

JUIN 2023



© VALENTIN JOUBERT

Le vélo, une solution pour développer localement une mobilité inclusive et durable

Apporter une solution de mobilité à des habitant.es en situation de précarité est un enjeu crucial pour les collectivités. L'objectif est de permettre à chacun de pouvoir être mobile afin de faciliter les liens sociaux et l'insertion professionnelle. On le sait, l'absence de solution de mobilité diminue les chances de recrutement et peut conduire à un isolement social.

Le vélo comme mode de transport fait assurément partie de la solution. Il permet d'ouvrir une voie d'émancipation accessible et sans contraindre le budget des ménages. Le coût annuel d'un vélo revient à moins de 500€ par an, dix fois moins que celui d'une voiture.

Vertueux pour l'environnement et la santé, le vélo est un mode efficace pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle qui n'est pas encore suffisamment mobilisé. Il permet une vision inclusive de la mobilité et de plus en plus de collectivités et notamment celles du Club, inventent des solutions durables et accessibles à toutes et tous. Vous trouverez dans ce dossier divers exemples d'actions permettant de rendre la solution vélo accessible et désirable en allant vers le public.

Françoise Rossignol, présidente du CVTCM



Mode de transport économique et bon pour la santé¹ le vélo est une solution de mobilité accessible, y compris pour les plus vulnérables. Elle permet de renforcer l'autonomie dans leurs déplacements et d'élargir leur périmètre de mobilité. Depuis les années 1990, le secteur de la mobilité inclusive émerge pour répondre aux besoins de mobilité dans une perspective d'accès à l'emploi. L'accompagnement passait essentiellement par l'accès aux modes motorisés individuels (mobylette, permis de conduire et prêt de voiture) et collectifs (covoiturage). A partir des années 2000, le secteur se structure avec le soutien des collectivités territoriales, de l'État et des fondations, à l'instar du laboratoire de la mobilité inclusive.² Aujourd'hui, à travers 350 et 400 dispositifs sur le territoire d'aide à la mobilité pour les plus précaires, des collectivités territoriales agissent pour construire des solutions tournées vers les mobilités actives avec les acteurs de la mobilité inclusive et de l'insertion professionnelle. Au total, ce sont près de 150 000 personnes accompagnées en France chaque année.



LA MOBILITÉ INCLUSIVE : QU'EST-CE QUE C'EST ?

« Le concept de mobilité inclusive tente de répondre à l'inégal accès au « savoir bouger » (disposer de compétences et de capacités pour se déplacer de façon autonome et durable) et au « pouvoir bouger » (disposer de moyens matériels pour se déplacer). (...) Viser une mobilité inclusive, c'est se doter d'une approche sociale de la mobilité en vue de permettre à tous les individus de participer à la vie de la société. ».

Gérard Herjna et Vincent Kauffmann, *Mobilité durable et inclusive : quel processus éducatif ?* Laboratoire de la mobilité inclusive, 2022

L'inégale accès à la mobilité, un phénomène massif

Ne pas pouvoir, ou bien ne pas savoir se déplacer est un problème majeur et quotidien pour un bon nombre d'habitants. Plus de 13,3 millions de personnes, soit environ 20 % de la population française, vivent une situation de précarité mobilitaire³. Ce phénomène est accentué par « un archipel de fragilités »⁴ dont les pouvoirs publics peinent encore à prendre la mesure exacte :

En premier lieu, les inégalités économiques et sociales impactent l'accès à la mobilité et la capacité à être mobile. Les ménages les plus aisés parcourent en moyenne deux fois plus de distance que le premier décile de la population⁵. La mobilisation de certaines compétences est nécessaire pour se déplacer : « la première compétence de mobilité, c'est la lecture. Sans elle, il est difficile de se repérer dans une grande gare ou bien d'apprendre le fonctionnement d'un distributeur automatique de titres de transport »⁶.

