



© KERSTIN REIMER / PIXABAY

VÉLOS L'ÉCONOMIE QUI GRIMPE... QUI GRIMPE !

Même si la part du vélo ne représente encore que 3 % des déplacements en France, l'appétence pour « la petite reine » ne s'essouffle pas, motivée par une vision des mobilités plus verte et plus douce. Ce phénomène sociologique s'accompagne d'un nouveau cycle, économique cette fois : en Auvergne-Rhône-Alpes, la filière se structure autour d'acteurs innovants qui ont su s'adapter aux besoins de clients toujours plus soucieux de leur empreinte carbone et de leur confort.

■ Dossier réalisé par Julien Thibert, Séverine Renard, Caroline Thermozy-Liaudy, Julien Verchère, Laurie Joanou, Noémie Coquet et Stéphanie Véron

En 2019, le marché du cycle a poursuivi sa progression de 10,1% avec un chiffre d'affaires évalué à 2,33 Mds selon les chiffres publiés par l'Union sport et cycle (USC) dans son Observatoire du cycle qui regroupe près de 1 500 entreprises et 3 000 points de vente. De bons résultats dopés par un boom de la vente de vélos à assistance électrique (VAE) en progression de 12,1% et un prix de vente moyen qui se négocie à 1 750 €, lui aussi en progression de 10%.

Les aides de l'Etat (« bonus vélo ») ou des collectivités, comme celle de la Métropole de Lyon (jusqu'à 500 €) pour l'achat d'un VAE expliquent, en partie, cette croissance. Ce contexte favorable profite à l'ensemble des circuits de distribution. L'USC indique que « l'attente de conseils et de services sur des produits à forte valeur ajoutée nécessite des compétences de plus en plus techniques » poussant les consommateurs à se tourner progressivement vers les détaillants spécialisés. Cependant, les enseignes dites « multisports » restent des poids lourds avec 64% de parts de marché. A noter, toujours selon l'USC, que les détaillants spécialisés réalisent 55% du chiffre d'affaires global et 78% sur le seul segment VAE.

La région Auvergne-Rhône-Alpes traduit bien cette diversité de l'offre associée à une expertise basée sur l'expérience d'une communauté, celle de cyclistes très impliqués dans l'évolution des mobilités en mode doux.

« Aujourd'hui, il n'y a pas de grosses multinationales dans notre secteur. Toutes les entreprises restent à taille humaine sur ce qui représente, finalement, un petit marché », témoigne Renaud Colin, fondateur et CEO d'Addbike, une société villeurbanaise qui a commencé avec l'Addbike, un système pendulaire à deux-roues qui vient se fixer à l'avant d'un vélo traditionnel.

Aujourd'hui, l'entreprise développe le U-Cargo, un vélo à assistance électrique pas plus long qu'un vélo traditionnel mais avec la capacité de charge d'un vélo cargo (en moyenne 100 kg).

HAUT DE GAMME ET EXPÉRIENCE DE LA COMMUNAUTÉ

Addbike s'appuie sur un réseau de distributeurs pour commercialiser ses deux-roues, via près de 180 magasins situés en France et en Europe. Mais le dirigeant mise aussi sur sa communauté. Non seulement pour financer son développement mais surtout pour faire émerger de nouvelles idées. « Le lancement de notre campagne de levée de fonds participe d'une implication des investisseurs à la fois dans la poursuite de notre développement mais aussi pour faire évoluer les solutions relatives à la mobilité active. Nous promovons la participation au renouveau de l'économie locale en investissant dans une entreprise experte dans son secteur ».

Il cherche à lever 400 000 € d'ici fin septembre, via la plateforme régionale Incit'financement.

Dans un registre un peu différent, la start-up lyonnaise A fond Gaston convertit, depuis 2018, des vélos classiques en vélos électriques grâce à l'installation de simples kits. Une grande partie du succès - déjà 500 kits posés pour monter à 2 000 en 2021 - repose sur la simplicité du procédé et d'un service clé en main.

