



TREK

WATERLOO, WISCONSIN | SINCE 1976

**RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET ENGAGEMENT D'ENTREPRISE**

2021



Un message de John Burke

Président de Trek Bicycle

Je souhaiterais vous parler de deux personnes que j'ai rencontrées en 2019 et qui ont eu un impact très fort sur moi. La première est Robert Swan, aventurier spécialiste de l'Arctique et militant pour la lutte contre le changement climatique. Il a été le premier à atteindre le pôle Nord et le pôle Sud à pied. Les histoires d'exploration m'intéressent depuis toujours et ce fut un honneur pour moi de pouvoir écouter Robert raconter ses aventures. Ce que j'ai surtout retenu de son récit, ce sont ses observations sur les effets du changement climatique.

Notamment, celle où il affirme que « la plus grande menace pour notre planète, c'est de croire que quelqu'un d'autre va la sauver. »

La deuxième est Rory Kennedy, la réalisatrice de documentaires. Son film intitulé *Above and Beyond* raconte l'histoire de la NASA, du programme Apollo et de la mission plus ample de la NASA qui consiste à observer notre planète depuis l'espace et sur terre en vue de récolter des données qui permettront d'améliorer la qualité de la vie sur Terre. Pour être franc, les révélations que ce film sur l'état de la planète font froid dans le dos. La NASA et Robert Swan sont parvenus à la même conclusion : notre planète est en difficulté.

La concentration de dioxyde de carbone dans l'atmosphère a atteint des niveaux sans précédent. Durant 1 500 ans, elle s'est maintenue à 275 ppm (parties par million). Quand l'Observatoire de Mauna Loa l'a mesurée en 1958, elle atteignait 315 parties par million. Aujourd'hui, cette concentration est de 414,7 parties par million et elle ne cesse d'augmenter. Le changement climatique se produit maintenant. Au cours du siècle dernier, la température moyenne de la planète a augmenté de deux degrés. Entre 2015 et 2017, Houston a été frappé par trois inondations censées survenir tous les 500 ans. Quinze des incendies les plus importants incendies qui ont touché la Californie ont eu lieu au cours de 18 dernières années. Tous ces événements se produisent alors que la population mondiale devrait passer de 7,7 milliards d'individus aujourd'hui à 9,7 milliards d'ici 2050.

Nos leaders nous abandonnent. En 2017, les émissions de dioxyde de carbone à travers le monde ont augmenté de 1,7 %. Ce chiffre semble dérisoire, mais il correspond à la mise en circulation de 170 millions nouvelles voitures sur nos routes. Les niveaux de carbone ont augmenté de 2,1 % en 2018 et de 0,6 % en 2019.

Lors d'une balade à vélo avec Rory Kennedy, je lui ai demandé son avis sur ce qui allait se passer. Elle m'a répondu ainsi : « Les experts de la NASA m'ont dit que nous disposons de 10 ans pour inverser la tendance du changement climatique. À mon avis, d'ici dix ans, il faudra répondre à une simple question : avez-vous, vous ou votre entreprise, agi pour inverser la tendance ? Oui ou non ? »

Pendant tout le reste du trajet, j'ai pensé à ce que Trek pourrait entreprendre afin de pouvoir répondre à cette question par un « Oui » retentissant.

Trek débute à peine sur cette voie, mais nous avons la ferme intention d'avancer rapidement et d'adopter des mesures concrètes pour réduire notre impact sur l'environnement. Nous n'avons pas toutes les réponses, mais chaque jour, nous en apprenons davantage sur ce que nous pouvons faire pour nous améliorer. Nous allons continuer d'explorer la moindre opportunité et de partager nos progrès et nos connaissances en espérant pouvoir inspirer les autres et les éduquer.

Car au bout du compte, tout le monde va devoir contribuer.



Pour en savoir plus sur les faits liés au changement climatique, regardez le documentaire « *Above and Beyond : NASA's Journey to Tomorrow.* »

Bienvenue au début

Il est logique qu'une entreprise qui fabrique des vélos se soucie de l'environnement. Nous fabriquons un produit qui fournit une solution à bon nombre des problèmes les plus complexes au monde comme la congestion du trafic, la santé publique et le changement climatique. Pendant trop longtemps, le secteur du vélo a bénéficié d'un laisser-passer écologique sur la base de cette affirmation. Toutefois, même un produit qui apporte des bienfaits aux personnes et à la planète laisse une empreinte. C'est précisément cette empreinte que nous devons aborder.

À l'instar d'une sortie à vélo, avant de pouvoir s'engager à atteindre une destination, il faut connaître sa position actuelle. Aussi, nous avons réalisé en 2020 notre premier audit sur les émissions afin de mieux comprendre notre impact et de concocter un plan pour devenir un citoyen du monde plus conscient et durable. Le rapport que vous avez devant vous présente les résultats.

Il explique également les actions que nous avons adoptées pour réduire notre empreinte, il présente nos objectifs en détails et définit notre vision en faveur du changement. Plus important encore, il fournit un plan pour les décisions quotidiennes que nous pouvons tous prendre pour résoudre la crise du changement climatique et il expose les actions que nous pouvons mener ensemble pour garantir un avenir sain pour la planète et tous les êtres vivants qui l'habitent.



Comprendre notre impact

En 2020, nous avons demandé à WAP Sustainability Consulting de nous aider à mesurer l'impact des émissions de Trek sur un an. Ces données tiennent compte d'une seule année d'exploitation avant 2020. La pandémie mondiale de la COVID-19 a eu un impact sensible sur notre activité et sur son exploitation. Ainsi, bon nombre de ces chiffres ont enregistré des réductions drastiques, surtout au niveau des émissions de dioxyde de carbone associées aux événements, aux déplacements professionnels et aux trajets quotidiens des employés pratiquement réduits à zéro en 2020.

Nous utilisons ces données en tant que chiffres de référence afin d'identifier les domaines où notre impact est le plus grand. Cette démarche nous aide à comprendre les points auxquels nous devons consacrer notre attention et nos ressources afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone liées à l'exploitation.

