces hubs
- Encourager la collaboration entre les fabricants, les fournisseurs de services et les opérateurs de réseaux de recharge pour développer un chargeur universel
- Étudier la faisabilité (technique, juridique...) d'utiliser la nuit et le week-end, les espaces de stationnement des employeurs Pro-vélo
- Établir un système de suivi et d'évaluation pour mesurer l'utilisation des hubs et leur impact sur les déplacements décarbonés



ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Intégrer le développement de ces hubs multiservices et multimodaux dans les référentiels destinés aux collectivités locales
- Analyser les données de suivi et d'évaluation pour proposer des évolutions de l'offre de services

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre de hubs multimodaux et multiservices sur le territoire
- Taux d'utilisation des services
- Enquête de satisfaction

PILOTE(S)

FUB

EQUIPE PROJET

Entreprises de services, Mobilians, CVTCM et Vélo et territoires, collectivités locales, FUB, bureau d'études, Morio, Vélogik, Smovengo, USC



2.1.6 DEVELOPPER UN CARNET D'ENTRETIEN DU VELO

Faciliter la maintenance des vélos par la mise en place d'un carnet d'entretien universel

CONTEXTE

La vente de vélos et produits associés s'est développée positivement en France ces cinq dernières années, entraînant un renouvellement et un accroissement du parc de cycles. Du vélo public au vélo du particulier, de la pratique sportive, touristique à la pratique quotidienne, les usages ont aussi évolué entraînant des choix de vélos spécifiques pour chacun. Les vélos cargo ont connu la plus forte croissance (+400% en 3 ans) mais la plus grosse progression, en nombre, est celle des vélos à assistance électrique – VAE (+120% sur 5 ans).

En 2022, un vélo vendu sur quatre est électrique. Mais les services de maintenance ont peu évolué. Il n'existe pas, à date, d'outils de suivi commun des opérations de maintenance avec un standard universel et partagé. Or, disposer d'un carnet d'entretien universel digitalisé permettra de fiabiliser et d'anticiper les besoins en maintenance, prévenir les risques de pannes ou casses importantes et ainsi limiter le temps d'immobilisation du vélo en réparation. Cela devrait aussi faciliter la revente des vélos : le suivi de la maintenance, et les informations collectées sont indispensables à la cotation du cycle (valeur du vélo) et donc à la structuration du marché de seconde main et l'allongement de la durée de vie globale des vélos. En outre, au regard des enjeux de durabilité des pièces et matériaux, l'enregistrement des informations de maintenance du vélo pourrait aussi contribuer à l'analyse des cycles de vie des pièces et vélos. D'autres bénéfices en termes de recyclabilité, traçabilité, de Services après-vente (SAV) ou encore assurantiels peuvent être attendus dans le cadre du carnet d'entretien universel digitalisé.

DESCRIPTION DU PROJET

Faciliter le suivi de la maintenance des vélos en France, voire en Europe, grâce au développement d'un outil spécifique, un carnet d'entretien digital universel, adossé à une base de données ne contenant que des données relatives aux seuls équipements du vélo et non aux propriétaires des vélos.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Un service de carnet d'entretien permettant d'ordonner, d'analyser et de restituer les données de constitution, d'entretien et d'usage des vélos inscrits au FNUCI (fichier d'identification des cycles porté par l'APIC)
- Un service de cotation de vélos permettant de répondre aux attentes des particuliers et des professionnels en matière de côte précise de leur vélo identifié au FNUCI.
- Une suite digitale multi-activité multi-support et API mise à disposition pour répondre aux attentes des utilisateurs ciblés comme pouvant être acteurs directs ou indirects du carnet d'entretien digitalisé, dans un second temps

RISQUE

Capacité à verser tous les éléments relatifs au vélo dans une nouvelle base de données.

ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Développer, maintenir et promouvoir cet outil de suivi de la maintenance



MODALITES D’EVALUATION, INDICATEURS

Nombre de vélos disposant d’un carnet d’entretien digitalisé universel

PILOTE

APIC

ÉQUIPE PROJET

Mobilians, USC, CVTCM, Fédération Française du Cyclotourisme (FFvélo), FUB, Via ID, les opérateurs d’identification agréés et les différentes parties prenantes associées

LIEN AVEC D’AUTRES SECTEURS/FILIERES

Filière du digital, French Tech



3 AXE ATTRACTIVITE ET COMPETENCES

3.1 ATTRACTIVITE DE LA DESTINATION FRANCE



3.1.1 RENFORCER ET ETENDRE LA MARQUE ACCUEIL VELO

Faire connaître la marque Accueil Vélo et la faire évoluer pour atteindre les 20 000 établissements labellisés à horizon 2030

CONTEXTE

La France dispose avec Accueil Vélo d'une marque permettant de qualifier les services utiles aux clientèles du tourisme à vélo. Accueil Vélo compte, en 2023, 8 000 prestations labellisées principalement localisées autour des grands itinéraires. Dans les enquêtes fréquentation 2023 réalisées pour la Loire à Vélo et Via Rhôna la marque Accueil Vélo dispose d'une notoriété spontanée de 44 % et de 55 %, un chiffre encourageant mais qui doit significativement augmenter pour atteindre l'objectif fixé (source fréquentations et évaluation session 2023 – Indiggo).

Aujourd'hui l'enjeu est de développer une offre d'équipements et de services adaptés, qualifiés et accessibles au plus grand nombre sur le territoire.

Pour atteindre cette ambition, il est essentiel de :

- Stimuler un environnement plus « vélo friendly » afin de garantir un niveau de services qualifié à proximité des itinéraires et des spots incontournables de pratique. Pour y parvenir, il faudra notamment prévoir le déploiement, l'adaptation et la promotion de la marque Accueil Vélo
 - Objectif : 20 000 établissements labellisés d'ici 2030
- Soutenir l'émergence et la structuration de services adaptés et concurrentiels : gamme diversifiée de location de vélos dont en one way, consignes et transport pour les bagages, hébergements légers, etc.

PROJET

En accord avec les objectifs de la stratégie nationale du tourisme à vélo (STRATAV), développer la marque Accueil Vélo en l'étendant à d'autres types de services/prestations (transporteurs, accompagnateurs, etc.), en la généralisant au-delà du réseau des véloroutes, des schémas directeurs cyclables et des boucles, à des territoires disposant d'une offre vélo y compris des territoires peu denses et zones de montagne...

