

v i l l e s  
& v i l l e s



n° 74

Dossier > pages 6 à 14

janvier/février 2017

L'économie du vélo vers un nouveau cycle :  
industrie, services, nouvelles technologies,  
économie sociale et solidaire...

Cinq années d'action du Club  
des parlementaires pour le vélo  
> pages 16 à 18

La Rochelle déploie  
le vélo sur l'agglo  
> 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, salon),  
Renaud Martin,  
Claire Schreiber

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

**Crédits photos :**

Alain Dalouche,  
Heureux Cyclage,  
D Darrault - CRT Centre  
Val-de-Loire, Cyclable,  
Manufacture  
française du cycle,  
Géovélo, Vélodjik,  
ASO M.Molle,  
Jean-Pierre Delagarde

**Publicité :**

+33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Conception graphique, maquette, illustration de couverture :**

Studio Desailly  
Denis Desailly  
ddesailly@me.com

**Illustrations :**

Mia (texto-vélo),  
Denis Desailly  
(Couverture)

**Relecture :**

Giulia Valmachino

Impression : Print Price  
fabrication@planete  
impression.fr

Imprimé sur papier recyclé  
Dépôt légal : janvier 2017  
ISSN 1631 - 3054

# agenda

## > 23 avril-7 mai

Élection présidentielle

## > 29 mai-2 juin

Semaine nationale du vélo à l'école et au collège

[www.eduscol.education.fr/](http://www.eduscol.education.fr/)

[semaine-du-velo](http://semaine-du-velo.org)

## > 11-18 juin

Élections législatives

## > 5 juillet

Palais du Luxembourg-Paris  
**Assemblée générale du Club des villes et territoires cyclables**  
**Remise des prix des Talents du Vélo 2017**

## > 16-22 septembre

**Semaine européenne de la mobilité**

## > 11-14 octobre

Paris-Hôtel de Ville  
**21<sup>e</sup> Congrès international du Club des villes et territoires cyclables**



## Votons vélo !

# édito

Il se passe quelque chose du côté de l'économie du vélo ! Beaucoup d'indicateurs sont au vert, à commencer par les chiffres de ventes, et notamment celles des vélos à assistance électrique. Tournant historique, une partie de la production de cadres de vélo pourrait être rapatriée en Europe. Les services vélo constituent un gisement de solutions de mobilité et de développement économique. L'économie sociale et solidaire tient ses promesses. L'innovation est au rendez-vous... Pourtant, comme l'année 2016 l'a montré, le vélo doit encore gagner en crédibilité. Il n'a pas encore fait la démonstration du potentiel de ses retombées directes et de toutes ses externalités positives.

Ce ne sont pourtant pas les études et argumentaires qui manquent. Quand on démontre, par exemple, les vertus de l'usage du vélo à assistance électrique, étude de l'Ademe à l'appui en septembre, Bercy continue de s'opposer en décembre à l'éligibilité du VAE au bonus écologique. L'année 2016 ne se sera donc pas terminée sur un signal encourageant de la part du gouvernement pour accélérer les changements à l'œuvre ni pour accompagner les mutations qui permettront d'atteindre les objectifs qu'il a fixés dans la Stratégie de développement de la mobilité propre. Rappelons qu'elle prévoit en effet un report modal de la voiture solo vers les modes actifs et une augmentation de la part du vélo de 2,7 % (enquête nationale transport 2008) à 12,5 % en 2030 ! La situation est assez paradoxale. Voire décourageante. Cependant, au Club des villes et territoires cyclables, avec les parlementaires vélo, nous n'avons pas cédé à ce découragement. Le bilan des cinq années d'actions de nos deux clubs est positif, car nous avons obtenu des avancées importantes, parfois sans le soutien du gouvernement, mais parfois aussi avec son appui. Je pense notamment à la création de l'indemnité kilométrique dans la Loi relative à la transition énergétique, alors qu'elle n'était envisagée qu'au titre d'une expérimentation dans le Plan national d'action pour les mobilités actives. Je pense aussi, dans ce même texte, à l'incitation fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes de vélos à la disposition de leurs salariés, disposition absente du plan d'action. Aussi abordons-nous l'année 2017 et ses grands rendez-vous électoraux avec la conviction qu'elle doit être une chance pour le vélo. L'impact positif sur l'emploi local, non délocalisable, du développement du vélo, son retour sur investissement, ses gains de santé publique et les enjeux de qualité de vie et de lien social doivent retenir l'attention des candidats à l'élection présidentielle ainsi qu'aux élections législatives. Nous portons donc à leur connaissance nos propositions dans leur grande diversité et la simplicité de leur mise en œuvre dès ce début d'année. Les solutions vertueuses pour notre économie nationale et locale ne sont pas si nombreuses aujourd'hui que les candidats puissent boudier ces pistes d'action. 2017 peut et doit être l'année du vélo !

Très bonne année 2017 !

**Pierre Serne**  
Président

## Copenhague : les vélos dépassent les autos

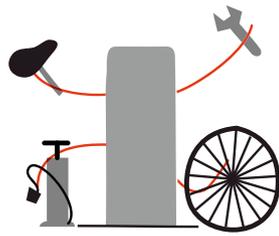
► **Record battu à Copenhague en 2016, le nombre de vélos a dépassé le nombre de voitures dans le centre de la capitale danoise : 265 700 vélos ont circulé, alors que les voitures étaient 256 000.**

En vingt ans, le trafic vélo a augmenté de 68 %. Ces résultats viennent couronner une politique d'investissement conséquente : depuis 2005, la ville a investi plus de 135 millions d'euros dans le vélo. L'équipe municipale s'est fixé comme objectif 50 % de part modale vélo à l'échelle du Grand Copenhague, un but ambitieux mais atteignable car 41 % des Copenhagois se déplacent actuellement à vélo.

## Véloroute Paris Le Havre

► **Rallier Paris à la mer à vélo ?**

Cela devrait être possible dès 2020 avec la véloroute Paris-Rouen-Le Havre. Sur les 430 km prévus pour cet aménagement, 47 % existent déjà. L'itinéraire suivra la Seine, d'importants travaux sont prévus pour rendre accessibles les berges, celles-ci étant souvent occupées par des industries consommatrices d'espaces (logistique, industries). Le projet est porté par les agences d'urbanisme de la vallée de la Seine, l'État, la région Île-de-France et la région Normandie. À l'instar des collectivités situées en bord de Loire, les communes traversées par la future Seine à vélo devraient bénéficier des retombées positives du tourisme à vélo.



## Réparation en libre-service

► **Des stations multi-outils, qui facilitent la vie des deux-roues, apparaissent à Rennes.**

On peut ainsi gonfler les pneus ou régler sa selle pour rouler en toute sécurité. Stations Henri-Fréville ou Villejean, il est possible d'ajuster seul son vélo. Et au mail François-Mitterrand de régler ses pneus.

Grâce au budget de 10 000 € alloué par la Ville, plusieurs potelets multi-outils viennent ravir les passionnés de cyclisme. Réglage des freins, changements de chambre à air, les petites réparations deviennent possibles.

## Amsterdam a sa « maire du vélo »

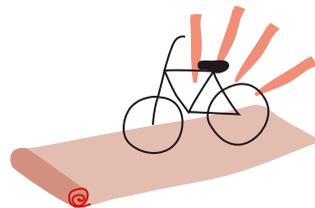
► **Élue cet été, Anna Luten est la première maire du vélo d'Amsterdam.**

Alors que la capitale néerlandaise fait souvent figure de ville modèle pour le vélo, les conflits sont encore nombreux, et le besoin de médiation se faisait sentir. La gestion de l'espace aux heures de pointe, la pédagogie auprès des touristes ou encore l'utilisation des pistes cyclables par les scooters sont autant de défis qu'Anna Luten devra relever en collaboration avec la mairie d'Amsterdam.

## Qui bloque la piste cyclable ?

► **À New York, il existe désormais une carte du stationnement non autorisé sur les pistes cyclables.**

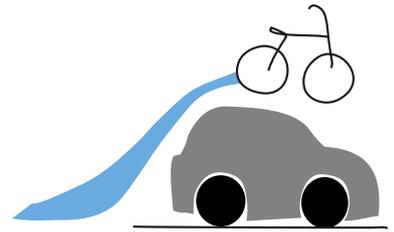
Une fonctionnalité de signalisation des véhicules mal garés a été ajoutée à la célèbre application 311, sorte de hotline des services publics new-yorkais. En une semaine, 200 signalements ont été enregistrés, peu d'actions ont été entreprises par la police. Mais la carte met en évidence que le sud de Manhattan et l'ouest de Brooklyn sont les zones où les cyclistes sont le plus souvent bloqués.



## Montreuil sécurise ses sas vélo

► **À Montreuil (Seine-Saint-Denis), la commune expérimente un nouveau dispositif pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons aux feux.**

La municipalité a supprimé les répétiteurs de feux (feu plus petit au bas de chaque mât de carrefour), obligeant les conducteurs à s'arrêter assez loin du passage piéton pour voir le feu situé en hauteur. Le gain pour la sécurité des piétons et des cyclistes est évident. Montreuil va également pouvoir faire des économies en gestion de ses feux de carrefour.



