



LES DOSSIERS DU RÉSEAU

JUIN 2025

Le rôle des collectivités dans la filière économique du vélo

© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Le Réseau vélo et marche, positionné sur la filière vélo

Le Réseau vélo et marche est engagé pour l'adoption du vélo comme moyen de transport du quotidien et comme instrument de loisir et de tourisme. A ce titre il est également investi pour faire prospérer la filière économique du vélo en France. Le vélo est en effet aussi un secteur économique qui génère activités et emplois, ancré dans les enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique et de création d'emplois locaux.

Les collectivités en sont témoins, au sein même de leurs services, en employant en moyenne 4,6 personnes impliquées dans le développement des infrastructures et des services pour la pratique du vélo. Les collectivités sont également positionnées autour de la dimension touristique de la filière depuis plus de vingt ans via leurs investissements dans le système vélo, l'accueil d'événements, la qualification et la promotion de l'offre.

Les territoires sont aussi des lieux d'accueil des projets entrepreneuriaux, industriels, associatifs qui constituent la richesse d'une filière économique plurielle, allant de la fabrication de composants, aux cadreurs artisanaux, aux vélocistes, aux ateliers de réparation, aux vélo-écoles, aux coopératives de livreurs, aux services de VLS, aux moniteurs, aux ingénieurs, etc. Régions et métropoles, détentrices de la compétence économique, interviennent activement dans ce cadre, auprès des entreprises de leur territoire.

Le vélo n'est pas qu'un objet, ce sont des activités, des métiers, des entreprises, 8,2 milliards d'euros par an de retombées directes de valeur ajoutée, au moins 50 000 emplois directement concernés.

Chrystelle Beurrier et Françoise Rossignol,
co-présidentes du Réseau vélo et marche

Introduction

Fin juin 2024, le contrat de la filière économique du vélo est signé par six ministres (Transition écologique, Industrie, Transports, Tourisme, Sports, Emploi et Formation) et six membres fondateurs (APIC, UNION Sport & Cycle, FUB, France Vélo Tourisme, Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires – les deux aujourd'hui regroupés en Réseau vélo et marche). La diversité des acteurs signataires témoigne à quel point la filière économique du vélo est le fruit d'une co-alisation. Cette union des forces est nécessaire pour valoriser le potentiel économique du vélo en France.

Ce dossier du Réseau vélo et marche met en lumière le rôle central des collectivités locales dans la structuration de la filière vélo. Qu'est-ce que la filière économique du vélo ? Quel est son potentiel pour les territoires ? Comment les collectivités la soutiennent ? Voici quelques questions auxquelles nous tentons de répondre dans ce dossier.

LE RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ ET LA FILIÈRE

- **2015** : Première édition de Cycling, l'annuaire des acteurs de la filière, présenté à Velocity Nantes
- **2021** : Tour de France de la filière économique du vélo en présence d'élus locaux, de parlementaires et de médias
- **2022** : Réédition de Cycling, l'annuaire des acteurs du vélo en région
- **2024** : CVTCM et V&T co-signataires et membres fondateurs de France Vélo.

RESSOURCES

Cycling, disponible en libre accès sur le site du CVTCM.

Annuaire des entreprises prestataires, disponible sur le site Vélo & Territoires (réservé aux adhérents du Réseau vélo et marche).

QU'EST-CE QUE LA « FILIÈRE ÉCONOMIQUE DU VÉLO » ?

Le terme « filière vélo » employé dans ce dossier désigne l'ensemble des activités économiques complémentaires qui concourent à la pratique du vélo : production et distribution des vélos (pièces, assemblage, réemploi, etc.), réalisation et gestion des aménagements, services répondant aux besoins des usagers (apprentissage, entretien, location, marquage anti-vol, conseils, accompagnement, accueil de cyclotouristes, location saisonnière, etc.).

Les activités, domaines et métiers de cette filière sont donc très divers (industriels, bureaux d'étude, associations, artisans) et participent tous à l'essor et au renforcement d'un véritable « système vélo »¹.

LA FILIÈRE VÉLO EN FRANCE EN CHIFFRES

CHIFFRES CLÉS

- **+37% de pratique** entre 2019 et 2023 (Vélo & Territoires)
- **3 300 personnes** impliquées dans le développement du vélo au sein collectivités [1] (estimation CVTCM, V&T, 2022)
- **Près de 60 000 emplois** [2] (estimation France Vélo, 2025)
- **7 100 établissements** Accueil Vélo proposant des services aux cyclotouristes [3] (V&T, 2024)
- **4,6 milliards d'euros de retombées économiques** directes du tourisme à vélo [4] (DGE, 2024)
- **1 956 000 vélos neufs vendus en 2024** (- 12% par rapport à 2023) [5] (USC)
- **43% des véhicules vendus en 2023** sont des vélos [5] (USC)
- **30% des vélos vendus sont des VAE**. La part du VAE en valeur s'élève à 58% du marché [5] (USC)
- **Le prix moyen** d'un vélo classique atteint 609€ (USC). Celui d'un VAE est de **2000€** [5].
- **23%** des vélos sont achetés via le marché de seconde main [6] (L'Heureux Cyclage, 2022)
- **471 ateliers participatifs** et solidaires animés par 7 400 bénévoles pour 151 900 bénéficiaires [6] (L'Heureux Cyclage, 2022)
- **En 2020, la France importait 3 fois plus** de vélos qu'elle n'en produisait. En relocalisant davantage la production où cela est possible, un minimum de 150 000 emplois pourraient être créés en 10 ans [7] (ADEME, op. cit., Avril 2020)².

¹ Le **système vélo** comprend tous les équipements, services, règlements, aménagements et informations nécessaires pour permettre une pratique efficace du vélo.

² Selon l'Observatoire de la métallurgie, 100 000 emplois risquent de disparaître au sein de la filière automobile d'ici 2035 [8].

LA PRODUCTION DE VÉLOS EN FRANCE

En 2021, l'Union Sport et Cycle dénombrait **120 entreprises spécialisées dans la production industrielle** pour la filière économique du vélo (Figure 1). Celles-ci se classent en quatre

types : producteurs de cycles, producteurs de vélos à assistance électrique (VAE), producteurs de vélos cargos, producteurs de composants et accessoires [6].

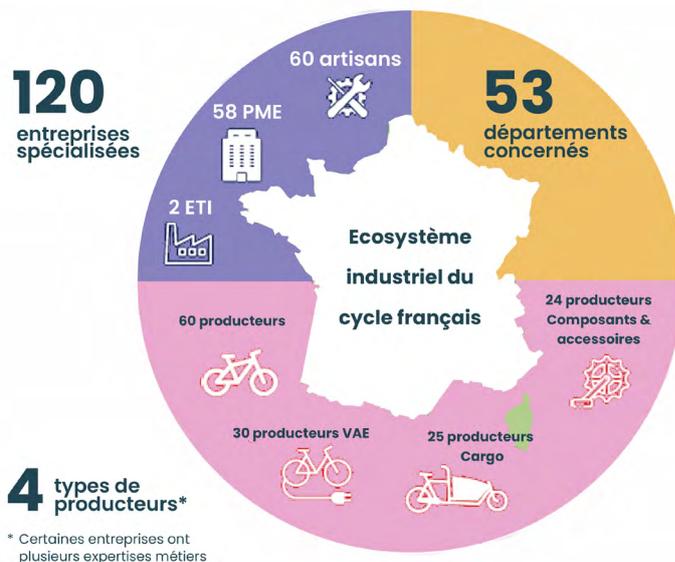


Figure 1. Quelques chiffres sur l'écosystème industriel du vélo en France.

Source : Mission sur la Filière Économique du Vélo en France (2022), Union Sport et Cycle (2021)

Ces entreprises sont réparties dans toute la France avec des concentrations notables dans les départements du Nord, de Haute-Garonne, de la Loire, du Rhône, de la Haute-Savoie ainsi qu'à Paris. Les « grands producteurs /assembleurs » de plus de 10 000 vélos quant à eux, sont situés sur la façade Atlantique (Vendée, Loire-Atlantique), dans la Manche, dans le Nord, en Bourgogne (Côte-d'Or, Nièvre), dans l'Aube et dans les Vosges. Cette répartition diffuse révèle une production française fortement décentralisée.