Faire connaître et faire vivre la marque Accueil Vélo pour atteindre les 20 000 établissements labellisés à horizon 2030 afin de répondre aux besoins grandissants des touristes à vélo, en améliorer la visibilité et le référencement dans toutes les étapes de préparation d'un voyage à vélo.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Adapter Accueil Vélo et définir avec tous les partenaires concernés les modalités de déploiement de la marque
- Lancer un plan de valorisation et de promotion de la marque Accueil Vélo, après adoption des nouveaux référentiels, auprès du grand public et des acteurs économiques et institutionnels pour démocratiser cette marque au-delà des clientèles itinérantes

FREINS ET VERROUS

- Délai nécessaire à l'évolution et à la validation des référentiels
- Délai de déploiement de la marque sur l'ensemble du territoire
- Articulation avec les autres démarches qualités existantes (question de visibilité et lisibilité vis-à-vis des touristes à vélo)



ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Travailler les référentiels et mobiliser pour faciliter la connaissance de la marque à l'ensemble des acteurs de la filière

État

- Soutenir le déploiement, l'évolution et la promotion de la marque, notamment à travers le volet 1 du programme « Développer le vélotourisme »

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Évolution du nombre d'établissements Accueil Vélo
- Étude d'impact auprès des socio-professionnels
- Étude clientèle
- Nombre de réunions d'informations et de participants des acteurs du tourisme

PILOTE(S)

France Vélo Tourisme et Vélo & Territoires,

ÉQUIPE PROJET

CRT Centre Val de Loire et ADN Tourisme (propriétaires et animateurs de la marque Accueil Vélo)
Atout France, DGE, Fédération Française de Vélo, Mobilians et USC



3.1.2 FAIRE DE FRANCE VÉLO TOURISME LA MARQUE DE RÉFÉRENCE DE LA DESTINATION FRANCE A VELO EN FRANCE ET A L'INTERNATIONAL

Pour la promotion des offres touristiques françaises à vélo d'ici 2030

CONTEXTE

Avec 21 grands itinéraires balisés, des parcours urbains, des boucles cyclables ou les cols mythiques du Tour de France, la France dispose d'atouts de poids pour explorer à vélo ses richesses géographiques, culturelles et patrimoniales. Aujourd'hui, la promotion de l'offre cyclable nationale est en partie assurée par le portail web de France Vélo Tourisme. En 2022, cet écosystème digital compile près de 7 millions de visites, qui traduisent l'intérêt croissant pour le tourisme à vélo.

Afin de répondre à cet engouement, l'une des priorités pour promouvoir la Destination France à vélo, sera d'optimiser la réponse apportée aux cinq étapes-clés du parcours client : faire connaître et faire rêver, faire son choix, préparer son voyage, vivre une expérience, la partager. Pour y parvenir, il faudra s'assurer que les touristes à vélo actuels et futurs puissent disposer d'une information fiable, transparente et de qualité. Il conviendra également de donner de la visibilité à l'offre, via différents canaux de diffusion et par l'intermédiaire de différents prescripteurs.

PROJET

Permettre aux touristes (clientèles françaises et internationales) de se projeter sur la Destination France à Vélo grâce à une information complète, uniforme, accessible et attractive. L'objectif est de valoriser la diversité de l'offre et des pratiques du vélo dans les territoires par le biais d'une plateforme numérique à développer en cohérence avec le positionnement stratégique identifié.

Pour gagner en visibilité et accroître le spectre des cibles clientèles (en France et à l'international), le travail sur la notoriété s'échelonnera selon un calendrier en trois temps :

- A court terme : Intégrer toutes les offres de tourisme à vélo qui répondent au cahier des charges de France Vélo Tourisme
- A moyen terme : Adapter l'identité de France Vélo Tourisme à la diversité des pratiques
- A long terme : Renforcer la marque France Vélo Tourisme pour en faire une référence incontournable de la Destination France à vélo, autant à l'échelle européenne qu'à l'échelle internationale

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Proposer une plateforme web augmentée : enrichir la plateforme France Vélo Tourisme de nouvelles fonctionnalités adaptées aux nouvelles pratiques du tourisme à vélo, loisirs et sportives notamment
- Travailler à la valorisation, en France et à l'étranger, de la Destination France à Vélo avec les acteurs français de la promotion touristique

FREINS ET VEROUS

Contraintes technologiques et techniques liées à l'agrégation des données et à l'évolution des fonctionnalités.



ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Soutenir le développement des activités qui ont vocation à renforcer la visibilité de l'offre de la destination France à Vélo

État

- Soutenir via Atout France la promotion du tourisme à vélo en France et en Europe

MODALITES D'ÉVALUATION, INDICATEURS

- Évolution de la fréquentation de la plateforme web, notamment marchés français et internationaux
- Nouvelles fonctionnalités mises en place

PILOTE(S)

France Vélo Tourisme

ÉQUIPE PROJET

Atout France, Vélo & Territoires, ADN tourisme, Fédération Française de Cyclisme, Fédération Française de Vélo, applications de planification et de guidage, agences de voyages à vélo...



3.1.3 IDENTIFIER, DEVELOPPER ET PROMOUVOIR DES DESTINATIONS « FLEURONS » DU TOURISME A VELO

Enrichir l'offre de tourisme à vélo en France de sites « destination vélo »

CONTEXTE

Avec 4,2 milliards de retombées économiques directes générées en 2019, le tourisme à vélo contribue considérablement à l'économie du vélo en France. À l'échelle locale, considérant qu'un touriste à vélo réalise une dépense quotidienne de 24% supérieure en moyenne à celle d'un autre touriste, le secteur est indéniablement un levier de développement territorial et de création d'emplois non délocalisables. Le tourisme à vélo offre par ailleurs une opportunité unique, et inscrite dans une démarche durable, de découvrir les richesses géographiques, culturelles et patrimoniales de la France. Il participe donc largement à l'attractivité des territoires et de la Destination France. Considérant en outre l'immense progression de la pratique du vélo et l'intérêt marqué par les Européens et des Français pour des vacances responsables, le tourisme à vélo doit être considéré comme un axe stratégique pour conforter la France dans sa place de première destination touristique mondiale.

Dans cette perspective, le collectif d'acteurs réuni pour rédiger une feuille de route nationale en matière de tourisme à vélo, s'est fixé pour enjeu de développer une offre attractive et reconnue d'itinéraires et de destinations vélo visant les différentes formes de pratiques du vélo, accessible au plus grand nombre et s'appuyant sur le patrimoine cyclable matériel ou immatériel existant ou en devenir de certains territoires. Ces territoires « locomotives » ont vocation à mettre en avant la Destination France à vélo, en direction des clientèles à la fois nationales et internationales.

