

n° 75

Dossier > pages 6 à 14

mars/avril 2017

6€



## Bientôt 100 000 emplois dans le vélo ?

Enquête 2016, les politiques en faveur des cyclistes à mi-mandat : les bons enseignements > pages 16 et 17

Laurent Mercat-Smoove, de la start-up à la PME internationale > 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...



2 0 1 3



# 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, tendance), Claire Schreiber

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

**Crédits photos :**  
Alain Dalouche,  
Caminade,  
Cyclopolitain,  
Douze cycles,  
J Damase -  
CRT Val-de-Loire,  
MCF Lille,  
Scott sports, Sram,  
Victoire cycles

**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  
devis@printprice.fr

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

# agenda

## > 23 avril-7 mai

Élection présidentielle

## > 28 - 30 avril

**17<sup>e</sup> Congrès de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)**  
Nantes

## > 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)

## > 11-18 juin

Élections législatives

## > 13 - 16 juin,

**Velo-City 2017**  
Arnhem-Nijmegen, Pays-Bas

## > 5 juillet

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

## > 16-22 septembre

**Semaine européenne de la mobilité**

## > 22 et 23 septembre

**Fête du vélo et Université populaire du vélo**  
Strasbourg

## > 10-12 octobre

**21<sup>e</sup> Congrès du Club des villes et territoires cyclables dans le cadre des 26<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public**  
Marseille - Chanot



# édito

## Le vélo, c'est bon pour l'emploi

En troisième position de nos pistes de propositions pour accélérer le changement, le tandem emploi-vélo n'a pas vraiment été enfourché par les candidats à la présidentielle. Pourtant le vélo est créateur d'emplois de proximité non délocalisables et dynamise l'économie. Que demander de plus ? Manifestement, il faut encore démontrer ses atouts et son potentiel dans notre pays. Certains de nos voisins européens sont en avance dans la prise en considération de ce gisement d'emplois autant qu'ils nous dépassent en termes d'usage du vélo. En Allemagne, le poids du vélo dans l'économie est dans le radar

du gouvernement. On a ainsi vu la chancelière inaugurer en 2015 le grand salon Eurobike qui se tient chaque année à Friedrichshafen ! A-t-on déjà vu le Premier ministre français au Salon du cycle ? Jamais, et on ne l'y invitera pas de sitôt puisqu'il n'y a plus de Salon du cycle depuis 2013 en France. Ce n'est pas bon signe, mais un nouvel événement, le Paris Bike Festival, en avril, devrait montrer cette année que le vélo fait à nouveau vitrine.

À l'évidence, il faut déployer encore beaucoup de pédagogie et d'actions de communication pour démontrer la capacité d'entraînement de l'économie du vélo aussi bien sur l'économie nationale que sur le tissu local. Il ne faut pas se priver d'utiliser les analyses de la récente étude de l'Ademe sur les services vélo. Au Club, nous faisons régulièrement dans ce travail au pilotage duquel nous avons participé. Répétons par exemple que 160 000 vélos supplémentaires mis en location et 200 000 nouvelles consignes à vélos dans les gares créeraient 1 500 emplois et produiraient 46 millions de chiffre d'affaires pour la seule production des vélos et des consignes !

Au Club, nous ne cessons pas non plus de demander la mise à jour de l'étude conduite en 2009 par Atout France sur l'économie du vélo. Cette publication marquait un profond changement de regard sur le vélo : nous lui avons emboîté le pas en proclamant et démontrant que le vélo est un puissant « remède anticrise ». Il est incompréhensible qu'on ne trouve pas aujourd'hui le budget nécessaire à la mise à jour de ce travail dans le cadre d'une stratégie nationale vélo ! Mais la réponse est aussi dans la question : force est de constater, en cette fin de quinquennat, qu'il n'y a toujours pas de politique vélo nationale dans notre pays...

PRÉSIDENTIELLE 2017  
**votezvélo!**



**Pierre Serne**  
Président



### Prime VAE

#### ► L'État reconnaît enfin les multiples bénéfices du VAE !

Depuis le 18 février 2017, le vélo à assistance électrique bénéficie enfin d'une prime à l'achat nationale. Celle-ci correspond à 20 % du prix d'achat, dans la limite de 200 euros. Elle s'adresse aux particuliers, mais également aux personnes morales, collectivités, entreprises, associations... ! Une récente étude de l'Ademe montre que l'assistance électrique augmente de 120 % le rayon d'action du vélo (7,4 km pour le VAE) et permet d'éviter 650 km en voiture par an. C'est aussi un moyen de pratiquer 26 minutes d'activité physique hebdomadaire.

### Un marché porteur !

► Cette conjugaison des bénéfices environnementaux et sanitaires fait de la prime à l'achat des VAE un investissement rentable sur un marché jeune mais déjà porteur.

C'est bien ce que l'European Cyclists' Federation montre dans une étude comparative sur les incitations fiscales à l'électromobilité : la Belgique et l'Autriche, par exemple, ont réussi à développer d'importants marchés de VAE grâce à plusieurs niveaux de prime à l'achat (national, régional et local).

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

### Chine : ubérisation du vélo en libre-service

► En Chine, le vélo redvient à la mode grâce aux systèmes de vélos en libre-service sans stations.

À Hangzhou, plus de 300 000 vélos sont déjà en circulation. De nombreuses start-up ont saisi l'opportunité et ont introduit d'immenses flottes de vélos sans concertation avec les villes. Mobike, par exemple, est présent dans 18 villes. Ces VLS uberisés fonctionnent via une application pour Smartphone, les vélos sont géolocalisés et peuvent être débloqués grâce à un QR code. Le prix de location défie toute concurrence, mais il n'y a quasi aucun système de maintenance ou de réparation des vélos. De nombreux cimetières à vélos uberisés ont donc fait leur apparition dans les métropoles chinoises...



### Pénurie de composants pour le VLS chinois

► L'actuelle montée en puissance du vélo en libre-service en Chine est en train de créer une pénurie de pièces de vélo bon marché (selles, pneus, pédales...).

Alors que 10 entreprises se partagent le marché, elles font toutes appel à des fabricants asiatiques et produisent des quantités considérables de vélos. Fushida, par exemple, compte produire dans les prochains mois entre 700 000 et 1,2 million de bicyclettes. Cette pénurie inquiète même les industriels du secteur réunis au Taipei Cycle Show

qui tablent sur un ralentissement du vélo en libre-service d'ici la fin de l'année.



### Talents du Vélo 2017 – Candidatez !

► Organisé par le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires depuis 2011, le concours Talents du Vélo est ouvert à toute personne œuvrant seule ou en équipe pour le développement de l'usage du vélo.

Ce concours permet de récompenser les personnes qui se distinguent par leurs actions ou leurs projets exemplaires et par leurs engagements dans une perspective de mobilité durable et citoyenne.

