



Image et bilan de l'opération Coup de Pouce Vélo

Rapport d'étude qualitative auprès des élus



Décembre 2020

“opinionway

15 place de la République 75003 Paris



Charlotte Cahuzac

Directrice des études qualitatives

Département Opinion et Politique

ccahuzac@opinion-way.com



LE CONTEXTE ET LA METHODOLOGIE



L'opération Coup de Pouce Vélo pour favoriser le report modal vers le vélo

Depuis plusieurs années, La **FUB**, Fédération des Usagers de la Bicyclette, agit pour **promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien**.

Alors que la France sortait d'un premier confinement au printemps 2020 pour limiter au maximum la pandémie et la crise sanitaire liées à la Covid-19, le gouvernement a décidé de lancer un **plan de 20 millions d'euros** pour **encourager la pratique du vélo**.

Au regard de ce plan, la **FUB** a sollicité **OpinionWay** pour **réaliser une étude destinée à dresser le bilan sur les trois opérations suivantes** :

- **Coup de pouce vélo Réparation** : pour les **particuliers** souhaitant utiliser le vélo comme moyen de transport dans un contexte de déconfinement, l'Etat a mis en place une aide financière pour **la réparation des vélos**. Cette aide, disponible depuis le 11 mai, prend la forme d'une remise sur facture hors taxes pouvant aller jusqu'à 50€ par vélo.
- **Coup de pouce vélo Remise en selle** : pour les **particuliers** souhaitant **un accompagnement à l'usage du vélo**, une séance d'une heure est prise en charge par le Coup de Pouce Vélo. Cet accompagnement disponible à compter du 18 mai peut prendre différentes formes selon les besoins : prise en main du vélo, circulation en ville, choix d'un antivol adapté, notions d'autoréparation...
- **Coup de pouce vélo stationnement** : financer les attaches vélos et leur pose à hauteur de 60% de l'investissement Hors Taxes, avec un plafond de 150€ par emplacement. Les bénéficiaires éligibles sont : les gares, les collectivités, les bailleurs sociaux, les universités, les acteurs privés d'utilité sociale.



Le bilan et les perspectives du report modal vers le vélo ?

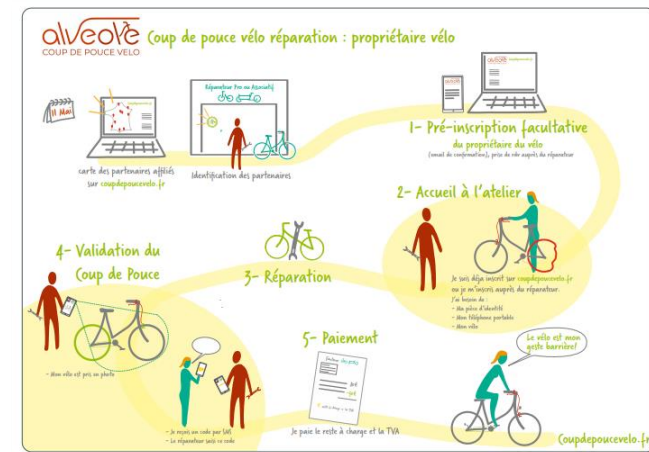
La FUB entend dresser un **bilan complet de l'opération**.

Deux études quantitatives ont déjà été menées auprès des bénéficiaires pour **établir** :

- **Le profil des bénéficiaires** entre les bénéficiaires des réparations et l'usage au quotidien,
- Un **bilan d'expérience** 4 à 5 mois après la mise en place : quel report modal vers le vélo ?
- Les **perspectives futures** : le report modal est-il ancré ou est-il uniquement lié à la crise sanitaire de la Covid-19 ?

Un **focus qualitatif** auprès d'**élus** vient compléter le dispositif.

Nous vous présentons les résultats qualitatifs dans ce rapport.





Les objectifs de l'étude qualitative



Cette étude répond à **trois objectifs** :

Comprendre comment s'insèrent les mobilités douces et la pratique du vélo dans la politique de la ville et quelle importance est accordée au sujet.

Comprendre en profondeur le ressenti des élus, leur vision, leur satisfaction et leur bilan en termes de report modal et de politique vélo.

Evaluer quels pans de l'opération sont encore méconnus ou peu utilisés pour développer encore la notoriété et l'intérêt pour l'opération.

“ La méthodologie qualitative



20 entretiens approfondis d'une durée de 45 minutes.

Des entretiens réalisés auprès de Maires, Premier-adjoints, Maires-adjoints, Conseillers municipaux et Conseillers communautaires de communes de moins de 150 000 habitants, réparties dans toute la France (*cf. détail slide 7*).



Les entretiens ont été réalisés par **téléphone**.



Les entretiens ont été réalisés entre **le 16 novembre et le 3 décembre 2020**.



OpinionWay a réalisé cette étude en appliquant les procédures et règles de la **norme ISO 2 0252**.

“ Le profil des personnes ayant participé à l'étude qualitative



Interviewés	Fonctions	Régions	Villes	Nombre d'habitants	Etiquette politique
Thibaut GUIGUE	Maire-adjoint	Auvergne-Rhône-Alpes	Aix-les-Bains	30 000	LR
Nicolas JONCQUEL	Premier-Adjoint	Hauts de France	Mons-en-Barœul	20 000	DVG
François VION	Premier-Adjoint	Normandie	Mont Saint Aignan	19 000	LR
Camille NOBILET	Maire-adjoint	Pays de la Loire	Saint-Sébastien-sur-Loire	27 000	UDI
Philippe PLANE	Conseiller délégué aux mobilités	Grand Est	Vandœuvre-lès-Nancy	30 000	PS
Sophie VALCKE	Conseillère déléguée aux mobilités	Occitanie	Tournefeuille	27 000	DVG
Jean-Claude LEYGNAC	Conseiller communautaire aux mobilités	Nouvelle Aquitaine	Argentat-sur-Dordogne	3 100	MR
Paul GRADOR	Maire	Nouvelle Aquitaine	Uzerche	2 800	PCF
Didier BRESSON	Maire	Nouvelle Aquitaine	Sers	900	PS
Henri SARRE	Maire-adjoint aux mobilités et TE	Auvergne-Rhône-Alpes	Vichy	24 000	LR
Marc ANDRES	Conseiller municipal délégué	Occitanie	Tarbes	50 000	LR
Bruno ROUFFIAT	Conseiller Municipal C Communautaire	Nouvelle Aquitaine	Mont-de-Marsan	30 000	Sans étiquette
Yves DUPUIS	Adjoint à la voirie, aux réseaux et déplacements	Bourgogne Franche-Comté	Macon	33 000	LR
Maxime HUGUE	Communautaire	Bretagne	Vannes	53 000	DVD
Jacques GENOUX Maxime GRILLET	Conseiller municipal en charge des mobilités Maire-adjoint	PACA	Saint-Raphaël	35 000	LR
Amine HIRIDJEE	Maire-adjoint Eco-transition	Bourgogne Franche-Comté	Sens	26 000	LR
Vincent BROUSSE	Maire-adjoint Eco-transition	Nouvelle Aquitaine	Limoges	133 000	LR
Thérèse CHIARELLO	Maire-adjointe Eco-transition	Haut de France	Liévin	31 000	PS
Geoffrey BEGON	Maire-adjoint mobilité	Pays de la Loire	Laval	49 000	PS
Pierre VERLAY	Maire-adjoint	Hauts de France	Marcq-en-Barœul	40 000	LR



LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS



Le sommaire

01 Les usages et les pratiques du vélo dans les communes étudiées

02 Les raisons et mécanismes du développement de la pratique du vélo :
quel leviers et quel freins sont à l'œuvre ?

03 Le contexte de crise sanitaire : un facteur d'influence ?

04 La connaissance et l'évaluation de l'opération Coup de Pouce Vélo



01



**Les usages et les pratiques du vélo
dans les communes étudiées**



La pratique du vélo : un engouement politique

L'engouement pour la pratique du vélo au sein des villes est en marche, en particulier et de manière appuyée dans les nouvelles municipalités issues du dernier scrutin :

- Beaucoup de nouvelles municipalités ont été élues récemment : elles sont issues d'un contexte électoral particulier, celui des premier et second tours de mars et juin 2020, en pleine crise sanitaire et premier confinement,
- Les nouvelles majorités municipales, parfois hétéroclites, sont à la recherche d'un ciment programmatique. La pratique du vélo constitue une thématique fédératrice sur laquelle elles peuvent s'appuyer,
- Par ailleurs, ce scrutin municipal de 2020 a vu de nombreuses villes gagnées par des municipalités écologistes, ou de proximités partisanes proches, favorables – voire militantes –, pour le développement du vélo en ville.



« Depuis le nouveau mandat je suis directrice déléguée en charge de l'éco transition. J'étais directrice d'école, et le maire m'a demandé de le rejoindre parce que je suis sur l'écologie, et que je fais partie de mouvements pour la défense de la nature »



« Sur ce second mandat, le maire a souhaité des choses très significatives, il souhaite être accompagné d'un adjoint, qui est en charge de l'éco transition. Donc on retrouve la thématique "mobilité douce", donc vélo global sur l'ensemble de la ville, avec une ceinture périphérique pour desservir la totalité des quartiers »

“ La pratique du vélo : une appréciation différente selon la taille de la commune

La pratique du vélo dans les communes de plus de 10 000 habitants semble désormais entérinée et les municipalités ont à cœur de l'intégrer à leur programme :

- Suivre cette tendance est un moyen d'être en ligne avec les **évolutions sociétales et les nouvelles pratiques de consommation des Français** (l'envie des citoyens d'agir pour l'environnement, le choix de recourir aux mobilités alternatives...).

Cependant, les élus de **petites communes que nous avons rencontrés** considèrent souvent que le sujet est **secondaire** car absent des préoccupations des riverains et dont les **besoins de mobilité se cristallisent encore très fortement sur la voiture ou le car.**



« Oui, on n'a pas encore une majorité de vélos, mais une dynamique forte des familles les plus jeunes. Donc c'est bien pour les prochaines années, les enfants vont grandir, donc ça va mettre 20 ans, mais on a un mouvement qui ne va pas en arrière »



« On est une petite commune, un cul de sac, donc c'est le car et rien d'autre »



La pratique du vélo : deux fondamentaux solides (1/2)

Deux éléments fondamentaux confèrent une solidité indéniable au développement de la pratique du vélo au sein d'une ville :

- **La construction d'un schéma directeur** qui pilote le développement de la pratique locale et des aménagements :
 - L'alternance de majorités municipales, l'organisation administrative locale sont autant d'éléments qui aboutissent au bout de quelques décennies à des états parcellaires et des situations de discontinuité. Cet ensemble manque de sécurisation, de lisibilité et de fluidité pour installer une pratique saine du vélo,
 - Ce schéma directeur englobe la mise en place d'infrastructures, les politiques d'accompagnement à l'achat, ou encore les aspects relatifs à la sensibilisation et à l'éducation.



« Faciliter les sites en mettant en place le vélo, des pistes cyclables sécurisées, et on le fait de plus en plus, on a profité des financements de l'Etat pour mettre en place ces pistes cyclables »



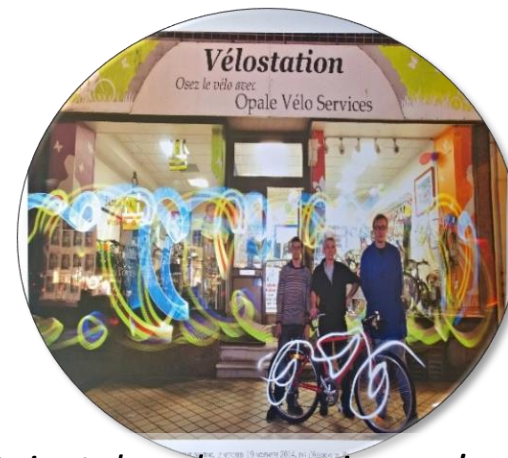
« Idéalement, ça serait d'avoir une ligne de vélo qui traverse les villes, comme une ligne de métro qui relie des points de vie dans la commune »

“ La pratique du vélo : deux fondamentaux solides (2/2)

Le second aspect fondamental est le poids des associations locales d'utilisateurs.

Elles participent sérieusement à l'accompagnement, voire à la co-construction des politiques publiques en matière de développement du vélo dans la ville :

- **Leurs poids local** auprès des pouvoirs publics est directement conditionné par leur crédibilité et leur expertise. Les municipalités semblent accueillir favorablement la proposition d'accompagnement des associations dans la mesure où les échanges sont participatifs, constructifs et non conflictuels,
- **L'animation locale portée par les associations** est un vecteur supplémentaire favorablement accueilli par les municipalités. L'organisation de manifestations festives et plus généralement d'animations thématiques locales régulières démontre le soutien à la politique de la ville,
- **Elles portent la voix du cycliste** : en tant qu'expert de son parcours, il est le plus à même de faire remonter les problématiques et ainsi contribuer à améliorer les espaces et la sécurité.



« Oui, et dans les courriers qu'on reçoit on reçoit des sollicitations des cyclistes. Et c'est important, le cycliste est expert de son propre trajet »

« Les élus font des efforts, on a des meilleurs rapports qu'il y a 10 ans, où nous étions nous, des communes moins à l'écoute des associations »

“ La pratique du vélo en ville ou la politique de report modal

Le report modal est l'axe cardinal dans la politique municipale en matière de développement de la pratique du vélo :

- Lorsqu'une politique de report modal, et la stratégie qui l'accompagne, existent formellement dans une municipalité, on observe un volontarisme qui structure fortement la politique en matière de pratique du vélo,
- Environ une commune sur deux rencontrées en est à ce stade.

La place accordée par la municipalité à l'automobile jouera ainsi en faveur ou en défaveur du développement du vélo dans la ville.



« Il y a peut-être une baisse dans les transports en commun, et les gens cherchent un autre moyen de se déplacer. C'est à nous de l'organiser »



La pratique du vélo : la sociologie locale peut s'avérer déterminante

Des populations très typées conditionnent la mise en place plus ou moins rapide ou acceptée d'une politique vélo :

- **Les populations de séniors** comme dans certaines villes de la Côte d'Azur ne se sentent pas forcément en mesure de reprendre une pratique du vélo par perte des apprentissages, par la moindre forme physique, par la crainte pour leur sécurité et par l'ancrage culturel de l'usage de l'automobile,
- **Les populations de communes plus populaires.** Les municipalités à fortes composantes ouvrières qui souhaitent développer l'usage du vélo apparaissent en décalage avec les attentes des habitants. Leurs administrés favorisent l'usage de la voiture, pour l'autonomie et l'aspect pratique,
- **Les populations rurales.** A l'instar du point précédent, ces populations n'expriment pas ou faiblement des attentes en matière de pratique du vélo. La voiture reste la mobilité structurante car elle seule qui confère une mobilité autonome adaptée.

