

V
&

i
V

|
≡

|
|

≡
O



n° 67

Dossier > pages 6 à 15

mai/juin 2015

6€

Qu'il est bio mon vélo !

Vélo, alimentation, approvisionnement



Observatoire
Les ventes de vélos en 2014
> pages 17 à 18

La parole
à Moustache Bikes
> page 20



ALTAO® SPACIO

DES ABRIS PARFAITEMENT INTÉGRÉS
DANS VOTRE ENVIRONNEMENT
ARCHITECTURAL



OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE
DE VÉLOS À ÉNERGIE
MUSCULAIRE !



Parmi nos dernières réalisations : 28 abris vélos sécurisés ALTAO® Spacio sur Lille Métropole ; 5 abris vélos sécurisés pour le Grand Lyon, un abri vélo sécurisé ALTAO® Spacio de 200 places pour la gare de Chambéry Métropole, des racks Optima® et stations ALTAO® Pump dans les 10 nouveaux Espaces Vélos de Lyon Parc Auto, des racks double-étage Optima dans les espaces sécurisés de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'équipement en racks double-étage Optima® de la consigne Veligo d'Aulnay Sous Bois, des consignes individuelles à vélos ALTAO® Cocoon à Nantes Métropole... A venir : Tisseo (Toulouse), Marseille Provence Métropole, Orléans Val de Loire, Gare de Fontainebleau-Avon (Veligo)...



2 0 1 3

altinnova®

MOBILIER URBAIN
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.fr

agenda

> 11 septembre

Programme Club/FING/Ademe
«DEFInnovation mobilités actives»
Déficamp 3 : tourisme, vélo
et numérique à Valence (26)

www.villes-cyclables.org

> 16 septembre

Assemblée générale du Club des villes
et territoires cyclables et remise
des Talents du Vélo 2015 à Paris-
Palais du Luxembourg

> du 16 au 22 septembre

Semaine européenne de la Mobilité
dans toute la France

> 26 et 27 septembre

Arrivée du Tour Alternatiba à Paris

> du 30 septembre au 2 octobre

25^e rencontres nationales
du transport public à Lyon

www.rencontres-transport-public.fr

> du 5 au 9 octobre

Congrès international ITS
à Bordeaux « Vers la mobilité intelligente -
Meilleur usage de l'espace »

<http://itsworldcongress.com>

> du 30 novembre au 10 décembre

Conférence climat de Paris 2015/COP21



édito

Le vélo ne connaît pas la crise

Les ventes de vélos ont progressé de 7% entre 2013 et 2014, et notre pays renoue enfin avec les 3 millions d'unités vendues. À noter qu'en valeur, la croissance est encore plus forte (+8,5%). Le prix moyen du vélo continue de progresser. On parlait de très bas en France : la grande distribution, dont l'expansion a fait beaucoup de tort aux territoires en générant de l'étalement urbain et en vidant les centres-villes de leurs commerces, a mis sur le marché des vélos importés de mauvaise qualité, vite hors d'usage en cas d'utilisation régulière. La route est droite mais la pente est forte pour revenir vers des produits de qualité répondant à des pratiques utilitaires intensives. La montée en gamme profitera aux usagers et aux fabricants français et européens, notamment dans le segment du vélo de ville, dont le modèle économique se cherche encore un peu dans notre pays. Mais il faut agir simultanément pour diminuer les coûts d'usages, par exemple pour le déplacement domicile-travail avec l'indemnité kilométrique, avec des aides à l'achat comme des incitations fiscales ou des subventions quand on s'équipe auprès d'acteurs professionnels locaux. Pour que la monture robuste, efficace et confortable soit accessible à tous.

C'est tout l'écosystème vélo qui affiche de bons indicateurs. Le congrès Velo-city qui s'est tenu à Nantes du 3 au 5 juin en était la vitrine. À côté des fabricants et équipementiers, des entreprises françaises de mobilier urbain, de réalisation de systèmes de vélos en libre-service, de conseil et d'ingénierie montraient leur dynamisme. Au Club des villes et territoires cyclables, nous avons souvent connu et accompagné leur démarrage à l'occasion de nos rencontres et congrès. Nous sommes heureux de constater que ces entreprises réussissent. Et qu'elles embauchent ! Altinnova, qui équipe depuis dix ans les collectivités avec une gamme d'abris vélos, Talent du Vélo Entrepreneuriat en 2013, en est en quelque sorte l'emblème avec une quinzaine de salariés et son propre bureau d'études. De même, Moustache conçoit et fabrique des vélos à assistance électrique *made in France* depuis 2012 et a créé 23 emplois en trois ans. Moyenne d'âge 25 ans ! Le collectif d'entrepreneurs nantais « Les boîtes à vélo », à qui nous avons remis un Talent du Vélo en 2014, vient de recevoir un des 6 prix ASHDEN le 11 juin à Londres. Ils récompensent les entreprises qui améliorent l'efficacité énergétique au niveau local, en apportant des retombées sociales, économiques et environnementales positives. À ces bons exemples côté industriel, il faut ajouter les emplois créés par les collectivités locales pour planifier et mettre en œuvre les politiques cyclables et l'économie collaborative avec les ateliers d'autoréparation, les vélo-écoles... L'étude réalisée par Atout France en 2009 mettait en évidence que 7% des emplois du BTP sont d'ores et déjà liés au vélo en soulignant que dans ce secteur, la main-d'œuvre est plus importante pour la réalisation d'aménagements cyclables que pour la construction d'une route qui fait surtout appel à des machines. Aussi une vraie politique nationale vélo doit-elle fléchir cet objectif de création d'emplois puisqu'il est à portée de guidon : un facteur trois d'augmentation de la pratique pourrait faire doubler le nombre d'emplois du BTP affectés aux aménagements cyclables.

Qu'attendons-nous pour accélérer la dynamique du système vélo ? Au Club, convaincus que c'est tous ensemble, collectivités locales, opérateurs de transport, industriels, cabinets de conseil et associations, que nous amplifierons significativement les dynamiques à l'œuvre, nous avons réalisé *Cycling made in France*. C'est une manière de montrer l'étendue et le potentiel du système vélo français. C'est aussi un premier rendez-vous avec l'actualité et la vitalité du vélo en France.

À suivre...

Pierre Serne
Président



En mode conversion industrielle

► **La reconversion d'une unité de production de voitures (Faurecia) en un site de production d'équipements vélo (Terranere, qui commercialise sous la marque Ixow), c'est la success-story qui s'est déroulée à Évreux, en Normandie.**

Le passage de témoin de Faurecia à Terranere se fait progressivement, et les salariés ont été intégrés à la nouvelle entreprise. Celle-ci compte aujourd'hui une trentaine de salariés et espère atteindre de 45 à 50 millions d'euros de chiffre d'affaires et de 150 à 200 salariés à l'horizon 2018.

<http://ixow.com/>

Parking vélo haut de gamme

► **Un parking vélo à haut niveau de services va bientôt voir le jour à Stockholm (Suède).**

Conçu par le cabinet d'architecture Belatchew, ce parking de 700 places est situé dans un immeuble destiné à des habitants sans voiture. Outre les traditionnelles places de stationnement, les habitants de Stockholm pourront également profiter des douches et des vestiaires mis à disposition.

À vélo dans les couloirs de métro ?