Clôture des inscriptions le 31 mai 2017 > Info et contact :

[talentsduvelo@villes-cyclables.org](mailto:talentsduvelo@villes-cyclables.org)

### Hambourg zéro voiture

► D'ici 20 ans, la ville de Hambourg, en Allemagne, compte éliminer la voiture.

Dans le cadre de son plan réseau vert, la ville hanséatique a décidé de raccorder entre eux, par un réseau de pistes cyclables et piétonnes, les 30 % d'espaces verts dispersés sur le territoire. Ce schéma sera élaboré de façon concertée avec les 7 municipalités. En favorisant les modes actifs, Hambourg souhaite rendre la voiture non indispensable et anticiper les bouleversements climatiques en absorbant davantage de CO<sub>2</sub> et en faisant diminuer la température.

### 20,6 %

► Les Belges optent de plus en plus pour le vélo pour aller travailler.

En 2016, ils étaient 20,6 % à choisir régulièrement ce mode de transport. Une progression de 13,1 % par rapport à l'année précédente ! Cet engouement pour le vélo est facilité par les « plans cafétéria » ; il s'agit d'une partie du budget rémunération d'un employeur, laissée au libre choix du travailleur pour financer sa mobilité. Quand le vélo est proposé aux salariés, il est de plus en plus souvent préféré à la voiture. Pour les employeurs, c'est également un moyen de se démarquer en offrant des solutions de mobilité intelligente plus en adéquation avec les besoins des salariés vivant en ville (vélo, abonnement transport en commun...).

### Anniversaire

► Il y a un an, l'indemnité kilométrique vélo, instaurée par la loi de transition écologique, était créée pour les salariés du secteur privé.

À ce jour, 66 structures ont mis en place l'IKV (entreprises, associations, établissements publics, collectivités), 53 971 salariés peuvent donc en bénéficier. Ce sont majoritairement des PME et des TPE, mais on dénombre également 3 entreprises de plus de 5 000 salariés (EGIS, RTE, Decathlon) et une collectivité : l'agglomération de La Rochelle. La moitié d'entre elles autorise le cumul de l'IKV et du remboursement des transports publics dans le cadre du rabattement à vélo vers un transport collectif. Un tiers ont mis en place un plafond supérieur aux 200 euros exonérés de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu.

Plus d'infos : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org) > Observatoire des mobilités actives > Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo



**Tous casqués ?**

**> Depuis le 22 mars, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans.**

Pour la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), cette mesure contraignante ne répond pas au fond du problème. Il est en effet plus urgent de généraliser l'apprentissage systématique du vélo à l'école. Rendre le casque obligatoire réduit le nombre de cyclistes en représentant une barrière pour les potentiels cyclistes utilitaires.

Alors que les jeunes cyclistes français ne pourront plus pédaler sans casque, en Bosnie-Herzégovine l'association locale « Centre pour l'environnement », après six ans de campagne, a réussi à faire reculer le gouvernement et à ne pas rendre le port du casque obligatoire.

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

**2 %**

**> C'est le pourcentage des actifs qui se rendent au travail à vélo, selon une étude de l'Insee.**

Mais la répartition de ces 500 000 cyclistes du quotidien varie considérablement d'un territoire à l'autre. Ainsi l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail est deux fois plus important dans les centres d'agglomération qu'au niveau national. L'Insee dégage aussi un portrait type du cycliste : urbain, cadre ou diplômé du supérieur et plutôt masculin. Et souligne que les aménagements de la voirie et la maîtrise du trafic motorisé favorisent la pratique du vélo : dans certaines grandes communes comme Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux, l'importance du réseau cyclable porte l'utilisation du vélo à 12 %, voire à 16 % des travailleurs dans ces villes.

# vite-dit

« Le gouvernement rattrape l'exclusion incompréhensible du VAE du dispositif de bonus écologique et du décret qui en a fixé les modalités fin décembre 2016. »

**Pierre Serne**, président du Club des villes et territoires cyclables, à propos de la mise en place de la prime pour l'achat de vélo à assistance électrique, en février 2017.



**Présidentielle 2017 – Votez Vélo !**

Ils sont donc 11.  
La liste des 11 candidats à l'élection présidentielle est désormais connue.

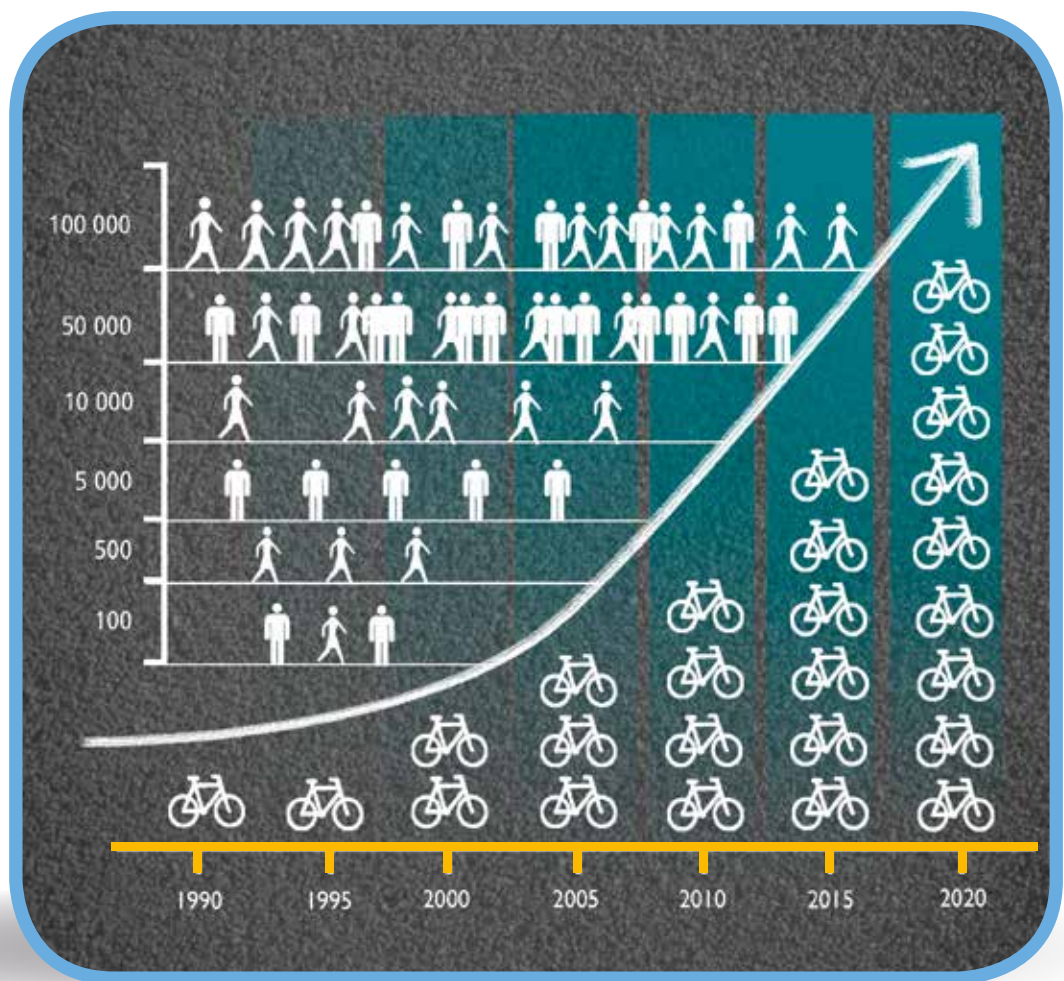
Le Club des villes et territoires cyclables a adressé officiellement à chacun d'eux ses propositions pour le prochain quinquennat, réunies dans le document « Votez Vélo » déjà largement diffusé et relayé par les médias. Il entend ainsi recueillir et rendre publics les engagements des candidats à l'élection présidentielle pour faire du vélo une solution d'avenir et réussir la transition écologique des modes de déplacement.

