

V i l l e s  
& v e l o



n° 73

Dossier > pages 6 à 14

septembre/octobre 2016

6€



## Les services vélo en plein boom

Focus sur les Talents du Vélo 2016  
> pages 16 à 18

Paris gagnée pour les Boîtes à vélo  
> page 20



## ABRI CIGOGNE®

DES ABRIS VÉLOS SÉCURISÉS DÉPLAÇABLES,  
MODULABLES, PERSONNALISABLES.  
DÉPLOIEMENT EN UN CLIN D'ŒIL !



## OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT  
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



## ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE  
DE VÉLOS À ÉNERGIE  
MUSCULAIRE !

NOUVEAU

## ALTAO® MOBILE

LES RACKS DE STATIONNEMENT  
VÉLOS ÉVÉNEMENTIELS  
À DÉPLOIEMENT INSTANTANÉ !

Contactez-nous  
pour plus d'infos !



Altinnova conçoit, fabrique et commercialise  
une gamme complète d'équipements innovants  
pour les aménagements cyclables.

- > Abri vélos sécurisés et ouverts, individuels et collectifs, simple ou double-étage, de 1 à 1000 vélos
- > Stations de services pour cyclistes : gonflage, réparation, lavage, recharge VAE...
- > Stationnements vélos simple ou double-étage, VAE...
- > Séparateurs de voies cyclables Zebra
- > Création de produits sur-mesure

Parmi nos dernières réalisations : des dizaines d'abris Cigogne en Alsace, PACA, Aquitaine, IdF... Des abris vélos collectifs sécurisés ALTAO® Spacio à Versailles, au Vésinet le Pecq, Lille Métropole, Aix en Provence, Orléans, Marseille Provence Métropole... + de 300 places Optima® au Véloparc des Tanneurs à Strasbourg, 1500 places dans les gares TER d'Alsace, bientôt 1150 places en gare de Grenoble...



# altinnova®

MOBILIER URBAIN  
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

[www.altinnova.com](http://www.altinnova.com)



**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, interview),  
Claire Schreiber

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

**Crédits photos :**  
Alain Dalouche,  
Léandre Gautier/  
Les Boîtes à vélo,  
Métrovélo, Action  
Image/Scott, AREP/  
Claude Le Breton,  
Jérôme Dorkel/Strasbourg  
Eurométropole

**Publicité :**  
IM Régie  
T +33 (0)1 40 24 21 24  
v.devay@impub.fr

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

**Illustrations :**  
Mia (texto-vélo),  
Céleste Diez  
(Couverture)

**Relecture :**  
Giulia Valmachino

Impression : Print Price  
fabrication@planete  
impression.fr

Imprimé sur papier recyclé  
Dépôt légal : octobre 2016  
ISSN 1631 – 3054

# agenda

## > 7-9 novembre

Marne-la-Vallée,  
bâtiment Bienvenüe  
**« Mobilités et (r)évolutions numériques »**  
15<sup>e</sup> colloque du groupe  
« Mobilités Spatiales, Fluidité Sociale » organisé par l'IFSTTAR

[www.ifsttar.fr/](http://www.ifsttar.fr/)

## > 16-18 novembre

Strasbourg - INET  
**Rencontres territoriales - La mobilité dans les villes européennes**  
CEREMA/CNFPT

[www.territoires-ville.cerema.fr](http://www.territoires-ville.cerema.fr)

## > 23 novembre

Paris - Salons de l'Aveyron  
**Assises de la mobilité**  
Organisées par le STIF  
et la région Île-de-France

[www.pduif.fr](http://www.pduif.fr)

## > 23 janvier 2017

Paris - Hôtel de Ville  
**Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables en partenariat avec la Ville de Paris**

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## > 11-14 octobre 2017

Paris - Hôtel de Ville  
**21<sup>e</sup> congrès du Club des villes et territoires cyclables**  
Appel à communications  
collectivités locales jusqu'au  
30 novembre sur :

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## Créateur de valeur

# édito



Dès 2010, nous avons mis en lumière les services vélos dans notre magazine avec un dossier consacré à l'offre de produits et de services en train de se diversifier dans le domaine du vélo comme elle a assuré le succès du développement de la voiture au siècle dernier. La voirie, autrement dit le support, compte beaucoup, bien entendu, dans le succès du vélo et l'incitation à abandonner la voiture solo, dans la démonstration des nombreux avantages de ce mode de déplacement utilisé seul ou combiné aux transports collectifs. Le cycliste a besoin d'itinéraires cohérents, continus, sûrs et confortables, comme les autres usagers de la rue. Mais cet environnement favorable ne se limite pas aux conditions de circulation : il faut pouvoir garer son vélo en sécurité,

s'orienter, en louer un quand on n'en dispose pas, ponctuellement ou durablement, l'entretenir et le faire réparer, financer l'achat d'un vélo à assistance électrique, etc. Ce bouquet de services est la garantie de la mise en œuvre d'un véritable système vélo ! L'évaluation des services vélos que vient de réaliser l'Ademe constitue un travail remarquable et une source majeure d'information et d'inspiration pour les collectivités. Nous avons besoin d'un état des lieux et d'une observation documentée, objectivée, de l'impact des services vélos pour amplifier leur déploiement. C'est chose faite, et notre Club est fier d'avoir participé au comité de pilotage de cette étude dont il va utiliser les résultats et les enseignements sans modération. L'impact de ces services sur le recrutement de nouveaux usagers et l'augmentation de l'usage est considérable. Leur impact sur l'environnement et l'économie n'est donc pas en reste, bien au contraire, comme le montre l'étude qui souligne notamment la démotorisation, les économies de CO<sub>2</sub> et la création d'emplois. Et profitons-en pour rappeler qu'il s'agit d'emplois non délocalisables. Car force est de constater que la démonstration n'est pas encore faite à tous les niveaux de l'État par exemple à Bercy où l'on continue d'appuyer sur les freins dans le domaine des incitations économiques qui, pourtant, constituent le complément indispensable de ces dispositifs efficaces ! Il ne faut donc rien lâcher, continuer d'agir pour que le cadre fiscal et réglementaire évolue et que les pouvoirs publics identifient – enfin ! – le gisement de valeur que constitue le vélo aujourd'hui dans notre pays.

**Pierre Serne**  
Président



### Stationnement vélo

► Comme prévu à l'article 41 de la loi Transition énergétique, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 tous les bâtiments neufs, industriels et commerciaux, devront prévoir des places de stationnement vélo pour les employés comme pour les visiteurs.

Cet espace, surveillé ou sécurisé, devra être situé en rez-de-chaussée ou à l'extérieur. Les cyclistes doivent pouvoir y attacher leur vélo à un point fixe « par le cadre et au moins une roue ». La capacité de stationnement est fixée par l'arrêté du 13 juillet.

Source : décret n°2016-968 du 13 juillet 2016

### Cyclistes vs automobilistes

► Une récente étude menée par le projet européen PASTA (Physical Activity through Sustainable Transport Approaches) en partenariat avec l'OMS montre que les personnes utilisant la voiture pour se déplacer pèsent en moyenne 4 kg de plus que celles qui utilisent le vélo.

Cette étude a été menée dans sept villes européennes, les données (poids, taille, pratique de mobilité) ont été recueillies auprès de 11 000 volontaires.