► **Et si les cyclistes empruntaient les tunnels de métro londonien désaffectés pour circuler ?**

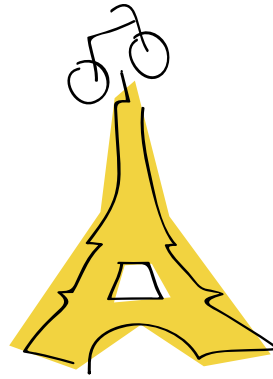
Ce projet a remporté les London Planning Award, un concours d'urbanisme organisé par la municipalité. En outre, les pistes cyclables souterraines permettraient de créer de l'électricité par friction. Même si le projet n'aboutit pas, il donnera peut-être des idées à d'autres architectes ou designers et montre que le vélo inspire les innovateurs.



Un vélo chinois en bambou

► **À Pékin, Bamboo Bicycles Beijing propose de fabriquer votre propre vélo en bambou.**

Pour 300 € et deux jours d'atelier, des professionnels vous aident à choisir le bambou, à monter le cadre... Alors que Pékin est une des métropoles les plus polluées du monde, l'association veut montrer que la ville peut s'orienter vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.



Paris, capitale du vélo en 2020

► **Le plan vélo 2015-2020 de la mairie de Paris a été voté en avril.**

En investissant plus de 150 millions d'euros sur cinq ans, l'objectif de la ville est de tripler le nombre de déplacements à vélo en les portant à 15 % et de faire de Paris une des capitales mondiales du vélo. Au programme : doublement des aménagements cyclables, création d'un réseau express vélo, mise en double sens cyclable de l'ensemble des rues en zone 30, création de 10 000 places de stationnement, soutien des vélo-écoles et des ateliers d'autoréparation. Paris appuie sur les pédales !

www.paris.fr

À Utrecht (NL), un parking vélo géant

► **Le plus grand parking à vélo du monde va voir le jour à Utrecht.**

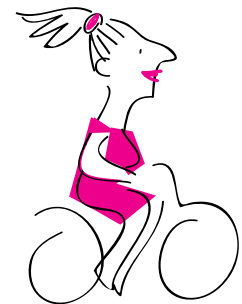
Il ouvrira en 2018 dans le cadre du nouveau pôle gare et permettra d'accueillir 12 500 vélos. Pour l'heure, le plus grand parking pour cyclistes se trouve à Amsterdam. Avec quelque 18 millions de cyclistes et 34 000 km d'itinéraires cyclables, le stationnement des vélos est au cœur du développement du vélo aux Pays-Bas.

Piste innovante

► **En Corée du Sud, une piste cyclable de 32 km a été inaugurée le long d'une autoroute.**

Elle est recouverte de panneaux solaires qui permettent de protéger les cyclistes du soleil et de la pluie, mais aussi d'éclairer la piste la nuit. Reste à savoir s'il est très agréable de pédaler le long d'une autoroute...

www.urbanews.fr



Interdit aux hommes ?

► **Il y a deux ans, un magasin de vélo à destination des femmes a ouvert ses portes à Graz, en Autriche.**

Derrière ce concept de vente, on trouve Laszlo Kruchio qui a entraîné l'équipe féminine cycliste autrichienne pendant quatre ans. Le magasin s'adresse à une clientèle de cyclistes urbaines qui viennent acheter vélos et accessoires ou faire réparer leur bicyclette. Après deux ans d'existence, le bilan est positif !

www.zeit.de

Du vélo dans le pack mobilité

›La SNCF lance son « pack mobilité » dans quatre villes : Bordeaux, Nantes, Aix-en-Provence et Brest.

Déjà expérimentée auprès des étudiants rennais, cette offre sera adaptée selon chaque région et permettra de combiner abonnement au système de vélo en libre-service, carte de réduction 18-27 ans, bon d'achat sur IDVROOM, le système de covoiturage de la SNCF, abonnement au réseau de transports en commun de la ville. Tous ces services seront accessibles via une application unique IDPass qui permettra de réserver véhicules en auto-partage et vélos en libre-service.

<https://vehicules.com>

Vélo-cargos à grande échelle

›En Suisse, l'Académie de la mobilité, en collaboration avec le fonds de soutien Engagement Migros, vient de lancer l'initiative suisse pour les vélo-cargos.

Elle vise à encourager l'usage de vélos utilitaires électriques et non-électriques en Suisse. Au centre du dispositif, la plate-forme www.carvelo.ch sur laquelle se trouvent des informations et des services utiles pour tester, louer, partager et acheter ces moyens de locomotion innovants. Le premier projet pilote est organisé sur la Waisenhausplatz de Berne, réédition du projet bernois Caki-Bike (abréviation de « Cargo- & Kinder-Bike »). Neuf vélo-cargos de la marque « Butchers & Bicycles » ont été remis pour trois mois aux premières familles qui participent au projet.

www.mobilityacademy.ch



Éducateur mobilité à vélo

›Le CQP (Certificat de qualification professionnelle) « éducateur mobilité à vélo » est le nouveau diplôme officiel qui valide une formation de 140 heures et permet d'être rémunéré pour l'encadrement de l'apprentissage de la mobilité à vélo, notamment dans le cadre des vélo-écoles.

La première formation a eu lieu en mars 2015. C'est l'aboutissement du travail de l'instance de coordination de l'apprentissage de la mobilité à vélo qui regroupe la FUB, la FFCT, les MCF (moniteurs cyclistes français) et le Club des villes et territoires cyclables depuis 2010.

www.villes-cyclables.org rubrique « apprentissage vélo » en page d'accueil

La vélo french tech !

›Cycling made in France vient de paraître !

Édité par le Club des villes et territoires cyclables, il présente les acteurs français du vélo sur 68 pages : industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations. En France, le vélo ne connaît pas la crise !

www.villes-cyclables.org

vite-dit

« Nous avons besoin d'une conversion qui nous unisse tous, parce que le défi environnemental que nous vivons et ses racines humaines nous concernent et nous touchent tous. »

Pape François, *Laudato si'*, encyclique sur l'écologie humaine présentée le jeudi 18 juin 2015

LES ACTEURS FRANÇAIS DU VÉLO
"French cycling stakeholders"