# Sur les pistes cyclables de l'emploi

Le vélo avance à l'endroit de l'emploi ; les expertises, études et témoignages convergent sur ce point. Mieux, la bicyclette reçoit un plébiscite !

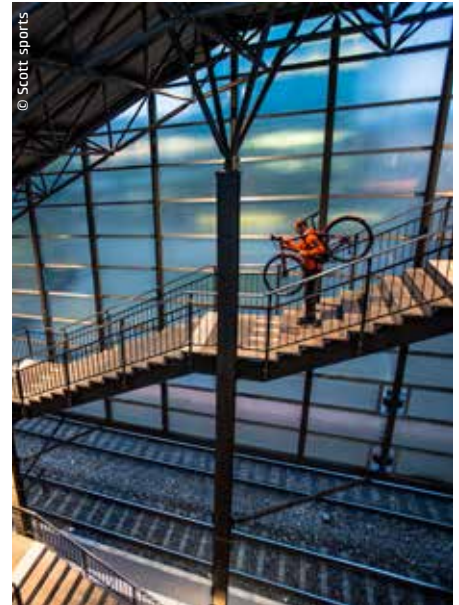
Chaque euro investi développe majoritairement des emplois locaux non délocalisables.

Une chance pour les territoires et la mobilité active, défricheur de nouvelles voies et locomotive d'un secteur où tourisme, sport et utilitaire n'ont jamais été aussi liés.





Passer les 100 000 emplois dans la filière du vélo serait à la portée de l'économie française par un doublement de la part modale. Les collectivités territoriales vont-elles assurer seules les investissements ?



« Nos coups de pédales sont nos emplois » pourrait devenir le slogan du candidat vélo à la présidence de la mobilité. Dix contre deux et demi ! Le nombre d'emplois par million d'euros de chiffre d'affaires a été estimé à près de 10 dans le cycle contre 2,5 dans l'automobile par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Cette intensité de l'emploi ne connaît aucun équivalent dans les autres modes de transport. De plus, la réalisation d'infrastructures emploierait davantage de mains-d'œuvre pour les modes actifs et les transports publics que pour les routes ! Alors combien d'emplois le cycle et ses activités satellites génèrent-ils en France ? En comptabilisant les emplois directs, indirects et induits, la Fédération européenne des cyclistes (European cyclists' federation – ECF) en avance 64 975, en équivalent temps plein, dans l'étude *Cycling Works : jobs and job creation in the Cycling Economy* (octobre 2014). L'Allemagne serait à 211 399 et les Pays-Bas à 28 409. Le tourisme (54 288) se taille la part du lion devant la vente et réparation (6 126), la conception/assemblage (2 297) et les infrastructures

(1 264). L'ECF ajoute que ce chiffre passerait à 101 136 emplois dans la perspective d'un doublement de la part modale en France.

### Les modes d'emploi du vélo

Ces données révèlent une nouvelle fois la prédominance du tourisme. Depuis longtemps ce secteur majeur de l'économie française a intégré le développement de services pour la clientèle à vélo (dossier du prochain numéro de *Ville & Vélo*). L'Ademe flèche cette voie à suivre dans l'« Étude d'évaluation sur les services vélos » (2016) : « Dans le cas d'un déploiement à plus grande échelle des services vélos en France, l'impact serait de plus de 3 500 emplois directs créés pour la filière du cycle. » Les flottes de vélos en libre-service (VLS) révèlent ce gisement pour la gestion et la maintenance des parcs. « Quasiment 70 % du budget passe dans la masse salariale. Le taux est d'un emploi pour cent-vingt vélos », précise Laurent Mercat, fondateur et dirigeant de Smoove. Ce taux varie

selon les systèmes et l'exploitation associée. Pour Paris, JCDecaux, avec quelque 320 équivalents plein-temps, se charge de 20 000 Vélib', hors services mutualisés sur plusieurs marchés (R&D, marketing...). La location longue durée dite humanisée pèse aussi dans la balance. « Sur la location de vélos longue durée, d'une semaine à plusieurs mois, la variabilité de l'emploi est encore très importante pour des ratios d'un emploi pour environ 300 à 400 vélos », indique Laurent Mercat. Ces

« Le taux est d'un emploi pour cent-vingt vélos »

emplois non délocalisables s'ancrent dans les territoires et impactent directement l'économie locale par des revenus en partie dépensés sur place.

### Vélo, boulot, boulot

La qualification peu élevée demandée favorise également le retour à l'emploi. Des clauses d'insertion s'inscrivent dans les recrutements des exploitants, comme le confirme Smoove : « L'intensité de l'emploi se retrouve sur des postes peu qualifiés de chauffeurs pour la redistribution des vélos

# Les coursiers de quartier en toute franchise

Mon coursier de quartier se développe depuis mai 2005 sous l'impulsion de **Yokler**, le nouveau nom de marque de Cyclopolitain. Par cette franchise, l'entreprise lyonnaise de quinze personnes fait travailler une trentaine de coursiers indépendants. **Sarah Dufour**, cofondatrice et directrice générale associée, s'en explique.

**Ville & Vélo :** Pourquoi votre entreprise se développe-t-elle dans le service, en plus de la vente de triporteurs ?

**Sarah Dufour :** Cyclopolitain, désormais appelé Yokler, conçoit et commercialise des triporteurs. L'idée est de les diffuser partout. Ensuite une partie de notre métier est l'exploitation des métiers réalisés. Dès que l'on met en circulation un triporteur, un emploi se crée.

**Comment fonctionne Mon coursier de quartier ?**

S.D. : Le modèle économique développé s'équilibre entre le transport de voyageurs, la livraison et la commercialisation des espaces publicitaires du triporteur. Nous rendons un service au public, un service écologique, et parallèlement le modèle se boucle par la publicité. La microfranchise permet d'acquérir le triporteur – en achat ou location – et de proposer les trois services à l'échelle locale.



Sarah Dufour et Gerald Levy, les deux fondateurs et dirigeants de Yokler (ex Cyclopolitain) et Mon coursier de quartier, ont débuté leur aventure par leur projet d'entreprise virtuelle en école de commerce.