DESCRIPTION DU PROJET

La mesure vise à compléter le maillage de réseaux cyclables par des destinations emblématiques pour la pratique du vélo, que ce soit dans un but récréatif, actif ou sportif, pour enrichir l'offre de tourisme à vélo auprès des différents types de clientèle et de pratiquants. Ces « fleurons » devront offrir une expérience vélo reconnue, singulière et de qualité, que ce soit sur une ou plusieurs formes de pratiques, ainsi que s des services associés. Cette offre premium a vocation à constituer une vitrine de la destination France à vélo.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Réaliser un benchmark de plusieurs destinations/territoires singuliers en France et à l'étranger, proposant des activités cyclables reconnues de différentes formes avec, des services complémentaires pour une expérience touristique vélo répondant aux besoins et attentes des clientèles et pratiquants – démarrage au deuxième semestre 2024
- Rédiger un cahier des charges pour accompagner la structuration et conduire des expérimentations sur des sites pilotes. Préciser les ingrédients nécessaires à ces destinations vélo (patrimoine, singularité, notoriété, parcours, écosystème, culture vélo, accessibilité...)
- Intégrer les destinations fleurons du vélo dans l'axe promotion de la Destination France

FREINS ET VERROUS

Point de vigilance sur :

- L'accessibilité des sites (à vélo, en train, navette...)
- Les aménagements et infrastructures nécessaires à la création de nouveaux sites



- L'ingénierie nécessaire pour accompagner la structuration des sites et animer les acteurs publics et privés du territoire
- La singularité des sites : ne pas se limiter à faire ce qui se fait déjà dans les territoires en termes de positionnement destination vélo

ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Accompagner le recensement des destinations premium pour la pratique du vélo (en France et à l'international) et rédiger un cahier des charges pour les sites fleurons

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre de destinations/territoires étudiés dans le cadre du benchmark
- Nombre de lieux de pratiques existants et développés
- Évolution de la fréquentation de ces lieux
- Évaluation des retombées économiques
- Implantation/Développement de services en lien avec le tourisme à vélo

PILOTE(S)

Vélo & Territoires

ÉQUIPE PROJET, PARTICIPANTS, ACTEURS

Acteurs privés pour connaître les besoins de leurs pratiquants, acteurs publics (Régions, Départements, Collectivités locales et l'ensemble de leurs organes touristiques, Parcs naturels régionaux...), Fédération Française de Vélo, Fédération Française de Cyclisme, DGE, Ademe, Syndicat national des moniteurs cyclistes français, Union Sport & Cycle, Decathlon Pro, France Vélo Tourisme, ECF et homologues européens, etc.



3.2 ATTRACTIVITE DES EMPLOIS ET DES FORMATIONS

Développer l'économie de la filière implique de connaître les besoins en compétences et en effectifs dans ses différents segments d'activités, au regard des orientations stratégiques et des objectifs de croissance.

Si certains de ces besoins ont déjà émergés, d'autres sont plus complexes à évaluer et nécessitent des investigations complémentaires. Il est nécessaire d'avoir une approche prospective pour appréhender les métiers en évolution et émergents, ainsi que les formations à enrichir et à créer. Il s'agit de répondre aux besoins en compétences des associations, des collectivités locales et des entreprises de la filière dans le double objectif de renforcer leur attractivité auprès des talents à recruter, mais également auprès des opérateurs.

Optimiser l'attractivité est l'une des clés de la compétitivité de l'économie du vélo, en particulier pour le développement du tourisme à vélo. Parmi les travaux réalisés dans le cadre de la stratégie nationale du tourisme à vélo, des projets visant à enrichir les offres de services spécifiques autour du vélo et à la promotion des territoires et des itinéraires aménagés pour les voyageurs à vélo répondent à l'ambition de faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo en 2030.



3.2.1 REALISER UNE ETUDE PROSPECTIVE EMPLOIS/COMPETENCES DE LA FILIERE VELO

Cartographier les métiers et les compétences existants et leurs perspectives

CONTEXTE

Le marché du vélo est en constante évolution ces dernières années et les industriels souhaitent relocaliser la fabrication-assemblage du vélo en France. Parallèlement, l'évolution des usages et des pratiques cyclables ainsi que les innovations technologiques qui y sont associés, les besoins en infrastructures cyclables adaptées et le développement de services pour encourager et faciliter la (re)mise en selle, plaident aussi pour la réalisation d'une étude approfondie, indispensable pour bien appréhender les différentes composantes de cette filière économique et les compétences nécessaires pour répondre – en nombre et en qualification - aux besoins en ressources humaines dans les prochaines années.

DESCRIPTION DU PROJET

Approfondir la connaissance des métiers et des compétences pour accéder aux métiers de cette filière en pleine mutation et au sein de laquelle émergent de nouveaux besoins et métiers, faciliter les évolutions de carrière en son sein et favoriser les reconversions professionnelles réussies depuis d'autres filières.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER PREVISIONNEL

Les livrables attendus visent l'ensemble des emplois directs et indirects de la filière économique du vélo en structurant ce projet transversal sur trois axes :

- Le livrable attendu vise à donner une vision d'ensemble des métiers de la filière économique du vélo, des besoins en compétences et en formations et de leur évolution à horizon 2030.
- Il s'agira de mettre en œuvre une étude transversale approfondie et segmentée ou un ensemble d'études sectorielles, du type Engagements de développement de l'emploi et des compétences (EDEC), qui devra contribuer à la mise en place du tableau de bord des Emplois/Formations/Compétences (projet 4.2). À cette fin, elle devra préciser les données 2022 et leur sourcing (Étude du Groupe de travail Emploi, formation, compétence) et identifier les hypothèses des perspectives quantitatives et qualitatives par segments d'activités, famille de métiers, besoins en compétences et formations.
- Elle s'attachera à collecter les cartographies existantes des référentiels des métiers et des compétences clefs par une action intra filière qui devra permettre d'identifier les freins/réserves et les opportunités relatives aux potentialités de passerelle entre les métiers et les activités, afin d'identifier des solutions complémentaires aux besoins en personnel sur des métiers ou activités en tension ou qui connaissent des difficultés de recrutement.

Les résultats d'une telle étude alimenteront les réflexions pour adapter l'offre de formation (projet 3.2.2) et renforcer l'attractivité des métiers de la filière vélo (projet 3.2.3), notamment auprès des femmes.

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Créer, développer un process de collecte de données et des scenarii de prospective afin d'enrichir ses connaissances pour anticiper et répondre aux besoins en emplois et en compétences dans les multiples familles de métiers de la filière vélo

État



- Accompagner cette démarche (type EDEC) grâce à une aide externalisée, qui devra être articulée et financée par les acteurs de la formation professionnelle

MODALITES D’EVALUATION /INDICATEURS

- Nombre de famille de métiers couvertes en réalisation comprenant des hypothèses prospectives en GEPP
- Suivi des préconisations issues des études

PILOTE(S)

USC et FUB

ÉQUIPE PROJET

Mobilians, Ministère du travail et de l’emploi et particulièrement la Délégation générale à l'Emploi et à la Formation professionnelle (DGEFP), FUB, Fédération professionnelle de cyclologistique, Moniteurs Cyclistes Français, Chantiers École, autres fédérations et OPCO concernés, Observatoires de Branche, ANFA... voire INSEE et CNFPT



3.2.2 COMPLETER ET ENRICHIR LES DISPOSITIFS DE FORMATION

Compléter et enrichir les dispositifs de formation tout au long de la vie, en cohérence avec les axes stratégiques de la filière vélo

CONTEXTE ET ENJEUX

Les évolutions de la filière économique, tant en ce qui concerne la technologie des vélos et les ambitions en termes de relocalisation que le développement des politiques cyclables et l'apprentissage du vélo dans le cadre scolaire, nécessitent d'adapter les dispositifs de formation. L'enquête-flash sur l'emploi, les formations et les compétences menée au printemps 2023 auprès des acteurs de la filière confirme, par exemple, un besoin urgent en formation initiale dans certains domaines, tels que notamment les métiers liés aux politiques et aménagements cyclables dans les bureaux d'études et les collectivités territoriales.