Ces situations de précarité face à la mobilité constituent un facteur d'aggravation de l'exclusion du marché de l'emploi (impossibilité de postuler à une offre, allongement des mobilités professionnelles qui compliquent le maintien en emploi, ou discriminent un candidat à l'embauche). Un Fran-

çais sur deux gagnant moins de 1000 € par mois déclare renoncer à un emploi ou à une formation faute de moyen pour se déplacer⁷. Localement, ce constat rejoint l'analyse de l'Agence d'urbanisme de Rennes portant sur les pratiques de mobilité des personnes en insertion entre le Pays de Brocéliande et ceux de la ville francilienne de Maurepas⁸ où les difficultés d'accès à la mobilité conduisent les individus à mettre en œuvre « des stratégies de débrouille mobilisant énergie, temps et argent ».

Cette précarité mobilitaire affecte également l'ensemble des autres pans de l'existence, avec des répercussions concrètes sur l'accès aux soins, aux choix de consommation, aux relations sociales et familiales et aux loisirs.

La mobilité inclusive : former, équiper et aider les publics vulnérables

L'accompagnement est principalement opéré par des structures associatives – certaines prenant la forme de plateforme de mobilité – financées ou non par des collectivités territoriales. Souvent, les bénéficiaires sont dirigés

1 Gassiot, Marion, et al. « Pratiques quotidiennes du vélo à Nantes : approche croisée de la santé et de la mobilité », Santé Publique, vol. 1, no. HS, 2016, pp. 75-82.

2 Deux décennies de mobilité inclusive, Émergence et déploiement d'une innovation à la croisée du territoire et du social, Éric Le Breton

3 Baromètre des mobilités du quotidien n°2, Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov, Mars 2022

4 « Mobilité : Comment concilier inclusion et transition ? », Cabinet Auxilia pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, 2021 »

5 Ça roule pour les riches, Alternative économiques, 2022/2 (n°420)

6 Entretien avec Eric Le Breton, sociologue

7 Enquête Elable, pour le laboratoire de la mobilité inclusive, 2016

8 Mobilités et insertion professionnelle, Pays de Brocéliande-QPV de Maurepas, AUDIAR Rennes, 2019

vers ce service par un prescripteur public ou parapublic (tel que Pôle Emploi, le CCAS, les services pénitentiaires, des entreprises d'insertion).

Trois grands champs d'actions structurent généralement l'accompagnement :

- > La formation à la mobilité.
- > La mise en œuvre de solutions de déplacement.
- > Des aides individuelles à la mobilité.

Dans ces trois axes, la mobilité motorisée occupe encore une place essentielle, notamment dans les territoires où peu d'alternatives en transports en commun existent. Mais la mobilité cyclable est parfois l'option la plus adaptée, efficace et accessible.

LA MOBILITÉ INCLUSIVE : QUEL SOUTIEN ET QUELLE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ?

Bien qu'en voie de structuration, le secteur est fragile financièrement. « Un seul dispositif opérationnel nécessite parfois l'intervention d'une dizaine de financeurs différents. Cette situation fragilise les structures, aussi par la remise en cause annuelle de l'engagement des acteurs du territoire et des financements associés.¹ »

Les changements opérés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en 2019 et l'engagement des acteurs publics compétents en matière de mobilité inclusive visent à répondre à cette situation. La LOM modifie les responsabilités des 750 autorités organisatrices de la mobilité en France, leur donnant la tâche d'organiser des services de mobilité solidaire et d'améliorer l'accès à la mobilité pour les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, les personnes en situation de handicap ou celles dont la mobilité est réduite.

Les acteurs publics compétents :

- > **Les départements : la compétence solidarité en mobilisant le service départemental d'action sociale.**
- > **Les intercommunalités et les communes à travers les 14 500 centres communaux et intercommunaux d'action sociale et les structures du service public de l'emploi (missions locales, PLIE, maisons de l'emploi).**
- > **Les régions : la compétence économique permet d'agir sur le volet insertion professionnelle.**
- > **Les caisses d'allocations familiales peuvent également apporter un soutien financier aux centres sociaux sur le territoire.**

¹ Mobilités inclusives en Europe, recommandations glossaire et illustrations, MobinEurope (CAIPS, Fara Frontiere, Mob 'In Normandie), 2021