[www.pastaproject.eu](http://www.pastaproject.eu)

### Vélo, insertion professionnelle et développement durable : trio gagnant à Lorient

► À Lorient, un magasin de vélo « socialement innovant » vient de voir le jour.

Né d'un partenariat entre Emmaüs et Vélo Station (réseau Culture Vélo), cette boutique située en centre-ville répond à plusieurs objectifs : vendre des vélos de qualité et les réparer, contribuer à la promotion du développement durable et surtout faciliter la réinsertion par l'emploi.



### À la plage à vélo sur la côte basque

► Pour inciter les touristes et les habitants à se rendre à la plage à vélo, la ville d'Anglet (Pyrénées-Atlantiques) a mis en place un astucieux système de parking et de prêt de vélo.

Plusieurs points relais sont situés à moins de 10 km des plages, plusieurs pistes cyclables sillonnent la côte basque, dont le tronçon de la Vélodyssée, reliant Bayonne à Hendaye : il ne reste plus qu'à pédaler !



### Vancouver : objectif 100 % renouvelable

► Vancouver, ville principale de la Colombie-Britannique, s'est fixé comme objectif d'être entièrement desservie par des énergies renouvelables en 2050.

La ville est déjà approvisionnée à 98 % en électricité décarbonnée par plusieurs barrages, mais elle souhaite aller plus loin. En termes de mobilité, l'un des défis est de gérer le flux de camions générés par l'activité portuaire, mais également d'inciter les habitants de Vancouver à quitter leur voiture en améliorant les infrastructures cyclables, en densifiant la ville... Un défi ambitieux et inspirant !



### Appel à communication - Congrès 2017

► À l'occasion du 21<sup>e</sup> congrès du Club des villes et territoires cyclables du 11 au 13 octobre 2017, participez à l'appel à retour d'expériences à destination des collectivités locales.

Petites villes, grandes régions, communes rurales ou métropoles, départements... vos expériences nous intéressent.

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)  
 > Événements > Congrès

### Nairobi expérimente le VLS

► La capitale du Kenya va mettre en place, en septembre 2016, un service de vélo partagé.

Peu répandue sur le continent africain, cette initiative est soutenue par l'agence onusienne UN-Habitat, et les vélos seront fournis par Buffalo Bike. Les trente vélos mis à disposition permettront de desservir le campus universitaire.

### 29,6 millions d'euros

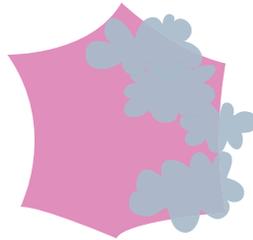
► C'est le montant des retombées économiques estimées en 2015 sur l'ensemble du parcours de la Loire à vélo.

Ce montant s'élevait à 15 millions d'euros en 2010, preuve que le tourisme à vélo est bon pour la santé économique des territoires.

### Le plan vélo du Grand Poitiers, c'est parti !

► Le Grand Poitiers a lancé en juin 2016 son plan vélo 2016-2020.

Objectif global : faire passer la part modale du vélo à 7 % en 2025. Cette ambition se décline en trois axes : promouvoir l'utilisation du vélo particulièrement auprès des entreprises et des scolaires, faciliter la vie des cyclistes en développant le réseau cyclable et le stationnement, et encourager les habitants à acquérir un vélo et à l'entretenir. Un suivi et une évaluation du plan vélo sont prévus. L'agence Cap vélo, inaugurée en mai 2016, viendra soutenir cette dynamique en permettant aux Poitevins de louer sur le long terme vélos classiques ou VAE.



# vite-dit

« Qu'il s'agisse du défi climatique, de l'inclusion sociale ou de l'accueil des réfugiés, nos villes sont en première ligne et, plus que jamais, nous avons besoin d'unir nos forces. »



**Anne Hidalgo**, maire de Paris, à l'occasion de son élection le 8 août 2016 à la présidence de *Cities Climate Leadership Group* (C40), réseau créé en 2005 de 85 villes représentant 650 millions de citoyens et dont les territoires génèrent 25 % du PIB mondial.

## #Cyclehack

➤ **Les 24, 25 et 26 juin derniers s'est tenu à Paris le premier Cyclehack français.**

Objectif : identifier pendant trois jours les barrières que les cyclistes rencontrent en ville et trouver des solutions simples pour favoriser la pratique du vélo urbain. Le mouvement lancé à Galsgow en 2014 s'est étendu depuis dans le monde entier. Lors de l'édition 2016, le vélo était « hacké » dans 35 villes, et le mouvement continue de grandir...

[www.cyclehack.com](http://www.cyclehack.com)

## Pédaler entre le Maine et la Floride

➤ **Sur la côte Est des États-Unis, une piste cyclable de 3 900 miles (4 828 km) reliant la Floride à la frontière du Canada devrait voir le jour d'ici 2030.**

Mené par la East Coast Greenway Alliance, ce projet permettra de connecter des pistes déjà existantes et d'assurer la continuité du parcours. L'objectif est de faire un itinéraire sans cohabitation avec les automobilistes. Quelque 850 miles existent déjà. L'association s'est donné 15 ans pour réaliser les 2 050 miles restants. 10 millions de cyclistes empruntent déjà les pistes existantes chaque année. Nul doute que la « Greenway » rencontrera le succès attendu.

## 48 000

➤ **C'est le nombre de tués par la pollution de l'air chaque année en France selon une étude de Santé publique France.**

La pollution réduit également l'espérance de vie, jusqu'à deux ans et plus dans les zones les plus exposées (Région parisienne, nord-est de la France, axe Lyon-Marseille). Mais 34 000 décès pourraient être évités en réduisant l'émission de particules fines en s'alignant sur les territoires les moins émetteurs et en promouvant des modes de déplacement non émetteurs de CO<sub>2</sub>, comme le vélo ou la marche. Chaque kilomètre parcouru à vélo représente 30 g de CO<sub>2</sub> économisés, de quoi faire baisser les émissions de particules fines !

## La vélo french tech !

➤ **Cycling made in France se feuillette aussi en ligne !**

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](http://www.villes-cyclables.org)

**Cycling**  
MADE IN FRANCE

**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

Club des Villes & Territoires cyclables



## Un nouvel état des lieux des services vélos



© Action Image / Scott

Le but de cette nouvelle étude d'Évaluation sur les services vélos <sup>(1)</sup> conduite par le cabinet Iddigo ? Étudier la façon dont les services vélos se mettent en place et qui les utilise. Cet état des lieux s'arrête sur la location de vélos classiques, la location de vélos à assistance électrique (VAE), les systèmes d'aide à l'achat de VAE, les vélo-écoles, le stationnement sécurisé intermodal en gare et en milieu urbain, les services vélos en entreprises, mais également les ateliers d'autoréparation de vélos et les systèmes de vélos en libre-service (sous l'angle de l'offre). Dévoilée deux jours avant la semaine européenne de la mobilité, conjointement à un guide sur le covoiturage et à l'annonce de prochains travaux sur les véhicules électriques, l'évaluation des services se présente sous la forme de cinq cahiers techniques, un rapport de diagnostic, une synthèse technique, une synthèse des principaux résultats, des infographies. De quoi alimenter les réflexions et flécher les projets. L'étude est disponible gratuitement en ligne :