PROJET

Adapter et enrichir les politiques et dispositifs de formation aux enjeux et besoins du terrain ainsi qu'aux évolutions et prospectives.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER PREVISIONNEL

Sur la base des premiers constats et conclusions de l'enquête quantitative, réalisée par les acteurs entre mars et avril 2023, des actions de formation certifiante auprès de publics spécifiques sont à élaborer.

- Créer des cursus de formation certifiante et/ou bloc de compétences, accessibles en formation initiale ou continue et destinés en priorité aux :
 - acteurs des politiques vélo et aménagements cyclables
 - métiers de l'assemblage et industries du vélo
- Créer un module d'enseignement supérieur en ingénierie technologique et design, pour les activités de recherche et conception incluant les process d'industrialisation dans une perspective de relocalisation en France de la fabrication de composants et de la mise en œuvre du score pour le cycle
- Adapter un module d'enseignement de spécialisation vélo de formation continue (technique, réglementation et usage...) destiné aux professionnels de l'accueil des touristes à vélo
- Réaliser une étude et un cadrage quant à la création d'un concept de « Vélopôle », dont la vocation serait de promouvoir les activités de formation modulaires (ingénierie, design, spécialisation des acteurs des politiques cyclables et infra structures) et des activités de soutien à la recherche sous forme de thèse voire start up

Dans un second temps, sur la base des résultats et enseignements de l'étude transversale ou des études sectorielles type EDEC et de celle concernant le « Vélopôle ».

- Adapter sur le plan quantitatif et qualitatif les dispositifs de formation des métiers de la filière qui en ont besoin
- Créer et amorcer le « Vélopôle Enseignement/Recherche » de la filière économique du vélo, selon étude et phasages de montée en puissance

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière



- Promouvoir et accompagner, y compris en ressources expertise et ingénierie, les projets de création des cursus et certifications afin d'optimiser d'accélérer les process d'enregistrement et de validation à France Compétences et la mise en œuvre de ces formations

État

- Soutenir les différents projets de création de certification en optimisant les délais de réalisation par les autorités compétentes, afin de proposer le plus rapidement possible l'ensemble des formations qui doit accompagner le développement et la mutation des métiers de la filière économique du vélo

MODALITES D'EVALUATION

- Nombre de nouvelles certifications validées par France Compétences
- Nombre de formations mises en œuvre définies dans ce projet

PILOTE(S)

USC et CVTCM/FUB

ÉQUIPE PROJET

Mobilians, Ministère du travail et de l'emploi en particulier la Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle (DGEFP), France Compétences, fédérations, OPCO et branches professionnelles concernés et organismes de formation compétents.



3.2.3 VALORISER L'ATTRACTIVITE DES EMPLOIS DE LA FILIERE VELO

Valoriser l'attractivité des emplois de la filière auprès de l'ensemble des publics et des prescripteurs

CONTEXTE ET ENJEUX

Afin d'exprimer son potentiel d'emplois, la filière économique du vélo - qui compte plus de 25 métiers - doit attirer de nouveaux talents dans l'assemblage et la fabrication de vélo et composants, dont les métiers sont mal connus et peu valorisés ; ainsi que dans les services où émergent des métiers nouveaux et dans les emplois liés au tourisme, aux politiques et aménagements cyclables et à l'apprentissage du vélo. L'attractivité de ces emplois est un enjeu crucial pour assurer la croissance et la compétitivité de la filière. La promotion de ces métiers doit s'adresser à tous les publics et prescripteurs, prioritairement aux jeunes en quête d'orientation professionnelle et aux professionnels en quête d'évolution ou de reconversion, y compris via les médias. Une mobilisation collective permettra de valoriser l'ensemble des métiers de la filière économique du vélo et de lui garantir un avenir durable.

DESCRIPTION DU PROJET

Faire connaître les emplois, présenter l'ensemble des métiers de la filière et les parcours afin d'y accéder et renforcer leur attractivité auprès du public féminin.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER PREVISIONNEL

- Élaborer un outil de communication pour valoriser le mapping Emplois/Formations/Compétences servant de support auprès des publics et des prescripteurs
- Développer un espace Emplois/Formations/Compétences sur le site internet de la filière, où seraient accessibles les descriptifs des emplois et des parcours de formation comprenant les modalités d'accès avec liens des sites d'information des acteurs de formation et de financeurs type France Emploi, OPCO, Branches professionnelles
- Repérer les cibles prescriptrices (Onisep, Parcours Sup, Pôle-emploi...) et mettre en visibilité auprès d'elles les informations sur les emplois et les parcours de formation
- Étudier la faisabilité d'une « semaine des emplois et des formations du vélo », qui s'inscrirait dans un plan d'actions national en complémentarité avec les acteurs, prescripteurs et organismes de formation

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Elaborer les outils, les supports et la stratégie de communication pour valoriser les métiers de la filière et leur parcours d'accès et d'évolution

État

- Accompagner la filière en ressources pour la médiatisation et la promotion des métiers, emplois et parcours d'accès

MODALITES D'EVALUATION

- Supports d'information : site internet et autres outils réalisés
- Nombre de référencement des emplois et formation vélos auprès des prescripteurs visés



- Nombre d'évènements réalisés sur une période de la semaine des métiers, emplois et formations de la filière vélo

PILOTE

USC

ÉQUIPE PROJET

Mobilians, Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle, France Emploi, prescripteurs, Association des Régions de France, fédérations, OPCO, branches professionnelles et autres acteurs de la promotion des métiers, organismes de formation concernés



4 AXE EVALUATION ET COMMUNICATION

La filière vélo se structure et a besoin en conséquence d'un certain nombre d'outils et de projets pour se développer. En effet, l'écosystème vélo est encore souvent mal identifié et ne dispose pas des données nécessaires pour suivre sa croissance.