## Non-respect du « sas vélo » verbalisé

► **Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, le non-respect du « sas vélo » pourra faire l'objet d'une vidéo verbalisation et d'une amende de 135 €.**

Le sas cyclable est un espace réservé aux cyclistes entre la ligne d'arrêt des véhicules et le passage piéton. Il permet aux cyclistes d'effectuer leur manœuvre de tourne-à-gauche, de bien être vu par les autres usagers et de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion.

## Présidence de la FFCT

► **Martine Cano est la nouvelle présidente de la Fédération française de cyclotourisme pour les quatre prochaines années.**

Elle succède à Dominique Lamouller, qui laisse sa place après quatre mandats à la tête de la Fédération. Vice-présidente depuis 2009, Martine Cano a à cœur de développer le créneau du sport santé et d'attirer un public plus jeune et plus féminin vers le cyclotourisme.



**200 ans**

> Il y a 200 ans, le baron Karl Von Drais inventait le vélo.

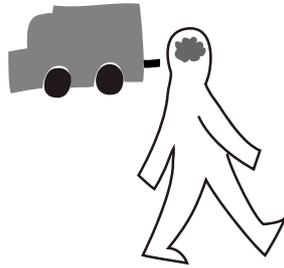
Depuis 1817, la petite reine a fait bien du chemin, passant d'une poutre de bois avec deux roues – la draisienne – à une variété de montures allant des plus dépouillées aux plus bardées d'électronique. Invention allemande, la bicyclette sera largement à l'honneur outre-Rhin durant l'année 2017. Malgré ses 200 ans, le vélo n'a pas pris une ride et a l'avenir devant lui !



**Comment la France a tué ses villes ?**

> Dans son dernier essai, Olivier Razemon revient sur le dépérissement des centres de beaucoup de villes moyennes.

Comment en est-on arrivé à autant de devantures fermées, de rez-de-chaussée désespérément vides et à une concentration des activités dans les zones commerciales périurbaines ? Olivier Razemon apporte quelques réponses et propose des pistes pour faire revivre nos villes. *Comment la France a tué ses villes ?* Olivier Razemon, Rue de l'Échiquier, octobre 2016



**Alzheimer et pollution**

> Selon une étude conduite par une équipe de chercheurs nord-américains, le fait de vivre à moins de 50 m d'une voie de circulation importante augmenterait de 7 % le risque de développer une maladie neurodégénérative.

Ces résultats sont le fruit de plus de onze années de mesures sur une population de 6 millions d'habitants vivant dans l'Ontario. Deux polluants seraient particulièrement nuisibles pour la santé mentale : le dioxyde d'azote et les particules fines. Le bruit ainsi que l'ensemble des éléments toxiques générés par le trafic routier (métaux lourds, hydrocarbures) sont également des facteurs de risque.

**Aide à l'achat**

> La Métropole Européenne de Lille va mettre en place, à partir d'avril 2017, un dispositif d'aide à l'achat de vélos.

Il permettra à chaque foyer de la Métropole d'acheter un vélo neuf avec une subvention correspondant à 25% du prix TTC plafonnée à 150 euros pour un vélo standard et 300 euros pour un VAE. Les vélos pliants et les vélos cargo sont pris en compte. En échange, un engagement citoyen formalisé via une convention sera demandé. Cette dernière visera notamment pour le bénéficiaire de l'aide, à utiliser le vélo très régulièrement pour se déplacer.

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

vite-dit

« If you can change the street, you can change the world. » / « Si vous pouvez changer la rue, vous pouvez changer le monde. »

Janette Sadik-Khan, directrice du département transport de New York de 2007 à 2013, in *Streetfight: Handbook for an urban revolution*, Viking, 2016 (coécrit avec Seth Solomonow)



**Talents du vélo 2017**

> C'est parti ! Candidatez à l'édition 2017 des Talents du vélo organisés depuis 2011 par le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires.

Il récompense des hommes et des femmes (ou une équipe) qui œuvrent pour le développement de l'usage quotidien du vélo urbain, par leurs actions ou leurs projets exemplaires, et par leurs engagements dans une perspective de mobilité durable et citoyenne. Les prix 2017 seront remis le 5 juillet au Palais du Luxembourg à Paris.

Dossier de candidature à télécharger sur : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

# Eldovélo en vu ?

Le vélo affiche des résultats économiques rarement atteints mais insuffisants pour parader en bombant le torse. Les vélos se vendent, mais l'industrie nationale du cycle reste modeste ; les services vélo promettent un bel avenir cyclable, toutefois les nouveaux modèles économiques tardent à s'imposer ; les nouvelles technologies éclairent des voies inexplorées qui restent encore peu fréquentées ; l'économie sociale et solidaire émerge mais manque de crédit... Les vieux modèles craquent, laissant poindre un nouveau système vélo à la recherche de soutiens, institutionnels ou financiers. Les prochains mois pourraient s'avérer déterminants pour cette mutation économique que le vélo ne doit pas manquer.



© Alain Dalouche



Une distance moyenne à vélo supérieure aux 87 km par an et par habitant pourrait remplir les caisses de l'État tout en réduisant fortement celles de la santé, impactées par les maladies chroniques dont beaucoup pourraient disparaître avec quelques coups de pédale.

L'industrie du cycle pourrait-elle revenir en Europe ? Impensable en début de décennie, la question se pose aujourd'hui avec pertinence. Après des années à guetter les containers de vélos en provenance d'Asie, les industriels du cycle s'organisent pour rapatrier une partie de la production de cadres de vélos en Europe. Historique ! La raison première de ce rétropédalage ? Les délais d'approvisionnement. Six mois défilent entre la commande (sur des gammes existantes) et la disponibilité finale. Trop long pour répondre aux exigences du marché ; trop coûteux en stocks et immobilisations financières ! Sous la

### Le retour en Europe d'unités de fabrication de cadres

houlette de deux industriels européens, Decathlon et le groupe Accell, la filière planche sur le retour en Europe d'unités de fabrication de cadres (en aluminium). Le 30 août dernier au salon Eurobike (Friedrichshafen-Allemagne), une conférence du journal *Bike Europe* sortait du chapeau la Bulgarie et le Portugal comme pays d'accueil potentiels de ces nouvelles usines de production. D'autres industriels adhèrent à ce défi ambitieux, à l'image des deux principales unités françaises d'assemblage de Cycleurope à Romilly (10) et de la Manufacture française du cycle (MFC) à Machecoul (44). « L'idée est de se mutualiser en Europe (...), il existe une

## L'économie du cycle en chiffres

### 513 milliards d'euros :

les retombées économiques annuelles du vélo dans l'Union européenne.

**961,6 millions d'euros** : le chiffre d'affaires 2015 de l'industrie du cycle française comprenant les vélos, les équipements et accessoires.

**210 millions d'euros** : le chiffre d'affaires de la plateforme du vélo et des mobilités actives au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

**2 996 000** : le nombre de vélos vendus en 2015, dont **102 083** vélos à assistance électrique (VAE) ; environ **15 000** vélos seraient commercialisés aux collectivités.

**45 000** : les vélos en libre-service (VLS) en circulation en France, dont 20 000 en Île-de-France ; **30 000** : les vélos en location longue durée, dont 3 000 vélos à assistance électrique.

**720 000** : le nombre de cycles assemblés en France.

**20 000** : le nombre de vélos récupérés annuellement par les ateliers vélo, dont **75 %** sont réparés et remis en circulation.

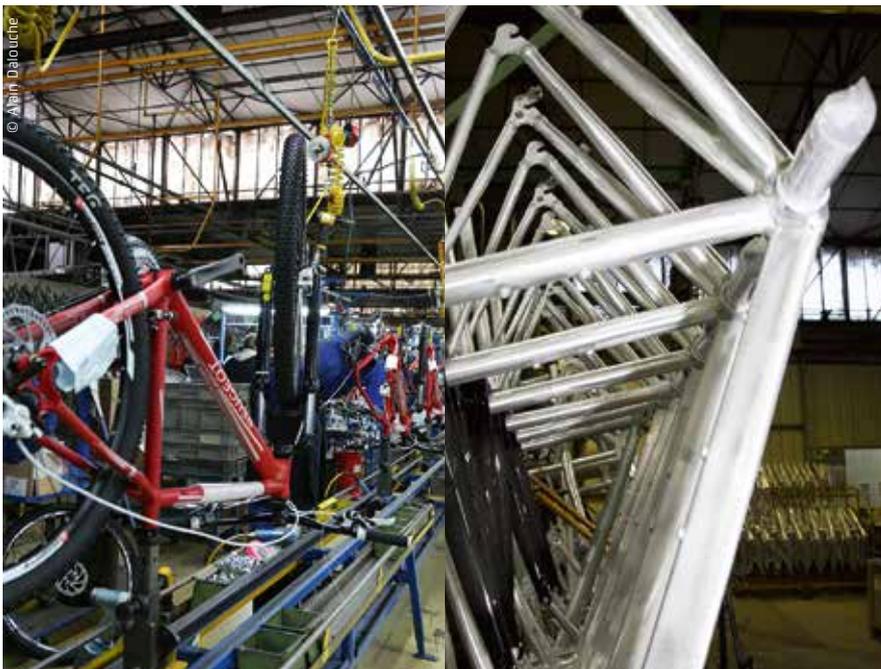
**1,5 million** : les vélos détruits annuellement.