<http://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>

« Les changements se font sentir en matière de mobilité. C'est l'effet "quatrième révolution industrielle", s'est enthousiasmée Marie-Christine Prémartin, directrice exécutive des programmes de l'Ademe, lors de la présentation de l'étude d'Évaluation sur les services vélos. Ce vade-mecum valide des hypothèses, trace des pistes et lance un pavé dans la mare du vélo en libre-service (VLS). Après les fortes années d'implantation de 2005 à 2009 et leurs effets démultipliateurs de l'usage du vélo, selon l'étude ces systèmes afficheraient leurs limites pour les agglomérations de taille moyenne, où la location dite humanisée (impliquant un contact commercial) serait plus pertinente. Un nombre important de marchés liés à la publicité arrivant à échéance en 2018, le paysage cyclable pourrait changer. Paris, Lyon et Nantes actuellement en phase de renouvellement, le sujet est sensible et les opérateurs ne se dévoilent pas, rappelant toutefois qu'un tel service ne fonctionne qu'avec un nombre minimum de stations, dans des villes présentant des configurations mixtes avec des lieux de travail, d'habitation, des points touristiques ou/et des centres commerciaux...

### Les vélos-cargos dans la boucle

L'avenir des VLS – c'est un secret de polichinelle ! – devrait se poursuivre avec une offre complémentaire de vélos à assistance électrique (VAE). Rappelons que les batteries amovibles développées par JCDecaux ont été testées pendant la COP 21... Les regards convergent vers la capitale où un Vélib' électrique et un nouveau modèle économique pourraient faire référence. Cette nouvelle donne parviendra-t-elle à contredire certaines expériences de VAE automatisés de grandes villes européennes aux « retours mitigés »,

selon l'Ademe ? « Pendant longtemps les services vélos étaient associés aux seuls vélos en libre-service », lance Mathieu Chassignet, coordinateur de cette étude, qui témoigne de la complémentarité des services, mais également de leur diversité selon les territoires. Vélos traditionnels et électriques devraient voir débarquer d'autres utilitaires dans les services de location. La communauté d'agglomération de Grenoble vient de lancer un appel d'offre en août dernier dont l'objet est la « fourniture de vélos-cargos pour le service de location des bicyclettes Métrovélo ». Sauf erreur de notre part, il s'agit d'une première du

« Pendant longtemps les services vélos étaient associés aux seuls vélos en libre-service »

genre en France. La délibération prévue en octobre pour le choix des modèles dans trois catégories – triporteurs, bipporteurs, long tail (vélo-cargo long) – devrait appuyer ce service émergent souvent porté par les seules associations ou vélocistes.

### Les alternatives de plateformes citoyennes

D'autres solutions se dessinent. En Suisse, une plateforme de vélos-cargos partagés, carvelo2go (dire « carvélo to go ») fait déjà référence. Un tel service peut-il se développer en France ? « Carvelo2go est un service assez jeune. Notre priorité pour les prochains mois est clairement la réalisation de carvelo2go dans les autres grandes villes de Suisse, précise Jonas Schmid, chef de projet de l'Académie de mobilité. Nous sommes pourtant en discussion avec des partenaires potentiels qui sont intéressés par la reprise du concept dans d'autres pays, pour l'instant principalement en Allemagne. » La location de vélos électriques pourrait-elle se mutualiser de la sorte ? « Ce serait théoriquement possible. Nous ne voyons pourtant que peu d'intérêt pour les pédelecs. En Suisse, ceux-ci feront partie des grands systèmes de vélos en libre-service », objecte Jonas Schmid. En France,



**Fabrice Lepoutre**, directeur général d'Effia, reste à l'écoute des nouvelles tendances de mobilité.

## « Supprimer de la place aux voitures pour mettre des vélos pose un problème d'équation économique »

Le vélo dans les parkings ne semble pas promis pour aujourd'hui. Peut-on y croire pour demain ? Fabrice Lepoutre, directeur général d'Effia (filiale de Kéolis), deuxième opérateur du stationnement en France, veille sur le marché émergent du vélo et cherche des alternatives au modèle économique développé pour l'automobile.

### **Ville & Vélo : Comment répondez-vous aux grandes mutations de la mobilité urbaine ?**

Fabrice Lepoutre : Dans les grandes agglomérations la fréquentation des parkings diminue de façon structurelle. Aujourd'hui un citadin se retrouve avec un choix de modes de

déplacement multiples alors qu'il était dual il y a encore quelques années : transports en commun versus voiture. Lorsque les grandes villes ont commencé à créer une offre qualitative de transports publics en site propre en réaménageant la voirie et rendant la circulation plus contraignante, la fréquentation des parkings a baissé. Nous imaginons toutes les fréquentations de substitution possibles.

### **Est-ce votre exigence de rentabilité qui vous contraint ?**

F.L. : Surtout de recettes ! Au-delà de l'exploitation régalienne, notre mission

d'opérateur de stationnement induit de maximiser les recettes, ce que nous imposent nos donneurs d'ordre, la SNCF pour les parkings en gare et les collectivités locales. Il y a ce paradoxe, d'un côté on dissuade l'usage de la voiture, de l'autre on compte sur

*« D'un côté on dissuade la voiture, de l'autre on compte sur les parkings pour générer de la redevance et donc des recettes pour la ville »*

les parkings pour générer de la redevance et donc des recettes pour la ville.

### **Et le vélo dans tout cela ?**

F.L. : Supprimer de la place aux voitures pour des vélos pose un problème d'équation économique : la voiture paie potentiellement relativement cher, le vélo pas ou très peu. Nous parvenons à un stade un peu charnière avec l'émergence du marché de masse du vélo à assistance électrique (VAE). En revanche, nous ne constatons pas de demandes fortes dans les parkings pour deux raisons simples : la première est

qu'il n'est pas naturel pour un cycliste d'aller accrocher son vélo dans un parking ; la deuxième raison est qu'il n'a pas envie d'y aller avec cette rampe, souvent pentue et difficile à remonter... Les parkings n'ont pas été conçus pour cet usage.

### **Dans les stations vélo, ces problèmes ne se rencontrent pas...**

F.L. : Nous en exploitons deux importantes, une à Toulouse d'une capacité de 500 vélos, l'autre à Nantes pour 700 vélos. Ces sites ont été très bien pensés pour permettre aux voyageurs du train d'aller et de repartir de la gare à vélo. En revanche, en termes de coût, ce sont des gouffres qui nécessitent de la subvention. Face aux coûts en investissement et en exploitation, nous n'enregistrons pas de recettes. Pour le moment le vélo reste en mode subvention ou payé dans le cas d'un contrat global. Pourquoi pas d'ailleurs ! Si on estime que le gain est celui du bien-être global avec moins de circulation, moins de pollution... En revanche l'équation économique très terre à terre et de

court terme pose problème. Quand on sait que les collectivités sont en grande difficulté financière aujourd'hui, ce n'est pas simple.

**Pourtant certains systèmes de location ou des racks à vélo sont placés dans les parkings !**

F.L. : Nous disposons de systèmes de location de vélo ou des racks à vélo dans les parkings mis de notre propre initiative ou sur demande des collectivités territoriales, j'ai renommé ça les « spider bike » : soit il n'y a pas de vélos, soit ils ne sont pas utilisés et se retrouvent couverts de toiles d'araignées. Cela fait toujours sens sur le papier de mettre des vélos dans les parkings, notamment dans les gares, mais on se rend compte que l'usage est soit peu développé, soit difficile pour des raisons d'accessibilité.