L'APPRENTISSAGE DU VÉLO POUR FAVORISER L'INSERTION DES RÉFUGIÉS

L'Eurométropole de Strasbourg agit avec le Centre d'Education Routière (CER) pour faciliter l'insertion sociale des réfugiés sur son territoire. L'un des objectifs est de permettre aux bénéficiaires d'être autonomes dans leurs déplacements, notamment via l'apprentissage du vélo. Le service des Sports de la Ville de Strasbourg est mobilisé pour mettre en place une formation se déclinant sous trois thématiques : Savoir Bouger - Savoir Rouler - Savoir nager. Comme le SRAV, l'objectif est de permettre aux enfants et adultes d'acquérir les notions nécessaires pour circuler à vélo (Code de la Route, maîtrise du vélo, notions de mécanique élémentaire...). Les groupes sont constitués d'un brassage de personnes de tous âges et origines (des familles entières, des enfants, des jeunes adultes).

La solution vélo et l'accompagnement à la mobilité : où en est-on ?

« Il y a un effet de décollage du vélo depuis quelques années. Cependant, quand on regarde dans le champ de la mobilité inclusive, on en est encore très loin. Mais dans les cœurs

d'agglomération et les banlieues denses, les structures qui font de la mobilité inclusive commencent à intégrer les nouvelles mobilités, notamment le vélo »⁹.

⁹ Entretien avec Eric Le Breton, sociologue

Un réseau cyclable sur l'ensemble des territoires, moteur d'une appropriation par tous

L'effort des collectivités territoriales en matière d'aménagements cyclables est important et permet de lever le premier des freins, à savoir la demande de sécurité des déplacements à vélo via des aménagements sécurisés. La France compte aujourd'hui 76 000 km d'aménagements cyclables (3 % de l'ensemble de la voirie¹⁰) sans compter les mesures d'apaisement de la voirie – zone 30, zones de rencontre – qui bénéficient principalement aux habitants des métropoles (11,1 % de la voirie est équipée d'un aménagement cyclable), et des communautés urbaines (7,2 % de la voirie équipée).

28 000 km

Les collectivités comptent déployer un total de **28 000 km d'aménagements cyclables sur l'ensemble du mandat, dont 85 % reste encore à réaliser.**

Cela revient à aménager 1 % de la voirie française métropolitaine accessible aux cycles dont 45 % sont prévus en site séparés (pistes cyclables ou voies vertes).

Source : Enquête nationale sur les politiques modes actifs - mars 2023

Les grandes villes françaises deviennent de plus en plus cyclables, dopées notamment par les projets de réseau express vélo (voir notre dossier « la prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo »), permettant de connecter le centre-ville, les quartiers populaires et les pôles d'activités économiques. Ainsi, la fréquentation des aménagements cyclables n'a jamais été aussi forte ces dernières années : Selon **le dernier bulletin de la plateforme nationale de fréquentation (mai 2023)**, le nombre de passage augmente de 8% par rapport à 2022. L'utilisation plus massive du vélo, n'est pas que le fait des cadres et professions intellectuelles supérieures car « les chômeurs, les étudiants puis les ouvriers se situent tous au-dessus de la moyenne d'utilisation », rappelle Mathieu Chassignet¹¹. 3,5 % des chômeurs utilisent régulièrement le vélo (+1,3 % par rapport à 2008), 2,8 % des ouvriers (+1,1 % par rapport à 2008).

Développer une offre de services-vélo pour équiper les plus précaires

Parallèlement à l'équipement du territoire en aménagement cyclable, de plus en plus de collectivités territoriales proposent un ou plusieurs services pour accompagner leurs habitant·es et notamment les personnes en parcours d'insertion dans l'utilisation du vélo : Vélo école pour jeunes et adultes, atelier d'auto-réparation, prêt ou location de vélo, aide à l'achat, consigne sécurisée, maison du vélo. Une étude Ademe¹², interrogeant les bénéficiaires de ces services (13 000 réponses) a permis de conclure à une augmentation très forte de la part modale vélo au quotidien, quel que soit le service-vélo proposé. Concernant l'accès au vélo, s'il s'agit d'un mode de déplace-

PLESSÉ : LE VÉLO AU SERVICE DE TERRITOIRE ZÉRO CHÔMEUR

Commune rurale située en Loire-Atlantique, caractérisée par un taux de chômage élevé (19 %), la Ville de Plessé a entamé une démarche de « Territoire Zéro chômeur de longue durée » qui se concrétisera par la mise en place d'une entreprise à but d'emploi d'ici à 2024.