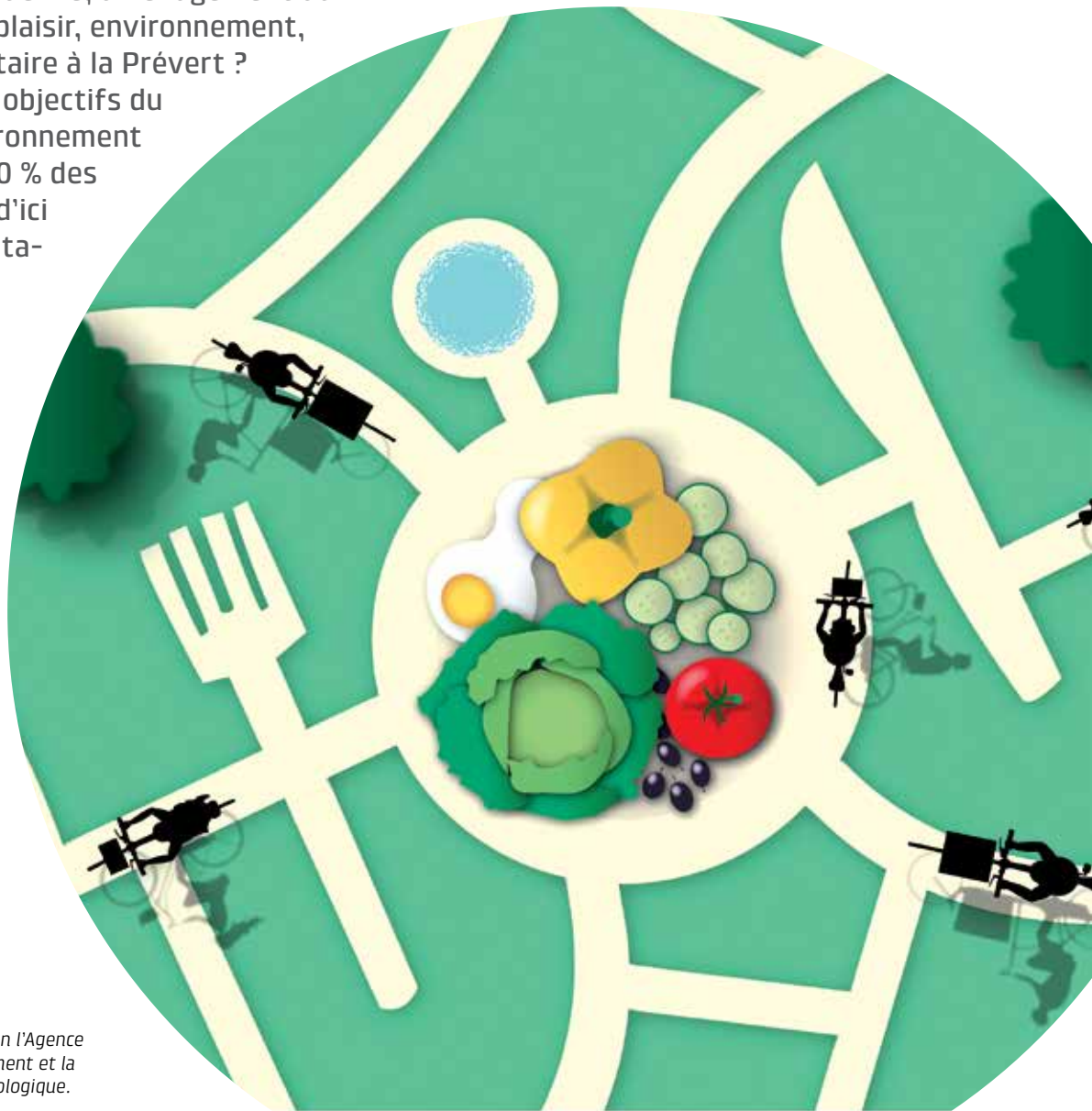
Industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations

Manufacturers, transport operators, local authorities, consultancy firms, bodies and cycling friendly organizations

Qu'il est bio mon vélo !

Vélo, alimentation, approvisionnement

« Dis-moi ce que tu manges, je te dirai qui tu es » pourrait être précédé par « dis-moi sur quoi tu roules, je te dirai ce que tu manges ». Alimentation bio et vélo mettent sur la table mode de vie, aménagement du territoire, santé, plaisir, environnement, vitesse. Un inventaire à la Prévert ? Pas vraiment, les objectifs du Grenelle de l'environnement de réduction de 20 % des émissions de CO₂ d'ici 2020 et d'augmentation de 20 % de la part de bio dans les assiettes de restauration collective* en 2012 se rejoignent sur de nombreux points.



* Évaluée à 12 % en 2012, selon l'Agence française pour le développement et la promotion de l'agriculture biologique.



Pour la restauration de ses trois groupes scolaires, la ville de Mouans-Sartoux (06) s'est dotée d'une régie agricole de production sur un terrain préempté. En 2014, la production de 20 tonnes de produits bio, réalisée par un agriculteur municipal, a rendu la ville autonome à 80 %.

« **N**ous travaillons pour la restauration scolaire bio comme pour le mode de déplacement vélo ! Dans les deux cas, on retrouve des préoccupations d'aménagement de territoire et beaucoup d'objectifs en commun (...). À Mouans-Sartoux (06), notre projet de ville passe par le respect de la santé et de l'environnement, c'est notre cohérence », se délecte Gilles Pérole, vice-président du Club des villes et territoires cyclables et adjoint au maire de cette commune enchâssée entre Grasse et Mougins. Depuis janvier 2012, la ville de 10 500 habitants sert quotidiennement 1 000 repas 100 % bio sur trois groupes scolaires. Une question d'argent ? « Cela nous coûte moins cher ! Nous établissons un plan alimentaire très précis mais sans produits imposés. Les denrées sont achetées le vendredi pour la semaine suivante : si on a prévu des crudités, on choisit celles qui se trouvent dans les bons prix, souvent les produits de saison. Nous raisonnons cuisine de marché », rétorque Gilles Pérole. L'autre économie s'opère sur le gaspillage. Les 147 grammes d'aliments

jetés par repas en 2010 ont fondu en 30 grammes quatre ans plus tard. Comment ? « Les enfants choisissent entre une assiette comprenant le grammage recommandé et une assiette plus petite. Un salaire de supplément est mis à leur disposition. Même chose pour le plat chaud. Les desserts sont servis en salle et les pommes jetées au quartier : depuis 2010, la ville n'a plus jeté un fruit ! À la fin du repas, les enfants trient leurs plateaux dans cinq poubelles pesées à la fin de chaque service. »

La malbouffe chassée à la pédale

Cette commune qui s'est dotée d'une régie agricole de production devrait jumeler avec Portland. Dès les années 1990, la ville américaine de l'Oregon a pris le contre-pied du mode de vie américain : un réseau de tramway a été reconstruit, le vélo mis à l'honneur, la voiture bannie du centre-ville, la nourriture bio et la production locale privilégiées et des « immeubles verts » érigés. Le vélo fait désormais partie du quotidien, tout comme le pain bio. Cette ville de 580 000 habitants, si différente,

Quelques chiffres

19 000 décès prématurés, dont 15 000 pour causes cardiovasculaires et **31,5 milliards d'euros** en dépenses de santé et coûts sur 39 millions d'habitants seraient dus aux dépassements en particules fines de la valeur guide de l'OMS, selon l'étude Aphekom réalisée dans 25 villes européennes.

30 % serait la part de la production alimentaire mondiale perdue ou gaspillée dans le monde (FAO – organisation des États-Unis pour l'alimentation et l'agriculture). En France, selon la commission européenne, 9 000 000 tonnes de nourriture seraient gaspillées annuellement.

1/3 serait la réduction du risque de mortalité d'un adulte de 20 à 60 ans enfourchant un vélo trois heures par semaine pour les déplacements domicile-travail par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Un plus bio, le Club des incorrigibles optimistes

Sur le modèle du Club des villes et territoires cyclables, l'association **Un plus bio** œuvre au développement de la nourriture bio en restauration collective dans les territoires. Stéphane Veyrat nous évoque les similitudes de ce nouveau club avec le vélo.



Naissance du Club des territoires Un plus bio à Bordeaux le 26 novembre 2013, sur le modèle du Club des villes et territoires cyclables plus de dix ans après la création de l'association Un plus bio en 2002.

Pourquoi avoir choisi un développement à l'image de celui du Club des villes et territoires cyclables ?

Stéphane Veyrat : Nous avons pensé que la gouvernance du Club et sa manière de fonctionner pouvait nous aider. Nous avons rencontré le Club en 2012 pour mieux en comprendre le fonctionnement. À ce jour, nous comptons 30 adhérents, soit 10,5 millions de personnes avec quasiment tous les échelons des collectivités : communes, conseils généraux, un Parc naturel régional, le Vercors, et même un pays, Cœur-d'Hérault. Les objectifs sur le bio sont très différents selon les adhérents. Nous ne voulons surtout pas être restrictifs, car les collectivités ont besoin d'être épaulées.