**5,8 euros** : le montant annuel moyen par habitant dédié à la politique cyclable pour les communes de plus de 50 000 habitants.

**4,5 millions d'euros** : le poids économique direct du vélo, la moitié étant liée au tourisme.

**5,6 milliards d'euros** : le montant annuel des bénéficiaires collectifs de santé en 2015 grâce aux déplacements à vélo.

Sources : Ademe ; Club des villes et territoires cyclables ; Conebi ; ECF (European Cyclists' Federation) ; Heureux cyclage ; Univélo.



Environ 720 000 vélos seraient assemblés en France, la fabrication des cadres restant asiatique pour la très grande majorité. Pour combien de temps ? La réintégration d'usines de production de cadres en Europe à l'ordre du jour demande une union des industriels mais aussi un rapatriement du savoir-faire, désormais oublié par la vieille Europe. Les deux seront-ils réalisables à moyen terme ?

## Wanted étude

Une des demandes expresses faites au deuxième plan d'action pour les mobilités actives (Pama 2) est la commande d'une étude d'envergure sur l'économie du cycle. L'étude de référence commanditée par Atout France date d'octobre 2009 (Spécial économie du vélo – Atout France) !

Un outil aujourd'hui daté. Au tourisme/loisir et au sport, la mobilité active a ajouté une troisième composante qui change grandement la donne. Les vélos en libre-service se sont déployés, le vélo à assistance électrique a explosé, les politiques vélo de nombreuses collectivités portent leurs fruits. Un état des lieux et des études prospectives pour les prochaines années s'avèrent indispensables pour guider les choix et éviter de tomber dans le pifomètre.

véritable solidarité des marques », s'enthousiasme Jérôme Valentin, directeur général de Cycleurope.

Le montage ex nihilo d'unités de fabrication se concevrait sur un terme d'environ cinq ans.

Une fois la fabrication de cadres assurée en Europe, après désertion massive depuis les années 1980, les industries de composants et/ou d'accessoires suivront le mouvement. Une partie de l'industrie européenne du cycle, flamboyante dans les années d'avant-guerre, pourrait rentrer au bercail.

## L'économie du recyclage dans le cycle

La profession devrait s'atteler à un autre écueil récurant : le bas prix des vélos commercialisés. Le prix moyen d'achat d'un vélo neuf de 321 euros

en 2015 musèle le développement. Malgré une hausse régulière – certainement due aux vélos à assistance électrique –, ce faible montant mérite d'être comparé aux 557 euros relevés en Allemagne et aux 1 058 euros en Hollande. Ce petit prix rabote les marges de la filière mais grève aussi l'économie du recyclage, pourtant en plein essor. « En France, l'espérance de vie d'une bicyclette est seulement de 6 à 7 ans, soit deux fois moins qu'aux Pays-Bas. Cela reflète la faible qualité des vélos vendus. Le cycle de vie d'un vélo en France est donc court et peu optimisé. Les vélos de faible qualité sont souvent moins bien réparables », atteste Marion Courjaud, porte-parole du réseau l'Heureux cyclage, qui représente près de la moitié des ateliers vélo.

Ces nouveaux acteurs remettent en circulation les trois quarts des 20 000 vélos récupérés annuellement. Selon Marion Courjaud, la filière pourrait se tourner vers le recyclage des vélos à assistance électrique (VAE) : « Le VAE entre dans la filière de recyclage des équipements électriques et électroniques. Jusqu'à présent on en voyait peu dans les ateliers vélo, et nous incitions plutôt à l'achat de vélos classiques, plus réparables. Mais les VAE

**En France, l'espérance de vie d'une bicyclette est seulement de 6 à 7 ans**

sont de plus en plus présents, et nous commençons à nous poser des questions. » La croissance d'environ 20 % par an des ateliers vélo depuis 2006 porte leur nombre à environ 200. La profession se structure,

toutefois l'institution d'une filière REP (responsabilité élargie du producteur) légiférée, un des scénarios de développement envisagés, ne semble pas à l'ordre du jour.

## Le tourisme à vélo en modèle

Cette piètre qualité du parc de vélos impacte également les vélos de location, une épine dans le pneu



Depuis les premiers ateliers vélo à Lyon et Grenoble du début des années 1990, ce nouvel acteur économique a pris sa place dans la filière, cohabitant avec les commerces de cycles. « L'autoréparation n'est ainsi pas perçue comme une menace » par les détaillants traditionnels, confirme l'étude de l'Ademe de juillet 2016 (étude relative à la perception de réparateurs sur leur métier et les possibles évolutions de cette activité).

de l'industrie touristique. « Certains tour-opérateurs ont pris l'habitude d'apporter leur propre flotte de vélos ou de proposer systématiquement le transport des vélos personnels de leurs clients », constate Atout-France (Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France). Pourtant le tourisme pèse lourd : plus de la moitié des 4,5 millions d'euros de l'industrie du cycle sont liés à ce secteur d'activité. La France se positionne comme l'une des premières destinations mondiales pour le cyclotourisme, arrivant même au premier rang des pays programmés par les tour-opérateurs spécialisés dans les séjours à vélo. Les régions fortes positionnées en marque, un label (Accueil vélo) ou les services développés sur les itinéraires vélos sont autant de solutions probantes. Sur les seuls itinéraires balisés de la Loire à vélo, où sont

### Des retombées économiques de 29 millions d'euros

implantés près de 800 prestataires du réseau Accueil vélo (loueurs, hébergeurs, restaurateurs...), des retombées économiques de 29 millions d'euros sont attribuées aux 935 000 cyclistes estimés en 2015.

Comme pour le tourisme, une grande partie des enjeux du cycle se trouve dans le développement de services et dans l'économie numérique. L'industrie touristique s'est adaptée aux chamboulements du numérique : e-tourisme (tourisme et Web), m-tourisme (tourisme mobile via les Smartphone ou les tablettes) et tourisme social (l'utilisation des réseaux sociaux pour le tourisme) sont intégrés et modélisés.

### Le cycle cherche son économie numérique

Le cycle se cherche encore. Même au niveau de la distribution, où les

magasins traditionnels (*brick and mortar*) se doublent d'une boutique en ligne (*click and mortar*) pour faire face aux *Pure player*. Les magasins reviennent vers les centres-villes, certaines enseignes testent des concepts de magasins-vitrines... Mais le nombre de points de vente baisse. D'un côté la profession se demande combien de points de vente vont résister face à Internet ; de l'autre certaines enseignes se développent, à l'image de Cyclable, qui a levé 2 millions d'euros en juillet dernier, auprès de l'investisseur français M Capital Partners pour l'épauler au développement d'un réseau de 60 magasins à l'horizon 2020 !

« Le numérique doit être un vecteur d'influence pour renforcer et étendre la pratique du vélo ; qu'il devienne un véritable mode de transport, un outil de développement économique des territoires et de création d'emplois », clame Denis Pansu, responsable de l'innovation ouverte à la Fondation internet





© D. Delaport - CRT Centre Val de Loire

*Le tourisme caracole en tête en concentrant plus de la moitié des impacts directs des 4,5 millions d'euros de l'économie du cycle. Un succès pour le vélo, qui confirme son attractivité économique : le niveau de dépenses quotidiennes des touristes à vélo est de 15 % (séjours) à 50 % (itinérants) supérieur à celui des touristes moyens.*

nouvelle génération (Fing). La troisième révolution industrielle, celle des nouvelles technologies de l'information et de la communication, a changé la donne. Moyens de transports partagés et mobilité active sont montés dans ce train en marche, annoncé par l'économiste Jeremy Rifkin comme la seule réponse mondiale possible au triple défi d'une crise économique mondiale, de la sécurité énergétique et du changement climatique.

Les regards se tournent vers les nouveaux acteurs porteurs de projets souvent novateurs et pertinents, mais parfois trop en avance sur les usages et pas toujours financés.