Les entreprises historiques et grands producteurs /assembleurs sont La Manufacture Française du Cycle, Lapierre Bikes, et les équipementiers spécialisés dans les pièces de vélo, les pédaliers et les pignons ne sont pas en reste. Ainsi, Mavic, Velox ou Mach1 incarnent l'héritage et l'histoire du secteur. Avec 645 000 vélos produits en 2023, la France se place à la 6^e place des pays producteurs de cycles dans l'Union Européenne et 13^e si l'on rapporte cette production à la population (Figure 2).

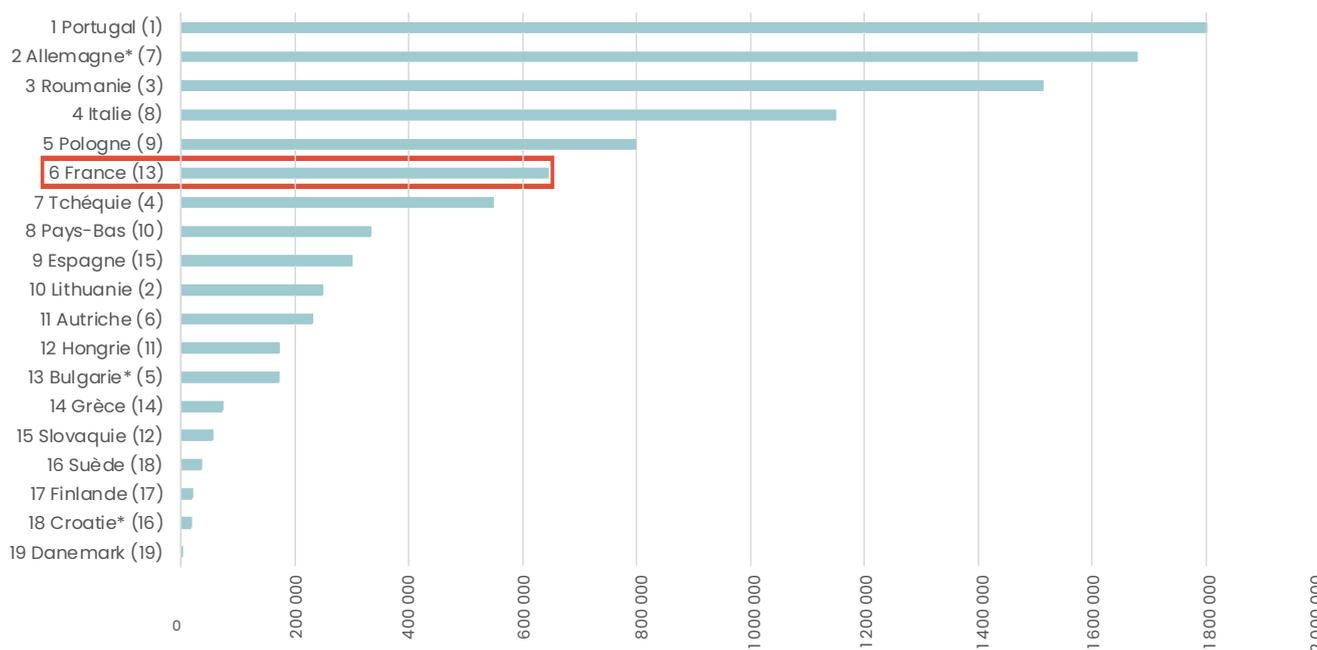


Figure 2. La production de vélos dans l'Union Européenne en 2023.

Source : Eurostat, 2024. *chiffres de 2022. Chiffre entre parenthèses : le classement du pays selon la production rapportée à la population.

Les ventes de vélos neufs ont fortement baissé depuis le milieu des années 2000 lorsque près de 3,5 millions d'unités étaient vendues par an en France (Figure 3). Après un regain en sortie de confinement, accompagnée d'un réseau cyclable plus développé, l'année 2024 a connu le chiffre le plus bas de ces 20 dernières années avec 1,95 millions de vélos neufs vendus, une baisse de 12% toujours en comparaison avec l'année 2023 [5]. Le marché total du cycle représente plus de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2024. Certains facteurs peuvent expliquer cette tendance : 1 > Une demande revenue à l'équilibre après le boom post-COVID

en 2020 – 2021; 2 > l'inflation contraignant les ménages à repousser leur achat de vélos neufs; 3 > un marché de l'occasion en croissance, motivé par un critère financier et des choix de consommateurs plus tournés vers la durabilité et l'économie circulaire.

Le secteur de la réparation poursuit son développement, enregistrant une croissance de 119% depuis 2019. Actuellement, on répare trois fois plus de vélos qu'il ne s'en vend de neufs. Produit à la fois durable et réparable, le vélo profite pleinement de cette dynamique, encouragée par le Fonds réparation (données USC, 2025).

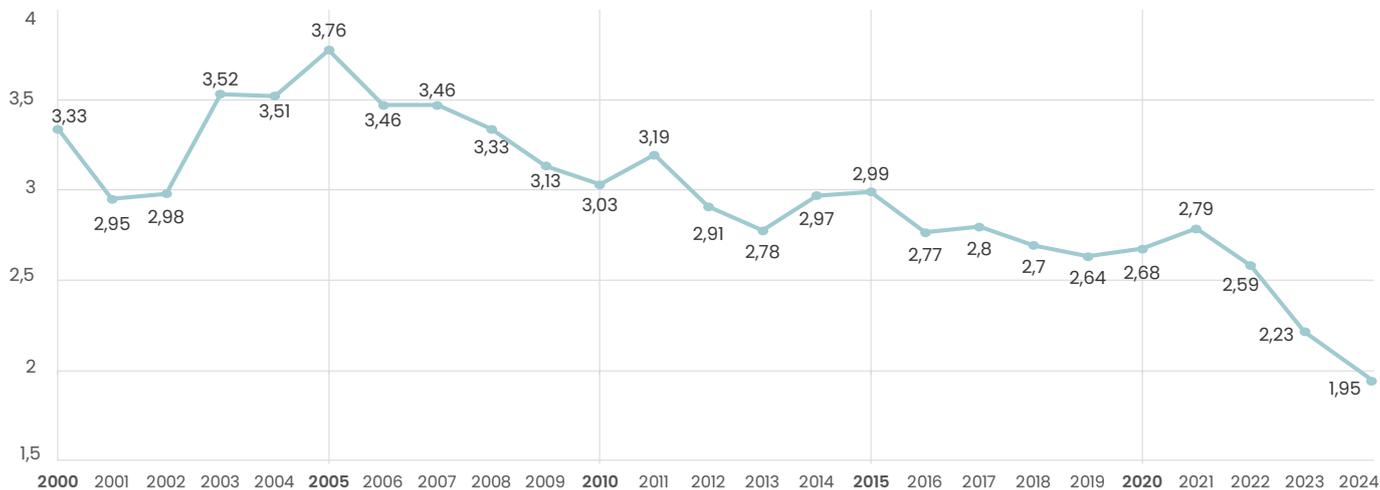


Figure 3. Ventes de vélos neufs en France de 2000 à 2024, en millions d'unités.

Source : Union Sport & Cycle, 2025



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

CHRONOLOGIE : DES PRÉMICES DU VÉLO À LA SIGNATURE D'UN CONTRAT DE FILIÈRE

19^e siècle > Débuts de l'industrie du vélo en France

- 1818**
1^{ère} présentation de la draisienne à Paris.
- 1861**
Invention de la pédale par les frères Michaux, donnant naissance au vélocipède moderne.
- 1880**
Apparition du grand-bi, suivi rapidement par les premiers vélos modernes à roues égales et transmission par chaîne (bicyclette).
- 1888**
Introduction des pneus gonflables par John Boyd Dunlop.
- 1895**
Adoption du « Code de la route pour vélocipèdes », une des premières réglementations pour encadrer la circulation des vélos.

Début 20^e siècle : Développement industriel et âge d'or

- 1903**
Création du Tour de France, popularisant le vélo comme outil, devient un mode de transport ouvrier alors qu'il était jusque-là réservé à des usagers bourgeois.
- 1920-1930**
Âge d'or du vélo en France, avec des millions de bicyclettes produites chaque année.
- 1930**
Généralisation du dérailleur, améliorant l'efficacité des vélos.
- 1936**
L'instauration des congés payés entraîne une première vague de cyclotouristes.
- 1940 - 1944**
Sous l'occupation, le vélo est très prisé à cause des restrictions énergétiques et économiques.