« Le client commande son kit sur notre site Internet, on lui propose un rendez-vous en atelier et la conversion s'effectue dans la journée. On garantit un service après-vente et la fourniture de pièces détachées. Notre système peut s'adapter à 90% des vélos du marché », détaille Antoine Galonnier, son fondateur. Avec l'essor des vélos-cargos, les professionnels tapent aussi à sa porte.

Grâce à un réseau de partenaires installateurs certifiés, la start-up de trois salariés, qui a prévu de recruter trois autres personnes d'ici la fin de l'année, est aussi présente dans sept grandes agglomérations, dont Grenoble et Annecy. En attendant Lille pour la fin de l'année et Nantes, Nice et d'autres implantations pour 2021.

L'interview

CYCLIK : LE VÉLO EN BAMBOU QUI CASSE LES CODES



Ancien coureur de haut niveau, Félix Hébert produit dans son atelier lyonnais des vélos sur-mesure dont les cadres sont fabriqués à partir de bambou et fibre de lin. Une originalité qui a du sens, entre objet plaisir et conscience écologique. Rencontre avec un entrepreneur sorti des sentiers battus.

Comment est née cette idée originale ?

J'ai pratiqué le cyclisme dix ans en haut niveau, avant de me consacrer en priorité à un master en éco-gestion tout en conservant l'envie de rester dans l'univers du vélo. Souffrant de douleurs dorsales, j'ai cherché un matériau pouvant allier confort, technique et résistance. Après des tests concluants, le bambou s'est imposé pour sa réactivité et sa capacité à absorber les vibrations. Le projet a mûri et Cyclik est né début 2017.

D'où viennent les matières premières et comment sont fabriqués ces cadres 100% naturels ?

Nous nous fournissons auprès de la bamboueraie d'Anduze, dans le Gard, où sont sélectionnés les échantillons répondant à nos besoins, en matière de robustesse comme d'esthétique. Ils sont séchés à l'étuve dans la Loire. Après la prise de mesures et le dessin de la géométrie du vélo, les cadres sont assemblés dans notre atelier (situé dans le pôle d'entrepreneurs Lyve du 9^e arrondissement de Lyon, Ndlr) où nous travaillons à trois à temps plein. L'assemblage est effectué avec de la fibre de lin provenant de Normandie, grâce à un système de tressage. Le tout avant un long travail de ponçage. Roues, pédales, dérailleurs, on équipe ensuite le vélo à la demande des clients. Ce sont des vélos sur-mesure, destinés en premier lieu à des cycloportifs passionnés désireux de connaître autre chose que le traditionnel cadre carbone.

Quelles sont les perspectives de développement pour Cyclik ?

L'image de marque commence à prendre, dans le sillage d'un produit nature et made in France. Nous fabriquons une vingtaine de vélos par an, avec l'ambition de faire croître ce chiffre en 2021. Mais nous demeurons des artisans du cycle, adaptant un savoir-faire ancien à des matières végétales. Il faut une cinquantaine d'heures pour achever un cadre en bambou. Ces vélos restent des objets de plaisir.

.../...

.../...

Dernière clé du succès : là encore, s'appuyer sur une forte communauté, celle des « vélo-taffeurs », autrement dit ceux qui se déplacent en vélo pour travailler, puisqu'elle représente près de 50 % de ses clients.

LES ENTREPRISES, MOTEUR DU REPORT MODAL ?

Même si, selon une étude Insee de février 2019, sept Français sur 10 se rendent au travail en voiture, à l'exception de Lyon et Paris, où les salariés se déplacent majoritairement en transports en commun, la tendance évolue.