**Pourquoi appeler ceci une microfranchise, il s'agit d'une franchise ?**

S.D. : Il suffit de 5 000 euros pour démarrer ! L'idée est que les personnes développent leur activité localement. Ensuite les microfranchisés nous reversent 33 € HT par mois. Le travail reste tout de même physique, malgré l'assistance électrique, mais, même sans qualification, chacun peut trouver sa place.

« Même sans qualification, chacun peut trouver sa place »

**Quel est le profil des coursiers ?**

S.D. : Il est très varié, composé de gens issus de milieux très différents. Les âges s'échelonnent de 20 à 57 ans. Nous comptons aussi trois femmes dans le réseau. Après une formation de trois jours leur donnant les clefs pour porter le discours commercial, un chargé d'affaires les accompagne, surtout les premiers mois. Ensuite ils sont indépendants. De notre côté, nous faisons rayonner la marque.

**Travaillez-vous avec les collectivités territoriales ?**

S.D. : Elles jouent un rôle indirect ! Elles ont la possibilité de nous amener des candidats, de communiquer, de mettre en contact les associations de commerçants avec les coursiers... Les collectivités peuvent être des prescripteurs mais aussi des clients, notamment pour les centres communaux d'action sociale (CCAS).

**Comment a débuté l'entreprise ?**

S.D. : Avec Gerald Lévy nous avons créé Cyclopolitain quand nous étions en école de commerce, à Sup de Co Lyon. La première année consistait en la création d'une entreprise virtuelle. Nous devions répondre à la question de savoir ce qui, selon nous, allait devenir un vrai sujet d'avenir. En novembre 2003 nous avons donné les premiers tours de pédale avec notre triporteur et nous avons tout de suite développé les vélos-taxi. ■



Les véhicules de Cyclopolitain/Yokler sont présents dans une quarantaine de villes avec à peu près trente partenaires franchisés, dans les grandes villes mais aussi de plus petites comme Balaruc-les-Bains (34).





Aménagements, services, locations, labels... Le secteur du tourisme caracole en tête pour les emplois du cycle. L'exemple d'une économie viable autour du vélo est prouvé.

et de mécaniciens. Ce sont à 80 % des emplois de cols bleus avec des clauses d'insertion. Le travail peu qualifié pour les vélos mécaniques se spécialise davantage avec les vélos à assistance électrique. » Les formations à la mécanique vélo et aux métiers de la filière cycle attirent également des personnes en reconversion venues d'univers différents, constate Jean Le Naour, directeur du centre de formation l'INCM : « Soit pour des raisons de passion et d'envie de changer, soit parce qu'il y a un enjeu économique avec des perspectives intéressantes. » Le vélo comme accès à l'emploi s'entend aussi par son faible coût à l'usage et à l'achat. À force d'être étiqueté machine de bobo, on en oublierait presque sa sobriété de machine de

**« À 80 %  
des emplois de  
cols bleus avec  
des clauses  
d'insertion »**

prolo. Rappelons qu'un vélo roule quotidiennement pour 10 € par mois et que l'achat d'un vélo neuf coûte environ quatre pleins d'essence (Ademe). La sobriété à l'achat et à l'entretien favorisent l'accessibilité à l'emploi. Sur les 18 000 personnes formées annuellement au vélo en ville, les trois quarts ne faisaient jamais de vélo avant ! Le besoin en apprentissage, estimé à 550 000 par an sur la base d'un rattrapage du retard en dix ans, représente une manne de 2 200 emplois à plein temps (Enquête sur les vélo-écoles, Ademe, 2016).

### Les moniteurs arrivent en ville

Actif depuis 2014 pour permettre la rémunération de l'apprentissage du

vélo pour les déplacements urbains, le certificat de qualification professionnelle (CQP) Éducateur mobilité à vélo a-t-il déjà généré de nouveaux emplois ? « Avant qu'un nouveau métier et un nouveau diplôme soient connus, il faut du temps. Sur les vingt-huit personnes formées en 2015 et 2016, nous avons rencontré des stagiaires déjà en poste salariés, des gens en projet de création d'entreprise et un dernier tiers venu chercher de la connaissance », pondère Bertrand Rabatel, directeur de l'Institut de formation du vélo (IFV). Porté par une coordination composée des Moniteurs cyclistes français (MCF), de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) et du Club des villes et territoires cyclables, cette formation révèle la tendance à la professionnalisation de l'encadrement pour la mobilité. « La mobilité



Aux emplois locaux non délocalisables créés par les vélos en libre-service et aux locations humanisées s'ajoute également un volet d'insertion professionnelle.

## École-témoin à visiter

Sur le site du B'Twin village, l'**école de vélo MCF Lille** entame sa quatrième année d'existence avec un effectif salarié de trois personnes. Cette école-modèle montée en partenariat avec les Moniteurs cyclistes français pourrait éclore dans d'autres villes.



Sur le site du B'Twin village, à Lille, l'école MCF a prouvé la viabilité d'une structure professionnelle de centre-ville sur la mobilité.

« Le montage est validé, et nous prévoyons de le dupliquer dans les grandes villes, et surtout sur Paris où nous sommes à la recherche de partenaires », déclare Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français (MCF), une profession qui se penche davantage sur le vélo utilitaire. La mobilité est-elle devenue majoritaire dans cette école-modèle de centre-ville ? « Tout dépend de ce que l'on entend par mobilité ! Un peu à l'image d'une école de ski, nous disposons d'un socle d'activités pour apprendre à faire du vélo. En prenant en compte cet apprentissage, la mobilité représente au moins un tiers des activités. Il s'agit d'un socle d'apprentissage », selon Guillaume Guérard, fondateur et dirigeant de MCF Lille.

Les apprentissages du vélo, de la sécurité routière et de l'encadrement de groupes devraient être complétés par des interventions en entreprises. « Les Plans de déplacement entreprise (PDE) représentent clairement un objectif à court terme ! Pour l'instant nous intervenons à la demande, mais ce n'est pas assez formalisé », déplore Guillaume Guérard. L'implantation au pied du plus grand magasin de vélo d'Europe a facilité l'émergence d'une structure pilote. Selon le syndicat professionnel aux 700 membres, le potentiel existerait dans d'autres centres urbains avec d'autres partenaires locaux. ■



© Alain Dalouche



© Douze cycles

Les nouveaux métiers du cycle construisent leurs modèles. Économie sociale et solidaire pour certains et économie traditionnelle répondent à des besoins de livraison sur le dernier kilomètre et de désengorgement des centres-villes.

à vélo évolue doucement. Au niveau des enfants le marché est bon avec le vélo en milieu scolaire. Pour l'adulte, l'offre dépend du contexte local. Nous avons beaucoup à faire au niveau des Plans de déplacement entreprise (PDE) qui ne se limitent pas à équiper des personnes à vélo avec des gilets jaunes », précise Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français (MCF), syndicat professionnel des moniteurs de vélo. L'évaluation nationale des PDE recensait 1 170 démarches en France en 2009 contre 247 en 2005. Des chiffres pas encore remis à jour par l'Ademe, qui estime toutefois à 30 000 le nombre d'entreprises qui seront concernées par l'obligation réglementaire de réaliser un plan de mobilité d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2018 (art. 51 de la loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte).