### **Le vélo prêt à décoller de la plateforme**

Qui peut fédérer ces nouvelles énergies ? La toute jeune Plateforme du

vélo et des mobilités lève le doigt. Ce bon élève au profil atypique fédère des initiatives privées, publiques ou associatives. « *Pour optimiser ces tendances positives, il faut décloisonner.*

*Il ne sert à rien d'avoir raison tout seul (...). Il est essentiel de révéler le potentiel encore inexploré de collaborations innovantes afin d'encourager les dynamiques locales et nationales »,* soutenait le Club des villes et territoires cyclables au

moment d'en poser l'acte fondateur, au congrès Velocity 2015 (Nantes). Adoubé par l'Ademe, ce collectif pesait déjà 210 millions d'euros au 1<sup>er</sup> janvier 2016 avec dix-sept acteurs. La liste s'est allongée depuis avec vingt-et-une entreprises et associations œuvrant dans cet espace collaboratif où se retrouvent des acteurs économiques issus d'univers différents : opérateurs de services, concepteurs

et assembleurs de cycles, fabricants de mobilier urbain, réseaux de distribution, applications Internet... Une nouvelle dynamique transpartisane est en marche. La plateforme a-t-elle aiguillonné la filière du cycle au raisonnement atavique binaire, sport ou loisir ? Le 24 novembre dernier, l'Union nationale de l'industrie du vélo (Univélo) s'est regroupée avec la FPS (Fédération professionnelle des entreprises du sport & des loisirs) et la Fifas (Fédération française des industries sport & loisirs) dans une nouvelle Union sport & cycle intégrant la mobilité active dans son champ de compétences. Un changement révélateur de la mutation.

### **Les collectivités, investisseurs en chef**

La transformation de l'économie ne pourra que s'accélérer, assure Klaus Martin Schwab, fondateur du forum économique mondial de Davos consacré, en janvier 2016, à la quatrième révolution industrielle. La promesse de la fusion de l'industrie et des technologies digitales augure-t-elle la véritable apogée économique du vélo ? Selon Patrick Criqui, directeur de recherche au CNRS, le déploiement d'une « *quatrième révolution industrielle verte* » permettrait la relance durable de l'économie mondiale dans laquelle le vélo et la mobilité active occuperaient une place de choix. Des coups de pouce ne seraient pas de trop !

Les leviers pour accélérer l'économie du cycle se trouvent dans les seules mains des collectivités territoriales, des investisseurs privés et des associations. Les intentions de l'État manquent ! Les attermoissements sur l'indemnité kilométrique vélo ou l'« oubli » du bonus écologique pour le vélo à assistance électrique l'attestent. Les chiffres aussi ! « *Dans les dix dernières années, les collectivités locales ont investi près de 500 millions d'euros par an dans les politiques cyclables contre moins de 10 millions pour*



© Alain Dalouche

*Prestataires de service et fabricants de mobilier urbain gonflent le peloton des acteurs économiques de la filière cycle. À Grenoble, la vélostation dispose de 1 150 places de stationnement installées par l'entreprise hexagonale Altinnova.*

l'État », rappelait la Fub (Fédération des usagers de la bicyclette) en avril 2010. Rien de neuf depuis ! Avec un budget moyen dédié à la politique cyclable de 5,8 euros par an et par habitant pour les communes de plus de 50 000 habitants (enquête nationale 2012/2013 de l'Observatoire national des mobilités actives), les collectivités territoriales investissent et stimulent des initiatives. Certaines municipalités hissent même leur investissement jusqu'à 15 ou 20 euros par an et par habitant !

### Des retours sur investissement à calculer

Le crédit accordé au cycle semble encore et toujours corrélé à son image, désormais « sympa » mais encore faiblement crédible lorsqu'il s'agit d'investir. Les vélos en libre-service puis l'assistance électrique ont toiletté ce parent pauvre de la mobilité, mettant en scène des acteurs influents

### Les collectivités territoriales investissent et stimulent

« sérieux », à l'image du groupe JCDecaux, du motoriste Bosch ou de l'institut IFP énergies nouvelles. Pourtant, certaines sphères d'influence semblent encore hermétiques aux arguments émis. Même lorsqu'ils émanent d'institutions publiques comme l'Ademe, qui estime à 45 millions d'euros de chiffre d'affaires potentiel pour la seule filière du cycle (fourniture de vélos, de VAE et d'équipements de stationnement) l'impact d'un déploiement à plus grande échelle des services vélo. En y ajoutant les externalités positives liées à l'activité physique, à l'absence d'émission de CO<sub>2</sub> et de polluants, les retours sur investissement méritent d'être considérés très sérieusement. Nos voisins font ces calculs. Le gouvernement hollandais va financer à hauteur de 40 millions d'euros l'implantation de stationnement de vélos aux gares, une somme doublée par les municipalités. De quoi rêver. ■

## La lecture économique en creux



© Alain Dalouche

**Pollution de l'air, accidents de la route, embouteillages... Les économies potentielles de l'usage du vélo méritent d'être rappelées.**

### La pollution

En juillet 2015, une commission d'enquête du Sénat a évalué à 101,3 milliards d'euros pour la France la charge économique et financière de la mauvaise qualité de l'air. Les sénateurs soulignaient que « la pollution n'est pas qu'une aberration sanitaire, c'est aussi une aberration économique », en rappelant que deux des principaux polluants atmosphériques, les particules fines et l'ozone, sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés par an en France.

### Les accidents de la route

Le coût des accidents de la route pour les collectivités serait de 40 millions d'euros. Sont comptabilisés les coûts médicaux et sociaux, les dépenses matérielles, les frais généraux, mais aussi la perte de production future des tués et de la descendance potentielle des accidentés, tout comme les préjudices moraux.

### Les bouchons

D'après une étude réalisée par Inrix, une société spécialisée dans l'analyse du transport routier et de l'urbanisme en 2014, la facture annuelle des embouteillages se chiffre à 17 milliards d'euros... Plus que le trou de la Sécurité sociale. Ce montant additionne les coûts directs et indirects sur l'économie : carburant gaspillé, usure accrue des véhicules, heures de production perdues par les entreprises.

# Parole aux acteurs

Fortement impliqués dans l'économie du vélo et la mise en selle de cyclistes et néocyclistes, cinq acteurs économiques de la mobilité active tiennent tribune. Malgré des points de vue forcément partisans, les convergences de moyens à mettre en œuvre prédominent.



**Cyclable, Boris Wahl**

**Boris Wahl**, fondateur et dirigeant de Cyclable. L'enseigne Cyclable ambitionne de passer d'un réseau de 33 à 60 magasins à l'horizon 2020. La gestion de son développement constitue la priorité de son fondateur, Boris Wahl, qui emprunte parfois des pistes à contre-sens.

## Ville & Vélo : Qu'est-ce qui pourrait dynamiser l'économie du vélo ?

Boris Wahl : Cyclable intervient essentiellement sur la vente, en dehors des segments sportifs (VTT, route) avec un positionnement sur la mobilité douce, le vélo « art de vivre ». Ce segment particulièrement dynamique est tiré notamment – mais pas uniquement – par le vélo à assistance électrique (VAE) ; il n'a donc pas besoin d'être dynamisé. Notons que les subventions à l'achat d'un VAE sont parfois contre-productives lorsqu'il n'y a pas de pérennité : cela crée des effets d'aubaine ponctuels mais sans augmenter le nombre de cyclistes sur

*« L'enjeu qui n'a pas changé depuis onze ans est de lever les deux freins à l'usage du vélo en ville : l'insécurité routière et le vol des vélos »*

la durée. Lorsqu'une collectivité annonce qu'une prime sera mise en place quatre mois plus tard, les clients retardent leur achat, produisant l'exact inverse de l'effet attendu. Pire, quand on a le cas, comme à Marseille, d'une collectivité qui communique sur une prime d'un montant très élevé (400 €) et qui n'est en réalité pas octroyée car les budgets sont épuisés : alors plus personne n'achète de vélo en espérant que les fonds publics soient un jour débloqués !

## Si vous aviez le pouvoir de mettre en place une mesure pour développer l'usage du vélo, quelle serait-elle ?

B. W. : L'enjeu qui n'a pas changé depuis onze ans est de lever les deux freins à l'usage du vélo en ville : l'insécurité routière et le vol des vélos. Pour sécuriser l'usage du vélo en ville, les cyclistes ont besoin d'axes structurants qui permettent de traverser la ville rapidement et sur lesquels ils soient prioritaires, de façon à être le moins possible contraints de s'arrêter à chaque intersection. Sur le vol, implanter des arceaux est utile, mais très insuffisant. Il est nécessaire de réserver des places dans tous les parkings

publics sécurisés. Enfin, une municipalité peut inciter les propriétaires à sécuriser des locaux à vélos dans les parties communes des logements locatifs.

Les employeurs sont aujourd'hui tenus de prendre en charge 50 % du coût du trajet domicile-travail de leurs salariés lorsqu'ils recourent à un transport public, transport en commun ou service public de location de vélo. Le décret précise : « abonnement à un service public de location de vélo ». Pourquoi uniquement un service public ? L'offre privée est parfaitement en mesure de produire ce service pour un prix certainement inférieur ! Il suffirait de supprimer le terme « public » de ce décret pour stimuler fortement la création de nouveaux services de location longue durée. Le tout sans un denier public !

## Comment envisagez-vous l'économie du cycle à moyen terme ?

B. W. : Au rythme actuel, le nombre de cyclistes aura doublé dans cinq ans. Mais on part de très bas. Il est amusant de noter que le nombre de cyclistes dans les rues est un formidable indicateur de la bonne gestion d'une collectivité publique. ■



**La Manufacture française du cycle, Yves Salaun**

Le plus important site de production français, la Manufacture française du cycle, sort quelque 400 000 vélos par an pour différentes enseignes (Intersport, Système U...) et ses marques propres (Sunn, Q-Bike, EXS...). Yves Salaun, son directeur général, s'implique dans toutes les initiatives en faveur du vélo.