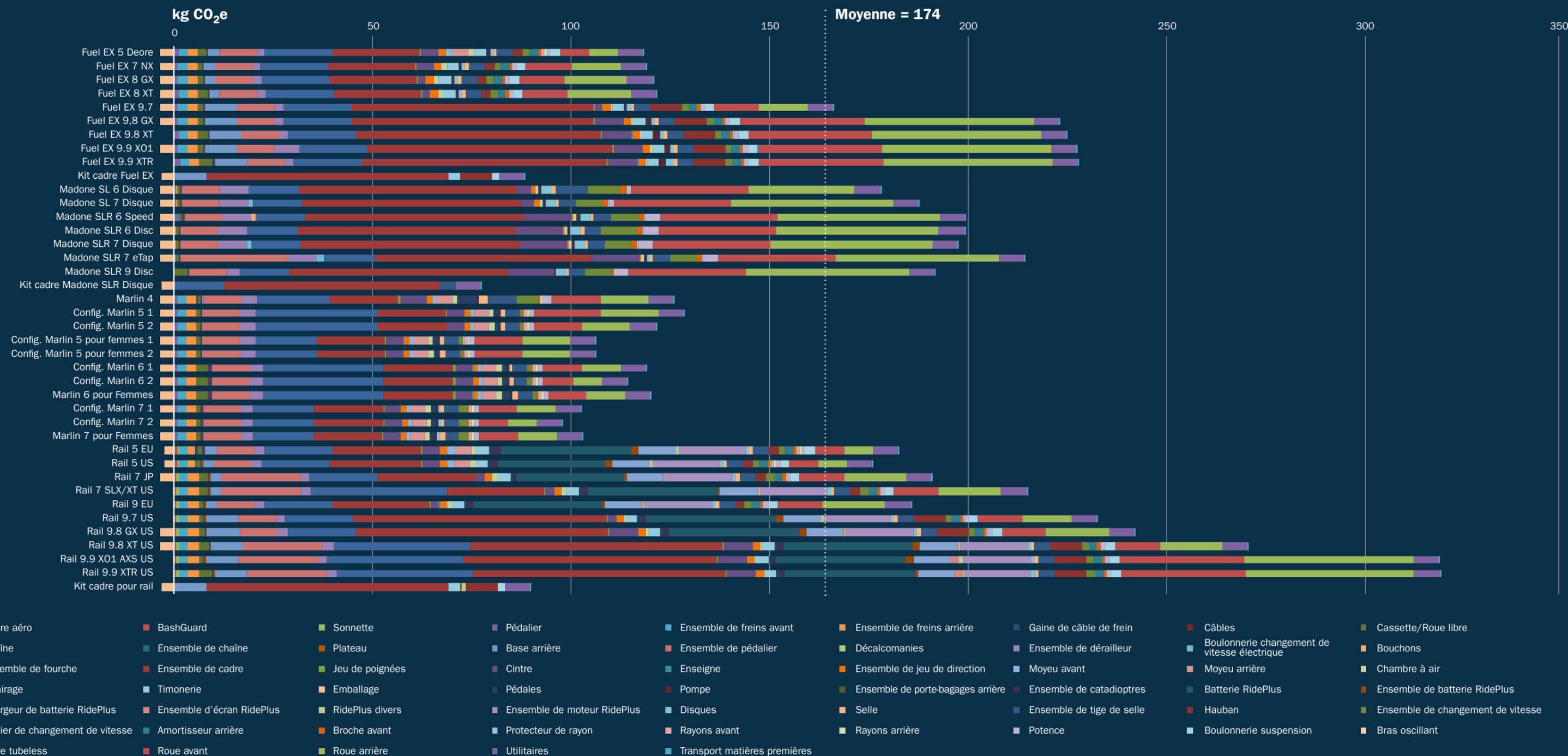


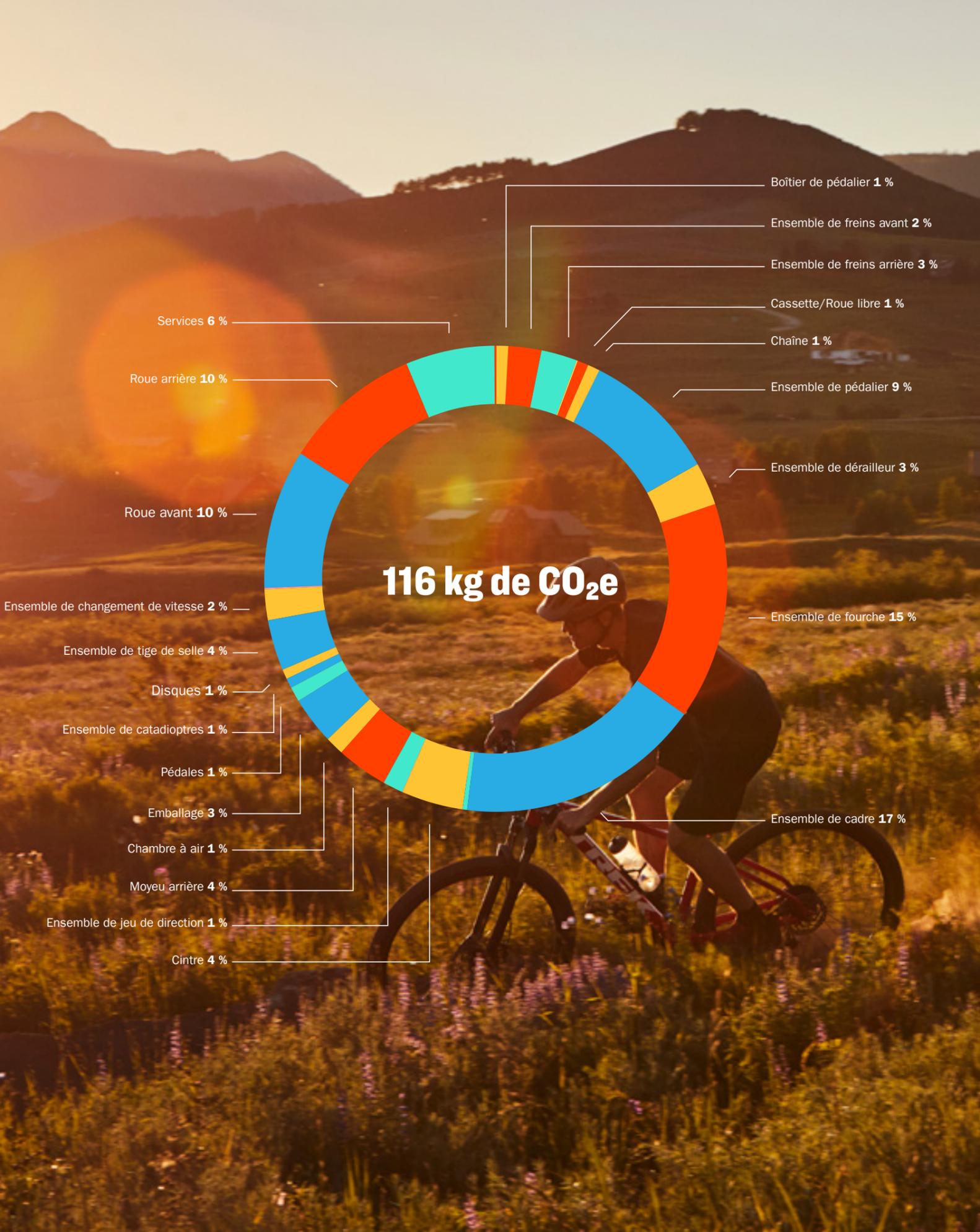
L'empreinte carbone annuelle totale de Trek s'élève à environ 300 000 tonnes (ou 300 millions de kg) de CO₂e. Cela équivaut à peu près à l'empreinte carbone de 65 000 voitures sur un an.

L'impact d'un vélo

Chaque vélo possède une empreinte carbone liée aux matières premières et au transport. La bonne nouvelle est que le coût en dioxyde de carbone de la fabrication d'un vélo peut être atténué, voire complètement compensé, quand ce vélo est utilisé à son plein potentiel. Nous avons étudié les émissions de dioxyde de carbone liées à la production de quatre de nos

modèles les plus vendus : Madone, Marlin, Rail et Fuel EX. Grâce à cette étude, nous avons non seulement déterminé les émissions causées par la production de nos vélos et de leurs composants, mais aussi identifié les domaines dans lesquels nous pouvons améliorer nos processus de fabrication et de chaîne d'approvisionnement.





Marlin

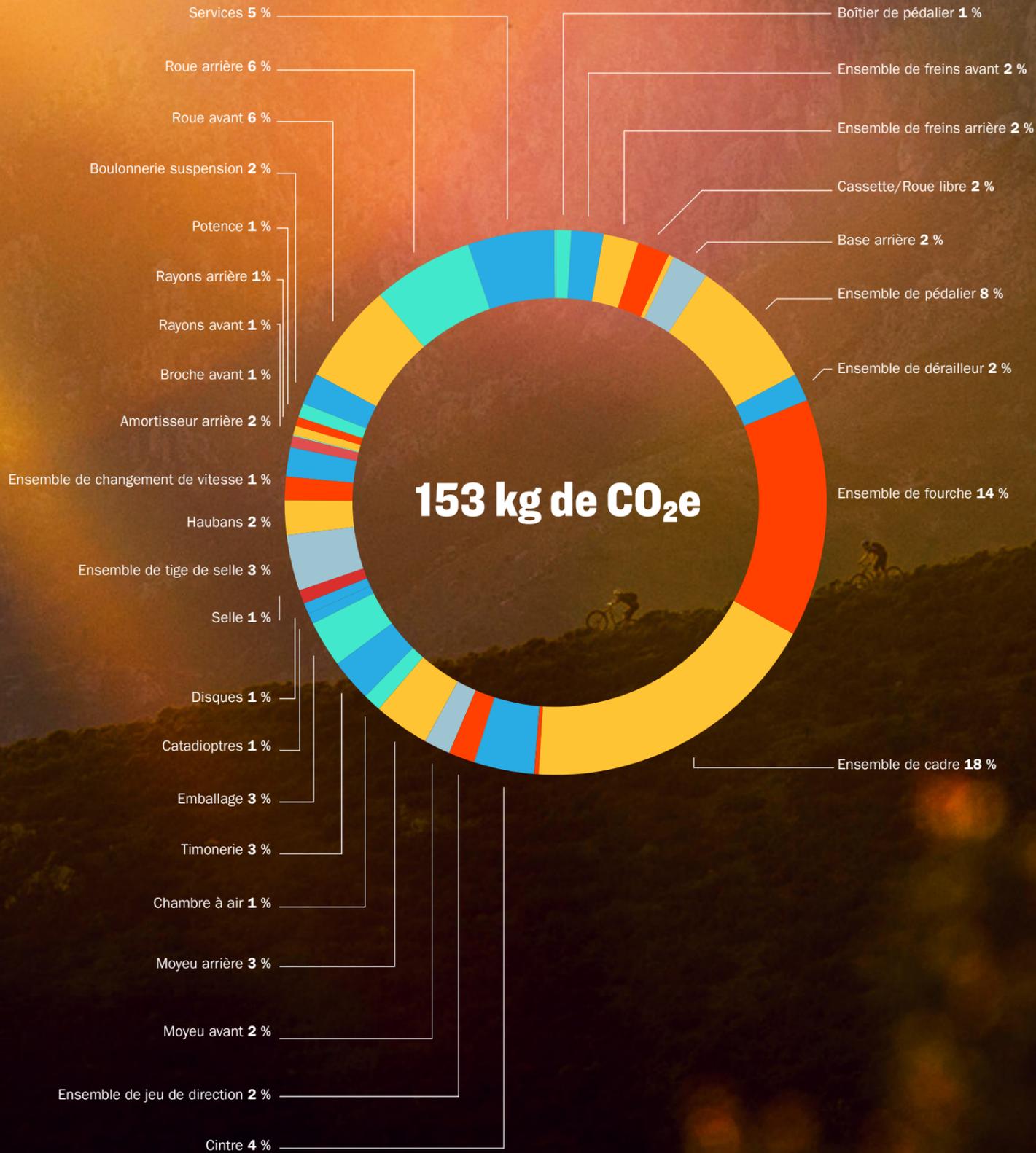
Le Marlin est notre vélo le plus populaire en termes de volume. Nous avons choisi ce modèle en tant que représentant de nos catégories à gros volume de ventes comme les VTT d'entrée de gamme et les vélos hybrides.



Madone

Le vélo de route en carbone emblématique de Trek a été choisi pour analyser l'impact d'un modèle de vélo qui requiert moins de pièces qu'un VTT ou qu'un VAE, mais dont le cadre affiche une empreinte supérieure. S'agissant des vélos de route en carbone, la principale source d'émissions ne se trouve plus au niveau des pièces, mais bien au niveau du cadre en raison des exigences associées au traitement de la fibre de carbone.





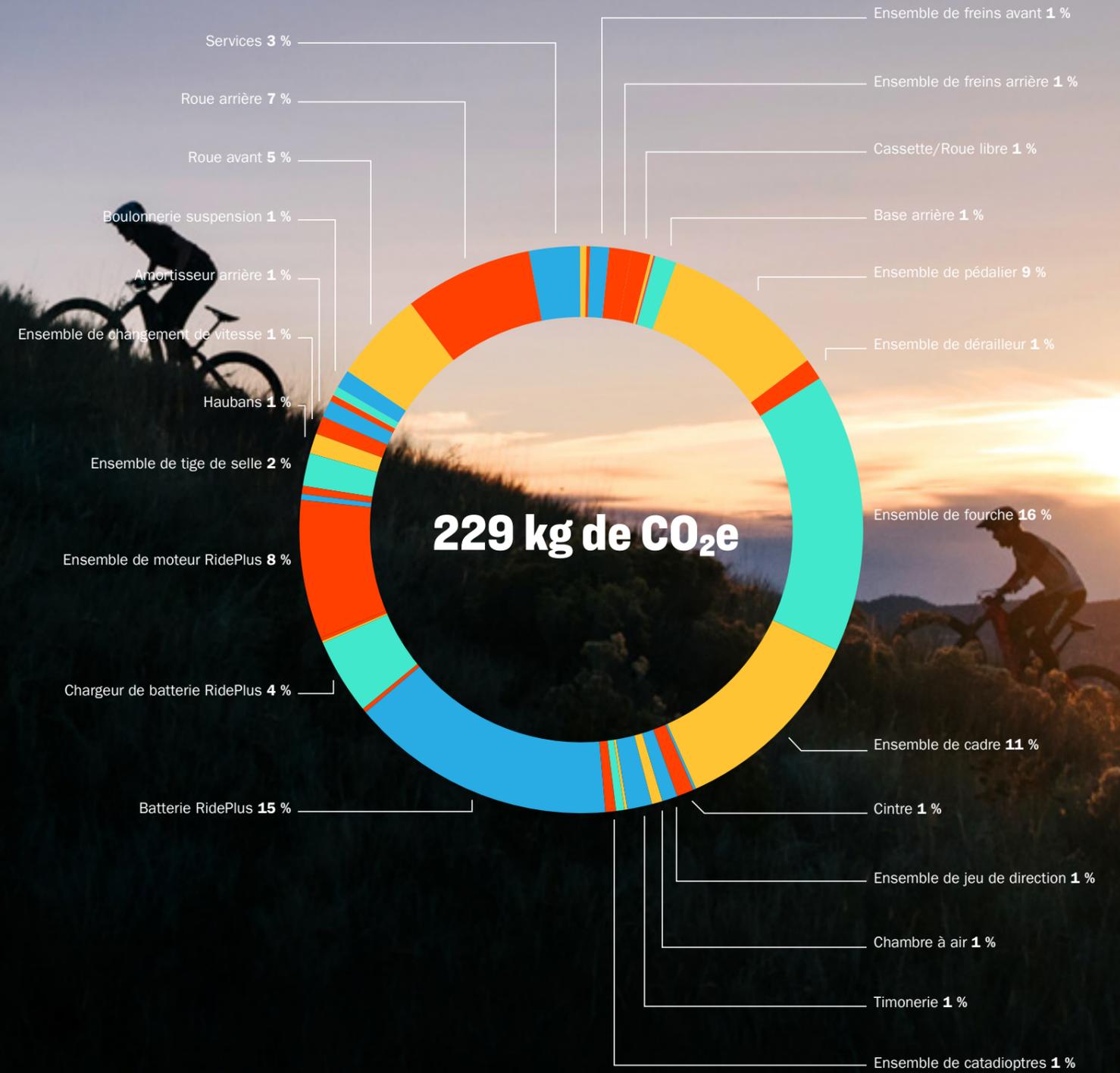
Fuel EX

Le Fuel EX a été sélectionné en tant que représentant des émissions pour les VTT tout suspendus. Cette catégorie est unique au sein de la fabrication des vélos en raison du design particulier et des composants des VTT tout suspendus.