### Le vélo transporte les entrepreneurs

Doit-on considérer les 73 000 emplois de facteurs livrant le courrier sur les 23 000 vélos à assistance électrique de La Poste comme des emplois du cycle ?

Ce raccourci rappelle le potentiel du vélo comme mode de livraison. « Sur le segment de la livraison, le vélo se développe avec une myriade d'entreprises mais un nombre de livreurs faible. Ce sont des gens qui travaillent occasionnellement, pour un volume correspondant certainement au minimum à 10 000 emplois partiels », estime Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine, qui verrait d'un bon œil le référencement des acteurs de ce marché bouillonnant. Du simple modèle de coursier à vélo dans une ville à celui d'un réseau de transport de charges à l'image des Triporteurs de l'Ouest, ces entreprises répondent à une problématique de transport sur le dernier kilomètre.

« Ces entreprises locales comptent entre 1 et 50 livreurs en cargo cycles, triporteurs ou biporteurs et créent des liens avec les commerces de proximité. Cela a du sens dans les villes moyennes », ajoute Jérôme Libeskind. L'initiative de

franchise de Mon coursier de quartier (lire p. 8), tout comme le développement des collectifs Les boîtes à vélo, révèlent ce phénomène.

### Les magasins de vélo aussi dans le service

Tandis que les cyclistes favorisent le commerce de proximité, celui du cycle souffre. Un comble tout de même ! Les magasins reviennent en centre-

ville pour servir les nouveaux usagers, mais les ventes sur Internet leur retirent un volant important d'activités, comme le confirme Jérôme Valentin, président de Cycleurope (Gitane, Peugeot, Bianchi) : « Il va y avoir une érosion des points de

« Un volume correspondant certainement à 10 000 emplois partiels »

vente et l'accroissement des ventes Internet développées par les marques, certaines avec des retours sur les magasins. » Les marques de cycles mettent en place des stratégies de vente en direct avec des livraisons en magasin, charge à eux

# “ Le vélo *inverse* ce qui se constate pour la majorité des métiers ”

La place croissante de l'**INCM (Institut national du cycle et du motocycle)** aux côtés des deux principaux organismes de formation, le CNPC et Sup de vélo, le positionne comme un des acteurs essentiels. La filiation automobile de cet organisme traduit une mutation du secteur, selon **Jean Le Naour**.

## **Ville & vélo : Comment vient-on aux métiers de la filière cycle, mécanicien cycle et conseiller technicien cycle ?**

**Jean Le Naour** : Le vélo inverse ce qui se constate pour la majorité des métiers où trois personnes sur quatre intègrent une filière professionnelle à la sortie des études pour une personne venant par reconversion professionnelle. Dans les formations cycle se retrouvent des gens qui ont été architectes, contrôleurs de gestion... Ils viennent soit par passion et par envie de changer, soit parce qu'il y a un enjeu économique et des perspectives intéressantes.

## **Comment les personnes formées trouvent-elles un emploi dans une filière avec des magasins plutôt en diminution ?**

J.L.N. : Déjà le turnover dans la grande distribution est assez important. Chez les spécialistes cycles, même si on constate une diminution des magasins, l'effectif moyen commence à augmenter. Des entreprises de deux personnes passent à trois.

Il existe encore des besoins d'emplois non fournis, mais je ne pense pas qu'il faille nécessairement augmenter le nombre de formations : c'est davantage sur le plan quantitatif qu'il faut travailler.

## **Ces formations s'adressent-elles aussi aux demandeurs d'emploi ?**

J.L.N. : Cela fait quatre ans que nous dispensons des formations courtes sur deux semaines pour les demandeurs d'emploi. Nous constatons que sur des groupes de quatorze, trois mois après la sortie de la formation, dix personnes sont intégrées dans la filière cycle, deux

travaillent dans une autre branche et deux restent sur le carreau. Parmi ceux qui intègrent la filière cycle se retrouvent deux à trois créations ou reprises d'entreprise.

## **Dispensez-vous une formation juridique pour s'y retrouver parmi les différents statuts non salariés ?**

J.L.N. : Des dimensions juridiques sont intégrées, mais si vous parlez de donner un appoint de l'entrepreneuriat, de la reprise et de la création d'entreprises, nous ne le faisons pas encore. Il faut absolument le mettre à notre portefeuille en 2018. ■

« Il existe encore des besoins d'emplois non fournis »



Jean Le Naour, directeur de l'INCM, centre de formation de la filière des services automobiles.



*Le service constitue aussi le fil conducteur des commerces de cycles. À la vente, l'entretien et la réparation s'ajoutent la location et de nouvelles offres de services.*

© Scott sports

d'apporter un service supplémentaire (montage du vélo, positionnement du client, conseils...). André Ghestem, directeur de Shimano France et président de la commission cycle et mobilité active d'Union sport & Cycle (ex Univelo), affiche davantage d'optimisme. « *L'Europe est moins affectée par la crise du vélo grâce au vélo à assistance électrique (VAE) et à la mobilité en général (...). Le commerce du cycle souffre de la concurrence des magasins de sport (NDLR, grande distribution spécialisée), mais aussi de l'Internet qui s'est approprié des produits : les pneus, les casques, les vêtements... La prise de part de marché par le prix a des limites et l'équilibre va se trouver.* »

### **De nouveaux wagons à la filière cycle**

Les chiffres non officiels font état d'environ 2 200 magasins (indépendants et franchisés) auxquels s'ajoutent de 500 à 600 entités, magasins des enseignes de grande distribution spécialisée

(Decathlon, Go Sport...) mais aussi les auto-entrepreneurs, difficiles à évaluer mais en hausse. Autres acteurs, les points de vente commercialisant et entretenant des vélos en parallèle de leur principale activité. L'étude de MTI conseil (Observatoire des mobilités actives – mars 2015) évalue à 8 % le nombre de détaillants exerçant dans le cycle en complément de leur activité principale : automobile et moto, motoculture de plaisance, navigation de plaisance, sports

et loisirs, caravane, pêche et chasse. Selon les différentes sources, le nombre d'emplois s'estime à environ 4 000 à 5 000 équivalents pleins-temps. Les magasins traditionnels s'ouvrent sur des offres et des services additionnels comme le coaching pour les enseignes plus sportives ou les cafés-vélos, liés au commuting. Des phénomènes marginaux ou anecdotiques ? Pas nécessairement, le premier café-vélo, la Bicycletterie (Lyon), a ajouté des flottes

**« L'Europe est moins affectée par la crise du vélo grâce au vélo à assistance électrique (VAE) et à la mobilité en général »**

de location à ses activités et tient son positionnement, confirmant l'importance des emplacements de centre-ville pour les nouveaux services de proximité. Aux côtés de ces magasins, les ateliers vélos participatifs poursuivent leur progression, grandement soutenus par les collectivités territoriales qui leur cèdent ou leur louent souvent des locaux. Si 60 % des quelque 200 ateliers restent bénévoles, le réseau l'Heureux Cyclage avance l'équivalent plein-temps de 230 emplois et mobilise un salarié pour dix bénévoles selon l'Ademe.