1950-1970 : Déclin au profit de l'automobile

- 1950s**
Baisse de l'usage du vélo en raison de l'essor de l'automobile et du cyclomoteur.
- 1970s**
Crises pétrolières et prise de conscience écologique naissante, initiant un intérêt renouvelé pour le vélo.
- 1975**
Création de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) pour promouvoir l'usage du vélo en France.
- 1976**
Lancement des premières pistes et voies cyclables dans les grandes villes françaises, notamment à Paris et Strasbourg.

1980-2000 : Montée en puissance du vélo de loisir

- 1980s**
Explosion de la popularité du VTT (vélo tout-terrain), stimulant l'économie du vélo.
- 1982**
Création du Plan Vélo au sein de la politique des transports, intégrant le vélo dans l'aménagement urbain.
- 1989**
Création du Club des Villes Cyclables, devenu Club des villes et territoires cyclables (2008) et Club des villes et territoires cyclables et marchables (2022).
- 1996**
La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) impose la prise en compte du vélo dans les plans de déplacement urbains (PDU). Strasbourg devient la première ville française à adopter un « Plan vélo ».
- 1999**
Création de l'association des Départements Cyclables, devenue ensuite Départements et Régions Cyclables (2009) puis Vélo & Territoires (2018).
- 1995**
Naissance de grandes marques françaises comme Lapierre et Look, spécialisées dans les vélos de course.
- 1998**
Lancement de Vélo à la carte à Rennes, premier vélo libre-service informatisé au monde. Première édition du schéma national des véloroutes et voies vertes.

2000-2020 : Retour du vélo utilitaire

- 2005, 2007**
Lancements du Vélo'v à Lyon puis du Vélib' à Paris, qui popularisent le vélo en tant que moyen de transport urbain dans les grandes villes françaises et dans le monde.
- 2014**
Lancement de la prime à l'achat pour les vélos électriques.
- 2018 - 2022**
1^{er} Plan National Vélo et Mobilités.

2020 et après Explosion de la pratique et essor de la filière

- 2020**
Boom de la pratique du vélo lié à la crise sanitaire de COVID-19. Les collectivités mettent rapidement en place des aménagements cyclables temporaires. Mise en place du Coup de pouce vélo pour financer la réparation de vélos. Crise d'approvisionnement des composants. Publication du rapport sur l'impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France par l'ADEME. Mise en place du «Fond Mobilité Actives» pour financer les infrastructures cyclables avec une enveloppe de 200 millions d'euros. Adoption de mesures incitatives, telles que le forfait mobilités durables.
- 2021**
La vente de vélos en France atteint 2,7 millions d'unités, avec une forte augmentation des ventes de vélos électriques (+30 %).
- 2022**
Remise du rapport sur la filière économique du vélo par le député Guillaume Gouffier Valente. Livre Blanc « Faire du vélo un atout pour la France » de l'Alliance pour le Vélo.
- 2023**
adoption du Plan vélo et marche 2023 - 2027.
- 2024**
Appel à projet France 2030 «Industries du vélo» (avril) Signature du contrat de filière par six ministres et les têtes de réseau de la filière (juin).

Bref panorama de la filière économique vélo en France

Longtemps le vélo a été vu comme un simple loisir, sans percevoir son impact économique. Portée par des enjeux environnementaux, par un désir de se déplacer autrement et par le voyage bas-carbone, la filière économique du vélo apparaît aujourd'hui comme un levier stratégique pour la création d'emplois et la valorisation des territoires.

Le développement de la pratique augmente la demande de services et d'adaptation des aménagements auxquels les collectivités de toutes tailles apportent leur concours. Avec les autres acteurs locaux, un écosystème vélo s'implante sur le terrain, avec des nouveaux métiers.

Si les Métropoles et les Régions sont désignées sur la compétence économique, toutes les collectivités contribuent à la filière économique, que ce soit via leurs investissements ou leurs compétences (tourisme, sport, voirie, mobilité, solidarités, collèges, lycées...).

La collectivité joue son rôle et se montre parfois chef d'orchestre dans cette effervescence.

UNE FILIÈRE QUI MONTE, POUSSÉE PAR LA DEMANDE

La crise sanitaire de 2020 – 2022 a bouleversé les habitudes de déplacement des Français, accélérant l'adoption du vélo comme moyen de transport quotidien. D'après les données de la Plateforme Nationale des Fréquentations de Vélo & Territoires – et désormais de Réseau vélo et marche –, entre 2019 et 2023, la fréquentation cyclable a augmenté de 37% au niveau national [9]. Le boom de la pratique alimente une demande croissante pour des infrastructures cyclables, des services d'entretien et de réparation, ainsi que pour une offre de vélos innovants, à assistance électrique en tête. Résultat : une chaîne de valeur riche, de la production à la maintenance en passant par l'apprentissage et la commercialisation. Une grande diversité d'activités et de métiers concourent à la mise en place de cette chaîne de valeur, tels que synthétisés dans le tableau de la Figure 4.

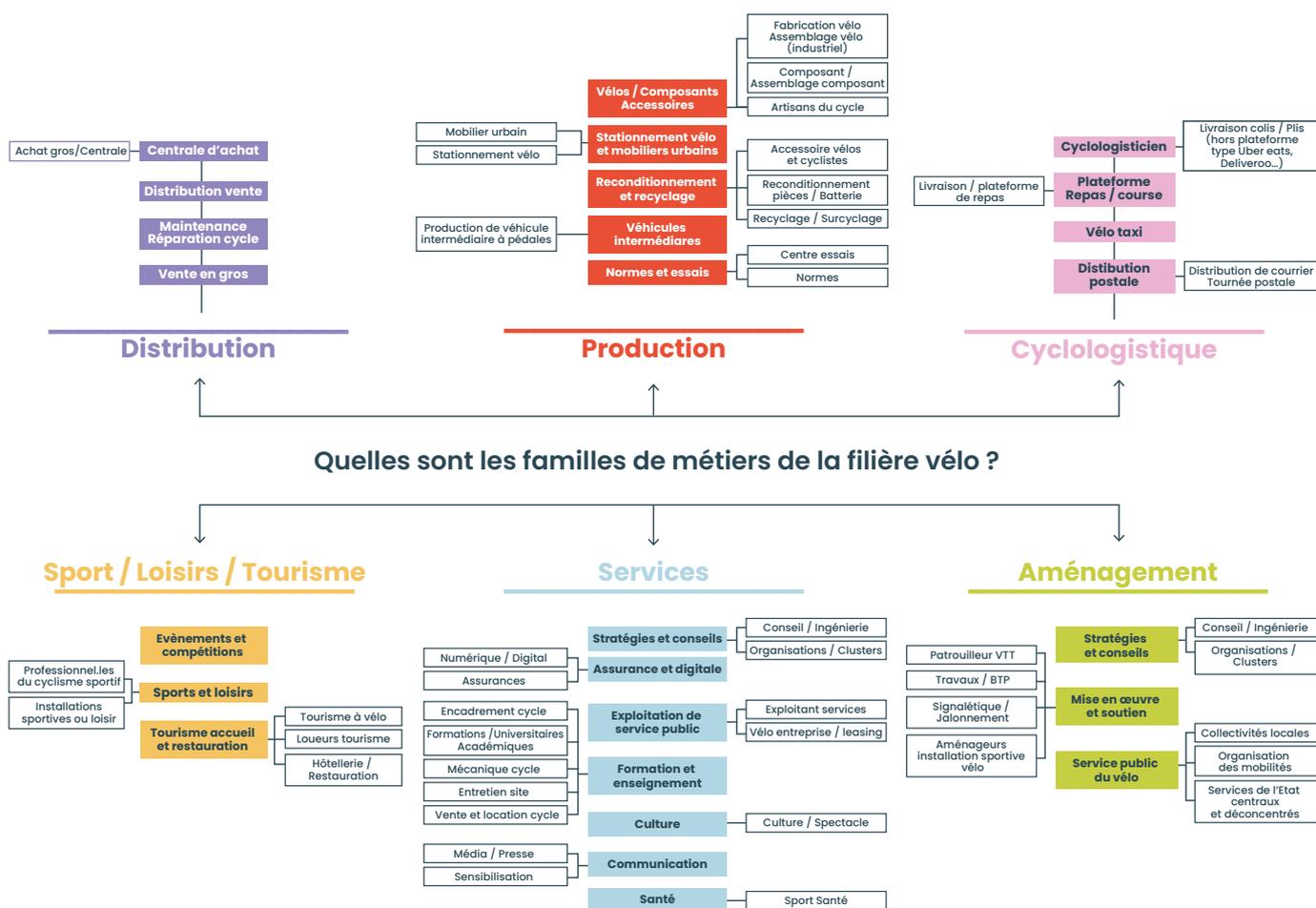


Figure 4. Familles d'activités de la filière vélo, France Vélo, 2025 [10]

Une enquête de France Vélo, représentant un collectif d'acteurs économiques, associatifs et institutionnels, avait estimé à près de 60 000² le nombre d'équivalents temps plein (ETP) directs dans la filière en 2022 (Tableau ci-dessous). Hors logistique

et tourisme, l'enquête a dénombré 23 650 ETP, soit environ 10 000 de plus qu'en 2017, lorsque l'ADEME [7] avait tenté une estimation similaire. Cette enquête est en cours de mise à jour.