Rail

La popularité des vélos à assistance électrique ne cesse d'augmenter. Ils requièrent des pièces spécifiques comme des batteries, des chargeurs et des moteurs. Ces éléments génèrent un impact supplémentaire. Le Rail a été sélectionné pour illustrer la différence en matière d'émissions de dioxyde de carbone pour les modèles de la catégorie « Vélos électrique »





Les **10** domaines où nous allons réduire notre empreinte

- 10. Réduire la part du fret aérien**
- 9. Consolider les livraisons aux revendeurs**
- 8. Utiliser davantage les énergies renouvelables**
- 7. Réduire les déplacements professionnels**
- 6. Utiliser davantage de matériaux alternatifs**
- 5. Créer des sites de production sans génération de déchets non-recyclables**
- 4. Construire et protéger de nouveaux trails**
- 3. Éliminer les déchets en plastique des emballages**
- 2. Augmenter l'accès au vélopartage**
- 1. Développer la part du vélo dans les transports**

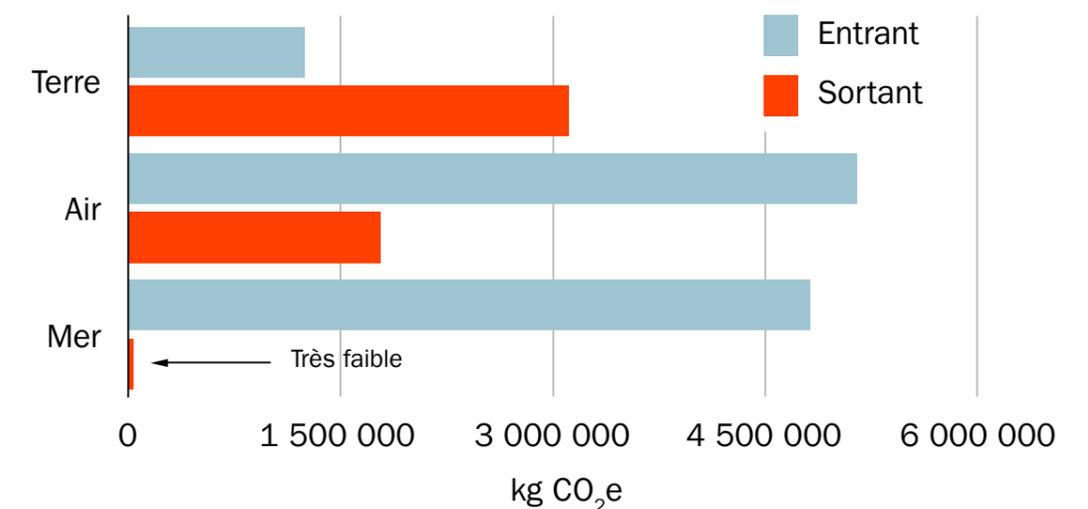
10. Réduire la part du fret aérien

Fret aérien ou fret maritime, voilà les deux options qui s'offrent à celui qui doit envoyer un produit de l'autre côté de l'océan. Chacune de ces deux options a ses avantages, mais elles diffèrent en termes de vitesse, de coût et d'impact sur l'environnement. Beaucoup plus rapide que le fret maritime, le fret aérien possède une empreinte carbone 84 fois supérieure. Le fret maritime est efficace et moins cher que le fret aérien. Il nuit également moins à l'environnement, mais il est lent.

Pour réduire l'écart entre fret maritime et fret aérien, nous améliorons nos processus de planification en compagnie de nos fournisseurs. L'objectif est de réduire le nombre de voyages requis grâce à la prévision des produits qui vont connaître la plus forte demande tout au long de l'année.

Gros comme un avion

Au fur et à mesure que la demande internationale en vélos et en accessoires a augmenté, la chaîne d'approvisionnement du secteur d'activité lié aux vélos s'est mondialisée. Cette mondialisation implique le transport de marchandises sur terre, sur mer et dans les airs. Chaque année, ce sont des millions de kilomètres qui sont ainsi parcourus. S'agissant des émissions, elles ne sont pas créées égales. Nous estimons que le volume de fret aérien que nous avons utilisé jusqu'à présent est non-durable. Nous fournissons de gros efforts pour réduire sensiblement notre dépendance par rapport à ce mode de transport.



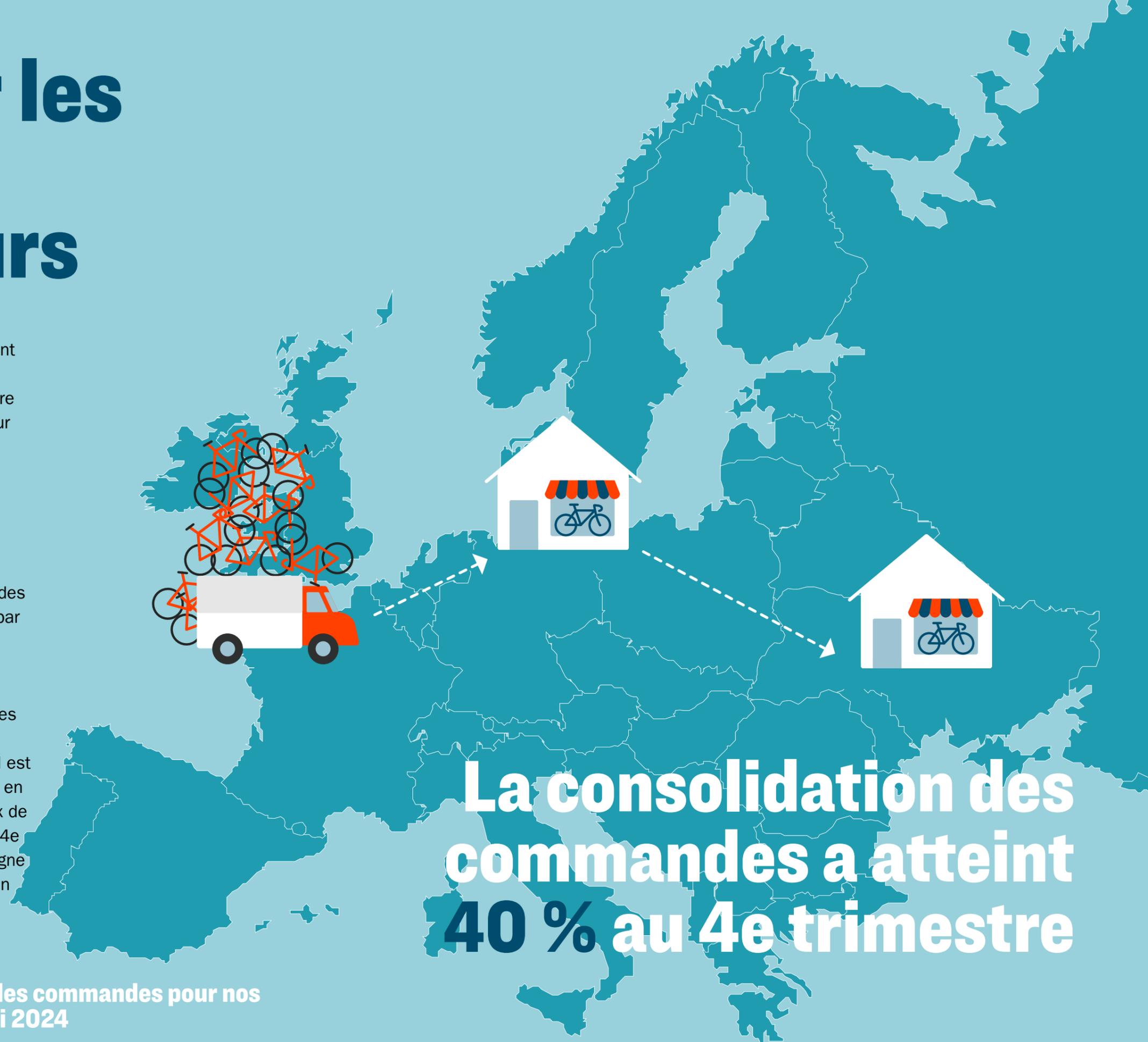
Le transport représente le plus grand pourcentage d'émissions de dioxyde de carbone chez Trek. Pour résoudre ce problème, notre objectif est de réduire d'ici 2024 la part de fret aérien de 75 % par rapport à son niveau antérieur à 2020.

9. Consolider les commandes des revendeurs

En octobre 2020, nos revendeurs sur le continent européen ont mis en marche un plan de livraison écologique dans le but de réduire les émissions et le coût du transport des produits entre les centres de distribution et les revendeurs. Notre distributeur unique pour l'Europe aux Pays-Bas a instauré une fenêtre de livraison hebdomadaire en concertation avec les revendeurs. Ceux-ci doivent consolider différentes commandes au sein d'une même livraison (dans la mesure du possible) afin de réduire l'impact du transport routier sur l'environnement. La pratique implique la retenue des commandes dans le cadre d'une garantie, des commandes individuelles et des commandes d'inventaire de la semaine en vue de les libérer le jour défini par lots consolidés.

La simplicité apparente de l'initiative de consolidation des commandes ne doit pas faire oublier ses résultats appréciables depuis son lancement en octobre. Ainsi, au premier trimestre 2020, le taux de consolidation de commande était de 18 %. Il est passé à 25 % au 2e trimestre et à 26 % au 3e. Après la mise en œuvre d'un jour d'expédition par semaine en automne, le taux de consolidation de commandes a bondi pour atteindre 40 % au 4e trimestre. Le progrès se maintient en 2021, comme en témoigne le taux pour janvier qui a déjà atteint les 40 % de consolidation de commande du 4e trimestre.

Objectif : mettre en œuvre la consolidation des commandes pour nos revendeurs à travers le monde d'ici 2024



La consolidation des commandes a atteint 40 % au 4e trimestre

A photograph of a field of wind turbines at sunset. The sun is low on the horizon, creating a warm, golden glow. The turbines are silhouetted against the bright sky. The foreground is a field of tall grass, also bathed in the golden light.

8. Utiliser davantage d'énergies renouvelables

En 2009, Trek devenait le premier fabricant au Wisconsin à utiliser exclusivement de l'énergie renouvelable. Dans le cadre du contrat actuel avec notre fournisseur, l'électricité qui alimente notre site de Waterloo provient à 60,6 % de l'énergie éolienne, 33,3 % de biogaz et 6,1 % d'énergie solaire. Ce recours à un mélange de sources d'énergie renouvelable représente un changement dans la façon dont nous imaginons les modèles de consommation d'énergie futurs de Trek.