La filière souhaite ainsi se doter des moyens pour évaluer les activités économiques liés au vélo, et de moyens pour porter à la connaissance des différents publics les effets positifs de la pratique cyclable et du développement de l'économie du vélo



4.1.1 REALISER L'ANNUAIRE DE LA FILIERE VELO

CONTEXTE ET ENJEUX

La filière vélo compte de nombreuses entreprises en France, couvrant une diversité d'activités, de la production au tourisme, en passant par les services, le numérique, la cyclologistique. Plusieurs annuaires existent, qu'ils soient régionaux, notamment ceux des clusters ou portés par des acteurs nationaux, comme celui du Club des villes et territoires cyclables et marchables, lancé en 2015 et réactualisé en 2022 pour faire apparaître les dynamiques régionales.

Un des objectifs de la filière est de favoriser l'interconnaissance et développer des relations entre les entreprises du secteur.

DESCRIPTION DU PROJET

Réalisation d'un annuaire pro business en partenariat avec les différentes structures disposant déjà de travaux de recensement ou d'annuaires, qui conserveront la propriété de leurs données. Les acteurs alimenteront eux-mêmes une plateforme pour renseigner leurs activités, avec un contrôle via France vélo.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Lancement d'un groupe de travail spécifique annuaire
- Élaborer le cahier des charges du projet : pour quel public, pour faire quoi, quelles structures recensées, quelle typologie, quelles informations
- Choix du support (plateforme) et des modalités d'intégration des informations, modalités de mise à jour, visant une indexation homogène et, le cas échéant, compatible ou permettant des comparaisons au niveau européen
- Publicité et communication

FREINS, VERROUS, RISQUES

L'enjeu est d'apporter une vraie plus-value par rapport aux annuaires existants.

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Financement de l'annuaire et implication des acteurs de la filière

État

- Valorisation de l'annuaire par les services de l'État, notamment à l'international

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre d'entreprises et de structures recensées
- Nombre de connexions par an au site internet de l'annuaire

PILOTE(S)

USC et CVTCM

ÉQUIPE PROJET

Clusters et structures régionales, Mobilians, FUB



4.1.2 ETABLIR ET SUIVRE LE TABLEAU DE BORD DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION

CONTEXTE ET ENJEUX

La filière économique du vélo est essentielle aux enjeux de la mobilité décarbonée et de la transition écologique. Cette filière composite, à l'intersection de plusieurs branches professionnelles, comprend des activités très variées, compte de nombreux métiers et agrège des emplois et des compétences hétérogènes. Chaque activité – de la production aux services – doit être considérée afin de répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs en Ressources Humaines. Il est donc impérieux de structurer les dispositifs de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) et de formation.

PROJET

Améliorer la connaissance grâce au développement d'un outil de mesure de l'existant et des évolutions de l'emploi et de la formation, afin de piloter et d'anticiper les besoins dans les différents segments d'activités de la filière du vélo.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER PREVISIONNEL

Créer et mettre en place le tableau de bord Emploi/Formation/Compétences de la Filière économique du vélo

Avec un objectif de suivi et d'analyse des différents indicateurs biannuel puis annuel à compter de 2027, ce tableau de bord agrège des indicateurs relatifs d'une part aux emplois par segmentation activités/famille de métiers/compétences, et d'autre part à la formation par activités et typologie des compétences métiers. La « batterie d'indicateurs » décrits ci-après ne doit pas porter préjudice aux règles de déontologie et de concurrence des acteurs directs et indirects de la collecte des data, du suivi, et de l'analyse des données.

- **Indicateurs Emplois par segmentation activités/famille métiers/métiers**
 - Dans un premier temps, en fonction de la spécialisation de la structure avec une dominante vélo :
 - Nombre d'emplois directs
 - Turn over des personnels (effectifs au 1er janvier et 31 décembre, entrée et sortie sur l'année considérée)
 - Répartitions : Homme/Femme, Catégorie Socio-Professionnel (CSP), type de statuts (salarié, auto-entrepreneur, intérim)
 - Dans un second temps :
 - Répartitions : contrats (CDI/CDD), public en situation de handicap, pyramide des âges
 - Segmentation Territoriale (région)
- **Indicateurs Formation par activités et typologie compétences métiers**
 - Nombre de stagiaires formés et certifiés dans les cursus cœur de métier
 - Taux de couverture territoriale et nationale
 - Nombre de branches professionnelles et investissement en budget formation (OPCO, France Emploi...)
 - Taux d'insertion des formations certifiantes

Mener des démarches pour faciliter l'identification des emplois et des indicateurs afférents



Dans le cadre des travaux en cours de mise à jour des classifications des codes INSEE et NAF par les autorités compétentes, sans préjudice des intérêts des différentes structures de représentation des professionnels de la filière économique vélo.

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Créer et structurer le tableau de bord
- Inciter les acteurs économiques, associatifs et territoriaux opérant dans les différents segments de la filière à répondre à l'enquête
- Réaliser l'enquête annuellement

État

- Développer un cadre favorable et faciliter le chiffrage des indicateurs

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

Nombre d'indicateurs mesurés par segmentation d'activités et famille de métiers.

PILOTE(S)

APIC et USC

ÉQUIPE PROJET

Mobilians, Ministère du travail et de l'emploi et particulièrement la Délégation générale à l'Emploi et à la Formation professionnelle (DGEFP), Mobilians, Union Sport et Cycle (USC), FUB, Fédération professionnelle de cyclologistique, autres fédérations et OPCO concernés, observatoires de branche, ANFA voire INSEE, CNFPT



4.1.3 TENIR UN TABLEAU DE BORD DE LA FILIERE VELO

Rassembler les indicateurs pour mesurer et objectiver l'évolution de l'économie du vélo

CONTEXTE ET ENJEUX

La filière vélo ne dispose que de peu d'indicateurs pour renseigner son évolution. Ces données sont par ailleurs disséminées auprès de plusieurs structures. Un recensement des observatoires et enquêtes existantes a été réalisé par le groupe de travail.

PROJET

L'objectif est de tenir à jour un tableau de bord de la filière économique du vélo, comportant un certain nombre d'indicateurs pour mesurer et objectiver l'évolution de l'économie du vélo. Ce tableau de bord permettra de disposer de données régulièrement actualisées pour communiquer et élaborer des infographies pour renseigner les chiffres de la filière vélo. Il pourra être enrichi au fur et à mesure de la mise en ligne d'enquêtes complémentaires. Les indicateurs concernant les emplois de la filière sont issus du travail mené par le GT EFC.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Définition des indicateurs
- Remplissage du tableau et infographies
- Mise en ligne
- Mise à jour annuelle

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Implication des acteurs de la filière et communication de leurs données pour alimenter le tableau de bord

État

- Valorisation du tableau de bord, communication des résultats des enquêtes et travaux des services de l'État pour alimenter la base de données

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Nombre d'indicateur renseignés annuellement
- Nombre de consultations de la base de données

PILOTE(S)

APIC

ÉQUIPE PROJET

Vélo et territoires, CVTCM, USC, Boites à vélo, Géovélo Ecompteur, FUB, Mobilians



4.1.4 AMELIORER LA CONNAISSANCE DE L'ECONOMIE DU VELO

Porter un programme d'études statistiques sur l'économie du vélo

CONTEXTE ET ENJEUX

Le monde du vélo ne dispose que de peu de données et d'observations régulières sur son poids économique. A l'exception notable de l'étude DGE/DGITM/Ademe/FFC qui a été publiée en 2020 pour la dernière mouture, à partir de données datant essentiellement de 2017 ou antérieures.