Pour des raisons de sécurité, d'âge mais aussi pour des raisons de praticité et de confort, d'autonomie, de ressources locales, le vélo ne semble pas encore avoir toute sa place dans ces territoires.



« Oui, et c'est pour ça que nous mettons en place pour inciter les gens à utiliser la bicyclette pour le quotidien »

« Que ça soit utilisé par les gens, ça va plus vite, plus vertueux pour la santé, plus agréable, on joint l'utile à l'agréable, c'est sécurisé, il faut que les gens s'y mettent maintenant »

« La deuxième catégorie, et j'aime pas faire des catégories, plutôt les quartiers d'habitats sociaux et c'est moins avancé. Chez eux, un vélo bouge en moyenne entre 0.5/2 fois par jour, un usage beaucoup moins important, lié à des catégories sociales différentes »





Focus sur les communautés d'agglomération

L'organisation administrative des collectivités territoriales joue un rôle particulier et important dans le processus de développement de la pratique du vélo.

Ainsi, selon que l'on est une ville-centre ou une commune de périphérie d'une agglomération, la capacité à mener sa propre politique en matière de vélo peut s'avérer contrainte :

- Le point liminaire est la délégation éventuelle (cas majoritaire) des prérogatives relatives aux mobilités auprès de la communauté d'agglomération,
- La ville principale de l'agglomération exerce un leadership administratif et n'est pas contrariée dans ses décisions contrairement aux villes périphériques dont l'avis est de facto « consultatif » même si l'on parle pudiquement de co-construction dans le déclaratif (à l'exception de certaines communautés comme la Métropole Européenne de Lille avec plusieurs villes importantes),
- Les étiquettes politiques, les majorités et oppositions partisanes au sein des agglos viennent accentuer cet effet structurel existant.



« On incite toutes les communes à des aménagements, parce que l'objectif est de permettre aux communes dans les 5 km, que l'habitant en faisant quelques kilomètres puisse le faire de leur domicile »

*« On a un pouvoir de co-construction dans un cadre budgétaire qu'on ne maîtrise pas
Dans le cadre budgétaire on a assez peu si on n'est pas dans la majorité »*

« La Métropole Européenne de Lille créée dans les années 60 a la compétence mobilité/transports. Donc c'est elle qui gère le collectif, avec le métro, on a des stations de métro, les bus et le vélo. Donc notre stratégie vélo doit être négociée. Et on ne fait pas ce qu'on veut »



Focus sur les profils perçus d'utilisateurs de vélos

C'est le cœur des nouveaux pratiquants. Ce profil augmente au gré des évolutions culturelles et de la mise en place de nouvelles infrastructures. Ils sont en attente de solution de parking et de parcours sécurisés sur les points névralgiques de la ville, vers les écoles notamment. Les garages à vélos constituent de bons éléments pour évaluer le niveau de pratique. L'apparition de mobilités dérivées du vélo de type vélo cargo leur est souvent attribuée.

La forte concentration de Français qui ont passé des vacances sur le territoire national a fait augmenter la pratique du vélo à titre touristique entre les deux confinements pendant l'été 2020. Cette pratique reste saisonnière mais nécessite tout de même de leur proposer des infrastructures et de services sécurisés.

Ils sont adeptes des balades en famille, le week end. Ils aiment particulièrement les longues pistes aménagées de plusieurs dizaines de km, par exemple le long d'un cours d'eau. Un profil qui a toujours existé et qui attend une pratique fluide et sécurisée.



Ils utilisent leurs vélos de façon pendulaire pour rejoindre leur lieu de travail. Initié par une démarche volontariste, le vélo a souvent remplacé définitivement la voiture. La crise sanitaire a également pu accélérer l'usage du vélo parmi les utilisateurs de transports publics, par crainte d'une contamination. Ils visent la fluidité du parcours en priorité et la desserte point à point.

Leurs pratiques existent généralement depuis plusieurs années et ils ont su créer leurs propres parcours. Leurs vitesses sont plus élevées, ils sont dans la performance. Leur matériel n'est parfois pas adapté ou peu confortable sur certaines pistes qu'ils ont tendance à éviter. Ils sont parfois source de problèmes avec les autres usagers. Bien qu'ils utilisent un vélo, les comportements, les usages, les vitesses, les pratiques sont différentes. Leurs attentes sont faibles. Ils se situent à part dans le monde de la pratique du vélo.



02



Les raisons et mécanismes du développement de la pratique du vélo : quel leviers et quel freins sont à l'œuvre ?

“ Les leviers perçus favorisant la pratique du vélo

1
↓

**DES INFRASTRUCTURES
DE QUALITÉ**



2
↓

**UNE PRATIQUE
SECURISÉE**



3
↓

**DES PARCOURS FLUIDES
SANS RUPTURE**



4
↓

**LE DEVELOPPEMENT DE
SERVICES ASSOCIÉS**



“ La qualité des infrastructures est au cœur des leviers identifiés

La qualité et le nombre des infrastructures pilotent le développement de la pratique du vélo dans une ville.

Elles influent directement sur deux éléments corollaires très importants que sont la sécurité et la continuité des parcours :

- La sécurité de la pratique : sécurité physique du cycliste mais aussi de son matériel ?
- La continuité des parcours porte de façon sous-jacente et plus largement les notions de confort et d'efficacité du parcours.

La qualité des infrastructures devient ainsi la mère de toutes les défiances lorsqu'elle n'est pas satisfaisante.



« On a créé 40 KM d'itinéraire cyclable, un vrai succès, et tout l'été les gens s'en servent »



« On voit quand même un changement, et il est obtenu parce qu'on aménage des pistes cyclables »





Une voirie dédiée au vélo

La **sécurité passe, idéalement, par l'existence d'une voirie dédiée**. Les solutions intermédiaires sont souvent considérées comme insuffisantes sur le plan de la sécurité pour convaincre les utilisateurs hésitants.

La sécurisation des parcours passe par des mesures claires, portées par la politique de la ville :

- **Proposer des pistes cyclables en site propre**. Elles permettent au cycliste de ne pas partager la voirie, le partage se faisant souvent à ses dépens,
- **Résorber les points accidentogènes**, en particulier les carrefours dangereux,
- **Aménager ou supprimer les points de rupture**, telles que les fins de pistes brutales, aux abords des carrefours.