2 Ce chiffre donne un ordre de grandeur dans la mesure où le nombre d'emplois dans les métiers de **l'aménagement du territoire** (collectivités, bureaux d'étude, BTP), **du tourisme** et du **sport professionnel** sont minorés.

Famille de métiers	Exemples d'activités	directs ETP
Analyse besoins, conception, fabrication, certification	R&D, fabrication de composants, assemblage, certification	3 850
Commercialisation BtoB	Gestion de contrats, technico-commercial grand compte	910
Vente, maintenance, réparation, location	Vendeur, mécanicien, louer, recyclage, technicien	15 550
Tourisme et loisirs (hors location)	Guide, voyageur, pisteur VTT, éducateur sportif	1 250
Sport professionnel cycle	Cycliste professionnel, encadrant, personnel équipe pro	200
Éducation	SRAV, remise en selle, sécurité routière	270
Aménagement	Plan vélo en collectivité, bureau d'études en infrastructures cyclables	1 300
Cyclomobilité professionnelle	Livraison de repas, logistique à vélo	24 000
Organisation et formation	Organisations représentatives, promotion du vélo, formations	350
TOTAL		47 650

LES TÊTES DE RÉSEAUX DE LA FILIÈRE VÉLO EN FRANCE

Les acteurs de la filière sont maintenant rassemblés au sein de France Vélo, présidé par l'APIC. Cette représentation nationale a été entérinée par la signature du contrat de la filière

économique du vélo, le 28 juin 2024 (voir encadré). France Vélo compte actuellement en juin 2025 15 membres.

Contrat de filière économique du vélo	
En bref	
<p>Le contrat de filière vélo, signé le 28 juin 2024, vise à encourager les collaborations entre les acteurs économiques du secteur afin de renforcer et valoriser l'écosystème du vélo en France. Il répond également à la nécessité de développer une filière économique du vélo capable de soutenir l'expansion de ce mode de transport à travers tout le pays, tout en répondant aux enjeux environnementaux, avec l'appui de l'État. Ce contrat s'articule autour de quatre axes au service de six objectifs à atteindre d'ici 2030.</p>	
4 axes	Objectifs 2030
<ul style="list-style-type: none"> ◇ Réindustrialisation et innovation ; ◇ Transition écologique ; ◇ Attractivité et compétences ; ◇ Évaluation et communication. 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 2 millions de vélos produits en France dont 1,4 million d'ici à 2027 ; ◇ 300 000 cadres fabriqués en France ; ◇ 100 000 emplois dans la filière vélo ; ◇ 100 000 km de pistes cyclables ; ◇ 20 000 établissements « Accueil vélo » ; ◇ Première destination de vélo tourisme en Europe.
Projets	
<p>22 projets ont été identifiés dont 16 projets prioritaires et six à long terme qui seront mis en œuvre avec le soutien de l'État et de ses agences dans les trois années à venir. Parmi eux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇ La production ainsi que l'assemblage de vélos et de composants en France ; ◇ Le développement du tourisme à vélo ; ◇ L'installation des services vélos indispensables à la pratique ; ◇ La construction d'aménagements cyclables de qualité ; ◇ Le renforcement des dispositifs de formation ; ◇ Ou encore, la promotion de l'usage du vélo dans les trajets quotidiens comme celui du domicile au travail (« vélotaf »). 	

?? DÉFINITION

En plus de représentants nationaux, les acteurs de la filière économique peuvent être regroupés dans des clusters ou des pôles de compétitivité régionaux, conçus pour stimuler l'innovation et renforcer la compétitivité. Ces espaces sont propices à la rencontre entre acteurs de la filière et les représentants des collectivités, favorisent la connaissance mutuelle des enjeux, des freins et des leviers, et stimulent la collaboration de structuration et le partage et la mutualisation de ressources.

Un **cluster** est un rassemblement géographique spontané d'entreprises, de centres de recherche et d'institutions opérant dans le même secteur ou des secteurs complémentaires. Ce type d'organisation favorise les interactions, le partage de connaissances, l'innovation et l'accès à des ressources communes (main-d'œuvre, fournisseurs, technologies). Les clusters se forment souvent de manière organique autour d'une spécialisation économique forte.

Un **pôle de compétitivité** est une structure plus formalisée et encadrée par des politiques publiques. Il réunit sur un territoire défini des entreprises, laboratoires et établissements de formation pour collaborer sur des projets de recherche et développement (R&D) innovants. Les pôles bénéficient de soutiens financiers publics et visent des retombées économiques concrètes, comme la création d'emplois ou l'accès à des marchés internationaux.

Les trois principaux clusters régionaux et pôles de compétitivité concernent la filière vélo en France

Nom	Lieu d'implantation	Nombre d'adhérents	Rôle joué par les collectivités
	Auvergne-Rhône-Alpes	160 entreprises contribuant à la filière vélo	Soutien financier, mise en réseau, promotion des initiatives locales, soutien à l'innovation.
	Grand Ouest comprenant Pays-de-la-Loire – Centre-Val de Loire – Bretagne	Plus de 60	Financement de projets, soutien logistique, promotion des événements, collaboration pour des infrastructures cyclables.
	Occitanie	103	Aide à la structuration du cluster, soutien aux projets innovants, promotion du territoire.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Rôle des collectivités dans le soutien à la filière

	Communication	Apprentissage	Vélo	Réseau cyclable	Signalisation	Stationnement	Réparation	Règlementation
besoins systèmes								
	Etre encouragé et stimulé	Savoir faire du vélo	Se procurer un vélo adapté	Rouler en sécurité	Trouver son chemin	Stationner son vélo	Réparer et entretenir son vélo	Cohabiter dans l'espace public
actions	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Campagnes de communication ◊ Événements et défis ◊ Conseils en mobilité ◊ Plans de mobilité ◊ employeur 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Apprentissage du vélo et remise en selle ◊ Vélo-école (adultes et enfants) ◊ Savoir Rouler à Vélo (SRAV, scolaire) 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ VLS ◊ VLD ◊ Aides à l'achat ◊ Bourses aux vélos ◊ Dons/prêts de vélos ◊ Vélocistes ◊ Ateliers associatifs ◊ Flottes de vélos dans les entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Réseau d'infrastructures sécurisées et intuitives ◊ Apaisement du trafic motorisé ◊ Équipement du cycliste 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Jalonnement ◊ Signalétique ◊ Applications mobiles dédiées ◊ Intermodalité : emport de vélos 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Intermodalité et consignes sécurisées ◊ Consignes à vélos ◊ Stationnement "sécurisé" études/travail ◊ Arceaux de stationnement sur voiries 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Ateliers de réparation participatifs ◊ Vélocistes ◊ Ateliers mobiles ◊ Totem de réparation en libre-service ◊ Pompes en libre-service 	<ul style="list-style-type: none"> ◊ Cadre légal administrant l'espace public et faisant référence en cas de conflit ◊ Cadre normatif ◊ assurant l'adéquation des aménagements

Figure 5. Les actions mises en place par les collectivités pour établir le système vélo sur leurs territoires et répondre aux besoins des usagers du vélo.