L'alimentation bio renvoie-t-elle au local et à la proximité ?

S. V. : Depuis trois ans, nous constatons un glissement : les gens ont voulu du bio, mais aussi du local. Depuis 2014, de plus en plus de collectivités cherchent à réduire la part des protéines animales dans leurs menus. Un des chantiers majeurs tourne autour des menus alternatifs. Nous travaillons sur la proximité de production, mais aussi sur les outils de transformation. Dans



Aider les collectivités à passer à une restauration collective bio constitue le fil conducteur des actions d'Un plus bio, dirigé par Stéphane Veyrat.

la filière, nous avons besoin des entreprises de transformation : conserverie et métiers de bouche...

À quel niveau agissez-vous ?

S. V. : Le but est de faire tomber les barrières entre tous les acteurs de la restauration collective. Après l'agriculture, le volet éducatif constitue le deuxième pilier. Nous rencontrons des points communs avec le vélo par rapport à l'auto : l'alimentation doit lutter contre l'inertie, notre plus grand ennemi. Chacun s'est mis dans un confort alimentaire de ne pas payer cher la nourriture et de l'obtenir facilement.

Vous ajoutez le gaspillage à votre entreprise d'« évangélisation »...

S. V. : Le gaspillage est surtout devenu un levier. Il y a deux endroits où on peut gagner sur le prix des repas : sur le personnel et le prix des denrées. La masse salariale représente de 45 à 55 % d'un repas ; le prix des denrées ne dépasse pas 20 à 25 %, mais

le gaspillage alimentaire en amont et en aval est préoccupant et constitue une variable sur laquelle nous pouvons intervenir.

Disposez-vous d'un modèle de restauration collective bio transposable aux différentes collectivités ?

S. V. : Il n'existe pas de modèle qui puisse s'imposer, les territoires doivent imaginer des modèles différents. Ce qui est certain, c'est l'importance prise par le bio. Les freins, il y a cinq ans, étaient de dire que c'était trop cher, qu'il n'y en aurait pas pour tout le monde... Maintenant la question principale est de savoir comment faire manger bio aux enfants. Là, on dépasse l'alimentation pour se retrouver sur le terrain éducatif ! Le potentiel est énorme et rejoint cette solidarité de partage : faire attention à l'autre et rester dans le durable. C'est dans cette optique que nous réfléchissons à la manière de construire les bâtiments de restauration et de transformation. ■

fait même l'objet d'une série TV sarcastique, *Portlandia*, sur ce *way of life*. Car il s'agit bien de mode de vie où mobilité et alimentation bio se tutoient !

S'il n'existe pas d'indicateurs à se mettre sous la dent sur les liens entre transports doux et consommation de produits bio, les résultats préliminaires de l'étude BioNutriNet (lancée dans le cadre de la grande étude NutriNet-Santé) démontrent que les consommateurs de produits bio sont « physiquement plus actifs ».

Nutritionnistes et urbanistes le rabâchent : alimentation et mobilité doivent se proportionner aux activités réalisées. Des réajustements s'imposent face au constat de l'obésité croissante et de la prédominance de la voiture. Au niveau de l'obésité, selon certaines études, la France pourrait rattraper les États-Unis d'ici 2020. Sept actifs sur dix se rendent au travail en voiture (Insee), malgré des trajets de moins de 8 km pour 50 % d'entre eux.

Le panier bio sur le porte-bagages

La star de la malbouffe, le fast-food, a appliqué à la cuisine le modèle de production de Ford : productivisme et bas prix. Le maître a même été dépassé lorsque la restauration rapide a enfanté le *drive in*, rejeton du fast-food et de l'automobile. Son pendant pédalant, sorte de *bike in local*, émerge de-ci de-là, à la vitesse d'un vélo en côte. Le Café Vélo, à Grenoble, illustre cette tendance : une échoppe de réparation de vélo et de cuisine bio où les cyclistes urbains se refont une santé en même temps que leur vélo. Cette idée alléchante constitue le fil rouge d'alternatives alimentaires urbaines. Les food bikes se fauillent en ville. Souvent avec des produits bio. Parfois aidés par les collectivités, comme à Pantin (93), qui

© Douze Cycles



L'usage du vélo en ville rapproche les urbains d'un comportement d'achat alimentaire bio, tout du moins raisonné.

« Les food bikes se fauillent en ville. Souvent avec des produits bio. »

vient d'engager un appel à projets pour des food trucks et des food bikes sur la période estivale. Le but ? « Créer de nouveaux lieux conviviaux, répondre aux besoins des salariés, habitants, passants, touristes sur l'espace public, sans gêner la circulation, qu'elle soit motorisée ou piétonne (...). Faire découvrir et promouvoir une alimentation de qualité, éduquer le consommateur au goût et à l'alimentation saine. » Les vélo-cargos ou tricycles promettent de nouveaux comportements.

« Même si cela représente un budget (NDLR, de 2 000 à 7 000 euros), le

triporteur n'est pas un produit élitiste et reste un utilitaire familial », insiste Aymeric Dargnies, directeur de Nihola France, marque danoise de référence. Avec ces poids lourds sur deux ou trois roues, terminés les caddies surchargés dont un tiers finit à la poubelle ; l'approvisionnement devient raisonné et proche, comme les déplacements ; les deuxième et troisième voitures, voire la première, sont condamnées. L'aide à leur acquisition pourrait participer au développement de cette tendance émergente en France, à la manière des primes à l'achat de vélos à assistance électrique. La Ville de Paris a ainsi étendu sa subvention pour l'achat de vélos à assistance électrique à l'achat de vélo-cargos en 2014.

Santé bien ordonnée commence par soi-même

En six mois, l'expérimentation strasbourgeoise de prescription d'activités sportives gratuites ou d'un abonnement gratuit à Vel'hop a réduit la proportion d'obèses de 73,5 % à 62,5 %. Une piste à suivre !

Ces bénéfices individuels pèsent dans la balance collective. L'OMS l'a confirmé, une pratique régulière du vélo réduit de façon majeure les maladies cardiovasculaires, l'obésité, le diabète de type II, un certain nombre de cancers et différentes pathologies. Côté alimentation, toutes les études valident les avantages nutritionnels et sanitaires du bio. Le bilan peu glorieux de l'agriculture traditionnelle coûte à l'individu et à la collectivité. Le dernier rapport de 2010 émis par la très sérieuse EFSA (Autorité européenne de sécurité des aliments) atteste que 42 % des aliments consommés en Europe sont contaminés par des résidus de pesticides. Autour de 4 % afficheraient même des teneurs impropres à la consommation ! Du côté de l'agriculture biologique, seulement 3 % des aliments seraient touchés par des pesticides. Et à des teneurs extrêmement faibles dues aux contaminations environnementales (eau, air...). « C'est la bombe à retardement », soulignait le chercheur Denis Lairon aux tables rondes des Journées du film sur l'environnement, en avril dernier. « Une grande partie des pesticides sont des perturbateurs endocriniens particulièrement néfastes, notamment chez les femmes enceintes. » Il a rappelé à cette occasion que le très « conservateur » Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a déclaré depuis mars 2015 le glyphosate, la matière active du Roundup, « comme cancérigène probable ». « Cela veut dire, dans le discours technique du CIRC,

« Ces bénéfices individuels pèsent dans la balance collective. »