Notre site d'Ontario en Californie dépend entièrement de sources d'énergie renouvelable et nous avons entamé une transition similaire dans notre centre de distribution de Swedesboro au New Jersey. Il s'agit d'un premier pas dans la longue transition vers un avenir où nous serons alimentés exclusivement par des énergies renouvelables. La transition nous a également amené à explorer différentes manières de produire notre propre énergie dans un avenir proche.

Objectifs :

Utiliser 100 % d'énergie renouvelable dans l'ensemble des sites propriétés de Trek d'ici 2023

Construire tous les nouveaux site Trek conformément à la certification LEED v4



7. Réduire les déplacements professionnels

L'exploitation d'une activité internationale implique un certain nombre de déplacements domestiques ou internationaux. Cette circulation de personnes et d'idées à travers le monde entraîne des émissions de dioxyde de carbone. Bien que les déplacements professionnels ne représentent que 7 % des émissions liées à l'exploitation générale de l'activité, nous avons ramené les budgets de déplacement à la moitié des montants antérieurs à la pandémie. Nous avons l'intention de continuer à réduire les voyages en avion à l'avenir.

Objectif :
Ramener les déplacements professionnels à 50 % du volume antérieur à la pandémie

L'avenir des trajets quotidiens et des voyages

S'il y a bien une chose que la pandémie nous a enseigné, c'est qu'il est possible d'administrer une activité hautement efficace sans devoir se réunir physiquement dans un lieu déterminé. À l'instar d'autres entreprises, Trek a fortement diminué les déplacements professionnels et les trajets quotidiens en 2020. Ce confinement nous a permis d'éliminer presque toutes les émissions liées aux déplacements. Il nous a également donné une excellente occasion de revoir la nécessité de ces déplacements à l'avenir.

Nous avons l'intention de conserver bon nombre des outils et des processus que nous avons adoptés pour demeurer productif en 2020. Nous allons poursuivre l'évaluation et la remise en question de nos besoins de déplacements professionnels du point de vue des émissions de dioxyde de carbone.

L'avenir de Trek repose sur un modèle accordant une plus grande place au télétravail. Nous allons exploiter davantage les technologies qui nous permettent de grandir sans élargir notre impact sur la nature.

6. Utiliser davantage de matériaux alternatifs

Tout ce que nous produisons est la somme de nombreuses petites décisions. Aujourd'hui, nous sommes plus conscients de l'impact potentiel de ces décisions sur notre planète. Nous nous engageons à utiliser des matériaux alternatifs, qu'ils soient recyclés, recyclables ou récupérés, et nous tenons compte de la circularité chaque fois que cela est possible.

Produits Trek et Bontrager qui utilisent actuellement des matériaux alternatifs

Porte-bidon Bontrager Bat Cage

Porte-bidon Bontrager Elite

Porte-bidon Bontrager à chargement latéral gauche

Porte-bidon Bontrager à chargement latéral droit

Poignées Bontrager XR Trail Pro

Poignées Bontrager XR Trail Elite

Poignées Bontrager XR Trail Comp

Casque Bontrager Wavecel Circuit

Fixation haute Bontrager Blendr Garmin

Fixation basse Bontrager Blendr Garmin

Cache de moteur du Trek Powerfly

Protection du boîtier de pédalier/de la boîte de vitesses du Trek eCaliber

Motor Armor du Trek Powerfly HT

Fixation double pour passe-câbles Blendr du Trek Domane

Panier tissé en plastique Electra



Matériaux alternatifs

L'amélioration continue est un principe que respecte chaque service chez Trek. Elle tient particulièrement à cœur aux membres des équipes de recherche et de développement qui sont en quête permanente de l'amélioration des performances des produits Trek et Bontrager et qui étudient les matériaux alternatifs et le plastique recyclé pour y parvenir.

Plastique océanique

En 2017, Trek est devenue un membre fondateur de NextWave Plastics, un consortium d'entreprises qui cherchent à trouver une solution aux quantités astronomiques de plastique qui polluent nos océans. D'après The Ocean Conservancy, huit millions de tonnes de plastique sont rejetés chaque année dans nos océans. Notre participation au sein de NextWave nous a permis d'établir un partenariat avec Bureo, une entreprise qui a décidé de réduire la quantité de plastique dans les océans en récupérant les vieux filets de pêche afin de les transformer en matière qui peut servir à la fabrication de différents produits. Ainsi, Trek a lancé en 2019 son tout premier produit fabriqué exclusivement à l'aide de filets de pêche récupérés. Il s'agissait du porte-bidon Bontrager Bat Cage.



NextWave Plastics est un consortium d'entreprises internationales qui coopèrent pour éliminer le plastique de nos océans et de notre économie. En 2017, Trek a rejoint Dell, Bureo, General Motors, Herman Miller, Humanscale et Interface en tant que membre fondateur du partenariat. Ensemble, les entreprises qui forment NextWave travaillent à la mise en place du premier réseau international de chaînes d'approvisionnement de plastique océanique. En fait, elles « fixent » ce matériaux dans leurs produits et leurs emballages et inspirent leurs collaborateurs, leurs clients et les intervenants à s'intégrer à la solution.



Construire un meilleur porte-bidon Bat Cage

En 1997, nous avons conçu un porte-bidon simple en plastique moulé. Au cours des 21 années qui ont suivi, nous en avons fabriqués des centaines de milliers à Oconomowoc (Wisconsin) à 48 km de notre siège principal de Waterloo. Le porte-bidon Bat Cage est devenu un de nos produits qui a conservé son design original le plus longtemps, mais aussi un des articles les plus vendus que nous avons jamais fabriqués. Simple, léger, solide, efficace et abordable. Le porte-bidon Bat Cage avait tous les atouts. En surface, le Bat Cage semblait parfait. Mais son véritable potentiel se trouvait dans son cœur. Par le biais de notre participation au consortium NextWave, nous avons découvert Bureo, un groupe qui dédie ses efforts à trouver une solution à la problématique des centaines de milliers de tonnes de filets de pêche mis au rebut qui polluent nos océans.

Bureo ramasse les filets et les broie en petites billes de plastique qui serviront à fabriquer des objets, comme le porte-bidon Bat Cage, par injection plastique. Mais gardons l'église au milieu du village. C'est n'est qu'un porte-bidon. Quel peut être l'impact d'un porte-bidon ? Le fait est que ce porte-bidon Bat Cage est comme la petite charnière qui permet d'ouvrir une grande porte. Chaque année, la production du porte-bidon Bat Cage retire environ 4 087 m² de filets de pêche des

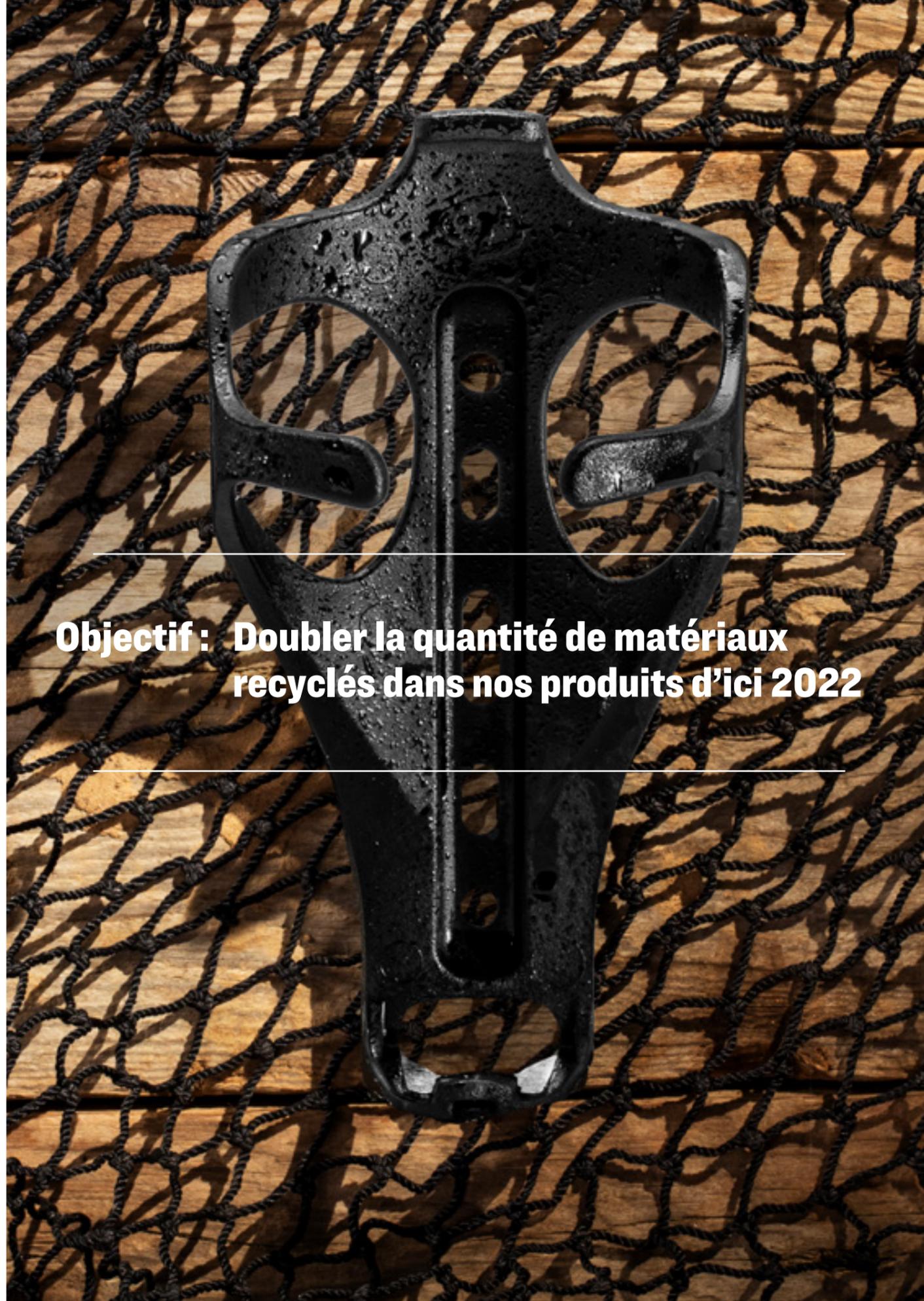
océans. Le porte-bidon Bat Cage n'est qu'un début. Si un porte-bidon permet de retirer 1 746 kg de filets de pêche mis au rebut dans les océans chaque année, quel impact pourrions-nous avoir en repensant d'autres utilisations du plastique ?

Expansion de notre utilisation du plastique recyclé

Dans la foulée du succès écologique et commercial du nouveau porte-bidon Bat Cage, Trek a commencé à étudier les autres opportunités que le plastique océanique recyclé pourrait représenter pour nos produits. En 2020, nous avons introduit l'utilisation du plastique recyclé dans les noyaux des poignées Bontrager XR Trail Comp, Elite et Pro. Ces changements ont permis d'utiliser un peu plus de 23 tonnes de matériaux recyclés depuis la commercialisation en 2020.