« Dans les milieux urbains denses, on compte un grand nombre d'entreprises dont la majorité des salariés se trouvent dans un périmètre de cinq kilomètres. Je recommande alors beaucoup le vélo, car les gens sont facilement captables sur ces modalités, et se rendent rapidement

compte des bénéfices », abonde Lionel Ferrafiat, dirigeant depuis mars 2019 du cabinet grenoblois Tectonic, spécialiste de l'accompagnement des entreprises et de leurs salariés dans ce changement de pratiques au profit de modalités plus douces. Si l'entreprise peut devenir un moteur important dans le report modal, encourager le vélo n'est pas anodin.

« Elles doivent imaginer l'aménagement de leurs bâtiments en conséquence : douches, parc à vélos... sont autant d'impératifs associés », explique Lionel Ferrafiat. D'autant que ce changement doit être accompagné. « Il est toujours difficile de faire comprendre à une entreprise qu'elle doit allouer un budget à la sensibilisation et à l'accompagnement des changements de pratiques. Elles préfèrent en général investir une grosse somme dans une flotte de véhicules électriques, qu'elles vont pouvoir valoriser sur un bilan et auprès du public ».

LANCER UNE PRODUCTION INDUSTRIELLE « MADE IN AUVERGNE- RHÔNE-ALPES »

Témoignage de la structuration d'une filière en plein essor, la création, en région Auvergne-Rhône-Alpes, en juillet dernier, du cluster Mobilité active et durable (MAD) dont AddBike est membre.

Pour Anne-Sophie Castaiker, sa présidente, dirigeante de la société lyonnaise Doctibike, spécialisée dans les batteries pour VAE, « l'objectif est de rassembler les acteurs régionaux de la filière vélo, les entreprises innovantes, les laboratoires de recherche, etc. de manière à pouvoir développer de nouvelles solutions vélo pour les particuliers, pour les entreprises et dans les systèmes de mobilité des territoires, aux côtés des autres systèmes de mobilité ». Les ambitions du jeune cluster sont fortes.

Sa feuille de route stratégique intégrée, ni plus ni moins, le projet d'un vélo entièrement fabriqué en région Auvergne-Rhône-Alpes.

« L'objectif est de mener une réflexion qui aboutira ensuite à une expérimentation puis à une mise en place plus industrielle. L'idée est de pouvoir s'approvisionner au plus proche possible, d'avoir des capacités d'assemblage sur le territoire ou en tout cas au niveau national. Nous nous sommes rendus compte que tous les acteurs de la mobilité avaient beaucoup souffert des problématiques liées aux approvisionnements chinois lors du confinement, et que la France est très dépendante de l'Asie d'un point de vue industriel », décrit Anne-Sophie Castaiker. Le cluster compte s'appuyer sur des compétences locales, comme celles issues du bassin grenoblois pour le segment des cartes électroniques ou celles de Saint-Etienne et son expertise de la métallurgie. ■

KLEUSTER CHANGE DE BRAQUET AVEC JEAN LAIN AUTOMOBILES



Faute d'avoir pu boucler une levée de fonds, Kleuster a été contraint à la liquidation judiciaire en juillet dernier. Mais l'aventure se poursuit car l'entreprise, créée en 2012 par Gérard Têtu, a été reprise par le distributeur Jean Lain Automobiles. Implanté en Savoie, Haute-Savoie, dans le Grésivaudan et le Pays de Gex, le groupe familial souhaitait s'engager dans l'électromobilité. « Le rachat de Kleuster nous permet de nous positionner comme constructeur et d'offrir un complément de gamme avec un véhicule plus léger pouvant accéder aux rues piétonnes », justifie son Pdg Jean-Michel Lain.

Les triporteurs à assistance électrique, commercialisés sous la marque Freegones, ont déjà fait la preuve de leur potentiel marché puisque quelque 80 vélos sont en circulation. « Le véhicule est parfaitement adapté pour les livraisons en centre-ville, les opérations de propreté urbaine et le street food. Nous avons des exemplaires utilisés par la métropole de Lyon, le loueur Petit Forestier, Coved, mais aussi des artisans », fait savoir Gérard Têtu, maintenu à la direction générale. Après avoir procédé à des améliorations pour alléger la batterie et apporter un service de monitoring à distance de l'activité, une nouvelle phase s'amorce.