« Donc il faut mettre tous les aménagements oui, mais sécurisés »



« Que les pistes soient utilisées par les gens, ça va plus vite, plus vertueux pour la santé, plus agréable, on joint l'utile à l'agréable, c'est sécurisé »





Des infrastructures en bon état

La sécurité passe aussi par des conditions de pratique qui permettent au cycliste de bénéficier d'un ensemble d'éléments constituant un solide dispositif de sécurité indirecte :

- Proposer une voirie en bon état, ce qui signifie de combler les nids de poules, dégager les bordures ou autres éléments susceptibles d'entraver et de mettre en danger le parcours du cycliste,
- Prendre en charge rapidement le déneigement. Peu de communes prennent en compte cet aspect qu'elles considèrent encore comme marginal,
- Instaurer des pistes à sens unique,
- Organiser la bonne cohabitation des différentes mobilités (un point encore relativement secondaire hors des grandes métropoles).



« Ca veut dire, supprimer les nids de poules, les grosses bordures, réaliser des dégagements »



« On entretient les pistes, et c'est un axe fort, et franchement pour déneiger et la mini saleuse pour les pistes cyclables a été un acte très fort dans notre volonté de mettre les pistes cyclables en avant et toutes les villes devraient le faire »





La sécurité du matériel

Dernier point du volet sécurité en termes de freins à la pratique, la sécurité du matériel est un point important. Il touche au confort d'usage dans la mesure où cette sécurité permet un usage avec l'esprit libre.

Les vols de vélos semblent être une crainte fréquente des usagers, même si elle est moins importante dans les plus petites communes.

- **Les attaches vélos** sont jugées plus pratiques que sécurisantes (parking aisé, installation facile dans de nombreux endroits pour un coût limité),
- La tendance à proposer des **parkings à vélo sécurisés** constitue le véritable objectif d'équipement pour les villes connaissant un trafic déjà bien développé. Ils sont considérés comme la solution la plus satisfaisante pour assurer l'intégrité des matériels.



« On ne peut pas dire que nous soyons vraiment touchés par des vols de vélo, mais ce sont des matériels qui peuvent coûter assez cher et qu'on a besoin de protéger contre le vol »

« Il faut un espace sécurisé, parce que parfois on a peur de laisser son vélo, peur de se faire voler »

“ La continuité des parcours : un gage de confort et d’efficacité de la pratique

La continuité des parcours porte de façon sous-jacente les notions de confort et d’efficacité du parcours.

Elle repose sur les équipements et sur les règles locales, ce qui relève pleinement des compétences de la collectivité territoriale :

- La mise en place de « tourne à droite »,
- La suppression de bornes trottoirs,
- La facilité de parking,
- Le prolongement des pistes sur les ronds points,
- L’instauration d’accès cyclistes aux sens uniques.



« Dès qu’on a un nouveau bâtiment municipal on rajoute les attaches vélos »

« Que les éléments cyclables soient utilisables, par exemple il était impossible de rejoindre des pistes, il y avait des bordures, donc j’ai demandé à la ville de faire des descentes, des bateaux pour que les vélos puissent passer »



Les services proposés par les collectivités : des compléments utiles pour favoriser la pratique du vélo

L'adhésion à la pratique du vélo semble reposer, plus secondairement, sur les aspects suivants :

- Les primes ou aides destinées à favoriser la pratique du vélo (prime à l'achat, notamment pour les vélos à assistance électrique),
- La mise en place de vélobus,
- L'accueil d'opérateurs de mobilité cycliste de type Vélib ou Vélov,
- L'accueil d'associations d'utilisateurs de vélo ainsi que de clubs cyclistes.



« Le vélo bus c'est porté par la collectivité, et c'est la collectivité qui fera la gestion, et qui le prêtera pour le mettre à la dispo des usagers, sur les trajets domicile/école »





Focus sur le vélo électrique

Le vélo électrique tient une place à part et semble fortement contribuer au développement de l'usage du vélo et des politiques des villes en matière d'infrastructures :

- **Une quasi-seconde voiture pour les habitants des centres-villes ou des villes centres d'agglomérations.** Une forme de mobilité qui réduit sérieusement voire élimine l'usage d'une seconde voiture,
- **L'assistance électrique est un puissant levier** pour les seniors qui envisagent de prendre un vélo,
- **Il bénéficie d'aides financières,**

Il reste toutefois cher à l'acquisition et nécessite la mise en place de bornes de recharges.



« Et aussi on va accompagner l'achat de vélos électriques et ça a explosé à 110% sur le vélo électrique »



« On a quelques côtes assez prononcées, donc l'avance technologique avec le vélo électrique permet de franchir le pas »



« On a 200 euros de finances sur chaque vélo électrique »

“ Les freins perçus à la pratique du vélo

1

**LES FACTEURS
STRUCTURELS EXOGÈNES**
(topographie, implantation,
étendue de la commune)



2

**L'OFFRE DE TRANSPORTS
DISPONIBLE**



3

**LE DEGRÉ D'APTABILITÉ
AUX MOBILITES DOUCES**



“ Des facteurs structurels pèsent dans les résistances

Certains **facteurs structurels** liés aux caractéristiques de la commune peuvent expliquer une partie des réticences à l'utilisation du vélo :

- **La topographie de la ville peut ne pas être adaptée à la pratique du vélo, par exemple avec une forte déclivité.** Une commune très étendue peut également constituer un frein naturel au développement de la pratique du vélo,
- **Le nombre d'habitants** constitue un élément important dans la mesure où il conditionne à la fois des volumétries d'usages et génère des besoins. Ainsi, les plus petites communes ne considèrent pas la pratique du vélo comme un sujet d'intérêt général,
- **L'implantation de la ville peut également peser sur la pratique du vélo** : les situations de ruralité, l'éloignement du centre-ville créent des résistances, voire des freins perçus comme indépassables.



« C'est une ville qui a un nombre de facteurs qui ne jouent pas en faveur du vélo, notamment la forte déclivité que nous avons. C'est en train de changer depuis le vélo électrique, ça change la donne »

« En tous cas, il n'y a pas eu de politique active, peut-être à cause des éléments géographiques difficiles de petite montagne »

« C'est une ville avec des voiries contraintes, faut choisir entre l'un ou l'autre mode »

« Intempéries, distances importantes, heure de départ au travail, c'est tout cela qui laisse encore de beaux jours à la voiture »»

“ L’offre de transports disponible et l’autonomie des déplacements

L’offre de mobilité locale conditionne la capacité d’autonomie des individus :

- L’offre de transports publics disponibles,
- La qualité de l’intermodalité, souvent jugée insuffisante en dehors des métropoles,

La voiture s’impose alors souvent encore face à une offre de transports publics insuffisante ou une trop faible intermodalité.



« Quand on habite à 30 km du centre-ville où on travaille, vous n’avez pas tellement d’autre choix que d’utiliser votre voiture sinon ça va être compliqué avec les transports, même s’il y en a »





Le degré d'adaptabilité aux mobilités douces

Avec l'évolution vers les mobilités douces, les municipalités doivent gérer de nombreuses nouvelles problématiques et toutes n'ont pas le même degré d'adaptabilité à ces évolutions :

- **Le partage de la voirie s'avère de plus en plus difficile** à organiser pour les municipalités, d'autant que les usagers du vélo attendent la création de pistes dédiées plutôt que des voies partagées souvent jugées trop peu sécurisées,
- **La coexistence des différentes mobilités**, le partage de l'espace entre piétons, poussettes et vélos nécessitent une sensibilisation et une organisation particulières,
- **Les ressources techniques disponibles s'avèrent souvent insuffisantes ou peu qualifiées pour gérer ces problématiques** dans certaines municipalités.