AMÉNAGEMENT - UN RÔLE CENTRAL

A l'échelle d'un bassin de vie, la relation entre le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, cohérent, efficace et confortable et l'augmentation de la pratique cyclable est avérée. Cette augmentation de la pratique nourrit le développement de la filière vélo par l'accroissement d'une demande. La première action de soutien des collectivités locales envers la filière réside dans leur rôle d'aménageuses du territoire et de créatrices d'un système cyclable attractif.

Les collectivités sont en effet les principales actrices responsables de la conception, du financement et de la mise en œuvre

des infrastructures cyclables. En **pilotes du développement des aménagements cyclables**, elles planifient, financent, réalisent et entretiennent les infrastructures nécessaires pour faire du vélo un mode de transport quotidien sûr, pratique et agréable, tout en promouvant des usages variés (loisir, sport, tourisme). Ces initiatives s'inscrivent dans un objectif global de transition écologique, d'amélioration de la qualité de vie et de dynamisation des territoires.

Rôle des collectivités locales dans l'aménagement des infrastructures cyclables

Conception et planification des réseaux cyclables

Les collectivités locales, notamment les communes, intercommunalités, départements planifient le développement des infrastructures en fonction.

Plans vélo locaux et régionaux

- ◊ Élaboration de schémas directeurs cyclables (exemple: Plan Vélo Métropolitain) pour coordonner les projets à l'échelle d'une ville ou d'une région.
- ◊ Intégration du vélo dans les documents d'urbanisme comme les **PLU** (Plans Locaux d'Urbanisme) ou les **PDU** (Plans de Déplacements Urbains).

Analyse des besoins

Comptage, enquêtes et études des déplacements. Consultation des citoyens pour identifier les priorités locales (sécurité, stationnement, continuité des pistes).

Création d'infrastructures cyclable

Les collectivités locales sont responsables de la construction et de l'entretien des infrastructures adaptées à la pratique du vélo.

Pistes cyclables

- ◊ **Réseaux séparés et sécurisés**
- ◊ Création de pistes cyclables et d'intersections sécurisées pour améliorer la sécurité des cyclistes.

Véloroutes

- ◊ Développement d'itinéraires longue distance reliant plusieurs territoires (ex. Loire à Vélo).

Apaisement des villes

- ◊ Révision des plans de circulation pour supprimer le trafic de transit et les "itinéraires malins".
- ◊ Aménagement de zones à circulation apaisée (zone 30, zones partagées, rues piétonnes).
- ◊ Mise en œuvre des véloroutes, pour rappeler la priorité des personnes à vélo.

Ponts, passerelles et traversées

- ◊ Création ou adaptation de ponts et passerelles pour permettre la continuité des parcours cyclables. Exemple: La passerelle de l'Europe, à Thionville (57), dédiée aux piétons et cyclistes.

Communication et enseignement

Les collectivités locales accompagnent les aménagements par des actions éducatives et informatives pour encourager l'usage du vélo.

Campagnes de sensibilisation

- ◊ Promotion des bienfaits du vélo (écologiques, économiques, santé).
- ◊ Communication sur les nouveaux aménagements et services.

Programmes pédagogiques

Déploiement de l'enseignement de la conduite dans les écoles pour apprendre aux enfants à circuler à vélo en toute sécurité (Savoir Rouler à Vélo).

- ◊ Formation des adultes sur l'utilisation des infrastructures cyclables, souvent en partenariat avec des associations.

Coordination avec les acteurs locaux

Les collectivités locales travaillent avec de nombreux partenaires pour développer un écosystème cyclable cohérent.

Associations

Collaboration avec des associations cyclistes pour identifier les besoins et co-construire des solutions.

Entreprises

Promotion des trajets domicile-travail à vélo en soutenant les plans de mobilité des entreprises.

Intercommunalités et régions

Mise en réseau des infrastructures pour garantir la continuité des trajets entre territoires.

PRODUCTION – UN RÔLE STRUCTUREL

Selon les estimations de France Vélo, le nombre d'emplois de la filière croît de manière conjointe à la demande. Autrement dit, « pour faire des vélos, il faut faire du vélo ». L'augmentation du nombre d'emplois dans le secteur se concrétise souvent à une échelle micro-locale et les collectivités locales en France. Les collectivités locales en France jouent un rôle indirect mais

important dans le soutien à la **production de vélos, de pièces de vélos et à la recherche et innovation dans ce domaine**. Bien qu'elles n'interviennent pas directement dans la fabrication, elles contribuent à la dynamisation du secteur par des actions souvent déterminantes. Voici les principaux axes de leur intervention :

Rôle des collectivités locales dans la production de cycles

Soutien aux métiers de la production

Objectif : créer un environnement favorable pour les entreprises spécialisées dans la fabrication de vélos et de pièces.

Aide à l'implantation

- ◊ Aménagement de locaux : Mise à disposition de foncier ou de locaux adaptés pour accueillir des entreprises, souvent sous la forme d'incubateur local. Exemple : Grand Plateau dans la métropole de Lyon.

Soutien financier

- ◊ **Subventions directes** : Attribution de subventions pour soutenir les projets de production ou modernisation des chaînes de fabrication.
- ◊ **Aides à l'innovation** : Soutien aux entreprises via des financements pour des projets de recherche et développement (R&D).
- ◊ **Accès à des fonds régionaux**

Recherche et innovation

Objectif : faire la promotion de l'innovation dans l'industrie du vélo.

Collaboration avec les pôles de compétitivité

- ◊ **Pôles industriels spécialisés** : Soutien à des initiatives comme le **cluster Vélo Vallée** (Occitanie) ou les pôles de compétitivité axés sur la mobilité durable (ex. CARA en Auvergne-Rhône-Alpes).
- ◊ **Financement des collaborations** : Aides aux partenariats entre entreprises, laboratoires et universités pour développer des produits innovants, comme des vélos électriques plus performants ou des matériaux recyclables.

Incubateurs et start-ups

- ◊ **Création d'incubateurs et de pépinières locaux** : Soutien aux jeunes entreprises spécialisées dans les accessoires, composants ou solutions innovantes pour le vélo.
- ◊ **Exemple** : Le programme du Pôle vélo – sport et mobilité douce de la Communauté de Communes de Haute-Bigorre (Hautes-Pyrénées, 65) qui accompagne, héberge et aide financièrement les jeunes entreprises innovantes de la filière vélo.

Transition écologique et économie circulaire

Objectif : intégrer des objectifs environnementaux pour soutenir une production de vélos respectueuse de l'environnement.

Encouragement à la production locale et durable

- ◊ Promotion de l'utilisation de matériaux recyclables ou produits localement (par exemple, aluminium ou acier d'origine française).
- ◊ **Soutien aux projets écoresponsables** : Aides aux entreprises fabriquant des vélos à faible empreinte carbone.

Économie circulaire

- ◊ Soutien à la création de réseaux locaux de collecte, réparation et reconditionnement de vélos usagés, qui favorisent une économie circulaire autour du vélo.
- ◊ **Exemple** : Certaines collectivités collaborent avec des acteurs comme les ressourceries et entreprises d'insertion pour produire ou reconditionner des vélos. Leur soutien peut passer par la mise à disposition d'un local ou par la mise en coopération entre ressourceries et la police municipale pour revaloriser des vélos épaves, comme à Strasbourg.

Promotion et mise en réseau des acteurs

Objectif : favoriser la structuration et la coordination des acteurs.

Mise en réseau des acteurs locaux

Certaines collectivités (régions, métropole, ou EPCI) favorisent la mutualisation de ressources au sein de la filière locale et/ou en relation avec d'autres filières économiques en accompagnant les activités de clusters régionaux qui rassemblent fabricants, sous-traitants, distributeurs et acteurs publics. Exemple : **Les clusters régionaux** comme ceux en Auvergne-Rhône-Alpes (CARA), Occitanie (Vélo Vallée) ou en Bretagne, Centre Val de Loire et Pays de la Loire (CYGO).

Organisation de salons et événements

- ◊ Soutien à des salons professionnels régionaux ou nationaux pour promouvoir les innovations et les fabricants locaux. Exemple : Enjoys Vélo à Épinal.
- ◊ Participation à des événements comme les **Rencontres Nationales du Transport Public**, l'**European Mobility Expo**, ou les **Rencontres Vélo & Territoires**, qui facilitent le dialogue entre collectivités et industriels.