« Au 1^{er} trimestre 2021, 120 véhicules devaient sortir des chaînes de production de Saint-Jean Industries », annonce Gérard Têtu. Pour la distribution et la maintenance, Freegones s'appuiera sur la force du réseau Jean Lain Automobiles. « En 2025, nous tablons sur 1 000 véhicules en service. Nous visons 3 M€ de chiffre d'affaires fin 2021 et l'équilibre financier début 2023 », projette le directeur.

PÉDALEUR, LA BOX QUI NE FAIT PAS DE SUR PLACE

On connaissait les box beauté, voyage ou bien-être, Pédaleur se présente comme la première box 100 % vélo. Tous les deux mois, moyennant 25 €, les abonnés reçoivent à leur domicile un colis comprenant quatre à huit produits. « Il ne s'agit pas d'une box de goodies, mais bien de produits utiles pour la pratique du vélo », explique Benjamin Olivier, qui a lancé la start-up Athlete vibes en 2016 avec son épouse Mathilde. Aujourd'hui leader en France sur le segment des box dédiées au sport, la start-up, qui commercialise également une deuxième box dédiée à l'univers du running, mixe coup de cœur et marques ciblées. Textiles, produits d'entretien, nutrition, la diversité est la règle. « J'ai pratiqué le cyclisme à haut niveau, nous sommes des passionnés. Mais Pédaleur s'adresse aussi bien aux cyclistes débutants, intermédiaires que confirmés », avance le co-fondateur de la marque.

Avec 1 500 abonnés, Pédaleur a gravi un premier col, mais ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Au cœur de cette dynamique, Pédaleur vient de signer un partenariat pour un an avec la Fédération française de cyclisme (FFC). « Il s'agit avant tout d'un échange de visibilité. Les adhérents pourront disposer d'une remise sur notre box et nous allons relayer les actions de la fédération. Nous bénéficierons en retour d'un moyen de nous faire connaître auprès des 120 000 licenciés de la FFC », schématise-t-il.

Hébergée au sein de l'incubateur Manufactory (Lyon 8^e), la jeune pousse emploie quatre salariés et une alternante. Pour continuer à développer Pédaleur, Benjamin Olivier et son équipe fourmillent d'idées, du lancement d'une collection textile au projet d'un site e-commerce.



VIVEZ L'EXPÉRIENCE DE L'HYBRIDE SUR NOS NOUVEAUX MODÈLES CLIO, CAPTUR & MEGANE.

Réservez votre essai auprès de notre expert, Yoann, au 06 76 19 69 26.