## Qu'est-ce qui pourrait dynamiser l'économie du vélo ?

Yves Salaun : Le dynamisme économique passe par le développement des déplacements à vélo, ce qui impliquerait de lier les plans d'urbanisme et les octrois de permis de construire de grandes zones de logements à la mise en place de pistes cyclables ou de voies sécurisées pour les vélos. Plutôt que de systématiser le système de ramassage scolaire, il serait bénéfique d'encourager les déplacements à vélo des enfants et adolescents de leur domicile vers les établissements scolaires.

Une croissance découlerait très certainement de la défiscalisation sur l'achat et l'utilisation de vélos pour se rendre au travail qui soit supérieure aux frais réels de véhicules. Il faudrait également financer la mise en place d'une filière de recyclage des batteries de vélos à assistance électrique suffisamment importante pour

« Des mesures fiscales comme la réduction d'impôt dès le premier kilomètre parcouru pour les activités quotidiennes »

être rentable. L'usage est fortement lié à la mise en place de plans de développement importants des infrastructures cyclables dans les villes. Je souhaiterais également que le sourcing des collectivités pour l'achat de vélos français soit favorisé, ce qui soutiendrait l'emploi local.

**Si vous aviez le pouvoir de mettre en place une mesure pour développer l'usage du vélo, quelle serait-elle ?**

Y. S. : Cela passerait par des mesures fiscales comme la réduction d'impôt dès le premier kilomètre parcouru pour les activités quotidiennes d'une famille : domicile-travail, domicile-établissement scolaire... Des dispositifs d'incitation à l'achat pourraient passer par la réduction d'impôt sur l'achat d'un vélo à hauteur de 20 % de sa valeur par an. L'instauration de péages à l'entrée des villes permettrait non seulement de limiter la pollution et le trafic mais aussi de mettre en selle des personnes par la mise à disposition de vélos et vélos à assistance électrique pour les trajets intra-muros.

**Comment envisagez-vous l'économie du cycle à moyen terme ?**

Y. S. : Le développement des vélos à assistance électrique (VAE) devrait s'intensifier. Pour référence, l'Allemagne vendra cette année plus 560 000 VAE sur un marché de 3,9 millions de vélos, soit 14,35 % du marché. En France, le marché est de 2,9 millions de vélos. Avec un ratio similaire à celui de l'Allemagne, les VAE commercialisés seraient au nombre de 416 150, hors les ventes 2016 devraient se situer entre 120 000 et 150 000 unités. La marge de progression reste importante. Les déplacements utilitaires vont se développer ainsi que les services de location longue durée mis en place par les villes. ■



**Abri-Plus, Grégoire Maes**

Deux sites de production pour une activité de mobilier urbain tournée vers les deux-roues depuis 2004 font d'Abri-Plus un des solides acteurs de la mobilité.

**Grégoire Maes**, son nouveau directeur, cultive l'optimisme pour l'avenir.

**Ville & Vélo :**

**Qu'est-ce qui pourrait dynamiser l'économie du vélo ?**

Grégoire Maes : Dynamiser l'économie du vélo passe notamment par le développement de l'usage. Or, pour développer l'usage du vélo, le préalable est d'adapter les routes et les infrastructures. Certains aménagements – tels que les pistes cyclables – sont ainsi nécessaires à la sécurisation du vélo sur les routes de ville ou de campagne. Les systèmes de cycle en libre-service permettent ensuite de promouvoir rapidement le vélo, car ils contribuent à la réappropriation de l'usage de la bicyclette en créant un nouvel équilibre entre voitures et vélos. De nombreux cyclistes commencent par enfourcher un vélo en libre-service avant de s'acheter leur propre équipement. D'autre part, les vélos à assistance électrique (VAE) peuvent facilement remplacer la deuxième voiture pour les trajets du quotidien. Développer le vélo impose alors une nouvelle condition : il s'agit de se prémunir contre le vol et les

« Lever le frein lié à la crainte d'investir dans un beau vélo et de se retrouver piéton »

dégradations. Cela passe notamment par les consignes à vélos ou les abris collectifs.

**Si vous aviez le pouvoir de mettre en place une mesure pour développer l'usage du vélo, quelle serait-elle ?**

G.M. : Pour encourager l'usage du vélo, et du VAE en particulier, je déploierais les équipements permettant de les sécuriser contre le vol et les dégradations. Il faut lever le frein lié à la crainte d'investir dans un beau vélo et de se retrouver piéton ! Je prévois ainsi l'installation d'abris ou de consignes sécurisées dans tous les lieux intermodaux : parking de covoiturage, arrêt de bus, arrêt de tramway, gare.

**Comment envisagez-vous l'économie du cycle à moyen terme ?**

G.M. : Les villes vont continuer de concentrer davantage de population, et il faut trouver de nouvelles façons d'y circuler, moins polluantes et plus rapides. Le vélo apporte des réponses. Moyennant un accompagnement par des politiques efficaces en termes d'aménagement pour sécuriser les déplacements des cyclistes et les vélos, toutes les activités liées au cycle connaîtront une croissance forte. Le plus merveilleux est que le vélo est aujourd'hui source d'énormément d'innovation. Nous verrons émerger de nouveaux services, de nouvelles solutions, de nouvelles technologies et donc de nouvelles entreprises dans un écosystème dynamique et responsable. ■



### Géovélo, Benoît Grunberg

Passé du statut de start-up à celui d'acteur essentiel d'applications Internet et mobile pour les modes actifs, Géovélo entrevoit un avenir de plus en plus concurrentiel. Son fondateur **Benoît Grunberg** livre sa vision.

#### **Ville & Vélo : Qu'est-ce qui pourrait dynamiser l'économie du vélo ?**

Benoît Grunberg : Qu'il y ait des restrictions à l'utilisation de la voiture, et c'est en train d'être envisagé par certains politiques. Il faut de la contrainte – je dirais malheureusement – car la culture automobile est forte. En modérant les infrastructures automobiles pour les remplacer par des infrastructures vélos, les cyclistes et néocyclistes viendront naturellement. La prochaine étape est certainement le périurbain, où se concentrent les déplacements automobiles. On a passé un cap au niveau du centre-ville, on a bien vu qu'en pacifiant la circulation et en laissant une place au vélo, cela fonctionnait. Le nouvel enjeu est de préparer le périurbain à un changement d'orientation sur la mobilité. Il existe un cercle vertueux, et cela va un peu

« En modérant les infrastructures automobiles pour les remplacer par des infrastructures vélos »

se faire tout seul par les aménagements, mais aussi grâce au vélo à assistance électrique.

#### **Si vous aviez le pouvoir de mettre en place une mesure pour développer l'usage du vélo, quelle serait-elle ?**

B.G. : Une des clefs pour le développement de l'usage du vélo est l'intermodalité, le rajout des transports en commun aux 5 à 7 km effectués à vélo. Il faut faciliter cette transition. Mais on ne va pas devenir la Hollande du jour au lendemain ! Beaucoup de personnes travaillent dans la filière auto, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. On va laisser le temps au temps, de nombreuses personnes ne sont pas prêtes à laisser leurs voitures.

#### **Comment envisagez-vous l'économie du cycle à moyen terme ?**

B.G. : On va passer d'un public de passionnés à des entrepreneurs qui veulent gagner de l'argent. De nouveaux acteurs vont accélérer le mouvement, car le capitalisme s'adapte toujours à la demande. Il est difficile de trouver un modèle économique sur les sujets du numérique ; seul Google émerge en gardant les traces des visites. ■



### Vélogik, Frank Brédy

Vélogik est passée de 2 à 43 salariés depuis sa création en 2008. L'entreprise lyonnaise créée et dirigée par **Frank Brédy** assure la conception, la fourniture et l'exploitation de systèmes vélos.

#### **Ville & Vélo : Qu'est-ce qui pourrait dynamiser l'économie du vélo ?**

Frank Brédy : Il faudrait que soient mis en place des services vélos facilement accessibles dans les villes, les grandes mais aussi les communes de taille moyenne. Beaucoup de communes disposent de systèmes de vélo en libre-service (VLS) en centre-ville ; d'autres formes de location doivent s'ajouter aux systèmes de vélos en libre-service, notamment les locations longue durée, plus économiques et offrant plusieurs types de vélos pour différents usages : vélos enfants, vélos pliants, vélos cargos...

#### **Si vous aviez le pouvoir de mettre en place une mesure pour développer l'usage du vélo, quelle serait-elle ?**

F.B. : Déjà, rendre obligatoire l'indemnité kilométrique le plus tôt possible pour les employeurs privés et publics

« En matière fiscale, on pourrait imaginer une sorte de bonus carbone »

de telle manière qu'elle s'applique à toutes les entreprises, et pas seulement à celles du secteur, comme c'est le cas aujourd'hui. En matière fiscale, on pourrait imaginer une sorte de bonus carbone pour avoir droit à une réduction d'impôt, comme les automobilistes.