→ GRAND PLATEAU – MÉTROPOLE DE LYON (69)

Grand Plateau est un tiers-lieu et espace de travail associatif dédié aux professionnels du vélo et des micro-mobilités. Inauguré le 1^{er} juin 2022, il occupe temporairement, jusqu'au 31 décembre 2027, un bâtiment appartenant à la Métropole de Lyon de 8 000 m² dans le quartier du Carré de Soie Villeurbanne.

Ce lieu vise à fédérer et à faire coopérer les acteurs de la filière vélo de la Métropole de Lyon, en offrant des espaces de travail partagés, des ateliers, des zones de stockage et des bureaux en coworking. Grand Plateau héberge plus de 30 structures résidentes, représentant plus de 200 personnes.

En 2023, Grand Plateau a reçu le prix "Talents du Vélo" du Club des villes et territoires cyclables et marchables dans la catégorie "Innovation de services", récompensant sa contribution au développement de la filière vélo.

Actions de la collectivité

Prêt du bâtiment par la Métropole de Lyon.

Subventions pour le développement des infrastructures et des projets.

Collaboration avec le pôle de compétitivité CARA pour dynamiser la filière locale.

Communication et mise en valeur de Grand Plateau comme modèle de tiers-lieu innovant.

Pour en savoir plus : [site internet du Grand Plateau](#)



En 2023, la Communauté de Commune de Haute-Bigorre (17 000 habitants) a lancé La Dynamo, un espace pour entreprendre et télétravailler ciblant avant tout les entrepreneurs de la filière vélo et des mobilités actives.

Ce lieu, localisé à Bagnères-de-Bigorre, s'adresse aux start-ups et entreprises innovantes. Il vise à répondre aux enjeux de réindustrialisation, de compétitivité et d'innovation. Les entreprises accueillies bénéficient d'espaces de bureaux, de salles de réunion et d'ateliers de production pour un tarif attractif. Mais aussi d'un accompagnement personnalisé par l'incubateur BIC (Business Innovation Centre) CRESCENDO qui apporte son expertise technique, financière en phase de

lancement et de développement des projets de création.

Connue jusqu'alors surtout pour être une destination pour la pratique du cyclisme sportif (le Col du Tourmalet, passage fréquent du Tour de France, ainsi que plusieurs circuits de VTT se trouvent sur le territoire), la collectivité a voulu saisir le potentiel économique du vélo en proposant cet accompagnement et une mise en réseau avec le cluster Vélo Vallée de la région Occitanie qui fédère tous les acteurs de la filière vélo sur la Région.

En 2024, dans le cadre de ce projet, la CC a lancé un prix de l'Innovation «Vélo-Sport-Activités Outdoor» d'une dotation de 47 000 euros qui a permis de récompenser 3 entreprises innovantes qui ont



décidé de s'implanter en Haute-Bigorre : Shwette bicyclette, Soum Cycles et Terril.

Pour compléter cette offre, et en lien avec ce projet, le lycée Victor-Dupuy de Bagnères-de-Bigorre proposera dès la rentrée 2025 un programme de formation continue sur la vente, le conseil et la maintenance des vélos, VAE compris

Actions de la collectivité

- ◊ Partenariat avec l'incubateur BIC CRESCENDO : accompagnement personnalisé des porteurs de projet innovant en phase de lancement et développement : analyse technique des projets, coaching et relation avec partenaires financiers.
- ◊ Mise à disposition d'espaces de travail pour les entrepreneurs de la filière vélo.
- ◊ Mise à disposition d'ateliers de production de 3200 m².
- ◊ Appui à la formation, relai auprès de lycées locaux.
- ◊ Mise en réseau auprès des acteurs industriels de la Région et au-delà.
- ◊ Création d'un prix de l'innovation vélo pour visibiliser les initiatives locales.

Pour en savoir plus : [présentation de la Dynamo](#)

SERVICES – LA FILIÈRE ET LES SERVICES VÉLO, LES COLLECTIVITÉS AU PREMIER PLAN

Évoluant au plus près des besoins des usagers, **les services de location de vélos, de réparation, d'apprentissage, de stationnement sécurisé et d'aides à l'acquisition** sont eux aussi en augmentation. Ces activités, fortement ancrées

dans le tissu local, offrent des opportunités aux artisans et techniciens, notamment dans les petites et moyennes villes où la demande croît.

Rôle des collectivités locales dans les services vélo

Vélo en Libre-Service (VLS) et Location Longue Durée (VLD)

Les collectivités locales sont les principaux acteurs dans le déploiement de systèmes de vélos en libre-service.

Rôles

- ◊ **Investissement dans les infrastructures** : Installation de stations d'accueil, bornes de paiement, et vélos.
- ◊ **Gestion et suivi** : Coordination avec les prestataires pour s'assurer de l'entretien, de la disponibilité, et de la répartition des vélos.
- ◊ **Subventions** : Réduction des coûts pour l'utilisateur grâce à des aides publiques.

Ateliers de réparation

Les collectivités soutiennent des structures locales pour la réparation et l'entretien des vélos. Sans les aides publiques financières ou matérielles, les ateliers ont une faible viabilité économique.

Rôles

- ◊ **Subventions**.
- ◊ Partenariat dans le cadre d'actions de collecte.
- ◊ Confier l'enseignement de la réparation aux ateliers dans le cadre du SRAV.
- ◊ Proposer d'intervenir auprès de publics spécifiques (scolaires, QPV) pour proposer des prêts de vélos.
- ◊ Appui à la formation des mécaniciens.

Apprentissage et éducation

Les collectivités déploient des programmes d'apprentissage pour renforcer la pratique du vélo.

Rôles

- ◊ **Éducation dans les écoles** : Programmes pédagogiques comme "Savoir Rouler à Vélo", pour former les enfants à circuler en toute sécurité.
- ◊ **Cours pour adultes** : Formation des adultes, notamment des publics éloignés de la mobilité cyclable.
- ◊ **Sensibilisation à la sécurité** : Actions locales pour promouvoir les règles de circulation et le partage de l'espace public.

Stationnement sécurisé

La sécurisation du stationnement vélo est un enjeu majeur pour les collectivités locales.

Rôles

- ◊ **Installation de stationnements sécurisés** : Création de consignes fermées et de parkings vélo surveillés près des gares, établissements scolaires et lieux publics.
- ◊ **Subventions pour les entreprises** : Aides financières pour inciter les entreprises à installer des parkings vélos pour leurs salariés.
- ◊ **Accompagnement des copropriétés** : Mise en place de programmes d'accompagnement des copropriétés pour l'installation d'équipements de stationnement.

Aides à l'achat

Les collectivités locales soutiennent financièrement l'achat de vélos pour encourager leur adoption.

Rôles

- ◊ **Subventions à l'achat** : Aides directes pour l'acquisition de vélos (notamment électriques), cumulables avec les aides nationales.
- ◊ **Programmes spécifiques pour les publics précaires** : Aides adaptées pour les ménages modestes ou les étudiants.

Véhhop est le service de location de vélos mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg pour promouvoir la mobilité douce. Ce système offre des vélos à la location de courte ou longue durée, en boucle, accessibles à la fois aux habitants, aux visiteurs et aux professionnels. Lancé en 2010, Véhhop est géré par une régie publique locale et dispose d'un réseau de stations automatiques ainsi que de boutiques dédiées dans toute la ville.

Le service propose plusieurs types de vélos adaptés aux besoins variés : vélos standards, électriques, pliants, et cargos. Les vélos sont robustes, équipés de paniers, antivols, et éclairages pour garantir sécurité et praticité. Les tarifs sont abordables, avec des abonnements à la journée, semaine, mois ou année, rendant le vélo accessible à tous.

Véhhop vise à réduire la dépendance à la voiture en facilitant l'usage du vélo pour les trajets quotidiens, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de visites touristiques. Le service s'inscrit dans une politique globale de Strasbourg pour devenir une ville exemplaire en matière de mobilité durable. Avec son réseau de pistes cyclables de plus de 600 km, Véhhop s'intègre parfaitement à l'infrastructure urbaine, encourageant un mode de transport écologique et pratique.