« Il faut gérer les poussettes, les piétons, les vélos, pour l'instant on y arrive encore, mais si un jour les trottinettes arrivent...»



« On a des gens qui gèrent la voirie, mais personne en capacité d'avoir et d'accompagner techniquement, de connaître les flux de circulation et faire des simulations pour intervenir à tel ou tel endroit »





Des éléments secondaires à intégrer

Un **ensemble d'éléments d'ordre secondaire** peuvent influencer sur le développement de la pratique du vélo :

- **Une population vieillissante.** Certaines communes ont une part importante de seniors parmi les habitants. Une donnée qui ne favorise pas la pratique du vélo,
- **Le manque d'éducation routière des automobilistes les plus anciens.** Ils ont appris à conduire dans un contexte où le vélo était peu présent et négligé. Leur sensibilisation est considérée comme devant venir après la mise en place des infrastructures,
- **Le sentiment de ne pas être concernés.** Au-delà des critères objectifs qui permettent de comprendre cette distance, on perçoit, dans les plus petites villes, un discours qui indique que la pratique du vélo est un sujet de métropole qui ne les concerne pas ou peu.



« Nous sommes une ville qui accueille beaucoup de résidents seniors en son sein, qui prennent leur retraite ici et qui se posent un certain nombre de questions avant de remonter sur un vélo »



« Il y a une peur du cycliste non initié, parce que les voitures restent rapides »



03



**Le contexte de crise sanitaire :
un facteur d'influence ?**

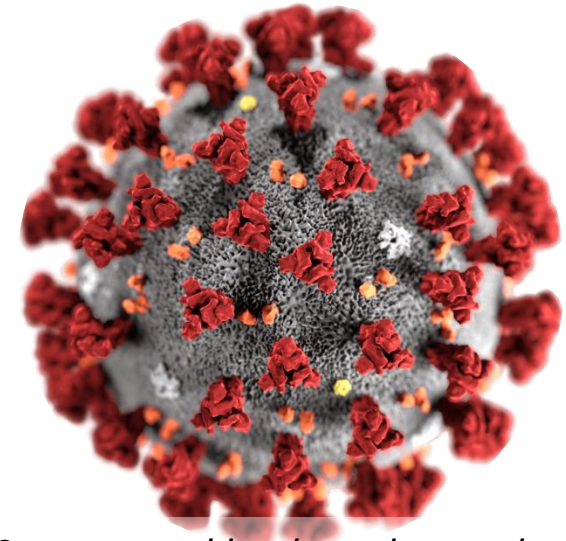


Une situation exceptionnelle

Une situation exceptionnelle au cours de laquelle les élus assistent à **l'avènement de nouveaux usages** ou à **l'amplification d'usages existants**.

La crise sanitaire n'est donc pas neutre dans le développement de la pratique du vélo en ville. On constate notamment :

- L'apparition ou le renforcement de nouveaux usages du vélo en ville,
- L'arrivée de nouveaux utilisateurs du vélo,
- Des stratégies d'évitement d'autres modes de transport qui favorisent la pratique du vélo.



« Sur un grand boulevard, on a deux portions de voies autos transformées en voie bus/vélo »

« Une mesure qui a été prise lors du premier confinement, on a une artère commerçante, la rue Clemenceau, et le maire l'a rendue piétonne tous les week-ends durant le mois d'août »





Pour les usagers, la pratique du vélo répond au besoin de distanciation sociale

La pratique du vélo, contrairement aux transports en commun, répond au besoin de distanciation sociale.

L'offre de transports en commun a parfois été réduite pendant la crise sanitaire, alors même que celle-ci était souvent déjà insuffisante en temps normal.

Il a donc fallu mettre en œuvre des solutions alternatives, soit à titre individuel, soit à titre collectif. Le vélo s'est alors imposé comme la plus évidente et immédiate à mettre en œuvre :

- La pratique s'est nettement intensifiée dans certaines communes,
- De plus, les utilisateurs ont pu profiter de la faible circulation automobile pour s'adonner à la pratique du vélo en toute sécurité, ce qui permis de convaincre les plus réticents à passer outre leurs peurs et à se lancer.



« Ça a accéléré la pratique, surpris, je pense qu'il y avait un effet d'aubaine, la perception a été modifiée du fait du confinement »



« On a mis en place énormément de dispositifs de sortie de confinement incités par l'Etat »



« Essentiellement du traçage cyclable temporaire, ça a été pour nous un effet d'opportunité pour quelque chose qui pourrait être plus polémique »

“ Pour les municipalités, des aménagements provisoires faciles à mettre en œuvre

Une série d'aménagements provisoires pour le vélo a été mobilisée rapidement et facilement par de nombreuses communes :

- La mise en place de sens unique,
- Sur les larges boulevards ou avenues, la neutralisation de voies à destination exclusive des vélos,
- La mise en place de zones piétonnes ou de zones 30, par exemple le weekend en hyper centre ou dans des rues commerçantes,
- Seules les zones 20 ont souvent été des échecs, en entraînant un changement trop brutal des usages.



« Soit, on a installé des zones 30 et il y a une piste cyclable sécurisée ou alors des marquages au sol dans le sens inverse des voitures »



« Il y a deux types d'aménagements, des voies de bus et les vélos circulent avec les pistes corona »



« Une aide de l'Etat a permis de l'aménager rapidement »



Pour les communes les plus volontaristes, la crise fut effet d'aubaine pour accélérer le report modal vers le vélo...

La crise sanitaire constitue un contexte inédit, inattendu et favorable au développement de la pratique du vélo en ville.

Les municipalités qui souhaitent accélérer le développement de cette pratique en tant que telle ou dans une stratégie de report modal de l'automobile vers le vélo ont bien compris qu'elles disposaient d'une **séquence utile**.

In fine, la crise sanitaire et les aménagements transitoires mis en œuvre constituent autant de **marchepieds vers des aménagements définitifs et la poursuite de leurs objectifs**.

« Le maire dit que ce sont des aménagements temporaires, mais politiquement il dit aussi qu'on ne fait pas marche arrière »



« J'ai fait une évaluation là-dessus, on va les maintenir avec des aménagements, parce que ce sont des endroits potentiellement intéressants sur des trajets plus longs »



« C'est la première marche pour relier l'ensemble des communes vers la ville centre avec des axes prolongés »



... mais un bilan plus mitigé pour les communes les moins engagées dans le report modal vers le vélo

Une partie des municipalités, celles qui ne portent pas la pratique du vélo de manière idéologique, jouent plutôt le jeu de l'observation pendant cette période de crise :

- Les aides financières d'Etat ont fortement facilité la mise en place des aménagements liés à la crise sanitaire,
- La période actuelle et les installations provisoires permettent ainsi d'évaluer la faisabilité et la désirabilité d'un report modal vers le vélo sur le territoire.

In fine, dans ces communes, **le bilan est plutôt mitigé**, avec le constat de **nombreuses perturbations** engendrées par les aménagements provisoires sur les autres utilisateurs (notamment les automobilistes).

Il apparaît donc difficile à ce stade pour ces élus d'envisager la pérennisation de ces installations.