En parallèle à cette démarche, le service départemental de location de VAE « Velila » de Loire-Atlantique s'investit pour les personnes en parcours d'insertion : « 25 % du parc de VAE est réservé pour les personnes rencontrant des difficultés sociales qui seront employées par l'entreprise à but d'emploi. Ils leur permettront de pouvoir se déplacer à l'échelle de la commune » explique Vincent Gaudin, adjoint au maire en charge de l'Économie, Tourisme, Attractivité.

10 Voirie cyclable agglomère l'ensemble des aménagements séparatifs (piste et voie verte) ainsi que les aménagements non séparatifs (bande, couloir bus-vélo, chaussée à voie centrale banalisée)

11 Source : Enquête nationale sur la mobilité des français : quelques enseignements de la nouvelle édition et évolutions récentes, 03/01/2022, Blog de Mathieu Chassignet sur Alternatives Economiques

12 Diagnostic d'évaluation des services vélos, Inddigo-Ademe, 2021

ment très économique, son coût reste parfois un frein pour les personnes les plus modestes.

En 2020, selon l'observatoire de la principale fédération professionnelle du cycle, l'Union Sport & Cycles (USC), on dépense en moyenne en 2020, 1749 euros pour un vélo à assistance. Bien que de nombreuses collectivités territoriales développent des aides complétant celle de l'Etat conditionnée au revenu fiscal, le reste à charge pour les plus précaires s'avère être un frein à son utilisation. Les vélos mécaniques quant à eux, sont moins chers, de l'ordre d'une dépense moyenne de 364 euros pour un vélo mécanique neuf, occasionnant un reste à charge plus modeste. Pour répondre à cette situation, des collectivités développent des solutions pour améliorer l'accessibilité des vélos, soit par le prêt, soit par une tarification adaptée au quotient familial, tant pour les abonnements aux vélos en libre services que pour les locations en moyenne ou longue durée. L'annonce d'une extension des aides de l'Etat aux vélos d'occasion, dans le cadre du plan vélo 2023/2027 est une mesure qui permettra d'alléger les prix d'achat.

2021, UNE ANNÉE RECORD POUR LA CRÉATION DE NOUVEAUX SERVICES VÉLO

x 5

La multiplication par 5 des aides à l'achat de vélos depuis 2016.

1/6

des répondants met en place des programmes d'apprentissage et de remise en selle à destination des adultes.

1 354

services mis en place

497

services en projet

Source : Enquête nationale sur les politiques modes actifs - mars 2023

L'EXTENSION DE LA TARIFICATION SOLIDAIRE AUX SERVICES-VÉLO

Nantes Métropole

Dans une perspective de justice sociale et pour favoriser les changements de comportement vers une mobilité plus durable, la métropole nantaise a mis en place une tarification solidaire dédiée à l'offre de location de vélo MonBicloo. Cette mesure a été élaborée en lien avec les acteurs du champ social (CCAS, crédit municipal, conseil départemental). Elle est appliquée depuis décembre 2022 pour les sept types de vélos disponibles (incluant des tricycles à assistance électrique, des vélos pliants et des vélos cargos). Les réductions possibles vont de 30 à 90 % – soit, pour un ménage au quotient familial de 350 € ou moins, une location de vélo à assistance électrique pour seulement 2,50 € par mois.

Rennes Métropole

Depuis 2021, la tarification solidaire des transports a été étendue aux services vélos offerts par Rennes Métropole. Cela inclut des abonnements de 12 mois pour l'accès aux vélos en libre-service, ainsi que la location ou l'achat de vélos à assistance électrique.

Grâce à la tarification solidaire, les bénéficiaires peuvent accéder aux services de location de vélos gratuitement ou bénéficier d'une réduction de 85 % (4,50 € par an) ou de 50 % (15 € par an) sur l'ensemble du réseau de transports. Pour assurer l'utilisation et l'entretien des vélos à assistance électrique bénéficiant d'une aide à l'achat, un bon d'entretien d'une valeur de 50 € est désormais inclus dans le contrat de vente.