Actions de la collectivité

- ◊ Mise en place du service Véhhop en 2010, sous forme d'une régie publique locale, pour garantir un contrôle direct sur la qualité et l'accessibilité du service.
- ◊ Installation de stations de location pour accéder au service dans toute la ville.
- ◊ Mise en place de tarifs subventionnés pour rendre les vélos abordables, notamment pour les étudiants et les personnes à faibles revenus.
- ◊ Coordination avec les autres modes de transport (tramways, bus, trains) pour encourager les déplacements combinés et faciliter l'intermodalité.

Pour en savoir plus : [site internet de Véhhop](#)

TOURISME – DESTINATION FRANCE : DU TOURISME À VÉLO DANS TOUS LES TERRITOIRES

La France, première destination touristique mondiale, mise sur la diversité de l'offre qu'elle propose pour attirer les amateurs de tourisme à vélo. La France bénéficie d'un terrain de jeu répandant à toutes les envies : les 21 500 km de véloroutes offrent une large gamme de parcours longue distance ; pour les adeptes d'autres pratiques, les destinations françaises sont nombreuses à proposer des balades et boucles de loisirs, des parcours VTT ou gravel ou l'ascension de cols mythiques. Le tourisme à vélo incarne aujourd'hui un enjeu central, non seulement pour répondre aux nouvelles attentes des voyageurs, mais aussi pour dynamiser les territoires, promouvoir des modes de transport durables et réduire l'empreinte environnementale des déplacements touristiques. Avec plus de 4,2 milliards d'euros de retombées économiques, le secteur du tourisme à vélo génère des emplois non délocalisables et soutient l'économie locale. Il pourrait encore croître en valorisant les circuits locaux et les services associés (hébergement, restauration, etc.).

- ◊ De nombreux cyclistes voyagent pour découvrir des régions propices à la pratique du vélo, apportant des retombées économiques notables. Les touristes à vélo, qui séjournent souvent plusieurs jours, dépensent en moyenne, 68€ par jour et par personne, dans l'hébergement, la restauration et les activités locales.
- ◊ En investissant dans des itinéraires cyclables attractifs et aménagés avec qualité (parcours sécurisés, signalisation, aires de repos), la collectivité renforce son attractivité touristique. Les territoires disposant d'une offre de qualité en matière de transports collectifs, de services et d'équipements, de lieux d'accueil sont plus propices à attirer un flux constant de cyclistes tout au long de l'année, y compris en saison basse.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

Les collectivités locales et leurs organes touristiques en France jouent un rôle crucial dans le développement du tourisme, du sport et des loisirs à vélo. Elles agissent à travers la planification, les financements, la promotion de l'offre et l'aménagement d'infrastructures, d'équipement, de services, en s'appuyant sur des partenariats pour développer un écosystème cyclable élargi, attractif et durable. Ces initiatives contribuent à dynamiser les territoires, encourager une mobilité douce et durable, et répondre à des enjeux économiques, environnementaux et sociétaux.

Soutien au tourisme à vélo

Les collectivités locales s'engagent activement pour positionner leurs territoires comme des destinations de choix pour le tourisme à vélo :

Aménagement des infrastructures cyclables

- ♦ **Création de véloroutes et voies vertes :** Développement de grands itinéraires cyclables comme les EuroVelo, les réseaux national et régionaux, connectant les zones rurales et urbaines.
- ♦ **Sécurisation des parcours :** Installation de pistes dédiées pour garantir la sécurité des cyclotouristes, notamment dans les zones touristiques.
- ♦ **Signalisation et cartographie :** Mise en place de balisages clairs, de panneaux informatifs et de cartes pour orienter les cyclistes.

Services dédiés aux cyclotouristes

- ♦ **Aires de repos et stationnements :** Aménagement d'espaces pour permettre aux cyclistes de se reposer, réparer leurs vélos, ou stationner en sécurité.
- ♦ **Labels spécifiques :** Promotion de certifications comme "Accueil Vélo", garantissant un accueil adapté (hébergements, restaurants, sites touristiques).
- ♦ **Stations de réparation :** Installation de bornes de réparation le long des itinéraires de cyclotourisme pour faciliter l'entretien des vélos par les usagers.

Promotion et communication

- ♦ Mise en avant des itinéraires cyclables : Campagnes de communication sur les attraits touristiques liés au vélo (par exemple, les châteaux de la Loire à vélo).
- ♦ **Organisation d'événements cyclotouristiques :** Journées découvertes, randonnées guidées ou grands rassemblements comme les fêtes du vélo lors de Mai à Vélo.

Soutien économique et partenariats

- ♦ **Relations avec les acteurs privés**
- ♦ Collaboration avec les entreprises pour intégrer le vélo dans les circuits touristiques locaux.
- ♦ Soutien aux loueurs de vélos, agences de voyages spécialisées, ou guides touristiques.

Soutien au sport à vélo

Le sport à vélo, qu'il soit compétitif ou amateur, bénéficie également d'un fort soutien des collectivités locales :

Développement des infrastructures sportives

- ♦ **Création de vélodromes et bike parks :** Construction ou rénovation d'équipements spécialisés pour des disciplines comme la piste, le VTT ou le BMX.
- ♦ **Circuits adaptés :** Développement de parcours pour la pratique de la route, du gravel ou du VTT dans les zones naturelles.

Organisation de compétitions

- ♦ **Accueil d'événements sportifs :** Participation au financement et à la logistique de compétitions locales, nationales et internationales, comme des étapes du Tour de France ou des compétitions de VTT.
- ♦ **Soutien aux clubs et fédérations :** Financement des associations sportives locales et de leurs activités.

Encouragement à la pratique amateur

- ♦ **Journées sportives :** Organisation d'événements pour initier les citoyens, comme des cyclosportives ouvertes à tous.
- ♦ **Aides aux jeunes :** Programmes pour encourager les jeunes à pratiquer le vélo sportif, en fournissant des infrastructures ou en subventionnant les équipements.

Soutien aux loisirs à vélo

Le vélo est également promu comme une activité de loisirs pour les familles et les amateurs :

Aménagement des espaces naturels

- ♦ **Circuits récréatifs :** Création de boucles locales, souvent en pleine nature, pour des sorties accessibles à tous.
- ♦ **Exploration des parcs naturels :** Développement d'itinéraires cyclables dans les zones protégées, comme les parcs régionaux.

Activités événementielles

- ♦ **Balades et festivals :** Organisation de journées à thème autour du vélo, comme des randonnées culturelles ou historiques.
- ♦ **Événements récurrents :** Exemples incluent les fêtes du vélo ou les journées sans voiture, où les familles peuvent s'approprier l'espace public.

Promotion de la santé et du bien-être

- ♦ **Programmes éducatifs :** Sensibilisation dans les écoles ou auprès des familles pour promouvoir les bienfaits du vélo.
- ♦ **Partenariats associatifs :** Soutien à des initiatives locales pour faire découvrir le vélo comme loisir accessible et écologique.

→ LA MARQUE ACCUEIL VÉLO EN CENTRE-VAL DE LOIRE (18)

Accueil Vélo est une marque dédiée aux établissements offrant des services adaptés aux cyclotouristes. Créée pour encourager le tourisme à vélo, elle garantit un accueil de qualité et des équipements spécifiques le long d'itinéraires cyclables.

Les établissements labellisés (hébergements, restaurants, sites touristiques, offices de tourisme, loueurs et réparateurs de vélo) offrent des services essentiels aux cyclistes, tels qu'un local sécurisé pour vélos, un kit de réparation, des informations sur les itinéraires et la météo. La marque **Accueil Vélo** a été créée en 2008 par le Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire pour répondre aux besoins des cyclotouristes. Depuis 2012, la marque Accueil Vélo est déployée sur l'ensemble du territoire national, avec une propriété partagée entre le Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire et France Vélo Tourisme.

En s'inscrivant dans une démarche écoresponsable, le label renforce l'image de la France comme destination privilégiée pour les amateurs de voyages à vélo.

Actions de la collectivité

- ♦ **Création** du label Accueil Vélo par Le Comité Régional du Tourisme (CRT) Centre-Val de Loire
- ♦ La région Centre-Val de Loire apporte son concours au **déploiement** du label à l'ensemble du territoire national, en collaboration avec France Vélo Tourisme.
- ♦ **Accompagnement des professionnels :**
- ♦ Mise à disposition d'outils et conseils pour inciter les acteurs du tourisme (hébergements, restaurateurs, offices de tourisme, etc.) à obtenir le label.
- ♦ Aide aux professionnels pour répondre aux critères d'éligibilité et améliorer leurs infrastructures pour mieux accueillir les cyclistes.