« Les gens ont leurs voitures, et Monsieur le maire n'a pas la volonté de mettre des bandes d'urgences parce qu'on a vu le nombre de blessés qui a découlé de ce genre de choses »



« Il y a des restaurants et bars qui ne peuvent plus être livrés correctement. Donc il y a des désagréments »



« Des gros véhicules qui se sont retrouvés déportés sur des rues pas faites pour les accueillir. On la maintient quand même, et on va voir »



04



La connaissance et l'évaluation de
l'opération Coup de Pouce Vélo



Perception générale sur l'opération Coup de Pouce Vélo (1/2)

L'opération Coup de pouce vélo se révèle être un succès ...

- **L'opération Coup de Pouce Vélo reçoit un accueil extrêmement favorable.** Sa prolongation est unanimement attendue bien que la perception et l'utilisation des trois volets reste inégale. L'information sur les différents volets qui la composent n'a pas touché les destinataires avec le même impact, aussi bien chez les élus que chez les bénéficiaires. Le volet réparation a ainsi bénéficié d'un fort relais médiatique, parfois au détriment des deux autres.
- **Les bénéficiaires sont décrits par les élus comme satisfaits.** Ils déclarent avoir observé une très forte demande de réparations auprès des vélocistes, qu'ils interprètent comme une preuve d'engouement pour le vélo. De manière relative, quelques incompréhensions sont constatées sur l'esprit général de la démarche (réparations lourdes, vélo hors d'usage, revente etc.).
- **L'opération a souvent entraîné une augmentation du trafic cycliste localement, même si cette augmentation apparaît difficile à quantifier pour les élus.**
- **Le volet stationnement a été utilisé par certaines communes,** soit pour la création de points de stationnement, soit pour compléter l'implantation de nouvelles accroches vélos. Ces équipements au coût limité trouvent toujours une solution budgétaire sans grande difficulté.



Perception générale sur l'opération Coup de Pouce Vélo (2/2)

... qui n'appelle pas de modifications structurelles d'importance dans les villes à ce stade.

- **Bien que l'opération Coup de Pouce Vélo soit un succès, les élus semblent être dans une phase d'observation.** L'opération n'appelle pas de changements d'envergure ou de paradigme dans les politiques municipales en faveur de la pratique du vélo. Il faut plutôt y voir un renforcement qui s'inscrit dans un long continuum déjà amorcé.
- **L'opération Coup de Pouce Vélo mérite d'être étendue dans le temps, sur une partie de l'année 2021.**



Coup de pouce vélo particuliers : réparation et Remise en selle

Présentation de l'offre



Intéressé par un cours de vélo gratuit* ?

Coup de Pouce Vélo Remise en selle s'adresse aux particuliers souhaitant un accompagnement à l'usage du vélo. Une séance de 1h30 à 2h vous permet d'aborder les points essentiels d'une reprise en main du vélo avec une partie théorique (conseils sur la sécurité du vélo, l'équipement, le stationnement en toute sécurité etc.) et une partie pratique avec une mise en situation réelle. Retrouvez la liste des vélo-écoles et moniteurs référencés sur la plateforme www.coupdepoucevelo.fr.

**La remise en selle est gratuite SAUF si la structure qui vous accompagne est assujettie à la TVA. Dans ce cas, la structure accompagnante vous en fera part par téléphone et cette TVA sera à votre charge.*

Besoin de réparer son vélo ?

Coup de Pouce Vélo Réparation s'adresse aux particuliers qui souhaitent utiliser le vélo comme moyen de transport et souhaitent le réparer. Dans ce contexte de crise sanitaire, l'Etat propose une aide financière pour la réparation des vélos.

Cette aide prend la forme d'une remise sur facture hors taxes pouvant aller jusqu'à 50€ par vélo.

La liste des réparateurs référencés est disponible sur la plateforme www.coupdepoucevelo.fr.

•Si vous êtes un particulier et souhaitez bénéficier de cette réparation, pré-inscrivez vous sur www.coupdepoucevelo.fr.

•Si vous êtes professionnel et que vous souhaitez être référencé, c'est par ici !



Réparation : un accueil très favorable



L'accueil du volet réparation par les élus est très favorable et le relai médiatique a fortement contribué à sa notoriété :

- Une offre simple, bien faite, lisible et mémorable. Le chiffre de 50€ reste à l'esprit. Le processus et la procédure sont clairs. La proximité d'un point de réparation est établie,
- Certaines communes ont participé par un soutien économique indirect aux vélocistes (mais qui pour la plupart n'en avaient pas besoin).

« J'ai téléphoné chez Décathlon, ils ont eu beaucoup de demandes »

« On a constaté par les réparateurs que beaucoup de personnes ont fait réparer leurs vélos. Ils ont eu une explosion des demandes, forcément il y a eu plus d'achats de vélo qu'avant »

« Donc l'aide pour réparer les vélos, c'est une très bonne initiative et on l'a vu sur la ville »





Réparation : une opération qui atteint globalement son objectif



Ce volet de l'opération atteint globalement son objectif. Toutefois, quelques bémols sont rapportés, soit des malentendus, soit des stratégies jugées opportunistes :

- **Une absence de mesure réelle de l'intensité de la participation,** mais une évaluation positive des professionnels, et en particulier les vélocistes,
- **Une source de relatifs malentendus.** Certains ont pu – ou voulu – croire qu'avec 50€ ils allaient remettre en état un vélo en piteux état et cela a engendré une forme de déception ou frustration chez les clients et un certain agacement chez les vélocistes.
- **Des stratégies opportunistes.** Quelques élus regrettent que certains bénéficiaires de l'offre en aient un peu dévoyé l'esprit, soit en faisant réparer des matériels improbables, soit en utilisant l'offre pour pouvoir revendre un ancien vélo qu'ils n'utilisaient pas.

« Les retours c'est que j'ai rencontré tous les marchands de vélos, c'est eux-mêmes qui ont fait le constat que tout le monde apporte les vélos, sans trop savoir quoi en faire. »



« Certains m'ont indiqué que les clients pensaient que tout serait compris, et que certains emmenaient des vieilles choses »





Réparation : des élus satisfaits



Pour le volet réparation, les élus retiennent dans leur grande majorité la dimension positive et constructive :

- La levée d'un frein financier pour les ménages les plus modestes,
- Une mesure qui porte une dimension sociale symbolique,
- Une mesure démocratique qui est proposée sans conditions préalables.

Au global, le volet réparation est le plus connu et le plus convaincant de l'opération Coup de Pouce Vélo, au point d'écraser les deux autres aspects de l'offre.

« C'est une bonne mesure, un effet très positif »

*« Il y a plein de gens qui l'utilisent pour retaper des vélos et les revendre
Après, est-ce que c'est grave ? c'est comme toutes les aides en fait, difficile de faire une aide et de contrôler »*





Remise en selle : une offre qui fait sens mais à faible notoriété

Le volet remise en selle est le volet le moins connu et le moins utilisé. Sa notoriété spontanée est faible.

En revanche, l'idée est jugée pertinente, d'autant que dans certaines communes, des dispositifs similaires existent déjà :

- Une proposition qui n'est que rarement citée spontanément et pleinement identifiée,
- Une idée jugée bonne, voire très bonne, notamment dans les villes à forte population de séniors,
- Une offre qui correspond à une attente de sécurisation de la pratique de la part des usagers,
- Une pratique parfois déjà implantée sur le territoire, notamment pour les enfants, souvent via des associations locales.