RENAULT SAINT-CHAMOND
18 Boulevard de Fonsala - 04 77 29 28 27

GRUPE THIVOLLE
Le sourire en plus

CLASSEMENT RÉGIONAL DES VILLES DYNAMIQUES POUR LE VÉLO

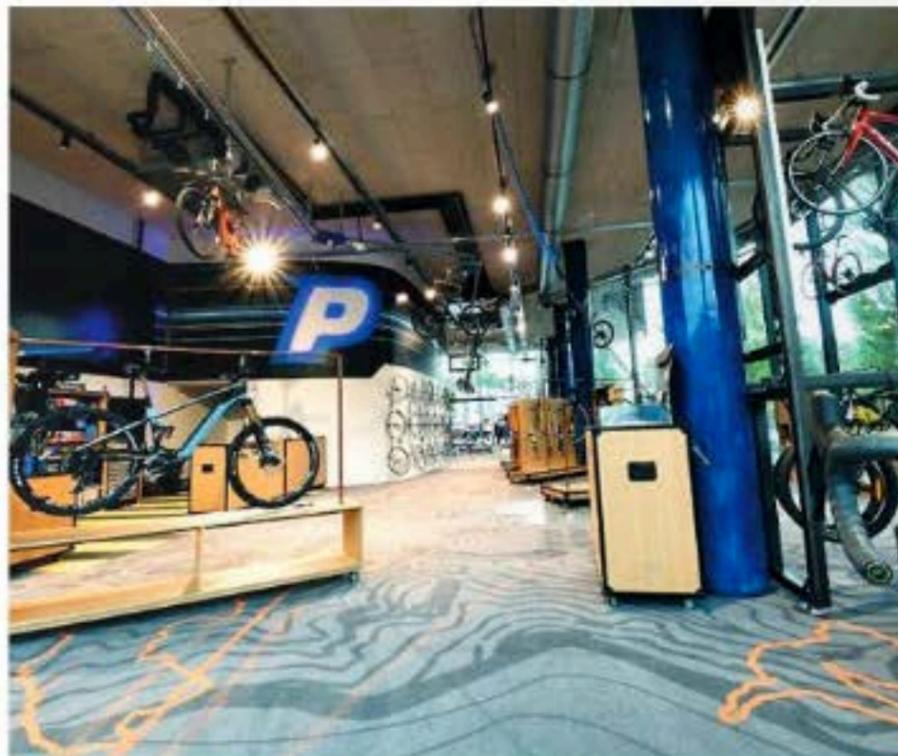
Dans le palmarès national du baromètre « Parlons vélo des villes cyclables 2019 » publié par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), Grenoble arrive en tête des villes de 100 à 200 000 habitants avec une note de globale de 4,12. Arrive ensuite Annecy à la 5^e place nationale mais deuxième ville d'Auvergne-Rhône-Alpes avec une note de 3,15 puis Villeurbanne qui se classe dixième avec une note de 3,03. Lyon, classée dans la catégorie des villes de + 200 000 habitants n'obtient que la 6^e place avec une note de 3,19.



Lancement du Label Employeur Pro-Vélo

Cette certification lancée en septembre est délivrée par la FUB, (Fédération des usagers de la bicyclette). Experte reconnue depuis 40 ans sur la mobilité vélo au quotidien, la fédération vise à distinguer les employeurs privés et publics français de toute taille qui mettent en place des mesures pro-vélo ambitieuses et conformes à un cahier des charges. Le processus de labellisation est en deux étapes. L'employeur candidat complètera dans un premier temps un formulaire d'auto-évaluation qui lui permettra, si son niveau d'engagement est suffisant, d'être dans un second temps audité sur site par une association du réseau FUB (dont un membre sera spécifiquement formé à l'évaluation) et un pair membre d'un club mobilité (expert sur la mobilité vélo). En fonction des résultats de l'audit, un label de niveau bronze, argent ou or pourra être décerné à l'employeur candidat. Une version provisoire du référentiel sera testée par 50 entreprises volontaires. A l'issue de cette phase de test, la version officielle du label sera proposée à tous les employeurs souhaitant valoriser leurs démarches pro-vélo, et devrait être lancée à l'occasion du prochain congrès de la FUB à Montpellier le 28 janvier 2021.

PROBIKESHOP COMPTE DÉPASSER LES 100 M€ DE CHIFFRE D'AFFAIRES



Probikeshop a ouvert il y a un an un show-room à Confluence. Les événements qui y sont organisés mobilisent des centaines de followers sur les réseaux sociaux

Le leader français de la vente en ligne de vélos et d'accessoires, dont le siège est stéphanois et la plateforme logistique implantée à Chaponnay, enregistre un boom des ventes.

