L'exemple qui illustre le plus l'ambivalence de la FUB est celui du stationnement des vélos dans les gares. Ses collectifs régionaux livrent aux collectivités locales des solutions précises. *« La proximité n'est pas le seul critère. Les arceaux doivent surtout être visibles, signalés et accessibles »*, a expliqué Marie Wehner, pour le Collectif vélo Ile-de-France. La sécurité n'implique pas seulement des locaux cadenassés à triple tour : *« Des arceaux en libre accès, dans un espace animé, sont plus sûrs qu'une consigne close, non visible de la rue »*, précise-t-elle.

En outre, un système efficace implique, dans les pôles les plus denses, non pas plus de vélos, mais moins de vélos. Ainsi, à la gare d'Utrecht, les parkings sécurisés *« saturent, car les gens laissent leur deuxième vélo à la gare »*, a raconté Fannie Bélanger, experte à l'Adma. Dès lors, *« il faudrait faciliter l'accès à la gare à pied pour les trajets inférieurs à un kilomètre »*.

Problème : certains militants n'admettent pas facilement cette réalité. Dans la salle des congrès de Rennes, le public réclamait encore *« l'emport du vélo dans le TGV »*, une revendication que l'on entend souvent dans les réunions locales. Pourtant, la FUB a claqué la porte, en janvier, du collectif « Mon vélo dans le train » qui veut en faire *« un droit »*.

Sur un autre sujet, la position de la FUB pourrait bien être en décalage avec les aspirations de ses adhérents : celui des « véhicules intermédiaires », ces « objets roulants non identifiés », mi-voitures, mi-vélos, appelés à concurrencer les SUV, trop encombrants, trop consommateurs de ressources, trop dangereux. Après l'Ademe, le Forum vies mobiles et la Fabrique écologique, et tandis que Michelin et d'autres équipementiers automobiles observent de loin cette mobilité du futur, la FUB s'en est emparée sans hésiter. L'Aveyronnaise Hélène Jacquemain, de l'association Innovation véhicules doux (InVD), a expliqué comment son *« véloto »* à pédales gravit les routes pentues, à peine moins vite qu'une voiture, *« dans des zones où le vélo ne suffit plus »*.

Or, les fabricants de ces voiturettes et autres quadricycles électriques sans pédales *« demandent à bénéficier des pistes cyclables existantes »*, rapporte Nicolas Frasie, administrateur de la FUB et par ailleurs responsable du développement de l'autopartageur Communauto. En revanche, en dehors des zones urbaines, *« nous ne voulons pas de routes spécifiques pour les vélos, plutôt une meilleure cohabitation »*, a précisé Hélène Jacquemain. Cette utilisation rationnelle de la voirie secondaire prend à rebours une partie des militants, habitués à promouvoir l'aménagement séparé, mais aussi les recommandations du Cerema, et enfin les associations d'élus pro-vélo très attachées aux pistes cyclables, au point de voir dans l'objectif ZAN (zéro artificialisation nette) une menace davantage qu'une opportunité.