**N'y a-t-il pas des services nouveaux à imaginer ?**

F.L. : Nous réfléchissons beaucoup à des plateformes, des partenariats avec des start-up ou des prestataires pour s'occuper des voitures en stationnement, notamment pour les clients du train qui potentiellement partent pour une longue durée. Il n'est pas exclu que l'on puisse tenir le même raisonnement pour le vélo. Il faudrait que les clients soient disposés à payer un service et que le volume soit suffisant ; pour l'instant on ne trouve cette volumétrie-là nulle part. ■



© Alain Delourche

*Les dispositifs d'aide à l'achat des vélos à assistance électrique font passer le prix d'achat moyen de 1 000 euros à 1 450 euros et 1 650 euros lorsque l'aide intervient après une location. L'achat aidé évite 650 km de trajets voiture avec une utilisation à 75 % pour se rendre au travail et à 88 % pour faire ses courses.*

les services de location de VAE se développent parfois où on ne les attendait pas. Des stations installées cet été à Val d'Isère, Albertville, Terminion ou Beaufort, à l'image des Gets l'année précédente, seraient aussi bien utilisées par les touristes que par les habitants locaux, comme à Monaco, première ville équipée par Clear energy planète, selon Céline Seckler : « Monaco souhaitait des stations amovibles pendant les grands prix automobiles. Ce sont des budgets plus lourds que pour les vélos traditionnels, mais de plus en plus de petites collectivités rurales ou de montagne s'y intéressent. »

**Financement et service compris**

Partout le vélo électrique change la donne ! Son prix relève le panier moyen de l'achat cycle et pousse le vélo traditionnel vers un niveau de qualité supérieur. Le marché devenant plus attractif, des leasings et

autres financements incluant révision et entretien s'affichent désormais sur les vitrines des professionnels du cycle. Une nouveauté destinée aux particuliers, mais aussi aux professionnels ! « Depuis le début de l'année, nous proposons un financement mensuel pour les particuliers et, depuis début septembre, pour les professionnels, quelle que soit la catégorie de vélo. Pour les particuliers, la location avec

**« Partout le vélo électrique change la donne ! »**

option d'achat (LOA) permet de rendre ou d'acheter son vélo au bout de 24 ou 36 mois. Sur un vélo électrique de 2 500 € comprenant l'assurance et deux révisions, le coût est de 91 € par mois. Ce service s'adapte aux professionnels – mairies, campings, hôtels... – avec des locations longue durée (LLD). Le coût est un peu moins élevé car l'assurance n'est pas incluse », selon William Brana de Cycle Lab, la centrale d'achat des cent-quinze magasins Culture vélo, Bouticycle, Vélostation. D'autres enseignes

# Strasbourg au service

Conseiller délégué en charge des modes actifs et des nouvelles pratiques de déplacement à l'Eurométropole de Strasbourg, **Jean-Baptiste Gernet** nous livre les réflexions menées autour des nouveaux services à développer dans cette agglomération pionnière.



© Jérôme Dorkel/Strasbourg Eurométropole

**Jean-Baptiste Gernet** mise sur le développement de services humanisés.

*l'installation de stations en libre-service permettant d'effectuer des réglages et des petites réparations. »*

● **Vélos à assistance électrique.** « Nous réfléchissons à un produit financier global autour de 50 euros par mois, incluant la location et du service sur ces vélos. Nous ne proposons pas de primes à l'achat, mais les utilisateurs peuvent tester des vélos électriques avec le service Velhop ; le frein à l'achat est plutôt sur l'expertise d'usage. »

● **Vélos-cargos.** « Les vélocistes agissent déjà, notamment Esprit Cycles, qui loue des vélos-cargos à la semaine et déduit le prix de la location lors de l'achat. Nous imaginons plutôt la location de cette catégorie de vélos avec un lien humain, un relais avec des commerçants ou autres. Le cahier des charges n'est pas encore établi sur ce point, mais nous étudions ce sujet. »

● **Nouvelles prestations.** « Nous étudions les services à installer sur le nouveau réseau express vélo, dont environ 60 à 70 % existent sur les 150 km planifiés. Des services pour réparer les crevaisons ne semblent pas pertinents, en revanche l'entretien courant que l'on repousse tous les jours pourrait s'envisager avec



*Les fréquentations élevées des nouveaux aménagements rapides appellent de nouveaux services à Strasbourg.*

● **Stationnement.** « Nous voulons diversifier le parc de stationnement vélos avec du parking en arceaux, mais également des parkings en ouvrage en centre-ville et au niveau de la gare avec des services augmentés. Depuis un an nous avons installé des emplacements de stationnement de vélos-cargos au niveau des écoles notamment. Ils sont identifiés par des logos sur les derniers arceaux des stationnements vélos. Nous allons poursuivre dans cette voie en installant des anneaux plus bas adaptés aux biporteurs et triporteurs. » ■



© Alain Dalourche

*Environ 11% des abonnés à une consigne ont arrêté d'embarquer leur vélo à bord des transports collectifs urbains.*

devraient suivre, à l'image de Go sport, qui teste une formule similaire, ou Vélo & Oxygène, qui se prépare pour le premier trimestre 2017 « à apporter un service à la mobilité différent », assure Jérôme Valentin, président du groupe Cycleurope.

## Une démotorisation en marche

Selon l'Ademe, « les ménages disposant de deux voitures ont tendance à revendre le second véhicule suite à l'adoption du VAE », ce qui ne peut qu'inciter les collectivités locales à mettre en place des primes à l'achat ou des prêts/locations en test. Passé en tête du peloton, ce champion hors catégorie se partage les éloges de la démotorisation avec les consignes en gare (« 14 % des abonnés à une consigne en gare se sont séparés d'une voiture suite à leur



*Les consignes à vélo en gare portent à 39,5 km en moyenne les trajets aller domicile/travail associant le vélo et le train ; cette distance serait de 28,7 km pour des consignes à vélo placées à proximité d'un autre transport en commun.*

abonnement, et 6 % ont renoncé à l'achat d'une voiture », les services de location de VAE (« 15 % des abonnés à un service de location VAE se sont séparés d'une voiture suite à la location, et 13 % ont renoncé

à l'achat d'une voiture ») et de location de vélos classiques (« 9 % des abonnés à un service de location de vélos classiques se sont séparés d'une voiture, et 9 % ont renoncé à l'achat d'une voiture »). Les gares constituent un endroit stratégique pour l'intermodalité. Des sites sur lesquels le stationnement vélos réclame des infrastructures et des services. Gares & Connexions, filiale de la SNCF en charge de l'aménagement des gares, a lancé une campagne de

### **« Identifier le service le plus pertinent avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle »**

diagnostics en 2013. L'objectif ? « Recenser l'offre vélo et évaluer le potentiel vélo gare par gare. À ce jour, 180 gares ont été auditées, dans lesquelles plus de 10 000 places de stationnement ont été recensées. »

### **Le vélo s'accroche aux parkings**

Si des stationnements émergent, qu'en est-il des services associés, notamment de charge, pour les vélos électriques ? Des expérimentations se mettent en place, soutient Gares & Connexions : « La vélostation de Toulouse Matabiau offre des prises de recharge dans un espace dédié aux vélos électriques. Cependant, les casiers individuels de stationnement

et de recharge des vélos électriques sont encore à des prix élevés, et nous sommes donc effectivement dans une phase d'expérimentation, tant dans nos gares qu'à l'extérieur de celles-ci. Le principe : identifier le service le plus pertinent avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle. » Ceci sonne très bien, toutefois les installations avancent bien moins vite que l'équipement en cycles et le changement de comportement constaté.