La filière a réalisé une première enquête flash sur le nombre d'emplois directs en équivalent temps-plein. La méthodologie se base essentiellement sur des chiffrages par des organisations et des estimations. En effet, les codes NAF sont inadaptés aux spécificités des activités économiques liées au vélo et ne permettent pas une identification robuste du nombre d'entreprises, des emplois ni du chiffre d'affaires global de la filière.

Or, un des enjeux d'une filière est de connaître le poids économique qu'elle représente. La filière souhaite ainsi soutenir des démarches visant à développer la connaissance du vélo et de son économie via la réalisation d'études thématiques.

DESCRIPTION DU PROJET

La filière vélo souhaite s'organiser pour structurer des études autour de l'économie du vélo. Un programme d'études partenariales sera élaboré, avec une priorité thématique chaque année. La filière vélo pourra être maître d'ouvrage de ces études ou s'impliquer dans des comités de pilotage ad hoc.

Le sujet de la connaissance du nombre d'emplois et du chiffre d'affaires de la filière fait l'objet d'un projet spécifique coconstruit avec le groupe de travail emplois formations compétences.

Plusieurs thèmes prioritaires sont déjà identifiés :

- Observation du tourisme à vélo
- Le vélo au féminin
- Observation des usages

OBSERVATION DU TOURISME A VELO

Le tourisme à vélo est un sujet transverse tout comme son observation et son évaluation. Le dispositif d'observation à venir devra permettre de répondre à deux grands besoins :

- Mesurer pour objectiver et ajuster la stratégie nationale pour le tourisme à vélo
- Affiner la connaissance des profils de clientèles et de leurs retombées économiques et assurer leur suivi dans le temps

Ces deux enjeux se traduisent en cinq objectifs identifiés dans la feuille de route « stratégie nationale du tourisme à vélo », à savoir :

- Quantifier le tourisme à vélo pour objectiver et donner du poids
- Connaître les clientèles et leurs attentes pour adapter l'offre et les services
- Connaître les freins à la pratique pour apporter de nouvelles solutions
- Connaître l'offre et sa répartition sur le territoire
- Se comparer entre destination et pays pour mieux se situer



PROCHAINES ETAPES

- Rédaction d'un cahier des charges pour les études clientèles et non-pratiquants
- Sollicitation des financeurs potentiels

PILOTAGE

APIC

PARTENAIRES

Vélo & Territoires, France Vélo Tourisme, FFV, ADN Tourisme, Atout France, DGE, Ademe

LE VELO AU FEMININ

La place des femmes dans la filière vélo est un sujet majeur qu'il convient de renseigner à plusieurs titres. Combien de femmes font du vélo ? Combien de femmes travaillent dans le domaine du vélo ? Quels rôles et places pour ces femmes ? Les données sont rares, datées et incomplètes. On estime entre 7 à 13% la part des femmes dans la plupart des métiers du vélo.

Pour favoriser l'égalité femme/homme dans le vélo, il est nécessaire de disposer de données. Ce premier travail pourra être la base de préconisations visant à sensibiliser les acteurs de la filière vélo au sujet des inégalités femme/homme dans leur organisation et communiquer pour rendre accessibles et désirables les métiers de la filière aux femmes.

Mettre en œuvre un observatoire de l'égalité femme/homme dans la filière vélo

- Disposer de données genrées dans les divers métiers de la filière vélo ; mener des enquêtes ad hoc si nécessaires
- Rassembler les données genrées sur la pratique du vélo
- Comptabiliser et rendre visible le pourcentage de femmes dans les instances de la filière vélo
- Comptabiliser et visibiliser la participation des femmes dans les événements organisés par les acteurs de la sphère vélo

PROCHAINES ETAPES

- Rédaction d'un cahier des charges
- Sollicitation des financeurs potentiels

PILOTAGE

APIC

PARTENAIRES

Femmes à vélo, Femmes en mouvement. FUB, CVTCM

LES USAGES DU VELO, SES USAGERES ET USAGERS

Avec le développement d'une filière économique intégrée du vélo, offre et demande devront être étroitement liées pour que la production des vélos et équipements serve le développement de la pratique du vélo sous toutes ses formes.

Le vélo est traditionnellement associé à trois grands types d'usages : le sport, le tourisme et les déplacements du quotidien. Ces typologies évoluent toutefois fortement depuis plusieurs années dans un mélange d'hybridation et de diversification. Il est ainsi nécessaire de développer des observations et études fines de la réalité des pratiques et des vélos associés. Ce projet vise à réconcilier la vision « producteur » (vélos et accessoires) avec la vision « usagère » des personnes qui utiliseront ces produits. La conjonction des deux permettra de créer une filière économique du vélo partant des besoins et dessinera la réalité des vélos français de demain.

PROCHAINES ETAPES

- Mettre en place un comité de pilotage, définir la méthodologie, rassembler les études existantes



- Réaliser une étude sur les évolutions récentes de l'usage du vélo
- Le mettre en rapport avec les vélos mis sur le marché, pour ajuster et orienter la production de cycles adaptés aux nouveaux usages en France

PILOTE(S)

FUB, APIC

PARTENAIRES

Les partenaires invités à participer au projet seront issus des services/institutions de l'Etat, de collectivités territoriales, d'associations d'usagers, de la recherche, de l'industrie.

ENGAGEMENTS RECIPROQUES FILIERE ET ÉTAT

Filière

- Pilotage des démarches d'observation

État

- Soutien de l'État aux démarches d'observation
- Valoriser les informations provenant de la filière sur les hubs nationaux existants, notamment France Tourisme Observation pour la partie tourisme



4.1.5 DISPOSER D'UNE BASE DE DONNEES NUMERIQUES ET FIABLE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Améliorer la base de données numérique des aménagements et stationnements cyclables

CONTEXTE

70% des Français utilisent leur smartphone dans leur mobilité au quotidien. Mais aujourd'hui l'information pour les cyclistes est faussée car des données sont manquantes ou erronées sur les aménagements cyclables. De même les MaaS (Mobility as a Service : service qui permet à ses utilisateurs de planifier, réserver et payer de nombreux moyens de transport sur une même plateforme numérique) ne peuvent intégrer avec fiabilité le vélo en intermodalité.

Il apparaît important de disposer d'une base de données numérique des aménagements cyclables et stationnements fiabilisée et centralisée.

OpenStreetMap (OSM) est une base de données cartographique collaborative mondiale (7,5M de contributeurs), aujourd'hui l'une des sources sur les aménagements cyclables en France mais encore loin d'être fiabilisée.