« On ne s'attendait pas à ce que les ventes explosent. A la fin du confinement, les gens ont eu besoin d'activités outdoor, mais le marché du vélo n'était pas prêt à faire face à une telle demande », explique Olivier Rochon, le président et fondateur de Probikeshop. Le leader français de la distribution en ligne de vélos et d'accessoires à destination des cyclistes, plutôt bien armé avec 60 000 références en début de saison, pour 1,5 million de produits en stock, dans son entrepôt de 30 000 m² à Chaponnay, doit faire face à des ruptures de stock. Avec ce boom du vélo, Probikeshop qui a dépassé les 300 salariés en 2020, envisage plus de 100 M€ de chiffre d'affaires hors taxes. Elle enregistre cette année une croissance de 30 % par rapport à l'exercice précédent, contre une croissance annuelle moyenne de

15 à 20 % les années précédentes. Les deux tiers du chiffre d'affaires sont réalisés grâce à la vente de vélos, et le tiers restant en pièces et accessoires.

Le grand gagnant de la crise sanitaire reste le vélo à assistance électrique - un marché très tendu à cause de difficultés d'approvisionnement en Asie notamment - pour lequel les consommateurs sont prêts à déboursier « de 1 800 à 8 000 € », dit Olivier Rochon. Mais les prix ont-ils augmenté ? « Les prix n'ont pas augmenté, mais les gens sont prêts à mettre plus d'argent pour une activité qu'ils comptent pérenniser. On sort du vélo de supermarché des années 90-2000 avec des vélos à 100 ou 200 € », analyse-t-il.

Si les affaires roulent pour Olivier Rochon, il espère toutefois que les politiques locales n'accoucheront pas « de mesurette, mais de vraies infrastructures, avec de véritables pistes cyclables à l'image de l'Allemagne, avec des connexions entre les villages et les villes centrales. Sans ça, tout pourrait retomber », plaide-t-il. Une logique qui, selon lui, devrait être suivie après la vague d'aides financières à l'achat de cycles. ■

LES VÉLOS CARGO DE KIFFY PRENNENT DE L'ÉLAN

Le fabricant stéphanois recentre sa production sur le vélo électrique : le Kiffy Capsule. Ce modèle, sorti en mai, peut transporter un ou deux enfants à l'arrière, et rencontre un vif succès. Fin 2020, 400 vélos sortiront de l'atelier.

Il peut transporter jusqu'à 190 kg, et conduire les enfants à l'école. Le Kiffy Capsule, le récent vélo cargo électrique est fabriqué, et pas seulement assemblé, à Saint-Etienne dans les ateliers de la Chaudronnerie fine de la Loire (CFL). A l'arrière, avec ou sans siège, deux enfants peuvent être transportés pour des trajets allant entre 40 et 60 km d'autonomie.

Le nouveau modèle de Kiffy a été présenté aux Prodays à Paris, un salon réservé aux professionnels du cycle les 19 et 20 septembre, permet-

tant de toucher 80 nouveaux revendeurs. Commercialisé seulement au sein de magasins physiques, le vélo est présent aujourd'hui à travers une centaine de points de vente. Du cadre, garanti à vie, jusqu'aux repose-pied en acacia issu des forêts d'Isère, la conception des vélos joue la carte du local. Les moteurs électriques sont quant à eux allemands. Fin 2020, 400 cycles sortiront de l'atelier. Entre 500 et 600 vélos ont été vendus pour le 1^{er} trimestre 2021, avec l'objectif d'en produire 1 500 à 2 000 sur un an. Devant l'accélération des ventes, le challenge devient d'une autre nature : « Nous sommes arrivés à un tournant, il faut absolument que l'on puisse tenir les délais de livraison de six semaines en moyenne », confie Thibaud Vignali, responsable commercial.

Cela implique aussi plus d'espace pour l'atelier de montage, aujourd'hui un peu à l'étroit dans une des ailes de la société CFL, située près du stade Geoffroy-Guichard.