Objectif : Doubler la quantité de matériaux recyclés dans nos produits d'ici 2022





Recycled alloy

Rendez-vous chez n'importe quel fabricant de vélos et vous trouverez de l'aluminium. Il s'agit d'un matériau bon marché et léger et dans le cas de l'aluminium Alpha hydroformé de Trek, il peut prendre les formes aérodynamiques les plus diverses sans compromettre sa solidité ou sa souplesse. Mais il figure également parmi les matériaux les plus chers de notre chaîne d'approvisionnement, car le raffinage de la bauxite, le minerai qui donne l'aluminium, implique une très grosse consommation d'énergie. Le raffinage du minerai produit plusieurs déchets toxiques, ce qui génèrent des coûts supplémentaires pour les fournisseurs qui doivent mettre en place des mesures de prévention et d'atténuation de la pollution.

Le recours à l'aluminium recyclé permet de consommer 90 à 95 % d'énergie en moins par rapport au raffinage de la bauxite.

Historiquement, les vélos en aluminium de Trek ont toujours contenu 30 % d'aluminium recyclé, ce qui permet de réduire leur empreinte carbone globale. Récemment, la demande a dépassé de loin l'offre et le pourcentage de matière recyclée est passé sous la barre des 15 % dans

la majorité de nos modèles. Cela nous pousse à faire preuve de créativité pour pouvoir répondre à la demande d'une population de cyclistes en pleine croissance tout en limitant les effets négatifs sur l'environnement.

Dans le but de réduire notre demande de production d'aluminium vierge, nous mettons en place un nouveau modèle de partenariat avec des fournisseurs d'aluminium recyclé ou à empreinte carbone réduite afin de garantir un approvisionnement constant pour la production à venir. L'aluminium recyclé, dont la demande est toujours élevée en raison du nombre limité de fournisseurs, conserve son intégrité structurelle, peu importe le nombre de cycles de recyclage. Il constitue dès lors une option viable pour réduire l'empreinte carbone de votre prochain vélo sans remettre en question vos normes de performance élevée.

5. Créer des sites de production sans génération de déchets non-recyclables d'ici 2024



Trek a la ferme intention de devenir d'ici 2024 un fabricant qui ne produit aucun déchet non-recyclable. Nous allons débiter au siège de Waterloo et dans notre site de production aux États-Unis, car c'est là que nous enregistrons la plus grosse production de déchets et que nos changements peuvent avoir le plus grand impact. Ensuite, nous partagerons les leçons tirées avec nos centres de distribution, nos revendeurs et notre site de production en Allemagne pour réduire peu à peu la quantité de déchets destinés à la décharge publique.

Comment en est-on arrivé là ?

Tout d'abord, nous devons comprendre notre production de déchets. Nous mettons sur pied des partenariats avec des partenaires qui nous aident à mettre au rebut de manière responsable tout ce que nous pouvons. Nous avons instauré en 2020 un tout nouveau système de séparation des déchets pour le personnel des bureaux et les ouvriers. Ce système nous a permis d'atteindre un rapport 50/50 entre recyclage et mise au rebut. Il nous a également permis de mieux comprendre ce que nous devons faire pour passer à l'étape suivante.

Classement de nos déchets

1. Bouteilles en verre et canettes en aluminium uniquement 
2. Aliments, sans viande 
3. Produits de consommation en plastique 
4. Produits en papier 
5. Sachets en plastique 
6. Emballage en plastique 
7. Pièces d'assemblage en plastique 
8. Tout le reste 

4. Construire et protéger de nouveaux trails

La Trek Foundation Une initiative de développement de trails publics et de préservation des terres

Pour que Trek puisse réussir sa mission de changer le monde en amenant plus de personnes à rouler à vélo, le monde doit offrir des lieux réservés à la pratique du vélo. Des espaces ouverts protégés et accessibles, libres de remplir le rôle pour lequel ils ont été créés. Notre croissance en tant qu'entreprise nous a inculqué la responsabilité de réinvestir notre réussite afin de contribuer à la création de lieux où le public peut profiter du milieu naturel.

La Trek Foundation, établie en 2021, a pour mission d'offrir une aide financière aux propriétaires de terrains qui souhaitent développer un réseau de trails de vélo à usage public. Au cours de sa première année d'activité, la Trek Fondation a financé quatre projets de trails (et nous recherchons activement d'autres lieux). En plus d'offrir l'accès des trails aux vététistes, les subventions protègent le terrain environnant contre le développement. Ces espaces protégés conserveront leur état naturel, havre pour la végétation et les animaux sauvages pendant des générations à venir.

S'il est vrai que les quatre premiers projets sont situés en Californie, ils s'inscrivent dans un engagement à long terme en faveur de la protection des terres, de l'investissement dans des lieux incroyables pour rouler et dans la promotion d'un avenir comptant plus de vélos et plus d'accès pour les cyclistes du monde entier.

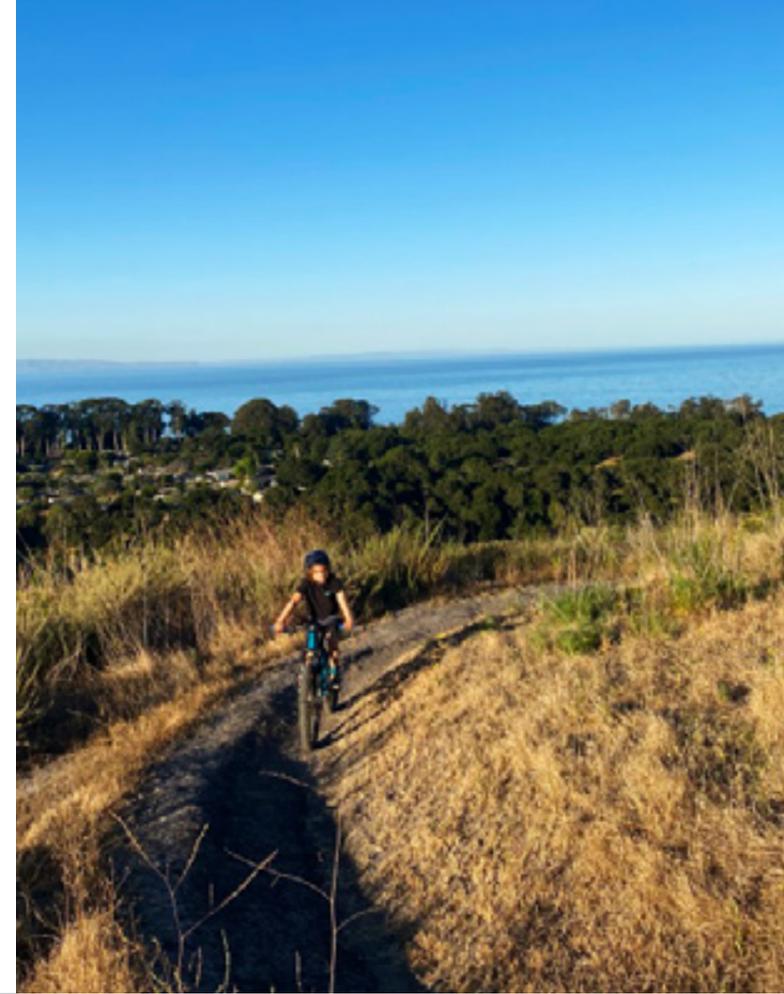
Critères d'évaluation pour une intervention financière de la Trek Foundation pour un trail

- 1. Le propriétaire du terrain qui souhaite développer un réseau de trails VTT permanent sur sa propriété est présent.**
- 2. Le projet va préserver le terrain à long terme.**
- 3. L'accès aux trails sera gratuit et ouvert au public.**
- 4. Le réseau sera proche d'un centre de population.**
- 5. Un engagement pour activer les trails avec la communauté locale.**
- 6. Un engagement pour activer les trails avec les communautés oubliées et les groupes de jeunes cyclistes.**
- 7. Un plan de développement et un budget d'exploitation réaliste.**



Trails Trek au Harmon Canyon Ventura, Californie

Les Trails Trek au sein des 859 hectares de la Réserve de Harmon Canyon parcourent 9,5 km à travers le canyon et elles vont contribuer à la protection de chênaies, de gués et vues imprenables sur les montages de la Californie du Sud, la côte et le Parc national de Channel Islands.



Trails Trek au Eling's Park Santa Barbara, Californie

Situé juste à l'ouest du centre de Santa Barbara, Eling's Park est un parc privé à but non lucratif de 93 hectares qui propose, en plus de nombreuses autres infrastructures, des trails pour VTT accessibles au public. La contribution de la Trek Foundation va permettre d'assurer la préservation et l'entretien des 14,5 km de trails du parc accessibles gratuitement aux pilotes de tous les niveaux.

Trek Trails at Verde Valley Cornville, Arizona

Situés à l'école Oak Creek de Cornville, en Arizona, les trails de Verde Valley accueilleront le programme Verde Valley Wheel Fun (FUN). FUN, un programme conçu autour du VTT et se déroulant après l'école, offre, dans de nombreux cas, à des enfants défavorisés la possibilité d'apprendre à faire du vélo pour la première fois et de découvrir les joies du vélo tout terrain.



Trails Trek de Larsen Meadow Santa Barbara, Californie

Situés dans la forêt nationale de Los Padres dans les montages de Santa Ynez, les trails de Larsen Meadows ont été détruits à l'occasions des feux de forêt de Whittier en 2017. L'apport de la Trek Foundation va permettre de reconstruire 16 km de trails pour VTT et de préserver un espace de 101 hectares au service de la communauté. Chaque année, ce sont plus de 10 000 enfants qui viennent ici pour découvrir les sciences naturelles et la nature.



3. Éliminer les déchets en plastique des emballages

La fabrication du produit n'est pas le seul champ d'action. Il faut aussi penser à l'emballage. Les boîtes, les revêtements, les papiers, le plastique, la mousse. Les quantités augmentent rapidement. Vu la grande variété de produits que Trek fabrique et expédie à travers le monde, nous devons utiliser une grande diversité d'emballages. Mais est-ce vraiment nécessaire ? Nous envisageons l'emballage sous un tout nouvel angle, comme en témoigne l'optimisation du design des emballages et la priorité accordée à la réduction de l'utilisation de matériaux non-recyclables.



Une boîte améliorée

L'emballage des vélos n'est pas une mince affaire. Expédier des vélos sur de longues distances tout en s'assurant qu'ils arrivent tous prêts pour le showroom demande beaucoup de réflexion et, malheureusement, cela génère des déchets.

Pour garantir que le vélo arrive en excellent état au magasin, il faut limiter au maximum ses mouvements dans la boîte. Et pour empêcher qu'un vélo ne bouge dans sa boîte, de nombreuses petites pièces en plastique sont nécessaires : serre-câbles, papier à bulles, protections de cassettes, et autres petits objets qui termineront leur vie à la décharge. Si l'on multiplie le nombre de ces petites pièces par le nombre de vélos expédiés par l'industrie du vélo chaque année, les quantités deviennent importantes.

Depuis mai 2020, le Marlin, notre modèle de vélo le plus populaire, est expédié chez nos revendeurs dans un nouvel emballage qui ne contient plus que 12 pièces non recyclables contre 24. Supprimer 12 pièces en plastique peut sembler dérisoire, mais ce changement a entraîné de grandes conséquences.

Dans notre soif d'éliminer le plastique, nous avons continué d'améliorer l'emballage du Marlin. Sur l'ensemble de la production de l'année modèle 2021, nous avons été en mesure d'éliminer plus de 45,3 tonnes d'emballage en plastique pour ce seul modèle.