#### **Comment envisagez-vous l'économie du cycle à moyen terme ?**

F.B. : Cela va beaucoup dépendre du contexte économique général. Il existe de nombreux freins et une lourde inertie, notamment dans les villes moyennes, mais aussi dans les entreprises où les employeurs envisagent difficilement la mobilité sans voiture. Les grandes métropoles réfléchissent à la mise en place d'importantes flottes de vélos en location longue durée qui vont accélérer le mouvement dans les cinq ans à venir. ■

# Le vélo ne fait pas vitrine

L'automobile dispose du Salon de l'auto, le transport public du Salon professionnel du même nom, et le vélo ? Il ne fait plus salon. La chute de 40 % du nombre de visiteurs du dernier Salon du cycle (du 13 au 16 septembre 2013 à Paris-porte de Versailles) mit fin au grand show (room) bi-annuel. Un nouveau Salon devrait voir le jour en 2017 ; toutefois le conditionnel s'impose.

Qui va prendre la relève et ouvrir un Salon grand public conforme aux nouvelles attentes du marché ? AMC promotion, l'organisateur de feu Salon cycle, après un faux départ en 2015, reviendrait en 2017, du 12 au 14 mai, sous la bannière du Paris bike festival. Changement de date, de titre, mais aussi de lieu et de concept pour un événement implanté dans l'ouest parisien, sur le nouvel hippodrome de Longchamp. Selon le cahier des charges du commanditaire, l'Union sport & cycle (ex Uni-vélo), les exposants pourraient faire tester leurs vélos : les urbains, les vélos à assistance électrique, mais aussi les vélos de route sur l'anneau de Longchamp – un des spots d'entraînement pour les cyclistes – et les VTT sur une butte aménagée. L'autre acteur de poids du marché, Amaury sport organisation (ASO), propriétaire du Roc d'Azur depuis 2011, a annoncé un Roc Paris et son Salon... au printemps 2014. Il n'a pas vu le jour. Le Roc d'Azur reste seul en lice à faire salon autour d'un événement sportif attirant 20 000 participants et plus de 100 000 visiteurs à la mi-octobre.

## Essayer, c'est adopter !

Les vitrines de vélos magnifiées par d'anciens sportifs ou des hôtes recyclées du Salon de l'auto ne font plus recette. Les utilisateurs veulent essayer les vélos avant l'usage. Un Salon-test grand public de vélos à assistance électrique et de vélos urbains pourrait-il voir le jour ? Un des enjeux de la mobilité active et de l'industrie du cycle pourrait être

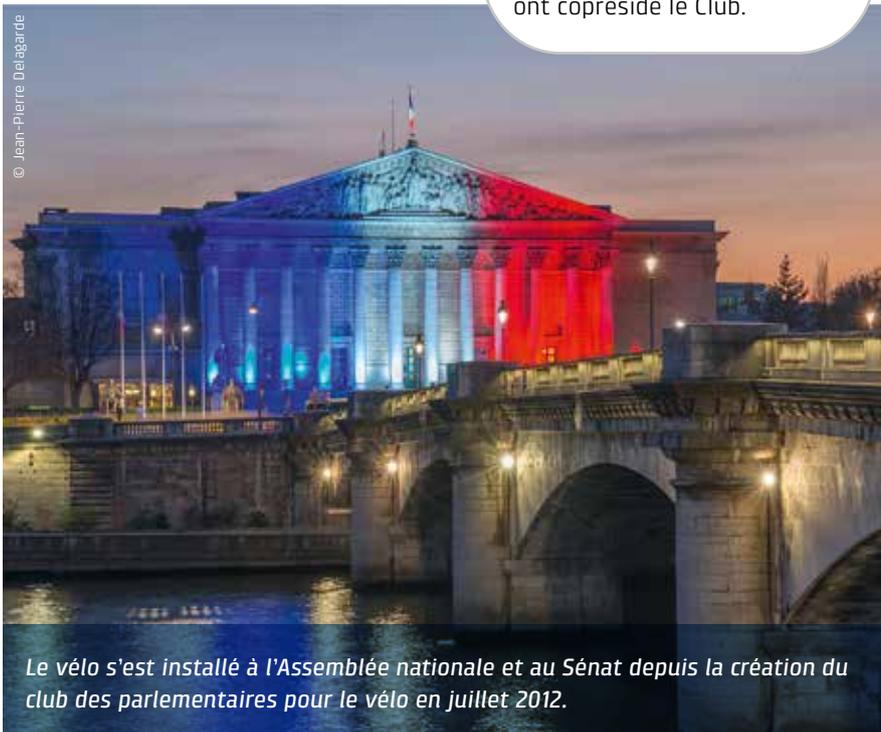


*Les Salons combinés à des événements semblent être l'unique recette pour faire le plein, comme ici, au Roc d'Azur, la manifestation VTT phare de fin de saison, qui attire également des marques de vélos urbains.*

là. De nombreux Salons-test régionaux émergent (Aix-en-Provence, Metz, Auron...), parfois pour une seule édition, mais rien d'envergure nationale à ce jour. L'équation économique semble compliquée. Les marques choisissent parfois d'animer leurs réseaux de revendeurs plutôt que de faire banquette sur des salons. Guillaume Koch, directeur marketing de Cycling sport group (Cannondale, GT), nous a confié avoir

réalisé « environ 2 000 tests de vélos en 2016 », par l'intermédiaire de détaillants ou d'événements sportifs. Même l'Eurobike, le Salon international allemand de référence, a vu des acteurs majeurs se désengager au fil des années (Specialized, Trek, Kona, le groupe Derby cycles, Focus...) et a subi une baisse de fréquentation de 7 % lors de la dernière édition (du 31 août au 4 septembre 2016). ■

# Le vélo au Parlement : bilan de législature



Le vélo s'est installé à l'Assemblée nationale et au Sénat depuis la création du club des parlementaires pour le vélo en juillet 2012.

C'est le 5 juillet 2012, à l'occasion de l'assemblée générale des villes et territoires cyclables organisée au Sénat, qu'a été lancé le Club des parlementaires pour le vélo, devenu depuis « Club des élus pour le vélo ». Ce collectif, animé par le Club des villes et territoires cyclables, réunit rapidement une centaine de députés et sénateurs de tous bords convaincus que le vélo est un atout majeur pour la transition écologique, la lutte contre la pollution de l'air, le développement équilibré des territoires. La fin de la législature est naturellement l'occasion de dresser un bilan de son action. Retour sur cinq années très actives.

Son objectif : promouvoir au Parlement, de façon collective et transparente, l'utilisation du vélo comme mode de transport à part entière et dans toutes ses composantes – utilitaire, loisirs, tourisme, sport – en lui accordant un statut particulier dans les textes et projets législatifs. C'est pourquoi il n'a eu de cesse, tout au long de la législature, d'adresser au gouvernement des propositions et de soumettre au Parlement des amendements en saisissant toutes les opportunités législatives d'inscrire le vélo dans les débats transports, énergie, économie, logement et santé où il doit avoir partout sa place.

**5 juillet 2012** : création du Club des parlementaires pour le vélo par **Jean-Marie Darmian**, président du Club des villes et territoires cyclables. **Philippe Goujon (LR)**, député de Paris, **Alexis Bachelay (PS)**, député des Hauts-de-Seine, **Denis Baupin**, député de Paris, puis **François de Rugy**, député de Loire-Atlantique (écologistes) ont coprésidé le Club.