### **Le Bercyclette à l'arrêt**

Quoi de neuf du côté de la production (assemblage) et de l'importation de cycles et accessoires ? Ce secteur au périmètre flou emploierait environ 2 000 personnes pour 160 sociétés (Univelo 2014). La production restant toujours délocalisée, le montage des vélos sur le territoire n'augmente pas. Le changement notable concerne la part des vélos à assistance électrique assemblés en France qui aurait dépassé celle des vélos mécaniques, selon nos sources officielles. Une information révélatrice de la part croissante prise par la mobilité urbaine dans le secteur. Les perspectives radieuses de développement d'emplois s'accéléraient davantage par des coups de pouce budgétaires. Le vélo n'est pas considéré par Bercy ! Voilà un doux euphémisme encore prouvé par la prime à l'achat de 200 € finalement allouée pour un an aux vélos à assistance électrique (VAE), après les avoir oubliés ou ignorés dans le bonus écologique fin 2016. Pourtant, les études sérieuses produites par les organismes sous tutelle d'autres ministères comme l'Ademe ou l'Ifstar devraient interpellier les décideurs du ministère de l'Économie et des Finances. Le bénéfice des investissements dans le vélo pour l'économie et l'emploi – sans évoquer les externalités positives – se heurte toujours à des murs d'indifférence. Dommage. ■

# L'artisanat du cycle dans la ville

Une nouvelle dynamique anime les artisans-cadreurs qui misent sur la durabilité de l'acier pour répondre à la mobilité urbaine. Les tendances urbaines sportives des « vélotaffeurs » sont séduites, tout comme certaines collectivités. Le mouvement se structure.

« La Grande-Motte by Caminade a été créé pour la station de La Grande-Motte qui voulait un objet symbolisant la ville. L'appel d'offres mettait en concurrence des entreprises avec le souhait de développer une image valorisante. Conçus avec le designer Jean-Gabriel Causse, nous en avons fabriqué deux pour la ville et ce vélo est en vente sur notre site », se félicite Sylvain Renouf, un des deux fondateurs de la marque artisanale Caminade créée en 2012 à l'Île-sur-Têt (Pyrénées-Orientales). Avant eux, les cycles Victoire nés à Clermont-Ferrand avec le très urbain pignon fixe affichèrent depuis leurs débuts un vélo de ville dans leur gamme. Un marché vitalisé par le « vélotaff ». Cette appellation devenue générique regroupe des pratiquants plutôt sportifs convertis aux déplacements pendulaires. Ces urbains amateurs de beaux objets et portant le vélo comme mode de vie se tournent vers les fabrications unitaires artisanales. « Nos clients sont soit des gens qui veulent acquérir un bel objet, soit des gens qui veulent faire du vélotaff et qui peuvent mettre leur vélo en sécurité », confirme Matthieu Perrusset des cycles Victoire. Une tendance dynamisée par une nouvelle catégorie de vélos venue d'outre-Atlantique depuis 3 ou 4 ans sous le nom de *gravel* (gravier). Ces vélos polyvalents permettant de rouler sur les *gravel road* servent en semaine aux déplacements utilitaires et le week-end aux randonnées loisir et sportives.

## La reprise d'un événement oublié depuis 60 ans

Doit-on considérer ces productions comme marginales ou comme un renouveau de l'artisanat du cycle ? En juillet dernier, dix-huit constructeurs français se sont retrouvés sous la houlette de Julien Leyreloup,



Produit de luxe à l'image de ce vélo Victoire réalisé pour le bottier parisien Berluti. En plus de réalisations de prestige, l'artisanat du cycle roule également sur la nouvelle tendance des vélos urbains sportifs, les gravel.



Un vélo pour la ville en acier, conçu par un designer pour La Grande-Motte, a été souhaité made in France. C'est Caminade qui a décroché ce marché.

fondateur des cycles Victoire, autour d'un concours technique. Ce concours de machines, abandonné depuis plus de 60 ans, structure des petites entreprises disparates. L'objectif selon l'artisan-cadreur auvergnat ? « Pousser

le vélo artisanal français. L'événement a débouché sur la création d'une association de fabricants de vélos français. » Le concours se poursuit en 2017 avec l'arrivée de constructeurs étrangers. Cette filière existe déjà aux États-Unis ou en Angleterre. La France rallume un flambeau éteint. Outre-Manche justement, une myriade de petits artisans coupent, cintrent, soudent, poncent des cadres. Un des secrets ? La Bicycle academy (Londres), qui transmet toujours le savoir-faire des cadres de vélo, une transmission plus du tout assurée dans l'Hexagone. « Il nous a fallu réinventer un certain savoir-faire et se le réapproprier. On a regardé ce qui se faisait en Angleterre », confirme Sylvain Renouf. Pourrait-on voir revenir des cursus de formation de cette nature ? Il faudrait que le marché se développe, nous a-t-on répondu. Encore l'histoire de la poule et de l'œuf ! Il semble toutefois que le coq artisanal français soit bien campé sur ses ergots. ■

# Smooove

facilite la mobilité durable

## LE SPÉCIALISTE DU VÉLO EN LIBRE-SERVICE !

VOTRE FUTUR VÉLO  
EN LIBRE-SERVICE  
ÉLECTRIQUE ?

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

 @Smooove\_Off



SMOOVE 2017 : 11 PAYS • 25 VILLES • 20 000 VÉLOS • [www.smooove.fr](http://www.smooove.fr)

MARRAKECH • VANCOUVER • HELSINKI • ASTANA • MOSCOU • BANGKOK • MALACCA • MONTPELLIER • BELFORT • CLERMONT-FERRAND...



Prenez le bon virage avec l'INCM

# Le spécialiste des formations aux métiers du cycle

L'INCM accompagne depuis plus de 30 ans les entreprises, associations et collectivités territoriales dans le développement durable auprès des utilisateurs du vélo et de leur pratique de mobilité.

*For over 30 years the INCM has acted side by side with businesses, associations and territorial communities to support sustainable development. In particular with respect to promoting and encouraging bicycle users and this form of practical mobility.*



## Le réseau national de proximité



Cet ensemble de centres partenaires de l'INCM s'est engagé dans une réelle démarche qualitative au bénéfice des acteurs de cette filière professionnelle.

Au carrefour national des importateurs, constructeurs et distributeurs, le réseau Evolucycle transmet aux stagiaires les savoirs, savoir-faire et valeurs de réalisation professionnelle.