Heureusement, nos progrès ne se sont pas limités au Marlin. L'emballage mis au point pour le Marlin est désormais utilisé pour d'autres vélos de base et de moyenne gamme dans nos usines à travers le monde. De plus, nous avons commencé à utiliser une boîte extérieure de vélo recyclable à 95 % pour nos modèles haut de gamme hors Project One. Cette nouvelle boîte va nous servir de modèle pour créer une boîte de vélo recyclable à 100 % capable à la fois de protéger le vélo pendant le transport et d'épargner notre environnement.



Marlin :

12

éléments destinés à la décharge éliminés

50%

de réduction

Vélos d'entrée de gamme pour adultes

**Élimination de
111,5 tonnes**

de déchets mis en décharge

CINTRE PLAT :

12 articles non recyclables éliminés

50 % de réduction

ROUTE :

7 articles non recyclables éliminés

32 % de réduction

EQUIPPED :

55 articles non recyclables éliminés

79 % de réduction

Vélos pour adulte haut de gamme

**Élimination de
18,1 tonnes**

de déchets mis en décharge

ROUTE :

15 articles non recyclables éliminés

79 % de réduction

VTT :

22 articles non recyclables éliminés

88 % de réduction

Au-delà de la boîte

Dans la progression vers l'élimination du plastique, les petits gestes comptent

L'efficacité d'un mouvement ne se mesure pas par les gros titres dans les journaux, mais par la somme de ses nombreux composants plus petits. L'équipe chargée des emballages chez Trek a imaginé un monde plus propre avec moins de matière plastique et au cours de l'année dernière, elle a repensé bon nombre de nos systèmes d'emballage pour les vélos et les produits Bontrager en introduisant des petits changements utiles qui ont eu un impact considérable.

Comme pour tout objectif ambitieux, les changements ne se produisent pas tous en même temps. Chaque modèle de boîte de vélo revu a bénéficié d'une réduction partielle de son contenu en plastique, tandis que chaque accessoire s'est séparé d'un ou deux éléments en plastique dans son emballage déjà minimaliste. C'est en ajoutant chacune de ces décisions que nous pouvons observer les grands changements.

L'élimination de l'ensemble des déchets plastiques n'est pas une mince affaire. L'emballage est crucial dans le secteur des vélos. Il protège nos produits et leur permet d'arriver chez vous sans dégâts. La moindre modification introduite dans l'emballage des vélos et des produits doit être approuvée et nous mesurons son efficacité et son impact environnemental. Ces modifications sont des améliorations éprouvées de nos modèles d'emballage et nous sommes ravis de partager avec vous l'état des lieux.

Vélos pour enfants

**Élimination de
26,3 tonnes**

de déchets+ mis en décharge

KICKSTER :

19 articles non recyclables
éliminés

1 000 tonnes
éliminées

PRECALIBER 12 ET 16:

18 articles non recyclables éliminés

8,1 tonnes
éliminées

PRECALIBER 20 ET 24 :

19 articles non recyclables éliminés

39 000 tonnes
éliminées

Electra

**Élimination de
5,7 tonnes**

de déchets mis en décharge

TOWNIE 7 ET 9 :

17 articles non recyclables
éliminés

48 % de réduction

Vélos électriques

**Élimination de
29,6 tonnes**

de déchets mis en décharge

Rail 95 % de réduction

Powerfly 81 % de réduction

Allant+ 42 % de réduction

Townie Go! 71 % de réduction

Accessoires

Plastique stratifié :

2,3 tonnes
éliminées

sangles en nylon :

771 kg
éliminés

Sachets en polyéthylène pour poignées :

1,1 tonne
éliminée

cintres en plastique :

589 kg
éliminés

Sachets en polyéthylène de selles :

72 kg
éliminés

Sachets en polyéthylène pour gants :

367,4 kg
éliminés

Injecteurs de produit d'étanchéité :

1 000
sangles nylon

+

59 kg

de sachets en polyéthylène
éliminés

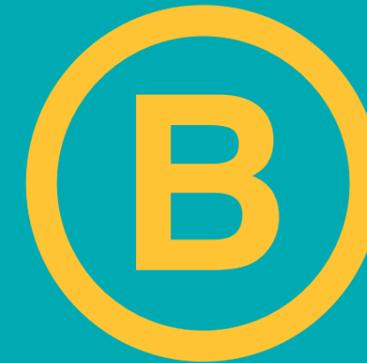
A sunset over a mountain range. The sun is low on the horizon, creating a bright starburst effect with rays extending across the sky. The sky transitions from a deep orange near the horizon to a lighter, hazy yellow at the top. The mountains in the foreground are silhouetted against the bright light of the setting sun.

196,6 tonnes

**de déchets plastiques éliminés
de nos emballages depuis 2020**

2. Augmenter l'accès au vélopartage

Fondé en 2009, BCycle est le système de vélopartage le plus répandu en Amérique du Nord. Propriété de Trek et exploité par celle-ci, BCycle réduit les émissions de carbone et la densité du trafic en offrant une option de transport durable au moment et à l'endroit où le public a le plus besoin de vélo. Dix ans se sont écoulés depuis le premier déploiement du système BCycle à Denver, Colorado et les systèmes de vélos en libre-service continuent de se répandre. Des millions de citoyens disposent ainsi de l'opportunité de choisir un mode de transport plus sain et plus durable du point de vue écologique.



BCycle et la Règle de 692

L'impact de BCycle sur l'environnement s'est élargi au fur et à mesure de la hausse de popularité du service à travers les États-Unis. Avec 2 720 039 trajets BCycle réalisés en 2019, les cyclistes ont empêché le rejet dans l'atmosphère de 3 738 850 kg de CO₂e. En 2020, 2 319 323 trajets BCycle ont permis d'éviter la génération de 4 653 260 kg de CO₂e. Sur la base des calculs employés pour définir la Règle de 692, la réduction d'émissions rien que pour l'année 2020 correspond à 842 652,5 km en voiture. En appliquant la Règle de 692, les utilisateurs de BCycle compensent la production de 1 217 vélos. Consultez la page 30 pour en savoir plus sur la Règle de 692.



Croissance lors de la pandémie

La tendance actuelle à la hausse du cyclisme se manifeste dans l'utilisation des vélos en libre-service à travers le pays. Cette pratique a enregistré une véritable explosion. Alors que de nombreux modes de transport en commun sont soit limités, soit considérés comme plus dangereux pour la santé publique, le concept de vélos en libre-service occupe une place toujours plus importante dans l'écosystème de transport d'une ville. Le taux d'adoption poursuit sa croissance à travers les États-Unis, et certaines villes ont enregistré des hausses sans précédent au cours de l'année 2020 :

Las Vegas (Nevada) :	+186 %
San Antonio (Texas) :	+75 %
Fort Worth (Texas) :	+50 %
Omaha (Nebraska) :	+39 %
Des Moines (Iowa) :	+29 %
Houston (Texas) :	+21 %
Madison (Wisconsin) :	+20 %

La magie du vélo en libre-service

Comment des vélos qui jouent à cache-cache peuvent changer le monde

Le concept est simple : empruntez un vélo, réalisez votre trajet, insérez le vélo dans la bornette. Un autre cycliste pourra alors l'utiliser ou vous pourrez le reprendre pour le trajet de retour.

De nos jours, les services de vélos en libre-service sont bien établis dans de nombreuses villes américaines. La hausse de popularité s'explique par une bonne raison : ils offrent tous les avantages de la possession d'un vélo avec une dose supplémentaire de commodité. Le concept de vélos en libre-service offre de nombreux avantages : vous n'avez pas à vous soucier du rangement du vélo chez vous, car les bornettes sont disposées là où le public en a le plus besoin. Et toutes les réparations et l'entretien en général sont à la charge du prestataire de service.

La majorité des services (y compris BCycle de Trek) fonctionne selon un coût par trajet ou un abonnement. Il est ainsi possible de souscrire à un abonnement annuel, ce qui peut réduire le coût de vos trajets quotidiens. Pour connaître la disponibilité en vélos de chaque station, il suffit de consulter une application. Une fois que vous avez localisé votre vélo, vous pouvez réaliser les réglages en toute simplicité pour l'adapter à votre taille.

Qu'une entreprise qui vend des vélos assure la promotion du partage de vélos au lieu de l'achat pourrait vous sembler illogique. Mais nous ne le voyons pas sous cet angle. Si Trek a investi dans la présence croissante de BCycle aux États-Unis, c'est parce que nous sommes convaincus que ce genre de système peut contribuer à l'augmentation la part du vélo dans la répartition modale par rapport aux autres modes de transport plus nocifs.

Avec BCycle, nous exploitons la technologie pour provoquer ce changement.

En 2019, la ville de Madison au Wisconsin est devenue la première ville des États-Unis à remplacer l'ensemble de sa flotte de vélos en libre-service par des vélos à assistance électrique. À la suite de cette décision, nous avons pu observer une hausse immédiate et sensible du nombre d'utilisateurs. Des personnes qui n'étaient jamais montées sur un vélo BCycle utilisaient le service chaque jour. Des cyclistes plus âgés utilisaient ces vélos. Les utilisateurs se déplaçaient dans des quartiers de la ville où BCycle n'avait jamais été présent. Mais le résultat le plus impressionnant fut que le total de trajets enregistrés sur l'année avait presque triplé.

Quelle leçon pouvons-nous en tirer ?

Quand une alternative de transport viable est mise à la disposition du public, celui-ci va l'utiliser sans aucun doute. Nous allons donc continuer à promouvoir l'accès et la facilité d'utilisation dans 35 villes et toutes celles qui vont rejoindre la liste. Après tout, les meilleures choses de la vie se partagent.





1. Développer la part du vélo dans les transports

et amener plus de personnes à préférer le vélo à la voiture

Les études montrent que le recours à des options de transport à impact réduit comme le vélo peut réduire sensiblement l'impact de l'humanité sur l'environnement. Il n'existe pas une solution unique au changement climatique, mais les vélos peuvent être de véritables acteurs de changement. L'action qui nous permettra d'exercer le plus gros impact est aussi la plus simple : amener plus de personnes à rouler à vélo.

Afin de transformer le vélo en mode de transport plus simple et plus attrayant, nous appuyons les organisations qui assurent la promotion du vélo, qui fournissent des incitations économiques aux villes et aux individus pour qu'ils choisissent un transport à impact réduit et qui construisent de meilleures infrastructures pour le vélo.

Développer la part du vélo dans les transports va bien au-delà d'une brève contribution passagère à la lutte contre le changement climatique. En privilégiant le vélo par rapport aux autres modes de transport néfastes, nous avons la possibilité de changer le monde.