Dans les centres-villes, les parkings peuvent-ils participer à cet empressement autour de la nouvelle petite reine urbaine ? La jolie cosmétique de communication dissimule (assez mal) quelques traits fatigués d'un modèle économique conçu pour l'automobile. Les parkings, majoritairement construits dans les

# Un Paris dans la boîte

Après la création à Nantes en 2012, puis à Grenoble fin 2015, le collectif d'entrepreneurs à vélo les Boîtes à vélo vient de se former à Paris.

© Alain Dalouche



Adrien Calvez (à gauche) et Mathieu Eymin (à droite), les fondateurs des Boîtes à vélo Paris Île-de-France.

« Nous voulons fédérer des gens qui bossent à vélo, pas forcément des porteurs de projets. Le but est de bénéficier des retours d'expériences d'autres utilisateurs et de lever des freins. Quand on se lance, beaucoup de questions se posent sur la législation, les assurances, le matériel... L'idée est de servir notre business », avance Mathieu Eymin, jardinier-paysagiste, un des cofondateurs des Boîtes à vélo Paris Île-de-France, avec Adrien Calvez, de l'association Carton plein. Pour ce dernier, les objectifs visent aussi à servir l'usage du vélo : « Nous voulons aussi peser, faire du lobbying, entrer dans les réseaux de décision. Nous avons étendu le collectif à la petite couronne car les aménagements cyclables ne sont pas toujours cohérents entre Paris et la banlieue, c'est une des choses que l'on veut aborder. » Le collectif évoque déjà la création de groupements d'intérêts économiques par activités. ■



© Alain Dalouche

Les locations avec option d'achat incluant des services font leur apparition aux côtés des achats et des locations traditionnelles. Plus que jamais le vélo s'acquiert pour sa pratique utilitaire.

années 1970 pour l'omnipotente automobile, se tournent davantage vers les nouveaux services dédiés aux voitures électriques ou... aux voitures thermiques avec la livraison des courses dans le coffre, le nettoyage, l'entretien...

## Les bons comptes font les bons services

Les modèles économiques construits sous l'ancien régime automobile freinent quelque peu les ardeurs. Quelle collectivité serait capable de se passer des recettes d'exploitation des parkings automobiles ? Peut-être celles qui considèrent les retombées économiques objectives et les créations d'emplois générées par les nouveaux services pointées par l'étude de l'Ademe. Un potentiel de 160 000 vélos supplémentaires en location (dont 40 000 VAE) créerait 1 050 emplois

et générerait 18 millions d'euros de chiffre d'affaires pour la seule fourniture des vélos, tandis que 200 000 consignes à vélos (en gare et milieu urbain) produiraient 360 emplois et 28 millions d'euros de chiffre d'affaires (fourniture des consignes). Les emplois locaux et non délocalisables liés aux services vélos pèsent dans la balance. Et de nouveaux services vont voir le jour, à l'image des projets du

programme DEFinnovation mobilités actives mené par le Club avec la Fondation internet nouvelle génération (Fing), impliquant de nouveaux acteurs économiques. Les injonctions environnementales de l'Ademe, appuyées par l'évitement annuel de 130 à 550 kg de CO<sub>2</sub> par utilisateur grâce aux services vélos, s'ajoutent aux retombées économiques d'un système vélo associant des services. ■

« Quelle collectivité serait capable de se passer des recettes d'exploitation des parkings automobiles ? »

La location de vélos-cargos pourrait initier de nouveaux services aux usagers. La métropole de Grenoble teste ces vélos après un appel d'offres et avant leur mise à disposition au public par Métrovélo, le service de vélo de l'agglomération.



Ville & Vélo avait déjà soulevé le sujet des services vélos en 2010 (n° 43, janvier-février). « Le vélo n'est pas différent de la voiture, qui ne s'est pas développée seulement grâce au réseau routier national, mais bien parce qu'un système s'est rapidement mis en place qui, du garage au garagiste en passant par l'offre de produits et de services et un puissant travail sur l'image, a concouru à en faire l'indispensable compagne de l'homme automobilis du XX<sup>e</sup> siècle », pouvait-on lire dans le dossier.



# La vélo-école à l'école !

Quelque 18 000 stagiaires seraient formés chaque année à la pratique du vélo en ville dans une des 70 vélo-écoles. L'apprentissage du vélo dans le cadre scolaire ? Il reste encore dépendant d'initiatives locales.

L'efficacité des vélo-écoles fait l'unanimité, tout comme l'absence de son apprentissage national dans le cadre scolaire et son inscription dans le socle commun de connaissance et de compétence, à l'image de la natation. « En l'absence de reconnaissance nationale, depuis 2014 les vélo-écoles sont épaulées par la nouvelle certification professionnelle Éducation mobilité à vélo permettant aux éducateurs de délivrer leurs apprentissages de façon professionnelle », souligne le Club des villes et territoires cyclables. L'orientation professionnelle semble être la voie adoptée pour le développement de la pratique en milieu scolaire, constate Simon Rogier, vice-président des Moniteurs cyclistes français, un acteur de plus en plus présent en milieu urbain : « Le bénévolat reste

**« Nous sommes de plus en plus souvent sollicités pendant le temps scolaire »**

extrêmement présent ! Ce point change car les associations intervenaient hors périodes scolaires, mais nous sommes de plus en plus souvent sollicités pendant le temps scolaire, ce qui demande disponibilité et continuité. » Les apprentissages dispensés ? « Au niveau des enfants de 7 à 10 ans, les enseignements s'orientent sur la sécurité avec un travail technique : monter un trottoir, anticiper la vitesse, lever un bras pour indiquer que l'on va tourner... Les enfants de maternelle restent plus sur l'apprentissage de l'équilibre sur des draisiennes. Le public masculin vient davantage sur le loisir, alors que les femmes sont dans l'apprentissage ou le réapprentissage dans l'esprit de sortir du quartier, ce que nous faisons avec les maisons de quartier. » Les données de l'Ademe soulignent que les vélo-écoles



© Alain Dalouche

Les écoles de vélos apprennent la maîtrise de l'équilibre et les gestes de base mais également à se fondre dans le trafic.

restent fréquentées à 87 % par des femmes, essentiellement issues des quartiers défavorisés. ■

## BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner au : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

<input type="checkbox"/> Tarif : 1 an / 5 numéros	<b>27 € TTC</b>
<input type="checkbox"/> Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables	<b>22 € TTC</b>
<input type="checkbox"/> Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE	<b>22 € TTC</b>
Collectivité, société, association :	
Nom :	Prénom :
Fonction :	
Adresse :	
Tél :	E-mail :
<input type="checkbox"/> Je souhaite ..... abonnement(s) à <b>Ville &amp; Vélo</b>	
<input type="checkbox"/> Je paierai à réception de facture	
<input type="checkbox"/> Je souhaite recevoir une facture acquittée	

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : 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

# La technologie, moteur du vélo

« Pour parvenir à la diminution par quatre (le facteur 4) des gaz à effet de serre à l'horizon 2050, 50 % est lié au changement de comportement, 50 % aux évolutions technologiques », martèle l'Ademe. L'un ne va pas sans l'autre, à l'image de la technologie innovante des vélos à assistance électrique, qui favorise autant l'accessibilité que l'apparition de nouveaux services.