A ce jour, OSM alimente en data de nombreux acteurs-clés :

- Les calculateurs d'itinéraires vélo ou génériques : Keolis, SNCF, Geovelo, Strava, Komoot, BikeMap, CityMapper...
- Les MAAS de France, multimodaux ou intermodaux : Destineo, Modalis, JVMalin, Atoumod, Fluo...
- Les analyses cartographiques des bureaux d'étude : Cerema, Egis, Geovelo, Inddigo...
- Les modèles prédictifs de mobilité : PTV...

Par ailleurs, un schéma national a été publié début 2021 par transport.data.gouv qui permet à toutes collectivités de produire de la donnée dans un format unique et standardisé, ainsi qu'aux acteurs impliqués de transcrire les données d'OSM dans le même format. L'ensemble de ces données peut être publié sur la Point d'Accès National (PAN) en vue de construire collectivement la Base nationale des aménagements cyclables (BNAC). L'ensemble des acteurs (DGITM, collectivités, associations) utilise ainsi les données produites pour fixer les objectifs quantitatifs et qualitatifs de progression des aménagements cyclables. Ces objectifs s'appuyant en partie sur des données OSM parfois erronées peuvent être faussés.

DESCRIPTION DU PROJET

L'objectif est de travailler à la complétion d'une base centralisée (BNAC), en lien avec les différents acteurs impliqués. Des solutions sont déjà proposées mais il faut encore veiller à les diffuser largement et à les optimiser. Une donnée OSM de qualité et une incitation à la publication des jeux de données des collectivités permettrait de disposer d'une base pour développer le vélo en France.

Cette base nationale est alimentée par les acteurs qui collectent et/ou fiabilisent la donnée : Vélo & Territoires, Geovelo, collectivités... Les collectivités publiant encore trop peu souvent leurs données au standard national, la donnée OSM représente, à ce jour, une part importante du modèle et nécessite d'être fiabilisée. La poursuite d'une acculturation des collectivités au sujet est également nécessaire. De même que la proposition d'outils SIG leur permettant, le cas-échéant, de produire la donnée doit être davantage valorisée (ex : webSIG (velodatamap) de Vélo & Territoires)

L'objet comporte deux volets :

- Fiabiliser la base de données cartographiques en collectant les données cartographiques des aménagements cyclables et de stationnements réalisés dans les territoires, traiter, intégrer et



modérer cette donnée notamment dans OSM, restituer l'information en montrant le gain en quantité/qualité par région de France

- Pour les collectivités, poursuivre l'acculturation au recensement et à la production de données au format standard national et à l'ouverture de ces données

Précisément :

- Estimer la qualité du référencement des aménagements et des stationnements sous OSM selon les territoires
- Collecter les données :
 - Identifier les Référents SIG (EPCI/Communes, Départements, Régions...)
 - Contacter et collecter les données SIG des territoires (s'aider de plateforme comme www.amenagements-cyclables.fr ou webSIG Vélo & Territoires par ex ou autres)
 - Stimuler les communautés OSM et associations locales pour enrichir la collecte
- Traiter la donnée collectée et vérifier la qualité de la donnée collectée
- Intégrer la donnée collectée dans OSM et la modérer
- Poursuivre les actions de valorisation du standard national
- Poursuivre les actions d'appropriation des outils géomatiques partagés auprès les collectivités

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER

- Mettre en place d'un groupe de travail sur la méthodologie à retenir
- Définir un cahier des charges et sélectionner les prestataires

On considère que deux ans sont nécessaires pour mettre en qualité uniforme

ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Alimenter en continu transport.data.gouv, la DGITM, les collectivités, les agences et établissements publics de l'état... , avec les principaux chiffres et indicateurs issus de ce travail de référencement

MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Kilomètres d'aménagements référencés en France (comparaison avant/après)
- Nombre de places de stationnements vélo en France (comparaison avant/après)
- Évolution de la typologie des aménagements référencés (analyse des transferts d'une catégorie à une autre)
- Nombre d'objets modifiés sur OpenStreetMap
- Script qualité cartographie avant et après projet (complétion, justesse et qualité)

PILOTE(S)

A définir

ÉQUIPE PROJET

Entreprises de services expertes, Collectivités, Vélo & Territoires, CVTCM, FUB, Communauté OSM, transport.data.gouv, DGITM, ADEME, GART, SNCF (Gares & Connexions), Banque des territoires, IGN, à compléter



4.1.6 LANCER UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION POSITIVE POUR LE VELO

Définir une campagne nationale de communication pluriannuelle pour le vélo

CONTEXTE ET ENJEUX

La France, au contraire d'autres pays européens, n'a pas bénéficié de campagne de communication dans les médias qui porte un message positif sur le vélo. La communication, souvent à échelle réduite, a été menée d'un point de vue purement sécurité routière, parfois avec un biais de "blâme de victime". Cela malgré l'organisation en France du plus grand événement sportif du vélo, le Tour de France, et malgré l'imaginaire plutôt positif du sport. Et surtout malgré tous les bénéfices maintes fois démontrés du vélo. Cette campagne serait l'occasion de ne communiquer ni sur les dangers, ni sur les impératifs angoissants (environnement et santé/sédentarité), mais sur les bienfaits directs : plaisir, bien-être, portefeuille, santé, durabilité et respect de l'environnement, liens sociaux, tout en créant des emplois locaux et non délocalisables.

De nombreuses initiatives de promotion du vélo existent déjà, comme la principale avec Mai à vélo à l'échelle nationale soutenue par un collectif autour du vélo. Localement, plusieurs collectivités ont déjà réalisé des campagnes de communication pour développer l'usage du vélo et valoriser son image en tant que mode de déplacement.

DESCRIPTION DU PROJET

Définir une campagne de communication pluriannuelle pour le vélo pour favoriser la pratique du vélo, donner envie et – indirectement – rendre attractifs les métiers de la filière dans une démarche volontairement positive et insistant sur le plaisir à vélo.

- Trouver un slogan positif
- Proposer une base line fixe et des thématiques différentes chaque année
- Travailler avec des annonceurs, les médias, en lien avec des campagnes comme Mai à vélo
- Mobiliser les acteurs du vélo : professionnels, sportifs, influenceurs, etc.

Un des premiers messages pourrait être autour des emplois et des recrutements dans la filière, mais également autour du plaisir à vélo et de la liberté qu'il offre.

Il sera possible de tabler sur la Grande Cause Nationale (GCN) 2024 qui sera dédiée à l'activité physique et sportive. La GCN permet en effet de débloquent des budgets pour une communication nationale sur la thématique retenue, et le vélo rentre parfaitement dans le cadre du thème "Activité physique et sportive". Les collectivités locales pourraient être associées pour la diffusion de la campagne via leur support de communication.