La Règle de 692

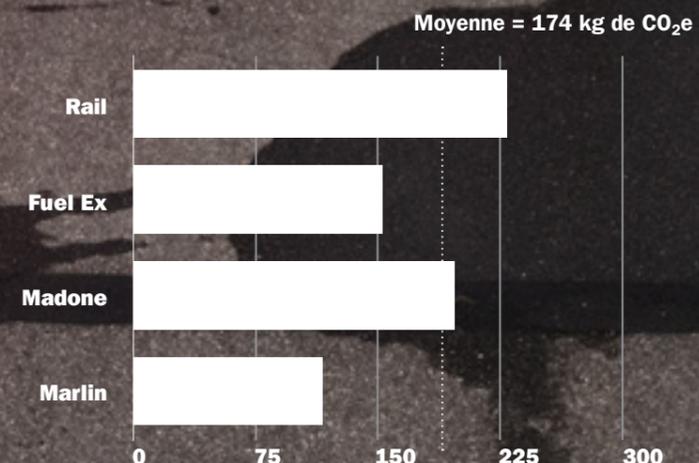
Si vous décidez de laisser votre voiture au garage et que vous privilégiez le vélo pour parcourir environ 692 km, vous évitez d'émettre l'équivalent des émissions de dioxyde de carbone qui correspondent à la fabrication de votre vélo.

La beauté de notre activité commerciale est que nous fabriquons un produit, en l'occurrence le vélo, dont l'utilisation permet de compenser les émissions de dioxyde de carbone de sa production. Cette utilisation s'accompagne d'une mise en garde. Rouler à vélo pour préserver la santé ou pour se remettre en forme est une excellente initiative, mais pour atteindre la neutralité carbone, il faut utiliser le vélo à son plein potentiel. Cela signifie le privilégier par rapport à d'autres modes de transport plus nuisibles.

Si vous laissez votre véhicule au garage et que vous enfourchez votre vélo pour vous rendre à la salle de sport, au magasin, au bureau ou pour atteindre toute autre destination, vous réalisez un apport à votre style de vie carboneutre. Et grâce à la Règle de 692, vous disposez d'un objectif concret pour votre nouveau vélo. Une fois que vous aurez atteint les 692 km de substitution, vous aurez compensé le coût en carbone de votre acquisition. Si votre vélo pouvait parler, il vous dirait : « Hé... merci de rendre service à la planète. »

Les chiffres derrière 692

La fabrication d'un vélo Trek émet, en moyenne, 174 kg de CO₂e. Un seul litre d'essence émet 2,31 kg de CO₂e. Le véhicule moyen parcourt en moyenne 9,2 km par litre d'essence.



$$\frac{174 \text{ kg de CO}_2\text{e}}{1 \text{ vélo}} \times \frac{1 \text{ litre d'essence}}{2,31 \text{ kg de CO}_2\text{e}} \times \frac{9,2 \text{ km}}{1 \text{ litre d'essence}}$$

= 692 kilomètres par vélo

La Règle de 692 est une référence qui repose sur la moyenne estimée pour nos modèles de vélo 2019 les plus vendus. N'oubliez pas que le kilométrage à réaliser pour compenser les émissions de chaque modèle varie en fonction des coûts en émissions de chaque famille de vélos.

Le chemin vers la durabilité emprunte une piste cyclable

Le vélo est le mode de transport le plus efficace au monde. Nous mettons tout en œuvre pour pouvoir l'utiliser à son plein potentiel.

Le potentiel d'un vélo pour aider la planète est immense. Mais l'utilisation du vélo en tant que moyen de transport n'est pas aussi simple que de décider de rouler. Plusieurs facteurs entrent en jeu, ainsi que des interrogations telles que « Comment puis-je me rendre de A à B à vélo dans une ville conçue pour les voitures ? »

Les personnes qui roulent à vélo peuvent changer le monde. Toutefois, en l'absence d'infrastructures permettant de rouler en sécurité, personne ne va privilégier le vélo par rapport aux autres moyens de transport nuisibles. C'est la raison pour laquelle nous investissons dans les infrastructures qui permettent à des millions de personnes de choisir simplement le vélo en toute sécurité.

Nous réalisons une multitude d'autres actions pour compenser l'empreinte carbone de notre activité économique. **Mais la piste cyclable est la voie que nous avons adoptée pour produire un impact mondial.**

C'est sur ce point que nous avons concentré nos efforts depuis plus de dix ans par le biais de notre coopération avec PeopleForBikes et PlacesForBikes. C'est par le biais de notre investissement continu que nous avons l'intention de provoquer **un changement dans la répartition modale qui aura un impact sur les émissions à travers le monde.**



Quel serait l'impact d'un changement de 1 % dans la répartition modale ?



Un changement dans la répartition modale au détriment des voitures et des autres moyens de transport nuisibles provoquera une réduction massive des émissions de dioxyde de carbone. Pour illustrer ce potentiel, nous allons utiliser les États-Unis à titre d'exemple.

Aujourd'hui, le vélo atteint moins de 3 % dans la répartition modale du transport des villes des États-Unis, y compris celles qui affichent une tendance positive à long terme.

Il va sans dire que le potentiel de croissance est énorme. Nous savons que les changements même les plus infimes peuvent avoir un impact majeur, mais il est primordial d'agir maintenant.

Pourquoi ? Parce que le transport est la plus grande source d'émission de gaz à effet de serre nocifs. En 2015 aux États-Unis, 28 % des émissions de gaz à effet de serre brutes étaient imputables à cette source. Et près de la moitié de ces émissions, soit 45,1 %, provenait de véhicules de transport de passagers comme les voitures, les bus et les motos.

Sur ces 45,1 % d'émissions produites par des véhicules de passagers, 59,4 % correspondaient à de trajets inférieurs à 9,6 km.

Les faits :

28% des émissions totales aux États-Unis proviennent du secteur des transports. Cela représente 2 061 millions de tonnes de CO₂e !

45,1 % de ces 2 061 millions de tonnes de CO₂e proviennent de trajets réalisés par des véhicules de passagers.

Et 59,4 % de ces trajets correspondent à une distance inférieure à 9,6 km.

Cet élément est crucial et nous allons le répéter une fois de plus : près de la moitié des émissions nationales provient de véhicules de passagers et la majorité de ces trajets correspond à une distance inférieure à 9,6 km.

9,6 kilomètres ! Cette distance ne représente pas vraiment un défi à vélo, surtout si vous imaginez une excellente infrastructure cyclable. Si vous éprouvez des difficultés à abandonner votre voiture pour le vélo, pensez à une ville comme Amsterdam, mondialement connue pour son infrastructure cyclable. Là-bas, la part du vélo pour les trajets couvrant cette même distance atteint 40 %. À Copenhague, où le climat est plus frais, ce pourcentage s'élève à 24 %.

En conclusion : les vélos peuvent changer le monde en se substituant aux moyens de transport plus nuisibles. Si l'on veut que le vélo atteigne son plein potentiel dans la lutte contre le changement climatique, il faudra compter sur une infrastructure cyclable de meilleure qualité.

Pour placer tout ceci en perspective, une modification de 1 % au sein de la répartition modale aux États-Unis provoquerait une réduction des émissions de dioxyde de carbone environ 17 fois supérieures à l'empreinte carbone totale de Trek (300 millions de kilos de CO₂e).

Valeurs obtenues auprès du Département américain des transports.
Administration des autoroutes fédérales

NOS CALCULS

Une modification de 1 % au sein de la répartition modale aux États-Unis provoquerait une réduction des émissions de dioxyde de carbone environ 17 supérieures à l'empreinte carbone totale de Trek.

Si un changement de 1 % dans la répartition modale peut avoir un tel impact dans un seul pays, imaginez ce que cela pourrait donner pour l'ensemble de la planète si nous parvenions à aider le monde entier à réaliser une transition similaire.

1 % = 5,5 millions de tonnes de CO₂e

4 % = 22 millions de tonnes de CO₂e

10 % = 55 millions de tonnes de CO₂e

Émissions liées au transport routier aux États-Unis

$(7\,360 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}) \times (0,28) = 2\,061 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}$

Émissions liées au transport imputables aux véhicules de passagers

$(2\,061 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}) \times (0,451) = 929,5 \text{ millions de tonnes CO}_2\text{e}$

Émissions produites par les véhicules de passagers lors de trajets de moins de 9,6 km

$(929,5 \text{ millions de tonnes CO}_2\text{e}) \times (0,594) = 552,2 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}$

Émissions évitées par l'augmentation de la répartition modale du vélo à hauteur de 1 % par rapport aux autres véhicules

$(552,2 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}) \times (0,01) = 5,5 \text{ millions de tonnes de CO}_2\text{e}$



NOTRE OBJECTIF

1 % d'augmentation de la répartition modale du vélo d'ici 2025*

4 % d'ici 2030

10 % d'ici 2040

*pour une réduction des émissions équivalente à 5,5 millions de tonnes de CO₂e

Pourcentage de trajets réalisés à vélo



NOTRE VOIE VERS UN CHANGEMENT DE LA RÉPARTITION MODALE

Rendre le monde mieux adapté aux vélos

Pour atteindre ces objectifs de changement dans la répartition modale, nous réalisons des investissements d'infrastructure dans le cadre de notre coopération avec PeopleForBikes. Nous privilégions les projets qui simplifient la substitution de la voiture par le vélo pour réaliser des trajets de 9,6 km maximum.

Nous savons que dès qu'une excellente infrastructure cyclable est mise en place, elle est utilisée. Ce que nous ne savons pas (encore), c'est si cela traduit une augmentation du nombre de trajets où le vélo substitue la voiture. Mais vous devez vous poser la question suivante : « Si je pouvais emprunter une piste cyclable sûre et protégée pour me rendre à mon travail, est-ce que remplacerais mes trajets en voiture par des trajets à vélo ? » Nous croyons que vous seriez nombreux à répondre par l'affirmative.

*Pourquoi 9,6 kilomètres ? L'idéal serait bien sûr que le vélo remplace complètement la voiture, mais cette hypothèse n'est tout simplement pas réaliste pour le mode de vie de nombreuses personnes, surtout celles qui vivent en milieu rural et qui viennent travailler à la ville. La distance de 9,6 km est une distance qui peut être parcourue assez vite et sans trop d'efforts. Et plus de la moitié des émissions liées au transport aux États-Unis proviennent de trajets sur une distance inférieure à celle-ci.



À ce jour, Trek
a investi
**8,7 millions de
dollars américains**
dans cette cause,
et rien que pour 2020
, notre contribution a
atteint
**1,5 millions de
dollars américains.**

NOTRE VOIE VERS UN CHANGEMENT DE LA RÉPARTITION MODALE

Mesurer la progression

Trek est membre fondateur de PeopleForBikes, le principal groupe de défense du vélo en Amérique du Nord. Nous sommes également le principal sponsor de PlacesForBikes, un programme d'évaluation de villes sur la base de données qui permet d'offrir aux communautés l'assistance et les conseils requis pour construire de magnifiques lieux pour rouler à vélo et établir des connexions entre ceux-ci.

Le classement des villes de PlacesForBikes sur 100 points est obtenu en prenant le score de réseau d'une ville (avec une pondération de 80 %) qui mesure la qualité du réseau de pistes cyclables et le score de communauté (avec une pondération de 20 %) qui mesure la manière dont la communauté perçoit la pratique du vélo.

Ces scores soulignent l'importance de la mise en place de réseaux de pistes cyclables sûrs, confortables et connectés. Ils permettent également aux villes et aux municipalités de réaliser des progrès immédiats et à long terme dans la création d'une meilleure infrastructure cyclable. À plus long terme, ce programme permet d'établir de bonnes pratiques à partager et à reproduire. Trek considère ces actions comme un investissement critique pour un avenir où plus de personnes rouleront à vélo.