« On a une campagne réalisée par le service des sports sur le territoire, un programme SAVOIR ROULER A VÉLO, donc une chose dans la ville, destinée aux enfants, pour l'apprentissage du vélo. Un programme qui est sous forme de formation de la ville, durant le temps scolaire. C'est à destination de nos enfants, de manière à ce qu'ils fassent du vélo en toute sécurité avant l'entrée au collège. Ça peut être pour les familles, mais l'opération a moins de succès »





Remise en selle : une proposition qui interroge sur son opérationnalité



Le volet remise en selle interroge beaucoup sur sa déclinaison opérationnelle : quelles structures sont prévues pour prendre en charge les éventuels bénéficiaires? Sur qui s'appuie le Coup de pouce vélo pour mener à bien cette partie de l'offre? Un nombre d'interrogations qui signent la forme perçue comme approximative :

- Un manque d'information ou un manque de ressources locales susceptibles de prendre en charge ce volet.
- Un bénéfice moins immédiat et moins tangible que les 50€ de subvention des réparations. Le volume horaire de formation proposé est-il suffisant ?
- Faut-il rémunérer ceux qui prennent en charge ce volet ?

In fine, le volet Remise en selle répond à un besoin mais sa publicité et sa déclinaison opérationnelle sont mal identifiées et raccourcissent sérieusement sa portée.



« Le "coup de pouce vélo" il y a aussi la remise en selle, et ça, les associations le font chaque week-end, et ça a fini à la FUB, ils proposent une vélo-école pour les adultes »



« On retient moins facilement que lorsque l'on vous dit que vous allez bénéficier de 50 euros »



Coup de pouce vélo collectivités : stationnement

Présentation de l'offre



Vous souhaitez installer du stationnement non couvert ?

Le Coup de Pouce Vélo Stationnement permet de financer les attaches vélos et leur pose à hauteur de 60% de l'investissement Hors Taxes, avec un plafond de 150€ par emplacement.

Les bénéficiaires éligibles sont : les gares, les collectivités, les bailleurs sociaux, les universités, les acteurs privés d'utilité sociale.

Pour plus d'informations, [cliquez ici](#) !

Vous souhaitez abonder le dispositif coup de pouce Vélo sur votre territoire ?

Le Coup de Pouce Vélo Plus permet aux collectivités, aux employeurs et tout autre cofinanceur d'amplifier les aides sur :

La réparation : offre une prise en charge supplémentaire au-delà de 50€ pour la remise en état d'un vélo (et un remboursement à l'achat de certains équipements cyclistes) au sein du réseau des réparateurs référencés sur la plateforme Coup de Pouce Vélo

La remise en selle : offre une prise en charge supplémentaire au-delà d'une séance d'accompagnement à l'usage du vélo (prise en main, circulation en ville, itinéraire adapté, etc.) au sein du réseau des vélo-écoles référencées sur la plateforme Coup de Pouce Vélo

Inscrivez-vous sur www.coupdepouceveloplus.fr

Cliquez ici pour découvrir la [FAQ dédiée au Coup de Pouce Vélo Plus](#) !



Stationnement : une connaissance toute relative



La connaissance de ce dernier volet de l'offre à destination des organisations territoriales reste relative.

En assisté, elle suscite un large intérêt :

- Une offre qui est souvent relayée par les services des collectivités plus que par les élus.
- Certaines communes ont su bénéficier du volet stationnement, très majoritairement avec satisfaction. Soit en première instance d'utilisation, soit en complémentaire de l'existant.
- Une mesure qui cible bien une attente et propose une solution efficace et facile à mettre en œuvre.

« Et le dernier volet pour les collectivités, or on n'a pas d'infos sur ça, pas du tout »



« Et le deuxième, j'en ai parlé hier, et la métropole en dû en bénéficiant, c'est une aide financière pour l'installation des parcs vélos, avec un montant maximum »



« On l'a utilisé, très bien, on a fait fleurir des stationnements vélos »



Stationnement : un offre jugée très utile



La proposition de stationnement correspond à un élément d'équipement bien identifié quant à son utilité.

Son dimensionnement correspond à une bonne connaissance de la réalité des coûts d'équipement :

- Une somme jugée tout à fait honorable et attrayante. Elle couvre correctement l'acquisition d'un attache vélo.
- Les attaches vélos sont un élément indispensable dans la politique vélo d'une ville.
- Une proposition qui ne garantit pas la sécurité des stationnements contre le vol, mais une simple réassurance. Un objectif devenu central pour de nombreuses municipalités.

Un volet partiellement connu, mais jugé très utile et validé par des installations nouvelles ou complémentaires. Des éléments qui renforcent l'usage du vélo en le sécurisant et en apportant du confort.



« Combien ? Un ordre de grandeur, on en a rajouté à 12 endroits, aux abords des écoles, lieux publics, médiathèques, jeux pour enfants »



« Les commerçants sont déjà bien desservis, mais pour les gens qui vont à la mairie, aux écoles, donc oui on en a rajouté »



Au global sur l'offre Coup de pouce Vélo

Réparation :

La proposition portée par la FUB et ROZO est largement validée quant à son utilité et la pertinence de son contenu. La mise en œuvre reste perfectible pour partie.

Le volet réparation mériterait une sensibilisation accrue sur la correspondance entre la somme allouée de 50€ et les prestations en regard (changement de pneus, patins de freins). Mieux souligner l'idée de remplacement d'éléments d'usure et non pas la remise en état complet d'un vélo, a fortiori si celui-ci est en piteux état.

Une meilleure régulation pour éviter l'engorgement chez les vélocistes reste à étudier. A cet égard, le prolongement de l'offre constitue un premier niveau de solution intéressant et peut-être suffisant.



« Les retours se font surtout par les vélocistes qui ont été parfois sérieusement débordés et on eu ponctuellement du mal à faire face dans certaines villes »

« C'est une incitation, donc ça fait déplacer les gens dans les ateliers de vélos privés ou associatifs. Donc oui pour 50 euros c'est une mesure intelligente »



“ Au global sur l’offre Coup de pouce Vélo

Remise en selle :

C’est le volet le moins connu et le moins utilisé de l’ensemble de l’opération.

L’idée est jugée positive, intéressante et globalement utile. La sensibilité à ce volet est toutefois plus nette dans les villes où la sensibilité à la thématique de la sécurité est importante, par exemple les villes à forte population de seniors.

En revanche, ce volet souffre d’être un peu « écrasé » par les deux autres volets, en particulier celui de la Réparation. Sur le plan communicationnel, il accroche moins, son bénéfice est moins immédiat et moins tangible et il implique d’avoir conscience des risques liés à la pratique du vélo.

Ce volet souffre également d’un fléchage opérationnel un peu défaillant aux yeux des élus. Peu d’entre eux sont capables d’identifier la façon dont se fait la prise en charge et les relais concrets de ce volet.



« Le "coup de pouce vélo" il y a aussi la remise en selle, et ça, les associations le font chaque week-end, et ça a finit à la FUB, ils proposent une auto-école pour les adultes. Enfin, je crois? »





Au global sur l'offre Coup de pouce Vélo

Stationnement :

Ce volet destiné aux collectivités est imparfaitement connu des élus rencontrés. Seule une petite majorité semble l'avoir identifié.