## Liste des membres au 3 janvier 2017

Laurence ABEILLE, députée du Val-de-Marne\* (94) • Bernard ACCOYER, député de la Haute-Savoie (74), ancien président de l'Assemblée nationale, vice-président de l'Agglomération d'Annecy\*, maire d'Annecy-le-Vieux • Éric ALAUZET, député du Doubs (25) • Brigitte ALLAIN, députée de la Dordogne (24) • Alain ANZIANI, sénateur de Gironde (33), maire de Mérignac\*, vice-président Bordeaux Métropole\* • Aline ARCHIMBAUD, sénatrice de Seine-Saint-Denis\* (93) • Isabelle ATTARD, députée du Calvados (14) • Danielle AUROI, députée du Puy-de-Dôme (63) • Pierre AYLAGAS, député des Pyrénées-Orientales (66), maire d'Argelès-sur-Mer, président de la Communauté de communes Albères-Côte Vermeille • Alexis BACHELAY, député des Hauts-de-Seine (92) • Denis BAUPIN, député de Paris\* (75), ancien président du Club des villes et territoires cyclables • Philippe BIES, député du Bas-Rhin (67), conseiller municipal de Strasbourg\*, conseiller métropolitain Strasbourg Euro-métropole\* • Jean-Luc BLEUNVEN, député du Finistère (29) • Jean-Marie BOCKEL, sénateur du Haut-Rhin (68), conseiller municipal de Mulhouse\*, président de Mulhouse Alsace Agglomération • Michèle BONNETON, députée de l'Isère (38) • Corinne BOUCHOUX, sénatrice du Maine-et-Loire (49) • Florent BOUDIE, député de la Gironde (33), conseiller municipal de Sainte-Foy-la-Grande • Christophe BOUIL-LON, député de Seine-Maritime (76) • Xavier BRETON, député de l'Ain (01), conseiller municipal de Bourg-en-Bresse\* • François-Noël BUFFET, sénateur du Rhône (69), maire d'Oullins, conseiller métropolitain du Grand Lyon\* • Jean-Noël CARPENTIER, député du Val-d'Oise (95), Maire de Montigny-lès-Cormeilles • Gilles CARREZ, député du Val-de-Marne (94), maire du Perreux-sur-Marne • Martine CARRILLON-COUVREUR, députée de la Nièvre (58) • Françoise CARTRON, sénatrice de la Gironde (33), vice-présidente du Sénat • Jacques CHIRON, sénateur de l'Isère (38) • Alain CHRETIEN, député de la Haute-Saône (70), maire de Vesoul, président de l'Agglomération de Vesoul • Gérard COLLOMB, sénateur du Rhône, maire de Lyon\*, président du Grand-Lyon\* • Sergio CORONADO, député des Français établis hors de France (Amérique latine et Antilles) • Jean-Jacques COTTEL, député du Pas-de-Calais (62), maire de Bapaume, président de la Communauté de communes Sud Artois • Jean-Pierre DECOOL, député du Nord (59) • Pascal DEGUILHEM, député de la Dordogne (24) • Michel DELEBARRE, sénateur du Nord (59) • Sandrine DOUCET, députée de la Gironde (33) • Marie-Annick DUCHENE, sénatrice des Yvelines (78) • Sophie ERRANTE, députée de la Loire-Atlantique (44), conseillère municipale de La Chapelle-Heulin • Olivier FALORNI, député de la Charente-Maritime (16) • Daniel FASQUELLE, député du Pas-de-Calais (62), maire du Touquet-Paris-Plage\*, président de la communauté de communes Mer et Terres d'Opale ...

## Des débats dans les hémicycles trois mois après la création

En dépit du scepticisme et d'idées reçues souvent défavorables au vélo, les éléments d'une politique provélo ont pu être versés au débat, dès l'automne 2012, dans les hémicycles. Nombreux sont ainsi les débats parlementaires de cette législature qui ont vu le Club des élus pour le vélo en action, mobilisé pour défendre, en commission comme en séance publique, des amendements communs portant sur des dispositifs d'incitations économiques à l'usage du vélo, de prescription d'aménagement d'aires de stationnement ou encore de reconnaissance des bénéficiaires liés à la pratique du vélo en termes de santé publique, d'emploi et de retombées économiques.

Dès 2013, c'est l'obligation de créer des places de stationnement vélos sécurisées dans les gares nouvelles ou rénovées qui a été obtenue à l'occasion du passage d'une loi sur les infrastructures de transport. Avec la loi ALUR, l'inscription à l'ordre du jour des assemblées générales de copropriété de la question du stationnement des vélos dans les



*Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, lors de la défense de l'exonération fiscale pour les entreprises qui s'équipent de flottes vélo dans la loi Transition énergétique.*

immeubles a été prescrite. La loi portant réforme ferroviaire s'est enrichie d'un plan d'aménagement et de financement de place de stationnement vélo dans et aux abords des gares prioritaires en concertation avec les collectivités locales ; elle a également acté le principe d'embarquement des vélos non démontés dans les trains.

## La saga de l'indemnité kilométrique vélo

**Le Club des élus pour le vélo a défendu dès l'automne 2012 l'instauration d'une indemnité kilométrique vélo à l'attention des salariés qui utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail, qui demeurent très structurants dans la mobilité quotidienne. Un tel dispositif existe depuis plus de dix ans en Belgique.**

L'indemnité kilométrique vélo (IKV), créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, prévoit que l'employeur prenne en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail ou effectuant à vélo

un trajet de rabattement sur les transports collectifs.

### • Second semestre 2014 :

expérimentation de l'IKV (dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives).

• Introduite par amendement dans la loi de transition énergétique en première lecture à l'Assemblée nationale, avec un caractère obligatoire et cumul possible avec prise en charge transports collectifs lors de trajet de rabattement.

• Lors de l'examen au Sénat, puis en seconde lecture à l'Assemblée nationale, dépôt d'amendements du gouvernement pour la supprimer. Rejet de ces amendements et maintien de la disposition.

• Communication du ministère de l'Écologie à l'occasion de la COP 21 début décembre 2015 sur une IKV à

25 centimes permettant au salarié de « recevoir 35 € par mois » (donc 385 € par an).

• **Décembre 2015** – Loi de finance rectificative pour 2015 : l'IKV devient facultative, et l'exonération de cotisations et d'impôt sur le revenu est plafonnée à 200 € par an.

• **Février 2016** : publication du décret fixant l'IKV à 25 centimes du kilomètre et précisant les conditions du cumul avec la prise en charge de l'abonnement transports publics. ■

... • Martine FAURE, députée de la Gironde (33) • Philippe FOLLIOT, député du Tarn (81), maire de Saint-Pierre-de-Trivisy, président de la Communauté de communes des Vals et Plateaux des monts de Lacaune • Yves FOULON, député de la Gironde (33), maire d'Archac'hon\*, vice-président de la COBAS\* • Valérie FOURNEYRON, députée de la Seine-Maritime (76) • Yann GALUT, député du Cher (18) • Bernard GERARD, député du Nord (59), maire de Marcq-en-Baroeul, vice-président de la Métropole Européenne de Lille\* • Daniel GIBBES, député de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin (97) • Jean-Patrick GILLE, député d'Indre-et-Loire (37), conseiller municipal de Tours\* • Dominique GILLOT, sénatrice du Val-d'Oise (95) 2/2 • Jean-Pierre GORGES, député d'Eure-et-Loir (28), maire de Chartres\*, président de Chartres Métropole\* • Marc GOUA, député du Maine-et-Loire (49), maire de Trélazé, vice-président d'Angers Loire Métropole • Philippe GOUJON, député de Paris\* (75), maire du 15e arrondissement de Paris\* • Laurent GRANDGUILLAUME, député de la Côte-d'Or (21), conseiller municipal de Dijon\* • Edith GUEUGNEAU, députée de Saône-et-Loire (71), maire de Bourbon-Lancy\* • Didier GUILLAUME, sénateur de la Drôme (26), président du Conseil général • Guénhaël HUET, député de la Manche (50), conseiller municipal d'Avranches, président de la Communauté de communes Avranches Mont-Saint-Michel • Christian HUTIN, député du Nord (59), maire de Saint-Pol-sur-Mer, vice-président de Dunkerque Grand Littoral\* • Denis JACQUAT, député de la Moselle (57) • Philippe KALTENBACH, sénateur des Hauts-de-Seine (92) • Fabienne KELLER, sénatrice du Bas-Rhin (67), conseillère municipale de Strasbourg\* et conseillère métropolitaine Strasbourg Eurométropole\* • Jacques KRABAL, député de l'Aisne (02), maire de Château-Thierry • Joël LABBE, sénateur du Morbihan (56) • Bernadette LACLAIS, députée de la Savoie (73) • François-Michel LAMBERT, député des Bouches-du-Rhône (13) • Élisabeth LAMURE, sénatrice du Rhône (69), maire de Gleizé, vice-présidente de l'Agglomération Villefranche Beaujolais • Pierre LAURENT, sénateur de Paris • Pierre-Yves LE BORG, député des Français établis hors de France (Allemagne, Europe centrale et balkanique) • Marc LE FUR, député des Côtes-d'Armor (22), vice-président de l'Assemblée nationale • Annick LE LOCH, députée du Finistère (29) • Annick LEPETIT, députée de Paris\* (75), conseillère du 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris\* • Céleste LETT, député de la Moselle (57), maire de Sarreguemines, vice-président de la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluence • Michel LESAGE, député des Côtes-d'Armor (22) • Michel LIEBGOTT, député de la Moselle (57), maire de Fameck, président de la Communauté d'agglomération Val-de-Fensch • Marie-Noëlle LIENEMANN, sénatrice de Paris\* (75) • Martine LIGNIERES-CASSOU, députée des Pyrénées-Atlantiques (64) • Lionel LUCA, député des Alpes-Maritimes (06), maire de Villeneuve-Loubet, vice-président de la CASA\* • Gilles LURTON, député d'Ille-et-Vilaine (35), conseiller municipal de Saint-Malo, ...

## Un travail de conviction et de propositions législatives

C'est dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte que le Club des élus pour le vélo a introduit l'indemnité kilométrique vélo, l'incitation fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes de vélos à la disposition de leurs salariés, et des obligations de stationnement vélo lors de la construction de bureaux ou de commerces. C'est enfin la loi santé qui, par amendement du Club des élus pour le vélo, a élargi la palette des prescriptions médicales à l'activité physique (sport et activité sur ordonnance).