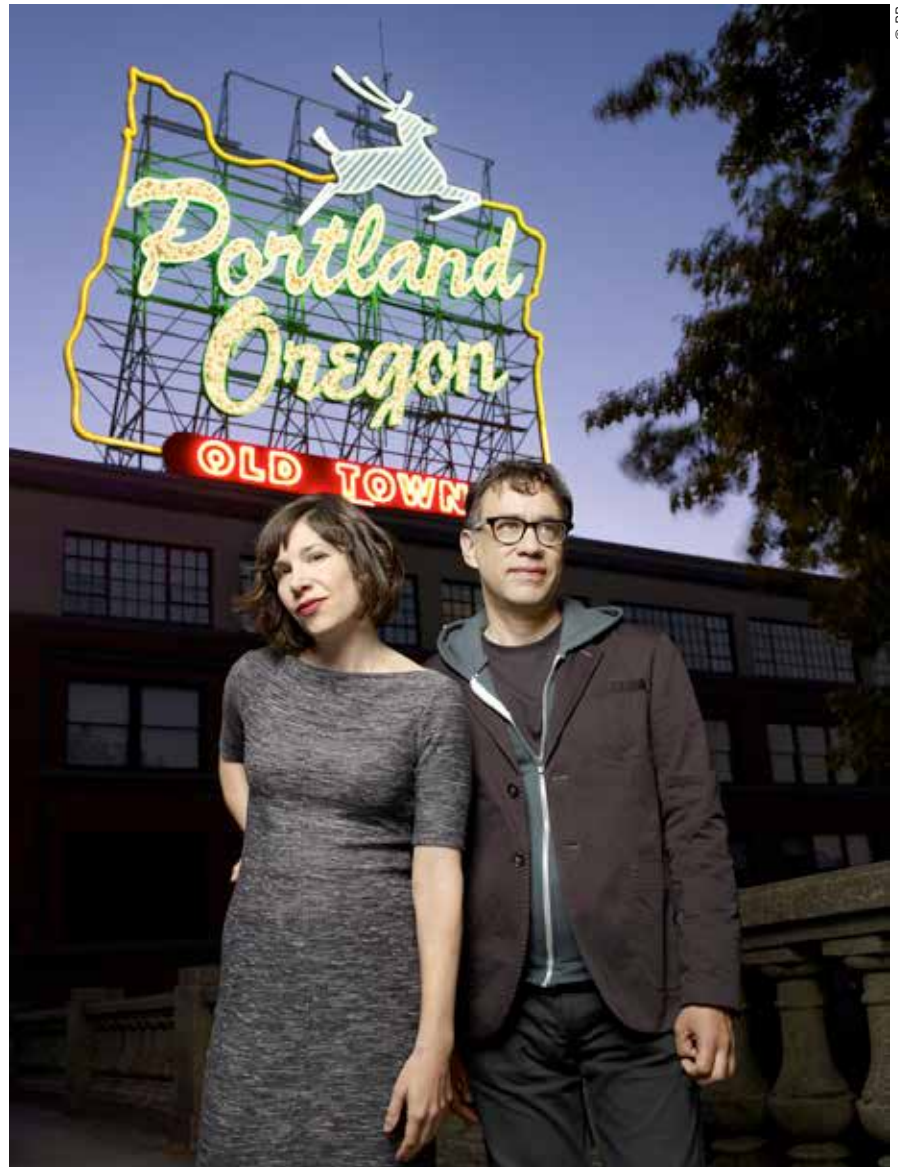
que c'est cancérigène », tranche-t-il. L'herbicide tant décrié se trouve toujours en vente libre.

Épicure rappelé à la rescousse

« 'Sandwich au vent', le

cerveau n'arrive pas à enregistrer la prise énergétique. Il faut conscientiser son repas. Cela demande un certains temps pour que tous les récepteurs enregistrent

la prise alimentaire », assure la nutritionniste Dominique Poulain. Des propos diététiques peu éloignés de ceux, très épicuriens, du réseau Slow Food. Né en Italie pour défendre le patrimoine culinaire à la fin des années 1980, Slow food est sorti de la seule assiette pour s'intéresser à la chaîne alimentaire et à la biodiversité. L'escargot qui symbolise un mouvement lent, en opposition avec cette nourriture industrielle ingurgitée à la va-vite



La ville américaine de Portland (Oregon) a développé une politique urbaine mettant à l'honneur vélo et alimentation bio. À contre-courant, elle fait l'objet d'une série satirique : *Portlandia*.

sans connaître sa provenance. Cette satanée vitesse constitue un frein à la mobilité douce, comme le précisait Frédéric Héran dans notre précédent numéro : « *En modérant les vitesses, les voies rapides et les artères peuvent être transformées en espaces civilisés accessibles et traversables à pied et à bicyclette.* » Peut-on continuer à peser contre le trou de la Sécurité sociale en chargeant son coffre de voiture de denrées manufacturées édulcorées, salées, sucrées ou dopées aux pesticides ? Peut-on encore créer des milliers de déplacements en faisant surgir un centre commercial d'un coup de baguette magique ? Le déficit de la Sécurité sociale s'aggraverait encore en 2015, passant à 14,7 milliards d'euros, indiquait la commission des comptes. Face à ce déficit structurel, les économies réalisées sur les dépenses de santé pourraient atteindre 15 milliards par an si la part modale du vélo s'élevait de 12 à 15 % (soit une moyenne de 250 à 300 km par an et par personne), alors qu'elle se situe entre 3 et 4 % (soit 87 km par an). ■



© Alain Dalouche

L'obésité en France pourrait rattraper celle des États-Unis d'ici 2020. Les matraquages de messages sanitaires depuis 2007 sur les publicités des boissons et aliments rehaussés de sucre, de sel ou d'édulcorants et denrées manufacturées n'y font rien.

Le programme DEFinnovation mobilités actives

Le Club des villes et territoires cyclables, la Fondation Internet Nouvelle Génération et l'ADEME ont lancé en janvier 2015 le programme « DEFinnovation mobilités actives ». L'objectif est d'explorer les liens entre innovation et mobilités actives en croisant le mode des technologies et l'écosystème vélo en plein expansion. En confrontant les approches, le programme vise à faire émerger des projets innovants permettant d'initier de nouveaux services, vecteurs de développement économique et créateurs d'emplois dans les territoires. Le programme s'étend sur trois phases : production d'idées via l'organisation de Défi-camps (janvier-septembre 2015), production de scénarios (octobre 2015 – mi-2016) et enfin une phase d'expérimentation.

Plusieurs rendez-vous ont déjà eu lieu : à Lyon sur le thème des objets connectés – les meilleures idées retenues ont ensuite été présentées un mois plus tard lors de l'événement SIDo (Salon de l'Internet des objets) –, dans le cadre de Vélo-city 2015 et de Web today à Nantes avec un apéro « Vélo & Numérique », lors de Futur en Seine, festival du numérique de l'Île-de-France, le second Dëficamp était consacré aux thèmes de l'alimentation, des mobilités actives, du numérique et du transport utilitaire. Le prochain rendez-vous sera consacré au tourisme à vélo, à la cartographie et au numérique, à Valence, dans la Drôme, le 11 septembre 2015.