« La tendance future est au vélo connecté. Nous sommes la première marque à avoir offert un "écosystème" complet pour les vélos électriques », s'enthousiasme Claus Fleisher, directeur des produits Bosch eBike. La console Nyon, le haut de gamme du leader mondial de la motorisation-cycle, préfigure-t-elle le vélo individualisé de demain ? « Nyon est l'ordinateur embarqué "tout-en-un" pour les cyclistes connectés. Avec l'application eBike Connect, Nyon est entièrement personnalisable. Dans un seul appareil, la console associe le contrôle du vélo, la navigation et un coach physique. En outre, une connexion Bluetooth et WLAN (réseau local sans fil, NDLR) offre un accès à un grand nombre de fonctions supplémentaires », poursuit l'ingénieur.

Parmi les nouveautés du salon Eurobike de septembre dernier, Bosch a dévoilé l'importation d'itinéraires (traces GPX) sur ses consoles, alors que la seule exportation était possible jusqu'à présent. Un détail ? Par vraiment ! Chacun peut reprendre des itinéraires fournis par des offices de tourisme pour visiter une région par exemple, mais aussi des trajets cyclables pour se rendre à son travail où à la gare la plus proche. De nouveaux services vélos qui pourraient s'inscrire dans une démarche de plan de déplacement d'entreprise.

## Le vélo en boîte auto !

Sur quels axes les équipes de recherche & développement de la multinationale allemande travaillent-elles



Les systèmes de motorisation Bosch dirigés par Claus Fleisher équipent désormais soixante marques de vélo. Que de chemin parcouru depuis 2009, et le pari d'une start-up normande (Mondeville) au sein de la multinationale allemande.

« Dans un seul appareil, la console associe le contrôle du vélo, la navigation et un coach physique »

prioritairement ? « Nous optimisons nos produits en permanence comme nous l'avons fait avec DualBattery, qui double la capacité des batteries, ou le nouvel ordinateur de bord Purion, qui intègre commande et écran de visualisation », souligne Claus Fleisher, peu disert sur les projets d'après-demain. Parmi les nouveautés de l'année de la marque, la combinaison

de deux batteries (DualBattery) au moyen d'un câble en Y fournit une capacité allant jusqu'à 1 000 Wh, offrant ainsi de nouvelles perspectives en termes d'autonomie pour les usages professionnels ou/et les vélos-cargos. Sans cesse remis à jour, les changements de vitesse intégrés de la marque (eShift), sortes de boîtes automatiques

La facilité, le vélo électrique la doit aussi aux systèmes de navigation embarquée ou à la gestion automatique des vitesses. Des technologies sans cesse innovantes.



du vélo, facilitent l'usage pour les nouveaux utilisateurs pas toujours familiarisés avec les développements et braquets.

Le vélo à assistance électrique n'en est qu'à ses débuts. Aiguillonné par d'autres motoristes patentés (Yamaha, Shimano, Brose...), la multinationale allemande organise son outil industriel pour poursuivre la motorisation d'une soixantaine de marques de cycles aux configurations et volumes divers. « Nous investissons dans des ressources. Bosch eBike Systèmes a établi un partenariat de distribution avec Universal Transmissions GmbH qui fournit des fabricants de cycles aux volumes de production plus faibles, mais aussi les segments spéciaux comme des vélos-cargos. » Par l'électrique, le vélo entre dans une autre dimension économique qui pourrait aspirer le cycle traditionnel. À suivre. ■

# Les Talents en éclaireurs

Remis le 15 juin dernier au Salon transports publics, les Talents du Vélo livrent des tendances, flèchent des pistes et placent sous les projecteurs des actions pertinentes de mobilité active. L'édition 2016 révèle une diversité d'acteurs et d'initiatives.



Les lauréats ont reçu leurs Talents du Vélo à l'espace mobilité du Club, sur le Salon transports publics.



## TALENT DU VÉLO ENTREPRENEURIAT

« D'autres projets de développement de la marque

*Toutenvélo sont en cours »*

**La livraison à vélo couplée avec un développement en freechise ouvre des perspectives économiques pour le vélo, comme le souligne Samuel de Gentil, cogérant de la nouvelle scop Toutenvélo Rouen.**

**L'innovation.** « Le plus novateur dans notre projet est certainement la freechise, dont le principe consiste à reproduire librement le modèle développé à Rennes depuis 2012. Nos deux entreprises utilisent une marque commune et partagent une charte de valeurs ; la mise à disposition de matériel sur-mesure (caissons de livraison et plateaux de déménagement) fait également partie du contrat. »

**L'activité.** « Avec Rémy Dionisi, cogérant, nous avons démarré l'activité début juillet. Nous devrions recruter assez rapidement, l'objectif étant de retrouver un effectif compris entre cinq et dix personnes. Le déménagement devrait représenter entre 20 et 30 % à terme, mais le cœur de l'activité reste la livraison de colis. Nous avons débuté la sous-traitance pour la livraison sur le dernier kilomètre. »

**Les ressources.** « Nous recherchons davantage des gens en accord avec les valeurs que des cyclistes. D'autres projets de développement de la marque Toutenvélo sont en cours, comme à Grenoble avec une ouverture prévue en octobre. »

## TALENT DU VÉLO INNOVATION

« La plateforme Velocomotion devrait couvrir la France entière d'ici un an »

**La nouvelle plateforme numérique de location de vélos Velocomotion**

**répond au besoin croissant de location sur des courtes et moyennes durées, selon Philippe Le Grand, un des deux associés de Velocomotion.**

**Le modèle.** « Nous sommes positionnés comme les grandes plateformes du type LaFourchette, Booking, Skiset... en nous rémunérant sur les loueurs. Le projet est né il y a un an, lorsque Brest Métropole a initié un concours pour la semaine de la mobilité durable : j'ai essayé de me déplacer avec des vélos de location, et je me suis rapidement rendu compte de la difficulté : il n'existe pas de mise en avant sur Internet. »

**Le développement.** « Le site a été mis en ligne au cours de l'été. Deux commerciaux recrutent les loueurs, et deux personnes se chargent du développement. Quelque 150 loueurs sont référencés : nous travaillons déjà avec ViaRhôna pour des vélos électriques, avec des réseaux de détaillants du cycle comme Holland Bike ou Cyclable. La plateforme Velocomotion est désormais

ouverte dans six pays et devrait couvrir la France entière d'ici un an. »

**Le financement.** « Le prix GreenTech attribué par le ministère de l'Écologie sur le thème de la transition énergétique par le numérique, obtenu deux semaines après les Talents du Vélo, nous alloue un capital de 150 000 euros. »

#### > TALENT DU VÉLO PÉDAGOGIE

« **Velowomon veut convaincre l'usager voiture, on ne veut pas rester dans l'entre soi** »