Le Score de réseau utilise l'outil BNA (Bicycle Network Analyse, analyse du réseau cyclable) de PeopleForBike pour mesurer la qualité du réseau de pistes cyclables d'une ville. Le BNA est un outil d'analyse de données qui mesure la qualité et la connectivité du réseau cyclable d'une ville en réalisant les opérations suivantes :

- **Évaluation de chaque rue ou piste cyclable d'une ville en terme du stress généré pour les personnes qui se déplacent à vélo.**
- **Évaluation de la simplicité des déplacements à vélo entre le domicile et des destinations telles que l'école, le travail ou les magasins en suivant uniquement des itinéraires qui génèrent peu de stress.**
- **Calcul du score global d'une ville sur une échelle comprise entre 0 et 100 sur la base du nombre de destinations que les habitants peuvent atteindre à vélo en suivant uniquement les itinéraires qui génèrent peu de stress.**

Le Score de communauté mesure comment les habitants d'une ville perçoivent la pratique du vélo dans leur ville. Le Score de communauté est le résultat de l'enquête auprès des communautés réalisée chaque année par PeopleForBikes afin de mieux comprendre comment les membres du public perçoivent la pratique du vélo dans les villes où ils vivent, travaillent et se divertissent. L'enquête porte sur les aspects suivants :

- **Nombre de cyclistes**
- **Sécurité**
- **Réseau**
- **Conscientisation**

Rendez-vous sur peopleforbikes.org pour en savoir plus

Un conte de deux cités

Si vous le construisez, ils l'utiliseront

Ann Arbor au Michigan et Boulder au Colorado sont deux villes adorables à bien des égards. Les deux villes figurent fréquemment dans le classement des endroits remarquables pour vivre aux États-Unis et sont deux destinations touristiques spectaculaires. (N'hésitez pas à cliquer sur le prochain article du genre « Top 10 des petites villes aux États-Unis » et il est probable que vous retrouverez une des deux, voire les deux.)

Elles se ressemblent à plusieurs niveaux. Toutes deux accueillent de grandes universités, le climat est agréable et la vie artistique est active. Elles sont aussi plus ou moins similaires en termes de superficie et de population. Et comme si cela ne suffisait pas, elles sont toutes les deux magnifiques. Si vous vivez actuellement dans une de ces villes, vous pouvez être certain que bon nombre de vos compatriotes vous envie.

Il y a toutefois une différence de taille : dans le grand Boulder, il a deux fois plus de chance qu'un habitant décide de privilégier le vélo à la voiture pour se rendre au travail.

Même population, même superficie, même climat. D'où vient cette différence ?

PeopleForBikes connaît la réponse grâce à son travail d'évaluation de la qualité et de la qualité des réseaux de pistes cyclables dans différentes villes à travers le pays.

Dans une étude récente de PeopleForBikes, Boulder a décroché un score BNA de 64. Tandis qu'Ann Arbor a obtenu 38. Boulder dispose d'un vaste réseau connecté de pistes cyclables protégées. Tandis que l'infrastructure à Ann Arbor n'est pas encore aussi développée. (Il convient de noter que la ville de Ann Arbor a réalisé de gros progrès récemment et la nouvelle voie cyclable sur First Street dans le centre-ville a été classée parmi les 10 meilleures nouvelles voies cyclables aux États-Unis en 2020. Bien joué Ann Arbor !)

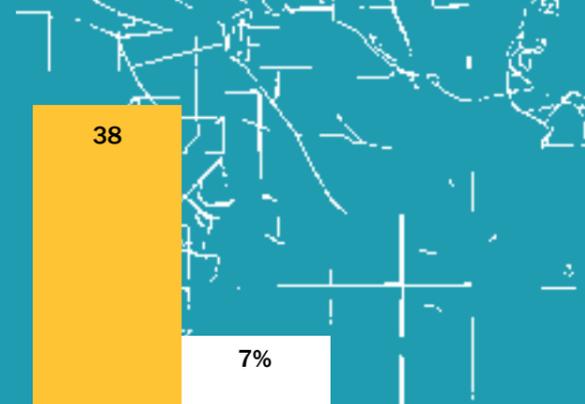
Un scénario identique se répète dans différentes villes à travers le monde. Les gens roulent à vélo s'il existe une infrastructure cyclable.

C'est une constatation importante, mais pas vraiment surprenante : les gens roulent à vélo là où l'infrastructure cyclable est de meilleure qualité. Et pas seulement aux États-Unis. Un comportement identique se manifeste dans différentes villes à travers le monde. Prenez par exemple Londres (score BNA de 54, répartition modale du vélo de 2 %*) et Copenhague (score BNA de 82) et vous obtenez le même résultat.

Les réseaux cyclables sont très bénéfiques. Ils encouragent l'usage d'un moyen de transport positif pour la planète et ils contribuent également à la création d'économies plus saines. Les magasins accessibles à vélo enregistrent une hausse sensible de revenus et les pistes cyclables sont également associées à une appréciation des biens immobiliers.

Les vélos peuvent sauver le monde, mais pas sans une infrastructure cyclable. Aidez PeopleForBikes à en construire davantage en évaluant votre ville sur peopleforbikes.org.

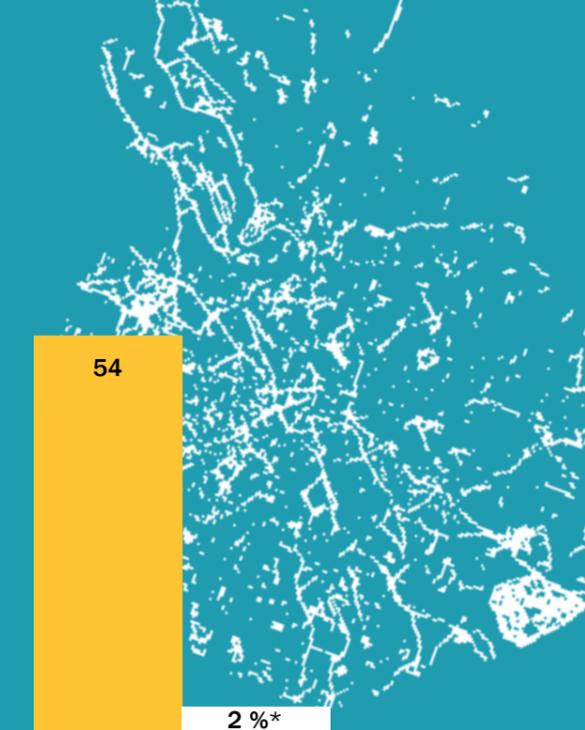
- Score BNA
- Répartition modale du vélo pour se rendre au travail



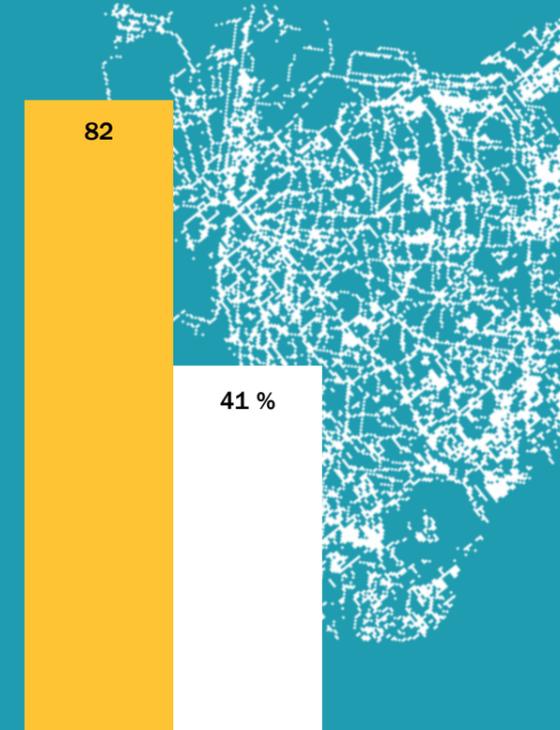
Ann Arbor, Michigan



Boulder, Colorado



Londres, Angleterre



Copenhague Danemark

Le BNA (Bike Network Analysis, analyse du réseau cyclable) est un outil d'analyse de données qui mesure la qualité de la connexion des réseaux cyclables avec les destinations des membres du public, peu importe l'âge et les capacités. Le score est compris entre 0 et 100. Rendez-vous sur peopleforbikes.org pour en savoir plus.

*Ce chiffre représente la répartition modale totale du vélo et non pas uniquement celle liée aux trajets entre le domicile et le travail.

PlacesForBikes

TOP

50 des villes où il fait bon rouler à vélo en 2021

Classement des petites villes américaines

population < 50 000

VILLE	PROVINCE	Score
Provincetown	MA	81
Alma	MI	74
Pella	IA	72
Lompoc	CA	70
Solvang	CA	69
Traverse City	MI	64
San Luis Obispo	CA	64
Arcata	CA	62
Marquette	MI	62
Key West	FL	58

Classement des villes européennes

VILLE	PAYS	Score
Utrecht	NED	83
Zwolle	NED	82
Groningue	NED	82
Amsterdam	NED	81
Copenhague	DEN	80
Rotterdam	NED	80
Barcelone	ESP	79
Séville	ESP	77
Anvers	BE	77
Gand	BE	73

Classement des villes moyennes américaines

population entre 50 000 et 300 000

VILLE	PROVINCE	Score
Berkeley	CA	69
Davis	CA	69
Boulder	CO	65
La Crosse	WI	60
Fort Collins	CO	59
Arlington	VA	56
Carmel	IN	55
Madison	WI	54
Santa Monica	CA	52
Iowa City	IA	52

Classement des villes canadiennes

VILLE	PROVINCE	Score
Gatineau	QC	67
Longueuil	QC	63
Montréal	QC	61
Edmonton	ABS	60
Calgary	ABS	59
Fredericton	NB	54
Laval	QC	54
Repentigny	QC	52
Ottawa	ON	51
Vancouver	BC	47

Classement des grandes villes américaines

population > 300 000

VILLE	PROVINCE	Score
Brooklyn	NY	62
San Francisco	CA	60
Manhattan	NY	55
Seattle	WA	55
Queens	NY	54
Portland	OR	54
Philadelphie	PA	50
St. Paul	MN	46
Detroit	MI	45
Le Bronx	NY	44

Classement des villes australiennes

VILLE	PROVINCE	Score
Canberra	ACT	59
Alice Springs	NT	50
Melbourne LGA	VIC	49
Batemans Bay	NSW	48
Sydney LGA	NSW	48
Brisbane	QLD	46
Perth LGA	WA	45
Adelaide LGA	SA	44
Unley	SA	43
Darwin	NT	41





C'est personnel

Nous sommes en route vers la durabilité et chacun de nous chez Trek est prêt à faire aboutir le projet. Pour nous, cela va bien au-delà d'une promesse d'entreprise. C'est une responsabilité personnelle pour protéger les endroits où nous aimons rouler et créer davantage de lieux pour que d'autres puissent se joindre à nous. Dans dix ans, lorsque nous nous poserons des questions sur ce que nous avons fait pour notre planète, nous voulons pouvoir être fiers de nos réponses.