Saint Malo  
Le Bourget  
Saint Benoit  
Bordeaux



Mulhouse  
Lyon  
Nîmes  
Brignoles

● Sites en projet d'ouverture

*This INCM emerging partnership has engaged in a purposeful and qualitative approach with respect and to the benefit of the actors within this professional sector.*

*At the national crossroads of importers, manufacturers and distributors, the Evolucycle network transmits to its trainees, the knowledge, know-how and the values of professional fulfillment.*





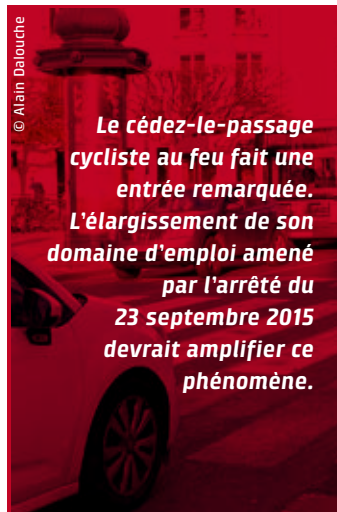
# Observatoire des mobilités actives



## Le vélo a le vent dans le dos

Les résultats de l'enquête nationale 2016, *Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises*, traduisent une véritable mutation dans les villes françaises. Dévoilée le 31 janvier dernier à l'occasion des vœux du Club des villes et territoires cyclables à la presse, l'enquête confirme la dynamique.

Enquête à retrouver dans son intégralité sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



« Dans les moyennes et grandes agglomérations notamment, les zones 30 et zones de rencontre sont en forte progression », avance Bruno Monjaret, directeur exécutif de Kisia Analysis, pilote de l'étude. Voilà un des indicateurs révélateurs des changements constatés depuis les études de 2011 et 2013. La première moitié du présent mandat municipal souligne également la hausse du budget vélo moyen par an et par habitant mais aussi la dynamique des offres de stationnement, notamment près des gares. Avec pas moins de 26 % des voiries disponibles aménagées pour les cyclistes, viser 100 % de la voirie accessible au vélo devient très réaliste. La progression s'observe quelle que soit la taille des collectivités, alors que ce constat apparaissait principalement au niveau communal sur l'enquête 2013. La présence d'un chargé de mission vélo semble acquise dans la grande majori-

té des collectivités et participe à cette montée en puissance. Par ailleurs, pour la première fois, les aménagements cyclables ne sont plus majoritairement constitués d'aménagements séparatifs sur voirie (à 50, 70 et 90 km/h). Une croissance significative des zones 30 se constate, surtout dans les agglomérations moyennes et grandes. Les zones de rencontre progressent (+103 %).

### La ville se pense différemment

L'espace public se rééquilibre au profit des modes non motorisés grâce aux zones de circulation apaisée et en limitant la place de la voiture en ville : réduction du nombre de files de circulation, suppression de carrefours à feux... La généralisation du 30 km/h a changé d'échelle, ce qu'illustre l'agglomération Grenoble Alpes Métropole, qui la met en œuvre sur le territoire métropolitain.

L'aménagement urbain priorise de plus en plus la fluidité des mobilités actives, la mobilité des personnes souffrant de handicap et la qualité de la vie locale. La voirie se hiérarchise et les vitesses motorisées baissent.

La boîte à outils de la ville cyclable sert toujours : les double-sens cyclables progressent de 26 % dans les communes et les agglomérations déjà dotées et dans de nouveaux territoires. Pour exemple, une agglomération de taille moyenne comme Limoges Métropole passe de 4 à 46 km de double-sens cyclables. Le double-sens est désormais la règle dans les rues à 30 km/h (décret du 2 juillet 2015), comme il l'est dans les zones apaisées (zones de rencontre, zones 30) depuis 2008.

Le sas cycliste se fait remarquer : d'une part 94 % des répondants l'utilisent, d'autre part leur nombre progresse de 160 % entre 2013 et 2016. L'arrêté du

23 septembre 2015 permettant de réaliser des sas cyclistes sans bande d'accès contribue au déploiement de cet aménagement.

## Un budget vélo en augmentation

Le cédez-le-passage cycliste au feu fait une entrée remarquée. La moitié des collectivités qui ont répondu l'utilisent. L'arrêté du 23 septembre 2015 a élargi son domaine d'emploi et devrait certainement amplifier le déploiement. Point essentiel, l'offre de stationnement progresse de manière constante (+19 %). Si les arceaux constituent toujours le service de stationnement premier, les garages à vélo en gare augmentent (de 29,2 % à 37,3 %), de même que les locaux sécurisés dans les parcs de stationnement auto.

Significatif également, le budget annuel moyen alloué à la politique vélo passe de 5,8 à 7,7 euros/an/habitant de 2013 à 2016 alors qu'il avait peu évolué depuis 2011 (5 euros/an/habitant). Les disparités sont encore plus marquées entre petites et grandes collectivités. La mise en place d'observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable progresse



© Alain Dalouche

fortement dans les collectivités de plus de 250 000 habitants, passant de 38 % à 50 %. En revanche, ils marquent le pas dans les autres collectivités.

La réalisation de comptages sur les aménagements cyclables marque une légère progression. Cette démarche de suivi s'effectue aussi pour le stationnement vélo. Au total, une collectivité sur deux dispose de moyens d'évaluation de sa politique cyclable. Par ailleurs, 53 % des collectivités enquêtées disposent d'une instance de concertation et d'information des usagers.

**« Le budget annuel moyen alloué à la politique vélo passe de 5,8 à 7,7 euros/an/habitant de 2013 à 2016 »**

## 2017-2020, trois années pour accélérer les dynamiques

La seconde moitié du mandat municipal offre l'occasion d'utiliser tous les leviers pour réaliser le « système vélo » qui mixte infrastructures, services

vélo, incitations économiques, actions d'accompagnement du changement de comportement de mobilité. L'expertise renforcée de la présence d'un chargé de mission vélo semble marquer le pas dans les collectivités de moins de 100 000 habitants. Une dynamique est à retrouver. Pour les concertations et l'information des usagers également ! Ces dispositifs tendent à régresser dans les grandes collectivités, alors que cette pratique s'est plutôt renforcée dans les collectivités de 50 000 à 100 000 habitants. Si 70 % des collectivités ont mis en place ou projettent un Plan de déplacement d'administration, cette démarche reste encore marginale dans les collectivités de moins de 50 000 habitants. Avec 5,1 vélos pour 100 agents, la marge de progression reste large pour ce service de mobilité efficace et peu coûteux.