**L'association de Sira Keïta sensibilise à l'usage du vélo familial dans le Nord par des convoyages en triporteurs, des séances d'accompagnement et de la location.**

**La genèse.** « En allant déposer mes enfants à l'école à vélo, j'ai eu une prise de conscience de tous ces convoyages d'enfants en voiture. Je me suis demandée ce que je pouvais faire pour désengorger le trafic et limiter la pollution. Le but était de proposer des solutions alternatives en accompagnant le public qui a des appréhensions à circuler à vélo. D'où le triporteur, un vélo familial qui sécurise. »

**L'association.** « Notre bureau se compose de sept parents et d'une quarantaine d'adhérents. Le premier triporteur a été acquis suite à un appel à projet de la ville de Lambersart (59). Le deuxième a été acheté par les adhérents, le troisième par la fondation Norauto. L'association est à but non lucratif mais à vocation économique, le but est de parvenir à créer mon emploi en 2017. »

**L'avenir.** « Le niveau d'appréhension à vélo est tel avec des enfants que de nombreuses personnes ont recours à la voiture. À l'avenir nous envisageons de développer une offre plurielle de vélos familiaux : triporteurs, bipporteurs, tandems... Velowomon veut convaincre l'usager voiture, on ne veut pas rester dans l'entre soi. »

#### > TALENT DU VÉLO COMMUNICATION

« **La majorité des Mobil'acteurs a utilisé le vélo à assistance électrique.** »

**En testant et communiquant sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo, les Mobil'acteurs de Rennes métropole sont devenus des ambassadeurs. Les précisions de Maryline Hamon, chargée de mission déplacement.**

**Le concept.** « Le parti pris consistait à tester d'autres formes de déplacement que la voiture solo pendant quinze jours, mais aussi à être le relais de son expérience. Nous voulions des retours de personnes non familiarisées avec cette mobilité en pensant qu'elles seraient de meilleures ambassadrices que nous, l'institution. Nous avons créé une page Facebook, un compte Twitter, mais aussi un mur numérique (SMS wall) reprenant les tweets et SMS des Mobil'acteurs et de la population. »

**Le vélo.** « Tous les modes de déplacement étaient concernés, mais la majorité des Mobil'acteurs a utilisé le vélo à assistance électrique. Après les deux premières années, tous les participants ont changé leur mode de mobilité. Et surtout ils s'interrogent sur leurs déplacements. »

**Le développement.** « Cette année, l'action se poursuit par équipes avec cinq entreprises et une collectivité, soit quarante personnes. L'équipe gagnante sera celle qui va économiser le plus de CO<sub>2</sub> sur ses déplacements. Il n'y a rien à gagner ! Nous n'avons pas souhaité que les gens candidatent pour gagner quelque chose, mais qu'ils s'impliquent. »

#### > TALENT DU VÉLO SOLIDARITÉ

« **Fées du sport prête des vélos aux demandeurs d'emploi en donnant toujours la priorité aux femmes** »

**La présidente de l'association agnais Fées du sport, Muriel Boulmier, a développé le prêt de vélos à des demandeurs d'emploi et des entreprises. Une démarche visant prioritairement à favoriser l'autonomie des femmes.**

## Les courses du cœur

Le coup de cœur du jury s'est porté sur l'action d'une association de Carbonne (31), ville de 5 000 habitants au sud de Toulouse, qui engage les commerçants à offrir des réductions aux personnes réalisant leurs achats à vélo. « La promotion a commencé en mars. Pour l'instant vingt commerçants y participent (...). Tout le monde n'applique pas 5 %, ce n'est pas forcément une remise financière que nous demandons, chacun fait comme il veut : le fleuriste offre une fleur, la poissonnière fait 10 %, le boulanger va mettre en place des happy hours pour les cyclistes... Les commerçants doivent adhérer à l'association pour seulement 5 euros », explique Catherine Ronchini. Depuis un séjour à Copenhague où la présidente de l'association a pris la mesure de l'écart entre le Danemark et la France, Assovelo107 multiplie les actions : rando-vélo, vélo-bus... Son but ? « Augmenter le nombre de cyclistes afin que la mairie ait envie d'investir pour le vélo. »

**Pôle emploi.** « L'association a mis en place avec Pôle emploi une convention basée sur le volontariat : Fées du sport prête des vélos aux demandeurs d'emploi pour les soutenir dans le retour à l'activité en donnant toujours la priorité aux femmes. Dans le couple, ce sont souvent les hommes qui prennent la voiture, les femmes ont davantage besoin d'être soutenues dans l'accès à l'autonomie. »

**Les entreprises.** « Ensuite l'association a approché les entreprises par des cours de sécurité et de conduite à vélo, puis nous leur mettons des vélos à disposition que nous récupérons ensuite. »

**La genèse.** « Fées du sport fut créée pour aider une équipe cycliste féminine locale. L'équipe ayant disparu, suite à une journée de dépose-vélo à Agen, est né le projet de les remettre en état, les réparer et les donner. Surprise, les vélos se destinaient à des déplacements utilitaires, pas pour le loisir. Les femmes, majoritairement sans permis de conduire, passaient par un test de maniabilité et de sécurité routière qui fut l'étape avant la création d'une école de vélo puis des actions auprès des demandeurs d'emploi et des entreprises. »

#### > GRAND PRIX TALENT DU VÉLO

« Pour le Val-de-Marne, l'objectif est de favoriser le rabattement cyclable en gare »

**Le rabattement cyclable sur les transports en commun constitue un enjeu essentiel pour ce département de la petite couronne parisienne, soutient Philippe Arnould, chargé de mission mode actif et alternatif.**

**Le rabattement.** « Pour le Val-de-Marne, l'objectif est de favoriser le rabattement cyclable en gare : plus de 55 % de la population réside dans un rayon de 10 à 15 minutes d'un réseau de transports en commun, un pourcentage amené à monter à 70 % avec la mise en service du Grand Paris Express. Un kilomètre à pied c'est 20 minutes, à vélo c'est 3 minutes. »

**Le stationnement.** « Le département a saisi l'opportunité du schéma de stationnement vélo du Stif. Environ 800 places ont déjà été créées aux gares RER, aux stations de métro et aux arrêts de bus. L'installation des arceaux abrités avec des stationnements libres et sécurisés a débuté à l'automne 2015 sur treize villes. Vingt-deux communes sont concernées sur le département qui en compte quarante-sept ; la troisième phase devrait débuter en 2017. »

**Les contraintes.** « Avec deux fleuves – la Seine et la Marne –, une autoroute, des réseaux ferrés conséquents, le mar-

ché de Rungis... dans certaines zones du départements, la perméabilité des cyclistes reste difficile. D'est en ouest, on retrouve les mêmes contraintes de déplacement à vélo qu'en voiture, alors que pour les déplacements nord/sud, le réseau cyclable épouse le réseau routier et celui du tramway. »

#### > GRAND PRIX TALENT DU VÉLO

« Plus de 60 plans de déplacement entreprise pour les 250 000 salariés du groupe La Poste »

**Déploiement des vélos à assistance électrique (VAE) et remplacement des vélomoteurs ne constituent que la partie visible de la politique vélo de La Poste. Le groupe intègre la mobilité active pour ses 250 000 salariés, précise Fannie Derenchy, déléguée à l'environnement.**