Ce travail de conviction et de propositions législatives a conduit le gouvernement à élaborer, en concertation avec les acteurs, un plan national pour les mobilités actives auquel a contribué le Club des élus pour le vélo. Il a pris une part active à la préparation de la première phase de ce plan d'action national pour les mobilités actives, qui a permis de mettre en œuvre 25 premières actions en mars 2014, et à l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, traduite ensuite dans la loi relative à la transition énergétique grâce à la mobilisation des parlementaires.

La création de ce club a ainsi donné des résultats tangibles, et elle a permis de fixer un cap ambitieux, parfois au-delà des projections du gouvernement. Elle a permis également une coordination de l'action des parlementaires acquis à la cause du vélo.

## Il reste beaucoup à faire !

Pour nombre de parlementaires et pour de trop nombreux hauts fonctionnaires, le vélo reste un mode de déplacement anecdotique qui ne mérite pas que l'État accompagne son développement. Le poids économique de la filière comme le gisement d'emplois et les retombées positives pour la collectivité de la pratique du vélo sous tous ses aspects (sport et loisir, cyclotourisme, déplacement du quotidien) demeurent largement ignorés ou accueillis avec scepticisme, voire dédain. C'est pourquoi le maintien d'une expression collective et transpartisane dans la prochaine législature est un enjeu important. Le Club des villes et territoires cyclables ne manquera pas de proposer aux parlementaires de la prochaine législature de poursuivre ce travail. ■

\*\*\* conseiller communautaire de Saint-Malo Agglomération • Philippe MADRELLE, sénateur de la Gironde (33), président du Conseil général • Noël MAMERE, député de la Gironde (33), maire de Bègles\*, vice-président de Bordeaux Métropole\* • Patrice MARTIN-LALANDE, député du Loir-et-Cher (41), vice-président du Conseil général • Véronique MASSON-NEAU, députée de la Vienne (86) • François de MAZIERES, député des Yvelines (78), maire de Versailles\*, président de Versailles Grand Parc • Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, député de la Lozère (48), maire de Fournels, président de la Communauté de communes des Hautes-Terres • Louis NEGRE, sénateur des Alpes-Maritimes (06), maire de Cagnes-sur-Mer, 1er vice-président de la Métropole Nice Côte d'Azur\* et président du GART • Alain NERI, sénateur du Puy-de-Dôme (63), maire de Beauregard-l'Évêque • Hervé PELLOIS, député du Morbihan (56) • Philippe PLISSON, député de la Gironde (33), maire de Saint-Caprais-de-Blaye, président de la communauté de communes de l'Estuaire • Jean-Frédéric POISSON, député des Yvelines (78), président de la Communauté de communes Plaines et Forêt d'Yvelines • Christophe PRIOU, député de la Loire-Atlantique (44) • Dominique RAIMBOURG, député de la Loire-Atlantique (44) • Marie RECALDE, députée de la Gironde (33), adjointe au maire de Mérignac\* • Gwendal ROUILLARD, député du Morbihan (56) • François DE RUGY, député de la Loire-Atlantique (44), vice-président de l'Assemblée nationale • Éric STRAUMANN, député du Haut-Rhin (68) • Alain SUGUENOT, député de la Côte-d'Or (21), maire de Beaune, président de la Communauté d'agglomération Beaune Côte et Sud • Michel TERROT, député du Rhône (69) • Jean-Marie TETART, député des Yvelines (78), maire de Houdan\* (\* Villes, agglomérations, départements et régions adhérents du Club des villes et territoires cyclables) ■

### 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 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

**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)



**Brigitte Desvaux,**  
vice-présidente  
de la communauté  
d'agglomération de  
La Rochelle en charge  
des transports  
et de la mobilité.

# L'agгло de La Rochelle vers la continuité cyclable



Pour assurer une continuité cyclable entre ville-centre et communes périphériques, l'agglomération de La Rochelle appuie plus fort sur les pédales.

Sous l'impulsion de Brigitte Desvaux, vice-présidente transports et

mobilité, les vingt-huit communes (162 781 habitants) de la communauté d'agglomération visent les 14 % de part modale vélo.

## **Ville & Vélo : Comment se pose aujourd'hui la question du vélo dans une agglomération de taille moyenne comme La Rochelle ?**

**Brigitte Desvaux :** La Rochelle a cette réputation de s'être intéressée assez tôt à l'intermodalité et à l'innovation sur la mobilité, seulement la ville et l'agglomération se sont un peu endormies sur leurs lauriers. En matière d'aménagement cyclable et même d'usage du vélo, la nouvelle équipe mise en place en 2014 a senti que l'agglomération était en train de se faire rattraper (...). L'agglomération de La Rochelle est tout à fait capable d'atteindre les taux équivalents à ceux de Strasbourg. Nous sommes à 7-8 % de part modale vélo, le taux a été un peu abaissé depuis que l'agglomération s'est étendue de dix communes périurbaines en 2014 ; la part modale à La Rochelle est plutôt de 12 %, et même de 20 % sur certains quartiers.

## **Quels moyens mettez-vous en œuvre ?**

B.D. : Il nous faut créer de nouveaux kilomètres de pistes cyclables sécurisées, des pistes bidirectionnelles en site propre, hormis dans les zones patrimoniales et zones 30, et remplacer les bandes cyclables. Nous ne manquons pas d'information sur les points noirs, intersections et axes structurants sur lesquels les aménagements doivent se porter. Le deuxième axe de travail concerne l'existant et l'amélioration des continuités, une des carences des aménagements actuels. Il convient d'assurer la fluidité générale et la sécurité du cycliste. Le troisième point touche à la connexion entre la ville centre et les villes voisines. Les maires des communes de l'agglomération ne disposent pas d'ingénierie. Bien que nous n'ayons pas cette compétence, l'agglomération a recruté une chargée de mission vélo pour réviser le schéma des itinéraires cyclables puis accompagner techniquement les communes pour la mise en œuvre.

## **S'agit-il d'une nouvelle compétence attribuée à l'agglomération ?**

B.D. : C'est une nouvelle mission, je ne sais pas si cela évoluera vers une nouvelle compétence, ce n'est pas encore une décision, mais il est vrai que porter l'ingénierie cyclable et globaliser la réflexion à l'échelle de l'agglomération constitue un grand progrès. Nous allons approuver le nouveau schéma des itinéraires cyclables début 2017, et les crédits pour les aménagements vélos vont être augmentés très significativement. Il nous faut aussi progresser au niveau des services numériques, les usages actuels de l'intermodalité.

« Porter l'ingénierie cyclable et globaliser la réflexion à l'échelle de l'agglomération constitue un grand progrès »

Actuellement, une carte à puce unique permet aussi bien de louer une voiture électrique que de prendre un bus ou d'emprunter un vélo. En revanche, nous sommes un peu en faiblesse sur le public non abonné. Cet été, grâce au développement d'une application basique pour les utilisateurs de passage, un signal QR code, la fréquentation et l'usage ont doublé en à peine un mois.

## **Le commerce de centre-ville souffre-t-il comme dans de nombreuses communes de taille moyenne ?**

B.D. : La mesure du dynamisme commercial reste le taux de vacances des baux commerciaux, et, à La Rochelle, il figure parmi les plus bas ! Mais les commerçants sont toujours effrayés par les extensions des zones commerciales. Nous n'autorisons plus de création de nouvelles zones commerciales, mais uniquement la densification de l'existant. Pour la revitalisation du centre-ville, beaucoup de réunions de concertation se tiennent avec les commerçants, notamment parce que nous

avons fermé une partie du vieux port à la circulation automobile en 2015, ce qui a créé un électrochoc. Il a fallu expliquer, accompagner, mais aussi fluidifier les transports en commun, améliorer la circulation pour les vélos... Nous avons également mené une forte

politique de concertation sur l'ensemble de la ville de La Rochelle pour l'établissement d'une zone 30. Les conclusions de cette concertation ont été de passer l'ensemble des quartiers de La Rochelle en zone 30 dès 2017, et pas seulement le centre-ville. ■

### **La communauté d'agglomération**

■ Élargie à 28 communes au 1<sup>er</sup> janvier 2014, l'agglomération s'est construite dès 1964 avec un Syndicat intercommunal à vocation multiple (SIVOM) de 9 communes.

■ 162 781 habitants (74 000 habitants pour La Rochelle), 10 199 entreprises et 12 073 établissements

### **L'écologie urbaine**

■ Création du premier secteur piétonnier en centre-ville en 1973, du premier système de « vélos jaunes » en libre-service en 1976. La multimodalité dans l'offre de transport public fut introduite en 1985 et, dix années plus tard, les voitures électriques en libre-service ; instauration de la Journée sans voiture en 1997 et d'un service de livraisons en véhicules électriques en centre-ville dès 2001 ; en 2011, l'agglomération rochelaise teste des véhicules électriques automatisés sans chauffeur dans le cadre du projet européen CityMobil.

### **Le vélo en chiffres**

■ 232 km de voies cyclables et près de 3 600 places de stationnement. Les abonnements transport public intègrent les offres vélo (libre-service, longue durée, location touristique) ; l'embarquement des vélos est rendu possible dans des bus et des bus de mer.