Pour en savoir plus : [présentation d'Accueil Vélo sur le site de France Vélo Tourisme](#)



→ LE SERVICE DE LOCATION DE VÉLO « ONE WAY »

PROPOSÉ PAR L'OFFICE DU TOURISME DE LA BAIE DE MORLAIX (29)

La location «one way» (aller simple) fait référence à un service qui permet aux cyclistes de louer un vélo dans un endroit et de le restituer dans un autre. L'Office de Tourisme de Morlaix (29) propose un service de location de vélos en «one way» en partenariat avec Abicyclette Voyages. Ce service permet aux cyclistes de louer un vélo à Morlaix et de le restituer chez l'un des partenaires en Bretagne, notamment le long de la Vélodyssée entre Roscoff (29) et Nantes (44). Cela offre une grande flexibilité pour les voyageurs qui souhaitent explorer la région sans avoir à revenir à leur point de départ. Après la restitution, Abicyclette se charge de la logistique pour redistribuer le vélo à travers le réseau.

Actions de la collectivité

- ♦ **Partenariats**: Collaboration avec des agences comme Abicyclette Voyages pour offrir des locations de vélos flexibles.
- ♦ **Promotion de la mobilité durable**: Encouragement des modes de transport alternatifs et développement d'infrastructures pour le tourisme à vélo.

Pour en savoir plus : [site de l'office du tourisme de la Baie de Morlaix](#).

BAIE DE MORLAIX
#PLOGASNOU #LOCQUIREC #MONTSDARREE
#CARANTEC #MORLAIX
BRETAGNE



La Vélodyssée

LOGISTIQUE À VÉLO, LA FILIÈRE AU CŒUR DES VILLES

Dans les grandes agglomérations, les vélos-cargos et autres solutions cyclo-logistiques se développent rapidement pour assurer des livraisons économes, rapides et sans émissions. Des entreprises comme Cargonantes proposent des alternatives aux véhicules motorisés, créant ainsi des emplois dans les secteurs du transport et de la logistique. Les entreprises faisant du vélo leur principal outil de déplacement sont rassemblées au sein de l'association Les Boîtes à Vélo.

Les collectivités locales en France jouent un rôle clé dans le développement et le soutien de la **logistique à vélo**, une alternative durable et écologique pour la livraison urbaine. Elles agissent comme des catalyseurs pour intégrer la logistique à vélo dans les villes, contribuant à réduire la pollution, les nuisances sonores et les embouteillages tout en rendant les livraisons plus efficaces et respectueuses de l'environnement.

Aménagements

- ♦ **Réseau cyclable**: Les collectivités aménagent des réseaux cyclables sécurisés qui facilitent la circulation des vélos-cargos.
- ♦ **Zones de circulation apaisée**: Création de zones piétonnes ou à circulation réduite (zones 30, ZTL, ZFE) où les vélos ont un avantage comparatif sur les véhicules motorisés.
- ♦ **Stationnements adaptés**: Mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos-cargos et les vélos utilitaires à proximité des hubs de livraison ou des commerces.

Planification et réglementation

- ♦ **Stratégies locales de mobilité**: Intégration de la logistique à vélo dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET).
- ♦ **Réglementation des livraisons**: Limitation d'accès des véhicules thermiques dans les centres-villes pour favoriser les modes doux, comme le vélo.

Soutien matériel et financier

- ♦ **Aides à l'achat de vélos-cargos**: Des aides financières pour l'acquisition de vélos-cargos électriques ou non par les entreprises, artisans, ou associations.
- ♦ **Développement des offres de vélos-cargos en libre-service** pour des besoins ponctuels.
- ♦ **Mise à disposition de locaux** avec un bail porté par la collectivité et **mise à disposition de locaux vacants** pour stockage.



© RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

→ FACHES-THUMESNIL : MISE À DISPOSITION DE LOCAUX (59)

Courant 2023, la commune de Faches-Thumesnil (59) (dans l'agglomération de Lille) a mis à disposition des espaces à des entreprises opérant à vélos cargos en requalifiant d'anciens locaux de services techniques municipaux en hangar et bureaux. Cinq cyclo-entreprises louent actuellement les locaux qui font office de hubs cyclologistiques.



FACHES THUMESNIL

Actions de la collectivité

- ◇ Requalification de locaux techniques en hangars et bureaux.
- ◇ Location des espaces.

Pour en savoir plus : Fiche action du Cerema « [Réserver le foncier pour la logistique](#) »
Guide des Boîtes à Vélo sur les [Hubs cyclologistiques](#).

Un avenir à structurer

Malgré son fort potentiel, la filière vélo en France reste confrontée à plusieurs défis. Le manque de formations spécialisées, les difficultés d'approvisionnement en composants, ou encore la concurrence de pays asiatiques freinent son essor. Le contrat de filière vient apporter une réponse à ce besoin de structure mais ne suffit pas.

Investir davantage dans les infrastructures, dans la formation des techniciens, inciter les entreprises à se tourner vers des solutions cyclables et renforcer les liens entre filière industrielle et actions des pouvoirs publics seront essentiels pour structurer cette filière et maximiser son impact en termes d'emploi.



RESSOURCES

Le retour de la bicyclette – Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 de Frédéric Héran, Éditions La Découverte, 2015.

La Vélo-Révolution : histoire d'un objet en pièces détachées de Julie Navarre, Jean-Philippe Navarre, La Série Documentaire, France Culture, 2023.

Contrat de la filière économique du vélo de France Vélo, 2024.

Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 de INDDIGO, VERTIGOLAB, DGE, ADEME, DGITM, FFC, 2020.

Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022 du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables et Vélo & Territoires, 2023.

→ BIBLIOGRAPHIE

[1] Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables et Vélo & Territoires, « Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022 ». Disponible sur : https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/enquete-modes-actifs-2022_rapport-complet.pdf?version=62c4e3ba

[2] France Vélo, « Emplois et formations dans la filière économique du vélo Résultats de la première enquête-flash. », 2023.

[3] Vélo & Territoires, « Accueil Vélo© qualifie et rend visible les services adaptés aux cyclistes », <https://www.velo-territoires.org/>. Disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/06/26/accueil-velo-qualifie-rend-visible-services-adaptes-aux-cyclistes/>

[4] Direction Générale des Entreprises, « Le tourisme à vélo | Direction générale des Entreprises ». Disponible sur : <https://www.entreprises.gouv.fr/secteurs-dactivite/tourisme/le-tourisme-velo>

[5] Union Sport et Cycle, « Les chiffres du marché ». Disponible sur : <https://www.unionsportcycle.com/observatoire-du-cycle/chiffres-marche>

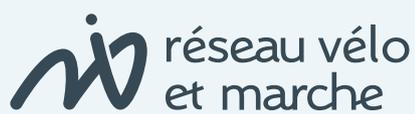
[6] G. Gouffier-Cha, « Filière économique du vélo », 2023.

[7] INDDIGO, VERTIGOLAB, DIRECTION GENERALE DES ENTREPRISES, ADEME, DGITM, FFC, « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 », La librairie ADEME. Disponible sur : <https://librairie.ademe.fr/societe-et-politiques-publiques/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>

[8] Fondation pour la Nature et l'Homme et CFDT : métallurgie, « Comment relever le défi d'une transition juste ? Notre scénario pour l'emploi et le climat », juin 2021.

[9] Vélo & Territoires, « +37% de passages de vélos entre 2019 et 2023, un palier d'après-COVID semble atteint », Vélo & Territoires. Disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2024/05/21/37-de-passages-de-velos-entre-2019-et-2023-un-palier-dapres-covid-semble-atteint/>

[10] France Vélo, « Enquête Emplois », France Velo, filière économique. Disponible sur : <https://filieravelo.com/enquete-emploi-2022/>



Collectivités engagées pour les mobilités actives

09 72 56 85 05
info@reseau-velo-marche.org
www.reseau-velo-marche.org



QUI SOMMES-NOUS ?

Le Réseau vélo et marche, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

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

Soutenu par



Dossier réalisé par Luc Berman,
Réseau vélo et marche