Les meilleurs relais ont souvent été les services techniques municipaux qui suivent l'information relative au vélo et qui entretiennent un contact régulier avec les associations attachées à la FUB.

L'aspect pécuniaire de l'offre est bien dimensionné et correspond à un investissement tangible, simple de mise en place dont les municipalités ont un usage constant.

La date limite du 31 décembre 2020 pour l'ensemble de l'offre « coup de pouce vélo » est très unanimement considérée comme insuffisante et son prolongement est vivement souhaité, a fortiori dans le contexte sanitaire complexe de l'année 2020.



« Je pense que ça amplifie l'utilisation du vélo, ne serait-ce que parce qu'on l'attache dans un endroit où il y a beaucoup de vélos. Donc de la réassurance »





La FUB : une belle notoriété mais inégale



« La FUB à Lille? Bon je suis partenaire avec l' ADAV plutôt que la FUB »

« La FUB oui je connais, déjà on en parle régulièrement, on est utilisateur. »



« on parle souvent de la FUB, donc oui, après Rozo non »



La notoriété de la Fédération des Usagers de la Bicyclette est importante parmi les élus interrogés. Elle est cependant inégale selon les interlocuteurs :

- Une minorité significative d'élus ne connaissent pas forcément la FUB,
- Une perception qui se fait indirectement et au travers des Associations locales pour une partie importante des élus.

A noter : le cabinet en performance énergétique ROZO n'est jamais identifié, ni spontanément, ni en assisté.



La FUB : des traits d'image extrêmement positifs



Parmi les élus qui ont une perception plus structurée de la FUB, les marqueurs exprimés sont unanimement très positifs :

- **Le sérieux de l'organisation** : une association structurée qui a su se positionner comme un interlocuteur incontournable,
- **La dimension nationale** : un maillage national d'associations qui portent la voix de la FUB haut et fort,
- **La structure organisée** : des associations nombreuses qui couvrent le terrain,
- **L'expertise indéniable** : la FUB est l'organisation de référence,
- **La qualité du dialogue** : largement considérée par une majorité d'élus comme un interlocuteur constructif,
- **L'attitude militante mais mesurée** : la FUB ne tombe pas dans les excès et travers d'un militantisme aveugle,
- **Le pragmatisme et non l'idéologie** : elle sait faire primer le travail de terrain plutôt que des mots d'ordre.

« Quand je vois un document estampillé FUB je regarde. »

« Ils sont dans leurs rôles et défendent les cyclistes »

« Ils sont au courant de ce qui se fait, de ce qui fonctionne, c'est leur corps de métier, leur intérêt de faire la promo du vélo. »



« Très positif, pour moi il y a une bataille culturelle à gagner, on a besoin de fédérer, donc je pense qu'ils sont précurseurs, anticipateurs, je pense qu'ils sont une modernité. »



« La FUB est plus en termes de lien social, de découverte de l'espace, de réappropriation de l'espace, d'empreinte carbone zéro, cercle vertueux, je ne vois que des qualités. »

« Tous ces porteurs-là dessinent une ville en devenir, nous avons Vélivélo nous. »

« Parfois on a des extrémistes, je n'ai pas l'impression que la FUB le soit. »



LES CONCLUSIONS



Ce qu'il faut retenir

Un engouement sociétal et politique pour la pratique du vélo en ville.

- La pratique du vélo épouse parfaitement les contours des grandes problématiques de l'époque, notamment environnementales et relatives à la mobilité.
- La capacité de la municipalité à structurer cette demande et à organiser le développement des pratiques seront clés à l'avenir.

Mais la qualité des infrastructures reste la mère de tous les axes de développement de la pratique du vélo.

- En particulier les deux piliers structurants que sont la sécurité et la continuité des parcours.

Deux catégories de cyclistes montent en puissance : les vélotafeurs et les utilitaires de centre-ville.

- Ces deux catégories constituent des marqueurs fort du développement du cyclisme local.

Les associations locales : un appui majeur.

- L'accompagnement et la qualité de la relation avec les associations constituent des facteurs précieux de co-construction des politiques de pratique du vélo aux yeux de nombreuses municipalités.



Ce qu'il faut retenir

Le contexte sanitaire a clairement favorisé la pratique du vélo et son accroissement.

- D'une part, les flux de circulation étant réduits pendant le premier confinement du printemps, le sentiment de sécurité s'est accrue ; d'autre part, le vélo s'est imposé comme une excellente modalité pour accompagner la nécessaire évolution sociétale de mobilités douces.

Les communes accompagnées par l'aide de l'Etat ont rapidement et facilement mis en œuvre des aménagements transitoires ou plus pérennes.

- Pour les municipalités les plus déterminées s'est produit un effet d'aubaine : ces aménagements constituent autant de marche-pieds vers des aménagements définitifs, accélérant ainsi sérieusement le processus d'adaptabilité à la pratique du vélo,
- D'autres municipalités plus en retrait font un constat en demi-teinte, recensant un certain nombre d'effets désorganisant.



Ce qu'il faut retenir

L'opération Coup de Pouce Vélo est un succès et sa prolongation est unanimement attendue.

- Le volet **réparation** est très largement identifié. L'accueil est très favorable. L'offre a été bien relayée dans les médias, lesquels ont participé à sa forte notoriété,
- Le volet **remise en selle** est le volet le moins connu et le moins utilisé. La notoriété spontanée est faible. En revanche, l'idée est jugée pertinente. Elle participe d'un service qui correspond à un besoin mais sa publicité et sa déclinaison opérationnelle sont mal identifiées et raccourcissent sérieusement sa portée.

La connaissance du stationnement, dernier volet de l'offre à destination des organisations territoriales, reste relative mais elle suscite un vif intérêt.

- Ce volet destiné aux collectivités est imparfaitement connu des élus rencontrés. Seule une petite majorité semble l'avoir identifié,
- Les meilleurs relais ont souvent été les services techniques municipaux qui suivent l'information relative au vélo et qui entretiennent un contact régulier avec les associations attachées à la FUB,
- Le coût de l'offre est bien dimensionné et correspond à un investissement tangible.



Quelles actions mener pour pérenniser le succès de l'opération ?

Nourrir encore plus les relations positives de la FUB avec les municipalités et accroître la notoriété de l'opération

Valoriser le rôle des associations



Co-construire la pratique du vélo en ville

Pérenniser le dispositif au moins sur 2021

Être force de proposition pour aménager, adapter et sécuriser la voirie et la pratique du vélo



Accompagner les collectivités à imaginer des solutions pour les voiries complexes, à développer les « à-côtés » et l'offre stationnement (parking vélo, équipement des cyclistes, sensibilisation des automobilistes, partage de la route...)

S'appuyer sur le succès du vélo électrique et l'accompagner pour favoriser la pratique du vélo



Utiliser le vélo électrique (auprès des populations seniors notamment), pour favoriser la pratique du vélo

Accroître la notoriété des deux volets « remise en selle » et « stationnement »



**Renforcer sa notoriété
Proposer une opérationnalité plus concrète pour une idée jugée très utile**



“opinionway

PARIS – CASABLANCA – ALGER – TUNIS – VARSOVIE – ABIDJAN

www.opinion-way.com

« Rendre le monde intelligible pour agir aujourd’hui et imaginer demain. »