Aurélien Bonnet, responsable production et logistique et Thibaud Vignali, responsable commercial de Kiffy

La recherche d'un bâtiment est en cours pour accueillir le montage et le stockage des pièces dans le courant du 1^{er} semestre 2021. Quatre soudeurs à plein temps et autant au montage, depuis le 28 septembre, sont dédiés à la production du Kiffy Capsule. Une personne en charge de la communication est aussi recher-

chée. A sa création en 2015, Kiffy s'était orienté sur la fabrication de tri-cycles. Leur fabrication se fera désormais plutôt « au cas par cas », précise T. Vignali. Le prix d'achat d'un cargo électrique, éligibles aux primes de mobilité, se porte à 4 300 €. ■

« PAS DE STATIONNEMENT, PAS DE VÉLO »

La société Altinnova, basée à Bonson, innove afin de développer et concevoir des outils facilitant la vie des cyclistes. Elle propose notamment des systèmes de stationnement des vélos que les collectivités sont de plus en plus nombreuses à s'approprier.

« Le stationnement est le cœur du problème des cyclistes : pas de stationnement, pas de vélo, relève en souriant Corinne Verdier. Il y a une vraie question autour du stationnement résidentiel et du vélo ». En 2003, elle a lancé, avec son associé Julien Lefebvre, la société Altinnova qui compte 27 salariés (avec deux embauches en 2019). Installée à Bonson, l'entreprise produit des accessoires permettant de faciliter l'usage du deux-roues. Des racks à vélo portatif permettant d'installer ponctuellement une solution de stationnement sur des lieux d'évé-

nementiel, des stations de gonflage à disposer sur l'espace public ou dans les entreprises, mais aussi des consignes autonomes, genre de parkings couverts sécurisés permettant de stationner les vélos en toute sécurité, en passant par des petits abris qui, installés sur une place de stationnement de voiture permettent de garer six vélos.

« Ces dispositifs ont été pris d'assaut par les usagers », note Corinne Verdier, qui vient de remporter un marché de la Ville de Paris où sont déployés des abris à vélo permettant, dans une première phase, le stationnement de 300 cycles. Mêmes opportunités à Grenoble, où le plan vélo est très avancé et où un parking de 1 150 places a été installé. « C'est une ville qui travaille également sur la signalétique, la matérialisation des itinéraires, et cette approche globale permet d'aller encore plus loin avec l'installation d'outils permettant le confort des usagers ». A noter que l'entreprise conçoit ses produits, via sa filiale Altisteel, spécialisée en tôle-



Corinne Verdier, présidente et co-fondatrice d'Altinnova

rie, et équipera bientôt les aires de co-voiturage de Loire Forez Agglomération.

L'entreprise qui affiche un chiffre d'affaires de 5,5 M€ et une croissance de 40 % entre 2018 et 2019, est présente depuis un an dans le catalogue de la Centrale d'achat du transport public. C'est notamment via cet outil que les collectivités se sont équipées durant la crise sanitaire et après le confinement pour

agrémenter les « coronapistes » cyclables, destinées à désengorger les transports en commun. « Plus de 6 000 places de stationnement pour les vélos ont été créées partout en France, certaines par l'intermédiaire de consultations classiques, d'autres par ce catalogue », précise Corinne Verdier dont l'entreprise développe également les outils connectés permettant la gestion par les usagers et les collectivités des box sécurisés. ■

UN PLAN VÉLO À SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE ?

Utiliser son vélo pour aller travailler ou faire ses courses, le concept paraît bien sur le papier - sauf quand il pleut. C'est bon pour la santé, c'est bon pour la planète et les finances, n'étant plus à démontrer le coût de revient d'un véhicule personnel. Pour autant, faut-il que les conditions soient réunies pour sécuriser sa pratique dans les centres-villes. C'est une affaire de politiques publiques. En l'occurrence à Saint-Etienne le déploiement du plan vélo voté en juin 2018 se fait attendre.