Plus d'informations :
www.villes-cyclables.org
 Rubrique « Événements »
 > Innover pour le vélo

DEFINNOVATION
 MOBILITÉS ACTIVES





PARIS CAPITALE DU VÉLO 2015/2020

Le bon plan

15%
DE PART
MODALE

+10 000
PLACES DE
STATIONNEMENT

150M€
D'INVESTISSEMENT

+7000
SAS VÉLO

La Miecyclette à contresens

En produisant quotidiennement deux cents kilos de pain bio livrés en tricycle à assistance électrique, la Miecyclette poursuit son développement à Lyon depuis 2012. À contresens des modèles économiques traditionnels, cette Scop ne déclenche pas l'effervescence auprès des collectivités. Emmanuel Tissier, un des trois fondateurs, nous en explique les raisons.

Ville & Vélo : La livraison à vélo est-elle un levier pour la vente de vos pains ?

Emmanuel Tissier : Elle a du sens pour nos clients. Auraient-ils une démarche différente si nous livrions en voiture ? Ce n'est pas certain. Pour nous, la bicyclette présente un coté très pratique, car nous sommes installés dans le huitième arrondissement de Lyon, une position assez excentrée. Nous vendons notre pain pour 80-90 % à l'extérieur ; la boutique n'ouvre qu'en fin de journée pour une clientèle de proximité.

Les collectivités sont-elles sensibles à cette initiative ?

E. T. : La mairie de Villeurbanne nous a suivis rapidement pour ses crèches ! Nous livrons également un lycée. Néanmoins, les collectivités ne sont pas adaptées à notre dimension artisanale, notamment pour le démarchage. Notre clientèle se constitue d'épiceries et restaurants bio, de groupements d'achat informels composés de voisins, de familles ou de personnes d'une même entreprise.

En trois ans, êtes-vous parvenus à trouver votre équilibre économique ?

E. T. : Nous sommes passés de trois à cinq et parvenons à nous salarier. Nous nous partageons les livraisons à trois et mettons tous la main à la pâte pour produire notre pain entièrement au levain, pétri à la main et cuit dans un four à bois. Il faut savoir que nous ne travaillons pas de nuit, nous commençons à fabriquer les pains à 6 heures du matin. Ils sont disponibles en début d'après-midi pour les livraisons. La suite ? À côté des 9 variétés de pain, nous avons commencé des biscuits, et pourquoi pas des brioches.



© La Miecyclette

Entre 40 et 50 km sont parcourus quotidiennement par tricycles à assistance électrique pour livrer du pain bio pétri à la main.



© La Miecyclette

Vélo et pain bio, une autre façon d'approcher l'alimentation et les déplacements

Les vélos poids lourds dans la zone

La mise en place par Paris de la première « zone à basse émission » (*low emission zone*) française devrait favoriser le développement des vélo-cargos et triporteurs pour le transport de marchandises en centre-ville. Mais pas uniquement...

Paris donne le ton ! En interdisant dès le 1^{er} juillet la circulation des « cars et poids lourds les plus polluants », la capitale ouvre encore davantage les portes du transport aux poids lourds de la mobilité douce. La prise de participation majoritaire de la Petite Reine par le groupe Star's Service en 2011 révélait déjà cette tendance du marché. Bien connue des acteurs de la mobilité, la Petite Reine propose de « troquer la camionnette d'une tonne livrant en moyenne 100 kg contre un cargo-cycle de 100 kg capable d'en charger 180 » ! Après le rachat par une entreprise d'insertion (le groupe Ares), ce service né en 2001 devient le laboratoire développement durable du groupe Star's Service. Ces Cargo-cycles devraient croiser d'autres utilitaires. Depuis juin dernier à Angers, La Poste expérimente la livraison de colis par des vélos à assistance électrique (VAE) équipés d'un contenant sur le porte-bagages. Le but de l'opérateur du courrier ?

20"

« Remplacer les voitures dans les centres-villes pour les livraisons volumineuses »

710

Remplacer les voitures dans les hyper centres-villes pour les livraisons volumineuses.

Les services propreté des collectivités territoriales s'intéressent aussi à ces utilitaires. Les marques Nihola et Arcade leur proposent des tricycles poubelles pour l'entretien des centres urbains. Pénibilité du travail oblige, ces véhicules sont souvent assistés électriquement.

Petites reines devenues grandes

Pour les collectivités, la réduction de l'encombrement au sol et de la pollution sonore constitue un argument de poids. Tout comme le coût et l'exemplarité affichés ! Des avantages appréciés par les professionnels. Le vélo-cargo se

substitue aisément au scooter. Le triporteur le dépasse par sa capacité de chargement. Les services de proximité se mettent en selle aux côtés des services de livraison et des food bikes. Pour les plombiers, par exemple, le tri-cycle dispose d'une capacité suffisante de transport de petit matériel. Autre atout non négligeable, en attirant les regards, ces véhicules au coefficient sympathie indiscutable constituent des supports publicitaires efficaces.



© Douze cycles

À l'image des coursiers en pignon fixe, des courses de vélos cargos avec transport de charge s'organisent de-ci, de-là ! Les vélos utilitaires n'en sont certainement qu'à leurs débuts.

Ces initiatives professionnelles de transport génèrent aussi des emplois locaux ! Et non délocalisables, un des crédos de l'économie du cycle. À Chambéry, l'auto-entreprise de François Kolher (Tonton livraison) perdure depuis trois ans.

La vague des coursiers à vélo des années 1990 a redonné une fonction professionnelle au vélo utilitaire. Vingt ans plus tard, c'est toujours le transport de frets qui dynamise les transports doux. Une histoire à suivre.

« Les enjeux de santé publique pèsent assez peu »

Médecin de quartier, comme il aime se présenter, Bernard Jomier avait initié l'Appel des médecins de Paris pour dénoncer les impacts de la pollution en 2013. Adjoint à la mairie de Paris chargé de la santé et du handicap. L'élu tient un discours de santé publique et de médecin de proximité.



Bernard Jomier, adjoint à la mairie de Paris, chargé de la santé et du handicap

Quels liens constatez-vous entre nourriture bio et modes de déplacement doux ?

Bernard Jomier : Ce qui est certain, c'est que les bénéfices de l'alimentation bio sont clairement établis. Il n'y a plus de polémique possible ! Concernant la pratique du vélo, on sait que les activités physiques sont profitables, ce sont des données bien connues, notamment contre les maladies cardiovasculaires. Les dernières études portent sur les bénéfices des activités sportives sur le cancer. Peut-on lier ces deux thématiques ? Je n'en sais rien. Néanmoins, plus on cumule, plus on retrouve des bénéfices pour la santé.

Dans les deux cas, les bénéfices sont autant individuels que collectifs...

B.J. : L'alimentation bio et les déplacements à vélo touchent l'un et l'autre à des politiques de santé publique. Le moteur puissant de la santé est individuel, mais cela s'insère dans un ensemble plus vaste, environnemental et économique (...). La question qui me revient fréquemment est de savoir s'il est conseillé de rouler à vélo lorsque l'air est pollué. C'est tout le problème de l'intérêt particulier et de l'intérêt collectif. Lorsque l'air est pollué, à titre



© Alain Dalouche

Faut-il prendre son vélo les jours de pic de pollution ? La question récurrente posée à Bernard Jomier renvoie à celle de l'intérêt particulier et collectif.

individuel il est préférable de ne pas prendre son vélo. Pourtant l'intérêt général demande de ne pas rajouter de polluants... Il vaut mieux utiliser les transports publics. La santé publique constitue un axe politique important, mais c'est également un sujet individuel.

La recommandation de 30 minutes de marche quotidienne - ce qui est peu - n'est-elle pas une bonne conscience facile ?