LIVRABLES ATTENDUS ET CALENDRIER (OBJECTIF 2024-2025)

- Une stratégie de communication globale
- Des publicités sur divers supports médias (télévision, radio, presse, RS à définir)
- Des partenariats médias

FREINS, VERROUS, RISQUES

Le financement et les ressources humaines

ENGAGEMENTS FILIERE

Filière

- Implication de la filière sur cette démarche de communication



MODALITES D'EVALUATION, INDICATEURS

- Report modal
- Indicateurs de performances des différentes phases de la campagne

PILOTE(S)

A définir

EQUIPE PROJET

FUB, APIC, USC, MOBILIANS, Clusters, ASO, à compléter



LES SIGNATAIRES

POUR L'ETAT

Ministre du travail, de la santé
et des solidarités



Madame Catherine Vautrin

Ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires



Monsieur Christophe Béchu

Ministre des sports
et des Jeux Olympiques et Paralympiques



Madame Amélie Oudéa-Castéra

Ministre délégué en charge
de l'industrie et de l'énergie



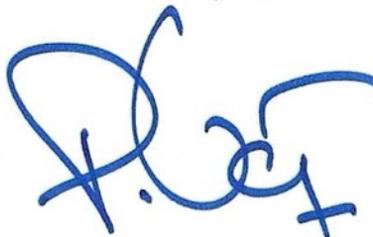
Monsieur Roland Lescure

Ministre déléguée en charge
des entreprises, du tourisme
et de la consommation



Madame Olivia Grégoire

Ministre délégué en charge
des transports

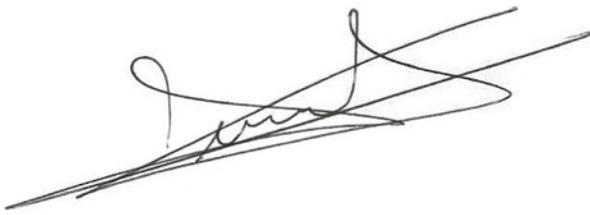


Monsieur Patrice Vergriete



POUR LES ACTEURS DE LA FILIERE

Président de l'APIC



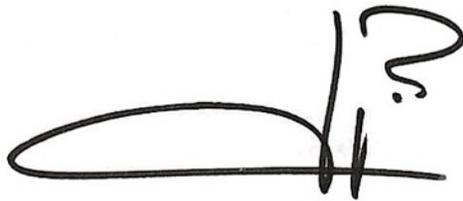
Patrick Guinard

Co-Président de la FUB



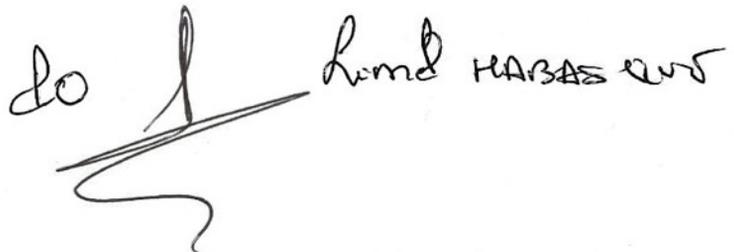
Olivier Schneider

Vice-président de l'USC



Jérôme Valentin

Président de France Vélo Tourisme



Olivier Amblard

Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables



Françoise Rossignol

Présidente de Vélo et territoires
Par délégation



Chrystelle Beurrier



ANNEXES

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL

Participants	Structure
Production	
Jérôme Valentin	USC
Emmanuel Antonot	cycle Me / Moustache
Aymeric LeBrun	Cyfac
David Jamin	MFC/Cygo
William Brana	Cyclelabs / Vélo Vallée
Thomas Coubeault	Douzecycle
Emmanuel Gaillard	Mach1
Olivier Lasseigne	Bontaz
Didier Morelle	Decathlon
Jerome Mortal	Ultima
Olivier Moucheboeuf	USC
Services	
Stéphane Volant	Smovengo
Léa Dégardin	Via iD, Impact
Xavier Domenach	Mobilians
Antoine Laporte Weywada	Géovélo
François-Xavier Debrosse	Pick Up logistics
JF Dhinaux	Azfalte
Charles Mahé	INDIGO Weel
Emmanuel Ihigo	Mobiservice / Vitamine T
Vincent Monatte	Velogik
Lucile Cousin	FUB
Florian Marschner	Cyclelab
Jean Venet	Morio
Aménagement et infrastructures	
Catherine Pilon	CVTMC
Guillaume Martin	BL Evolution
Corinne Verdier	Altinnova
Grégoire Maes	Abriplus
Annie-Claude Thiolat	FUB
Thomas Jouannot	Cerema
Clotilde Imbert	Copenhagenize
Pierre Monlucq	Eurovia
Camille Thomé	Vélo et territoires
Mathieu Cloarec	cyclogistique / les Boites à vélo
Romain Cipolla	GART
Abdel Kader Ben Tahar	SNCF
Observatoire et Indicateurs	
Florence Gall	APIC
Stéphanie Mangin	Vélo et territoires
Jean-Philippe Frey	USC



Gwendal Caraboeuf	Inddigo
Mathieu Rabaud	Cerema
Antoine Laporte	Géovélo
Véronique Watelle	Ecocompteur
Axel Lambert	CVTCM
Gaëtan Piegay	Boites à vélo
André Ghestem	USC / Shimano France

Emplois, formation et compétences

Jean Le Naour	Mobilians
Cécile Landreau	USC
Matthias Coste	Supdevélo
Kassandra Mc Cleery	Copenhagenize
Florient Bouteiller	Institut Formation du Vélo
Alban Roger	Loire Valley Travel
Fabrice Gouze	Région Occitanie
Céline Forestier	Cyclable
Gaëtan Piegay	Responsable projet Les boites à vélo
Valérie Chiron	Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA)
Céline Jégou	MFC
Jean-Luc Lecomte	Réseau National Chantier école

Développement durable

Lionel Habasque	France Vélo Tourisme
Priscillia Petitjean	Les ateliers de l'audace
Pierre-Eric Letellier	L'Heureux Cyclage
Yohan Comellec	Mobilians
Pierre Gogin	USC
Greg Sand	Moustache
Maxime Ducoulombier	Synchronicity (start-up)
Marie Stephan	Ademe

Rayonnement, Europe et international

Olivier Schneider	FUB
Marie-Cécile Tardieu	Business France
Olivier Delbecq	Business France
Caroline Van Renterghem	Fifteen / fédération vélo public
Denis Briscadieu	Vélo Vallée
Dorothee Dayraut-Jullian	Mobilians
François Lucas	Cygo
Anne-Gaëlle Clot	Grand Plateau
Julien Aubignat	USC
Olivier Moucheboeuf	USC

Tourisme loisirs et sport

Camille Thomé	Vélo et territoires
	GT porté dans le cadre de la STRATAV