#### Plan de déplacement entreprise :

« Notre volet mode de déplacement actif intègre le vélo avec plus de 60 plans de déplacement entreprise pour les 250 000 salariés du groupe La Poste. Nous travaillons à l'amélioration des infrastructures comme les parkings à vélos, mais aussi avec les collectivités pour les aménagements cyclables proches de nos implantations. Le groupe met aussi à disposition des vélos en libre-service comme sur le siège parisien. Nous travaillons également avec la SNCF pour offrir des stationnements sécurisés en gare. »

**Sensibilisation :** « La Poste dispense des formations, en partenariat avec la Fub, qui vont de comment s'insérer dans une circulation urbaine à l'apprentissage de l'autoréparation d'un vélo. La coopérative d'achat des postiers (la COOP) facilite aussi l'acquisition de vélos et d'équipements. »

**Vélos électriques.** « Nous possédons déjà plus de 21 000 vélos à assistance électrique (VAE) pour répondre aux besoins des 75 000 facteurs. Le but est d'améliorer leurs conditions de travail. Nous avons supprimé les deux-roues motorisés car ils sont « accidentogènes ». Les VAE élargissent le nombre de facteurs pouvant effectuer les tournées à vélo et permettent un emport supérieur avec une charge de 45 kg. » ■

## L'or en partage

Le off de ce festival a décerné les Talents d'or à deux porte-drapeaux du vélo-mobilité. Le réalisateur suédois Frederik Gertten pour son documentaire *Bikes vs Cars* et l'expert vélo Nicolas Mercat, reparti avec son épouse Brigitte pour son troisième grand périple vélo à travers le monde.

Coups de griffe sur l'automobile à travers les expériences opposées de Los Angeles, Toronto, São Paulo, Copenhague, *Bikes vs cars* dénonce avec réalisme l'hégémonie mortifère de l'automobile. Le réalisateur met en relief des faits connus, d'autres moins.

À Toronto, par exemple, ville défi-gurée par les voies rapides où un maire a fait supprimer les pistes cyclables et rendu le stationnement gratuit, un piéton est renversé toutes les trois heures et un cycliste toutes les sept heures...

Tandis qu'à Copenhague 40 % des habitants vont travailler à vélo. Créateur du bureau d'études Altermodal, aujourd'hui intégré à Indiggo, Nicolas Mercat pédale sur la route de la soie, nez au vent et plume affûtée, livrant avec son épouse les récits de leur périple sur un blog. « Lors de ce voyage, la curiosité de Nicolas se portera inmanquablement sur les pratiques de déplacements. Nous tâcherons de rencontrer des associations ou professionnels du secteur pour partager des initiatives et croiser les regards », précise le couple de pédaleurs qui bouclera son périple par les pays cyclables de l'Europe du Nord.

**Smooove**  
facilite la mobilité durable



**SMOOVE**, le spécialiste du vélo en libre-service  
équipe la ville de Vancouver, Canada,  
depuis cet été, avec 1500 vélos !

[www.smooove.fr](http://www.smooove.fr)



**Corentin Lemaître,**  
coordonnateur et  
porte-parole du  
collectif Nantais.

## Des mises en boîte réussies



Après Nantes puis Grenoble, le pavillon des Boîtes à vélo flotte désormais à Paris. Le collectif nantais, créé pour fédérer des entrepreneurs à vélo, fait des émules. Coordonna-

teur de l'association nantaise, Corentin Lemaître nous précise les intentions d'une initiative qui confirme les potentialités et la viabilité de l'entrepreneuriat à vélo.

© Léandre Gautier/ Les Boîtes à vélo



Les Boîtes à vélo le 10 mai dernier devant le miroir d'eau de Nantes, avant un afterwork, réunion mensuelle de ces entrepreneurs à vélo.

**Ville & Vélo :** *Quels sont les liens des Boîtes à vélo grenobloises et parisiennes avec les Boîtes à vélo nantaises ?*

**Corentin Lemaître :** Nous donnons à ces nouveaux collectifs les outils développés à Nantes, charge à eux de les adapter à leurs territoires : nos statuts, la charte, le mode d'adhésion, des outils de gestion, des outils de communication... Nous avons accueilli les entrepreneurs de Grenoble et de Paris afin de nous assurer que leurs projets correspondaient aux principes des Boîtes à vélo, mais aucun lien économique n'existe entre nous. Nous ne leur demandons rien !

**Pensez-vous structurer un réseau sur le plan national ?**

C.L. : Nous verrons bien, nous avançons... Les membres du collectif sont avant tout des entrepreneurs et restent d'abord concentrés sur leurs activités. Nous entretenons régulièrement des contacts avec des entreprises dans d'autres villes comme à Lille, Marseille ou Bordeaux... Mais dans les trois prochains mois il n'est pas prévu que d'autres Boîtes à vélo voient le jour. Le collectif s'est struc-

turé en association depuis 2014 alors qu'il était informel auparavant. Nous ne bénéficions pas de financements extérieurs, les ressources proviennent de la cotisation des adhérents.

**Quel est le principe fondateur de ce collectif ?**

C.L. : L'entrepreneuriat avant tout, mais un entrepreneuriat basé sur le local et l'activité humaine avec des métiers faisant appel au vélo. À Nantes, la plupart des vingt-sept entrepreneurs sont constitués en entreprise de petit format ; la moitié des entreprises sont individuelles, l'autre moitié engendre du salariat, jusqu'à sept personnes pour la plus importante. Pour rejoindre le collectif, il faut être entrepreneur, se déplacer à vélo et faire la promotion du vélo dans son activité. L'adhésion de chaque nouveau membre est ensuite proposée au collectif qui statue.

**Qu'attendent les entrepreneurs qui vous rejoignent ?**

C.L. : La plupart attendent des conseils par le groupe, le partage d'expé-

riences... Tous les mois nous organisons un afterwork pour le côté convivial, et quatre conseils d'administration se tiennent dans l'année. Chaque jour nous découvrons de nouvelles activités réalisées à vélo : une coiffeuse vient d'arriver, un paysagiste, un entrepreneur qui fait de la réparation de machine à coudre, une diététicienne à vélo...

« Les membres du collectif sont avant tout des entrepreneurs »

**L'entrepreneuriat à vélo est-il un argument marketing ?**

C.L. : La vision de l'entrepreneuriat à vélo suscite la sympathie mais représente aussi un frein pour beaucoup de consommateurs. Pour certaines personnes, une entreprise à vélo ne peut être sérieuse. Sur le plan commercial, être à vélo constitue un avantage économique selon les activités, mais tous les métiers ne sont pas compatibles avec le vélo. La plupart des entreprises des Boîtes à vélo sont en bonne santé. D'ailleurs nous sommes en train de mettre en place des outils statistiques, une sorte d'observatoire de nos activités. ■

**Début 2012 :** naissance du collectif nantais les Boîtes à vélo sous l'impulsion de quatre entrepreneurs

**Juin 2014 :** remise des Talents du Vélo, catégorie Entrepreneuriat

**Juin 2015 :** obtention des Asdhen Eurostar awards

**Début 2015 :** création des Boîtes à vélo Grenoble

**Juillet 2016 :** formation des Boîtes à vélo Paris Île-de-France