Afin de renforcer l'accès aux services proposés, une version mobile de la Maison du vélo circulera désormais dans les 43 communes de la métropole pendant 50 semaines par an. Ce bus itinérant offrira aux habitants la possibilité de bénéficier des différents services proposés à la Maison du vélo, notamment la location longue durée de vélos à assistance électrique. Ces services seront adaptés en fonction des besoins et des demandes des utilisateurs.

Saumur Val de Loire

Le réseau de transport de la communauté d'agglomération Saumur Val De Loire propose également une tarification où le quotient familial doit être inférieur ou égal à 700 €. Pour ces personnes, le coût de la location au mois, au trimestre ou à l'année est divisé par presque 10 pour les vélos électriques ou mécaniques.

De plus en plus de collectivités proposent des tarifications adaptées aux ressources de leurs habitants ou leur statut (étudiant, chômeur) pour louer un vélo, souvent similaire à leur tarification pour leurs services de transport en commun.

LES SERVICES FREE VELO'V (MÉTROPOLE DE LYON) ET RECYCLO (COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE)

Depuis 2021, la Métropole de Lyon a ouvert un nouveau service de prêt de vélo à destination de tous les étudiants et des jeunes en insertion avec un accès prioritaire aux jeunes disposant de faibles revenus. Il offre une alternative de mobilité pertinente et durable aux jeunes précaires de 18 à 25 ans.

Sans caution, il leur est dorénavant possible pour une période de 3 mois à 1 an (renouvelable) de disposer gratuitement d'un vélo reconditionné par des opérateurs locaux (Second Cycle, Vélogik et des ateliers de chantier d'insertion). Le reconditionnement permettra de créer entre 12 à 15 emplois d'insertion. Cette action, co-financée par l'Ademe, permettra à terme de constituer une flotte de 10 000 vélos reconditionnés.

La communauté urbaine de Dunkerque propose un service similaire. En 2022, 55 vélos récupérés en déchetterie, ont été réparés par les travailleurs en situation de handicap des Ateliers du Littoral Dunkerquois. Ils sont prêtés à des étudiants de l'ULCO, grâce au soutien de l'ADEME. Une seconde flotte sera mise à disposition pour un public élargi (demandeurs d'emplois, intérimaires, autres étudiants...) par l'intermédiaire des CCAS des communes.



Free Velo'v - Métropole de Lyon

La plateforme de mobilité : un outil territorial qui peut intégrer des solutions de mobilité durable, dont celle du vélo

Né il y a plus de 20 ans, ce dispositif territorialisé permet d'apporter aux habitants rencontrant des problèmes de mobilité, de l'information via du conseil à la mobilité, la mise en réseau de solutions de déplacements portés par les acteurs du territoire, des solutions de déplacements complémentaires. Le rôle du conseiller en mobilité dans ces structures est crucial. Il accompagne le bénéficiaire tout au long de son parcours au sein de la structure.

Il n'existe pas de statut juridique particulier à ce dispositif et de nombreux types de structures peuvent assurer le portage de ce dispositif (association, SCIC, IAE, etc.). Selon un dernier recensement, il existe aujourd'hui 221 plateformes sur le territoire¹³.

Développer la vélonomie : des actions portées par les collectivités, les bailleurs sociaux et les associations

En parallèle des actions menées par les collectivités et les plateformes de mobilité, les bailleurs sociaux aussi s'engagent pour développer l'inclusivité du vélo à travers le financement d'ateliers en favorisant la vélonomie. Ces actions participent à l'émergence d'une culture vélo et permettent aux personnes qui en bénéficient de maîtriser individuellement leur mobilité cyclable. Dans le même temps, ces ateliers peuvent aussi servir de tremplin pour l'insertion professionnelle et sociale.

INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DU VÉLO DANS LE CADRE D'UN PARCOURS MOBILITÉ – ESSONNES MOBILITÉS

Depuis 2016, la plateforme « Essonnes Mobilités », soutenue par le département, accompagne plusieurs centaines de personnes par an dans leur mobilité. Formations, location de deux-roues, auto-école sociale, transport à la demande, garage solidaire : l'association déploie de nombreuses solutions pour les personnes accompagnées. Dans le cadre de ces activités de formation, l'association a mis en place une vélo-école sociale. Durant une session de 5 jours, cinq personnes bénéficient d'un apprentissage renforcé du vélo dans le cadre d'un parcours mobilité.