L'impact positif des services vélo a été largement confirmé par l'étude réalisée en 2016 par l'Ademe sur leur évaluation. La location longue durée de vélos et de vélos à assistance électrique (VAE), l'aide à l'achat de VAE, le stationnement sécurisé intermodal, les vélo-écoles et les services vélo en entreprise constituent de puissants leviers pour accélérer les dynamiques de transfert de la voiture solo vers des solutions 100 % vélo ou avec une composante vélo. ■

### 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	

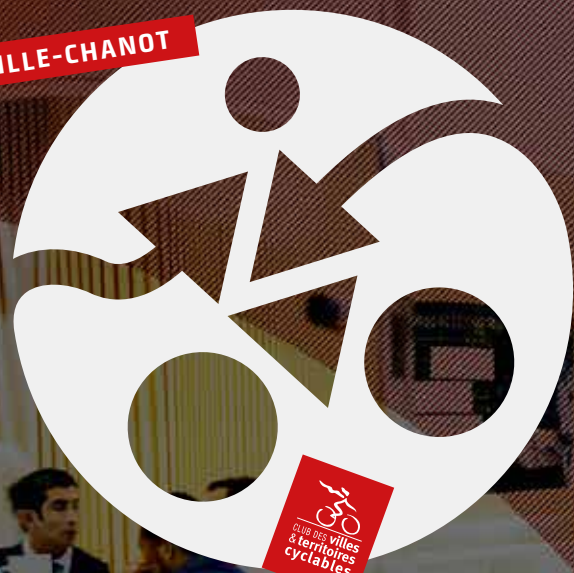
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de .....€

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

# 26<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public

21<sup>e</sup> CONGRÈS DU CLUB DES  
VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES  
ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

MARSEILLE-CHANOT



PLUS D'INFOS SUR  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

Marseille  
10-12 octobre 2017

## L'ÉVÉNEMENT NATIONAL DE LA MOBILITÉ

Organisées par

GIE **Objectif transport public**

Groupement des Autorités Responsables de Transport | GART | UTP | Union des Transports Publics et Territoriaux

[www.rencontres-transport-public.fr](http://www.rencontres-transport-public.fr)



© Alain Blouche

Ingénieur agricole de formation, Laurent Mercat, le président de Smoove, a travaillé dans des ONG puis à la mise en place de politiques de développement rural à l'étranger avant de s'intéresser à la mobilité et au transport. Après une activité de consultant (Inddigo), ce passionné de vélo de la première heure a créé Smoove.

## Smoove, le self made bike

L'actualité du renouvellement des vélos en libre-service de Paris place Smoove sous le feu des projecteurs. Rencontré le 29 mars dernier au Salon des maires d'Île-de-France, Laurent Mercat, président, nous a dévoilé les secrets du dévelop-

pement de la start-up montpelliéraine de 38 personnes réalisant 90 % de son activité à l'export. Réserve oblige, le cas Vélib' n'a pas été évoqué.

### Ville & Vélo : Que trouve-t-on de différenciant sur les vélos en libre-service (VLS) Smoove ?

Laurent Mercat : À la création en 2008, nous avons déposé des brevets fondateurs pour améliorer la sécurité des vélos qui souffraient de vandalisme et de vol. La genèse a été le cadenas sécurisé. Le deuxième élément additionnel a été de l'électronique embarquée et communicante. La troisième étape est le passage à l'assistance électrique.

### D'autres services vélo sont-ils envisagés ?

L.M. : Depuis l'an dernier, avec notre installation à Helsinki, nous sommes passés d'un statut de fournisseur d'un système clefs en main remis à un exploitant à celui de coopérateur. Nous n'avons pas vocation à nous occuper des systèmes

au quotidien, mais la proximité permet l'exploitation dans de bonnes conditions.

### On parle de vous comme d'une start-up, mais n'avez-vous pas quitté ce statut ?

L.M. : Nous étions encore une TPE (très petite entreprise) il y a quelques années. Nous comptons aujourd'hui trente-huit personnes en France, plus quelques effectifs en Russie, au Canada, en Finlande mais nous restons une très petite entreprise. Pour nous développer nous avons besoin de nous allier à un grand compte. Depuis septembre 2015, Smoove est intégré à Mobivia, un groupe français des services à l'automobile qui possède des marques comme Norauto ou Midas.

### Pourquoi une telle croissance à l'internationale et une présence plus discrète sur la France ?

L.M. : Nous sommes nés à Montpellier, à la demande d'élus recherchant un modèle de VLS indépendant de la publicité, moins cher et plus coriace. En France, JCDecaux avait tout raflé, le marché était saturé. Sur ce secteur de niche, nous avons choisi de partir à l'étranger, tout d'abord dans l'Union européenne, puis hors de l'Union. Moscou fut un déclencheur qui a prouvé notre capacité à intégrer un projet compliqué.

### Quels sont les besoins émergents ?

L.M. : L'électrique, l'électrique, l'électrique, tout le monde demande de l'électrique ! Et c'est important pour capter un public qui n'est pas forcément acquis au vélo. Le vélo à assistance électrique (VAE) trouve un public très large. Sa capacité à capter la part modale de la voiture est beaucoup plus forte que celle du vélo.



### Les demandes des élus sont-elles très différentes d'un pays à un autre et d'une ville à une autre ?

L.M. : Chaque ville possède une urbanité différente. Ensuite l'appétence, notamment pour l'électrique, est un peu générale mais les problématiques de densité, de développement du périurbain vont être différentes. La France a généré du périurbain avec du pavillonnaire qui a ouvert le champ à la voiture. Nous sommes absolument convaincus que le vélo y a sa place, et même dans des petites villes de périphérie ! Tel qu'il existe actuellement, le VLS constitue une bonne solution pour les villes denses, moins pour les villes à plus

faible densité parce qu'il est trop cher. Il faut faire naître des nouvelles formes de vélos partagés pour mieux répondre à des villes de 20 000, 10 000 ou même 5 000 habitants, construits sur des business modèles différents. On y travaille !

### Retrouve-t-on des spécificités françaises ?

L.M. : La France se différencie par un modèle de financement du transport public quasi unique au monde. Financer le transport revient à financer la performance de l'emploi et la productivité. La France révèle une des plus grandes productivités du travail, et le temps passé en transport entre le domicile et le travail est fondamental. Le travail est productif aussi parce que les villes fonctionnent bien ! Nous sommes en faveur du VLS qui agit comme élément de régénérescence de la pratique individuelle. Si la pratique individuelle du vélo doit se développer pour faire naître un business privé sans investissement public, et bien ce sera merveilleux. ■

**2008** : création de l'entreprise montpelliéraine, un bureau d'étude (APE 7112).

**2014** : installation d'un système à Moscou.

**2015** : intégration au groupe Mobivia, via la filiale du groupe Via ID.

**2016** : après l'installation du système de vélo à Helsinki (Finlande), Smoove devient coopérateur de l'exploitation en prenant des participations dans des sociétés locales.

**2017** : la PME de 38 personnes se retrouve finaliste de l'appel d'offres de la mairie de Paris avec JCDecaux pour le renouvellement des Vélib' ;

le 1<sup>er</sup> avril 2017, le syndicat mixte Autolib' Vélib' Métropole a confirmé avoir « classé en tête l'offre du groupement Smoovengo » pour le renouvellement du contrat pour quinze ans, à compter de 2018.