L'économie du vélo passe par la promotion de son usage. Cette thématique est devenu ces dernières années un vrai sujet de société, s'invitant aux dernières assises de la mobilité en 2017, et par ailleurs considéré dans le plan de relance présenté en septembre par le gouvernement, qui promet 200 M€ pour développer son utilisation. Et la crise du Covid a accéléré son recours.

Il a été constaté, selon Florent Missemer, président de l'association stéphanoise Océvelo, une progression de 74 % du nombre de cyclistes dans les rues de Paris depuis le mois de mai dernier. Sur l'ensemble du territoire national, son utilisation a progressé de 30 %. Se sont dit-il « des chiffres durables car il est constaté que le « converti » ne revient plus en arrière, conforté par la performance observée sur le temps de trajet et les bénéfices sur sa santé. »

Mais la promotion du vélo est aussi une question de politiques publiques, qui doivent prévoir de mieux l'insérer dans les zones urbaines. En France, le budget moyen d'une politique cyclable s'élève à 10 € par an et par habitant dont 3 € sont pris en charge par l'Etat, et 7 € par les collectivités territoriales. Un budget sans commune mesure avec celui déployé par la Belgique, de l'ordre

de 46 € par an par habitant ou l'Allemagne qui se situe au-dessus de 30 €. Ainsi selon F.Missemer, « les politiques cyclables ne coûtent pas chères, il s'agit d'une question de volonté ».

En la matière, Saint-Etienne Métropole a adopté en juin 2018 un plan vélo assorti d'une enveloppe de 41 M€ et sur lequel elle n'a pas souhaité communiquer. La collectivité avait été convaincue du bien fondé de mettre en place un plan vélo, par l'initiative de l'association Océvelo qui avait fait un travail de repérage en 2018, sur les possibilités de création de voies vertes sur le territoire métropolitain. Pour ce projet, Océvelo avait d'ailleurs remporté le prix Talents du vélo du Club des villes et territoires cyclables.

Etablir des zones à 30 km/h pour apaiser la circulation

Sur le document d'intention réalisé par la collectivité et publié sur son site, l'objectif de ce plan est « de tripler le nombre de déplacements effectués en vélo en 10 ans » (d'ici 2029, Ndlr). Si le plan vélo semble à l'arrêt à ce jour - le recrutement du responsable chargé de mener à bien ce projet est en cours - Saint-Etienne pourrait en cas de mise en œuvre en être la première bénéficiaire. Dans la catégorie des villes de 100 000 à 200 000 habitants du Palmarès du baromètre des villes cyclables 2019, la ville obtient la 22^e place sur 31, avec l'attribution de la note F qui juge la politique menée de défavorable.

Pour faire mieux, il s'agira pour la ville de construire des infrastructures de circulation, de promouvoir une culture vélo auprès des usagers tout en déployant des services, tels des stationnements. Enfin précise Florent Missemer, « il s'agira d'étendre la zone 30 si le vélo doit réellement trouver sa place en ville, comme cela est déjà le cas à Grenoble, ne serait-ce que pour apaiser

la circulation ». Les étapes classiques du déploiement d'un plan vélo, étant ensuite des aménagements plus lourds à porter sur les boulevards, où la limitation de vitesse est de 50 Km/h, avec la création de bandes ou de pistes cyclables. La création de voies vertes constituant la dernière étape.

Pour un maillage cohérent, Océvelo évoque la pertinence de les relier avec Véloire et la voie des Confluences, dans la Vallée du Gier qui concentre d'énormes enjeux, notamment sur la question des trajets domicile-travail. ■

PALMARÈS DES VILLES CYCLABLES : SAINT-ÉTIENNE EN QUEUE DE PELOTON



Note : 2,53 / 6
 Catégorie : [100 000-200 000] habitants
 Classement : non classé
 Climat vélo : F défavorable

Source : Palmarès du baromètre des villes cyclables 2019 réalisé par Parlons vélo (774 contributions)