« Le vélo constitue le premier palier de l'accompagnement de mobilité qu'on propose, souligne William Elie, animateur vélo dans la structure, c'est un travail de sensibilisation mené auprès des jeunes pour leur montrer l'intérêt du déplacement à vélo. L'apprentissage constitue aussi une formation préalable permettant d'acquérir les bases du code de la route. Il s'agit d'une condition pour que certaines personnes puissent accéder par la suite au permis de conduire ».

**DES ATELIERS POUR FAVORISER
L'APPROPRIATION DU VÉLO - COLLECTIF RÉPAR
ET PARIS HABITAT**

Depuis 2020, le bailleur social Paris Habitat, en lien avec la Ville de Paris a mené une campagne sans précédent d'atelier de réparation à destination des locataires de son patrimoine situé dans les quartiers politique de la ville parisien.

Ils ont été réalisés par le collectif « RÉPAR », le réseau parisien des ateliers vélo participatifs et solidaires qui fédère 11 structures. Plus de 180 ateliers ont été réalisés, en pied d'immeuble, pour offrir aux habitants du quartier la possibilité de mettre un pied dans la culture vélo en les aidant à savoir entretenir leur deux-roues. « Ces ateliers au plus près des logements touchent en priorité des femmes et des adolescents, le bilan de l'action est très positif », se félicite Nathalie Daclon, de la mission Vélo à la Ville de Paris. Le bailleur vise également par ces opérations de réparation à amener des jeunes à s'approprier les techniques de réparations de cycles dans le cadre de chantiers éducatifs estivaux.



© PEKELS, PIXABAY

**SENSIBILISER À L'USAGE DU VÉLO ET AGIR
POUR L'INSERTION : D'UNE PIERRE DEUX COUPS
- FONDATION AJD (CHANTIER ÉDUCATIF AJD
CYCLES) ET LE GRAND LYON**

Avec le soutien atelier a métropole du Grand Lyon et du département du Rhône, l'atelier Chantier éducatif AJD Cycles crée en 1999 s'inscrit dans une double démarche :

> Promouvoir l'économie circulaire et le vélo : récupérer de vieux vélos pour les remettre en état de circulation et en vente

> Donner une seconde chance à des jeunes en situation de décrochage

Les ateliers éducatifs visent à favoriser l'insertion professionnelle et sociale des jeunes de 14 à 21 ans décrocheurs scolaires ; En situation de rupture avec les institutions (en dehors de tout dispositif jeune) ; Mineurs non accompagnés. En 2021, l'atelier a accueilli 65 jeunes, dont une quarantaine de mineurs. L'accompagnement prend différentes formes et varie en intensité selon les situations et les besoins, allant jusqu'à la contractualisation d'un CDD d'une à deux semaines pour les majeurs. L'objectif commun de l'accompagnement est de réunir des conditions favorables à une première expérience professionnelle (accès à l'ensemble des droits sociaux) et de permettre aux jeunes de gagner en confiance, de se remobiliser vers un projet qualifiant.

RESSOURCES EN ACCÈS LIBRE

- > [Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle – Retours d'expériences des rencontres Tous Mobiles en région](#), Laboratoire de la mobilité inclusive, 2023
- > [La cartographie des plateformes de mobilité](#), Laboratoire de la mobilité inclusive, 2023
- > [Mobilité : Comment concilier inclusion et transition ? Partage d'expérience des acteurs de terrain](#), Cabinet Auxilia pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, 2022
- > [Mobilités inclusives en Europe, recommandations glossaire et illustrations](#), MobinEurope (CAIPS, Fara Frontiere, Mob'In Normandie), 2021
- > [Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain](#), Rapport d'étude, Cerema, 2019



LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant près de 2 500 territoires à travers ses 228 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de trente ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

La collection des dossiers du Club fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



Dossier réalisé par Axel Lambert et Valentin Joubert, CVTCM



CLUB DES **villes & territoires**
cyclables et marchables