B.J. : Marcher est aussi apprendre à se déplacer autrement, sans faire appel à une solution mécanique. C'est également admettre que l'on peut consacrer un peu de temps à son déplacement, que le temps de déplacement n'est pas forcément du temps perdu... Oui c'est utile, car cela replace le piéton au centre de la ville. En se déplaçant à pied en ville, la ville se construit autour du piéton. En commençant à ne plus se déplacer en voiture, ces

30 minutes de marche seront bénéfiques pour l'individu et la collectivité.

Avec ces enjeux sanitaires, la voix du corps médicale ne devrait-elle pas prendre encore davantage de place dans les années à venir ?

B.J. : Historiquement en France, les enjeux de santé publique pèsent assez peu. La dernière loi, la loi Évin, date de 1991 et elle se fait encore attaquer. Certes on constate une inflexion, notamment une prise de conscience chez les professionnels de santé et les médecins qu'un certain nombre de problèmes de santé publique trouvent leurs causes dans l'environnement. Des prises de parole se multiplient, mais les politiques sont en retard avec une tentation permanente d'opposer des arguments de défense de l'emploi, lorsque l'on touche à certains secteurs.



UN SAVOIR-FAIRE INNOVANT ET TECHNOLOGIQUE

Quel que soit votre univers, quel que soit votre parcours, nous vous proposons un vélo adapté à votre utilisation. Avec un large choix, on a forcément un vélo pour vous !

cycleurope.fr



Peugeot AE 21



Gitane SIGNATURE



Gitane LA POSTE



Gitane ALTER H2

Observatoire des mobilités actives



Le vélo ne connaît pas la crise ? Les ventes en plein essor

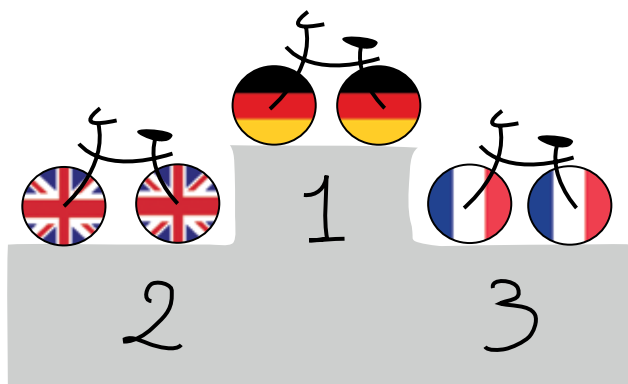
L'Observatoire du cycle¹ a présenté en avril les ventes de cycles, d'équipements et d'accessoires de l'année écoulée. Bonne nouvelle, les ventes de vélos en France ont progressé de 7 % en 2014. Il s'est vendu 2 977 600 vélos pour un chiffre d'affaires de 1,616 milliard d'euros. La France conforte sa troisième place au niveau européen, derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni, en renouant avec les 3 millions d'unités vendues, chiffre non atteint depuis plusieurs années.

► En valeur, la croissance est encore plus forte (+8,5 %) et se traduit par la hausse du prix moyen de 1,5 %, augmentation constante depuis 2006 qui montre que les Français se dotent de vélos de meilleure facture. Le prix moyen du vélo est de 307 € en France, contre 528 € en Allemagne et 695 € aux Pays-Bas.

► Cette bonne tendance prouve aussi que les politiques publiques, locales et nationales, encouragent la pratique du vélo et les dynamiques vertueuses notamment pour la santé et l'économie.

► Le chiffre d'affaires des composants, équipements et accessoires pour cycles s'élève à 697,3 millions d'euros et enregistre une progression de 6 % par rapport à 2013.

► Le vélo principalement consacré aux loisirs poursuit la course en tête comme chaque année, et le VTT continue de jouer un rôle de locomotive du marché compte tenu de son poids (28,5 % des ventes), avec une progression de 10 %.



En tête des ventes de vélos : l'Allemagne. L'Angleterre prenant la deuxième place devant la France.

► En 2014, les ventes de « vélos enfant hors VTT » connaissent une hausse spectaculaire de 17,5 % et atteignent 19 % de part de marché.

Les ventes de vélos pour la mobilité quotidienne progressent aussi, comme en témoignent notamment les ventes de vélos à assistance électrique (VAE).

Le courant fort du VAE

Le VAE poursuit sa progression en 2014 avec une croissance de 37 %. Quelque 77 500 VAE ont été vendus sur l'année, principalement pour la mobilité quotidienne, mais leur percée dans le sport (VTT) et les loisirs s'accroît. Le VAE monte en gamme, puisqu'en valeur il progresse de 47 %. La forte croissance des ventes de VAE en France en 2014, en volume et en valeur, et les perspectives qu'offrent les ventes en Allemagne (480 000 unités vendues en 2014) et aux

Pays-Bas (223 000 unités) traduisent un vrai démarrage de cette famille de produits qui augmentent la portée du vélo et son usage dans les zones à relief. Côté distribution, on achète de plus en plus son vélo chez un spécialiste. En effet, les ventes des détaillants cycle progressent de 3,8 % (cycles + composants et accessoires). En valeur, le réseau des spécialistes demeure le premier acteur du secteur avec 43 % de part de marché, dont 50 % de part de marché sur le vélo uniquement.

Les ventes des grandes surfaces multisports progressent quant à elles de 10 %. En volume, le réseau multisports consolide sa place de leader de distribution de cycles avec 52 % des ventes. Les ventes sur Internet continuent leur progression avec 15,5 % d'augmentation et atteignent 15 % de part de marché.

¹ L'Observatoire du cycle est réalisé par la Commission cycle Univello/FPS issue de l'accord de partenariat conclu entre ces organisations (Union nationale des industries du vélo / Fédération professionnelle des entreprises du sport et des loisirs). www.tousavelo.com

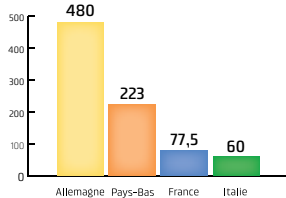
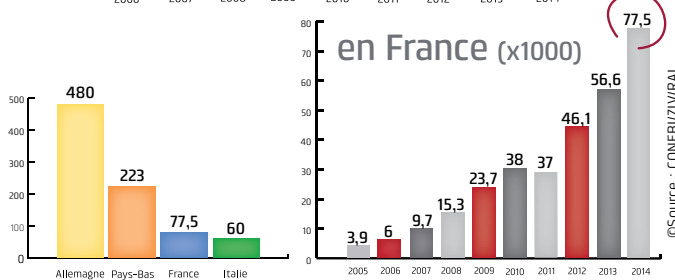
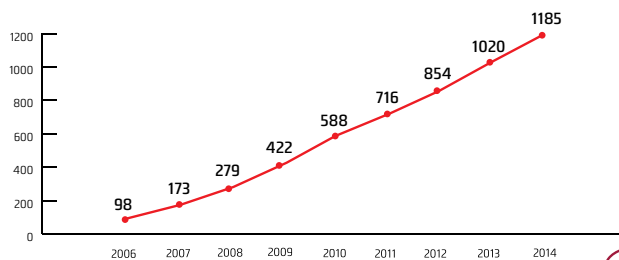
Le poids économique de l'industrie du cycle



160 sociétés
2 000 emplois directs
630 000 cycles
assemblés en France

5 000 points
de vente
10 000
emplois

Les ventes de VAE en Europe (x1000)



Enfin, on notera que le marché du vélo se porte bien comparé aux marchés des véhicules motorisés : les ventes 2014 de voitures connaissent

une augmentation de seulement 0,3 %, celles de motos de 3,2 %, et les ventes de cyclomoteurs accusent une baisse de 7 %.



Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables
33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Pierre Serne

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Alain Dalouche (dossier),
Claire Schreiber,
Pauline Cabrol

Abonnement / Diffusion :
T +33 (0)1 56 03 92 14
Info@villes-cyclables.org

Crédits photos :
Moustache Bikes, Mouans-Sartoux,
Un plus bio, Douze cycles, Alain Dalouche,
La Miecyclette, Denis Desailly

Publicité :
IM Régie
T +33 (0)1 40 24 39 20
anis.fraigneau@impub.fr

Conception graphique, maquette, illustration de couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustrations :
Sabine de Ligny (texto-vélo)
Lorraine Suty (couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
fabrication@planeteimpression.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : juin 2015
ISSN 1631 – 3054

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

A compléter et à retourner au :

Club des villes & territoires cyclables 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

- Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**
- Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**
- Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € TTC**

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél : E-mail :@.....

- Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
- Je paierai à réception de facture
- Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Gestion et exploitation de services vélos



Créée en 2008, Vélogik a permis à une centaine de sites d'intégrer le vélo dans leurs solutions de déplacements, notamment le vélo à assistance électrique (VAE). Dans l'agglomération de Vienne (38), sur une vingtaine de sites, le service Cap'Vélo a été reconduit l'année dernière pour servir aux déplacements professionnels. A Meyzieu (69), nous assurons pour les services municipaux la maintenance d'une flotte de VAE qui ont remplacés les voitures pour les courts trajets. En 2013, la métropole de Clermont-Ferrand (63) nous a confié la gestion de leur nouveau système de vélos en libre-service C.Vélo (440 vélos et 40 stations), un des seuls en France à proposer en plus une centaine de vélos en location longue durée. De Reims à Saint-Priest, de la commune rurale à la métropole, en passant par les institutions et les administrations, c'est grâce à Vélogik qu'une centaine de mairies et organisations ont pu, avec succès, intégrer à leurs solutions de déplacements un véhicule d'avenir : le vélo.

Vélogik trace une route + durable

Vélogik, ce n'est pas seulement une mise à disposition de flottes ; c'est la savante combinaison d'un regard sur les modes actifs, de conseil, d'expertise sur le matériel, les pratiques et les systèmes vélo. C'est aussi une large réflexion dès la phase d'études et un suivi permanent, pour mieux s'impliquer dans vos changements de mobilité.

Faites-nous part de vos besoins, imaginez ceux qui viendront, et enfourchez vos vélos, nous nous occupons du reste.

Alors, envie de vélo ?

Contactez-nous !



vélogik
développement cyclable

Rejoignez-nous sur :

@Velogik et f

www.velogik.com

Agence Vélogik

25 rue de Sèze

69006 Lyon

04 37 45 14 68



© Denis Desailly



© Moustache Bikes

Emmanuel Antonot et Greg Sand, fondateurs de Moustache Bikes www.moustachebikes.com

Moustache est un acteur français récent : quelle vision du vélo porte l'entreprise ?

Nous sommes avant tout des passionnés depuis notre plus jeune âge ! Il en faut de la passion pour tout plaquer et se lancer dans la création d'une entreprise sur le secteur du vélo à assistance électrique (VAE), qui était encore balbutiant il y a quelques années. Mais quel bonheur aujourd'hui ! Bonheur d'être passés de 2 personnes en 2011, à 3, puis 5, 7, 12 et 25 salariés aujourd'hui. Le VAE est créateur d'emploi ! De jour en jour, de saison en saison, l'équipe s'enrichit de nouveaux profils, de nouvelles expériences, de rencontres, de vos rencontres et de toujours plus de passion !

Le vélo est notre nature, nous le vivons et nous nous déplaçons presque tous les jours à vélo, pour nous rendre chez Moustache ou à nos rendez-vous. Nous le pratiquons également en loisir. Et chaque semaine, il y a au moins deux sorties en VTT électrique auxquelles participent les salariés de Moustache ou nos amis.

C'est notre moteur à nous, ce qui nous pousse à améliorer nos produits et à innover continuellement.

C'est également grâce aux retours de nos utilisateurs, environ 15 000 aujourd'hui. Cela représente quelque 15 millions de kilomètres ! Soit 1 million d'heures de plaisir, ou 1 million de litres de carburant économisés ! Alors, comment ne pas croire encore au vélo à assistance électrique ?

Les ventes de VAE en Europe ont progressé de 20 % en dix ans : comment expliquez-vous ce phénomène ?

Le VAE est un vélo d'ouverture, il s'adresse à tous, cyclistes ou pas, sportifs ou non, jeunes ou moins jeunes. Il rend l'usage du vélo plus simple, plus ludique, plus agréable. C'est notre conviction profonde.

Concernant l'aspect mobilité, lorsque l'on sait que 70 % des déplacements en ville font moins de 3 km, le vélo, électrique ou non, apparaît comme une solution terriblement pertinente. Mais qu'il est difficile de laisser la voiture au garage pour passer au vélo... Il y a toujours une bonne raison de ne pas le prendre, cela demande trop d'efforts, trop de motivation et ce n'est pas toujours valorisant... C'est là que le VAE a quelque chose de magique. Il lève les contraintes, valorise l'utilisateur et devient addictif ! On roule plus souvent, plus loin, plus longtemps, plus facilement et toujours avec plaisir ! Difficile de revenir en arrière.

Le marché a progressé, grâce à la qualité et aux performances des produits qui ont aujourd'hui atteint un niveau de maturité chez la plupart des grandes marques et grâce à l'arrivée d'acteurs comme Bosch. Il va continuer à progresser car les barrières psychologiques qui freinent encore l'adoption du VAE sont en train de tomber. On parle de moins en moins de « vélo

de fainéant ». Le public rajeunit, et le développement fort du VTT à assistance électrique en est la meilleure expression. Qu'il est addictif, amusant et plaisant de rouler en VTT électrique ! Quel bonheur de rouler en famille, entre amis pourtant de niveaux différents. Quelle sensation de liberté on éprouve à élargir son champ d'action, à gravir les sommets les plus difficiles et à repousser ses limites !

Selon vous, le VAE est-il appelé à progresser en France ? À se diversifier ?

Il progresse et va continuer encore longtemps.

Nous prenons souvent l'exemple de l'appareil photo, qui est passé de l'argentique au numérique. En devenant plus simple à l'usage, jusqu'à intégrer notre vie quotidienne via nos smartphones, la photographie s'est incroyablement développée. On n'a jamais pris autant de photos qu'aujourd'hui.

Nous pensons que le VAE, lui, est le meilleur moyen de faire progresser le vélo. Notre première gamme comptait 7 vélos, on en est aujourd'hui à 21, et ce n'est pas fini.

L'électrification des vélos ouvre de nouvelles perspectives. À nous, fabricants, de les identifier et de développer les produits innovants qui sauront amener de nouveaux utilisateurs à laisser leur voiture au garage ! ■

Quelques repères

■ **Démarrage du projet fin 2010,** création de la société en juillet 2011, composée de 2 personnes, Greg et Emmanuel.

■ **Présentation de la première gamme** de 7 vélos au Salon du cycle, à Paris, en septembre 2011.

■ **Démarrage de la production à Épinal** en janvier 2012, premières embauches. 1 300 vélos vendus la première année.

■ **2015** 24 salariés, 21 modèles, 7 000 vélos produits pour la saison 2015.