

V i l l e
& v o



n° 76

Dossier > pages 6 à 13

mai/juin 2017

6€

Vélo et tourisme : les nouvelles tendances et le partage des compétences

DANS CE NUMÉRO
L'AVIS D'APPEL PUBLIC
À LA CONCURRENCE
(AAPC) DU STIF POUR
LA LOCATION LONGUE
DURÉE

ANNIVERSAIRE ! Deux siècles
d'innovations dans le vélo > page 14

Les vélos en **libre-service**
en mutation > pages 16 à 18

Via-ID, le fonds mobilité de Mobivia
sur tous les fronts > 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



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, service),
Claire Schreiber

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

Crédits photos :
Alain Dalouche,
J. Damase,
CRT Val-de-Loire,
Clean Energy, Troyes
Champagne Tourisme,
Moustache Bikes,
Derby Cycles-Kalkhoff,
Camille Perretta, Tour
de France, SRAM, Henri
Garat, Laurent Mayeux

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

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

Illustrations :
Nini la Caille (couverture)
Mia (texto-vélo)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : juin 2017
ISSN 1631 – 3054

agenda

> 16 septembre

Journée nationale des voies vertes
Dans toute la France

www.af3v.org

> 16 septembre

Journée du transport public
« Contre la pollution, vous avez la solution ! »
GIE Objectif transport public
Dans toute la France

<http://objectiftransportpublic.com/fr/espace-presse/communiquer/journee-du-transport-public>

> 16-22 septembre

Semaine européenne de la mobilité

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

> 22 et 23 septembre

Fête du vélo et Université populaire du vélo
Strasbourg

www.strasbourg.eu

> 10-12 octobre

21^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables dans le cadre des 26^e Rencontres nationales du transport public
Marseille Chanot

www.villes-cyclables.org

www.rencontres-transport-public.fr



Le vélo, transport du quotidien

édito

Le président de la République vient de redéfinir les grandes lignes de la politique transport de notre pays, recadrant au passage les priorités et remettant en question l'urgence de certains grands projets d'infrastructure. Ce serait une très bonne nouvelle que cette priorité aux « transports du quotidien » à nouveau annoncée à cette occasion devienne réellement la feuille de route de l'État!

L'entretien des infrastructures doit redevenir une préoccupation majeure. La recherche de solutions efficaces et économes pour offrir sur tout le territoire des solutions de mobilité également. En annonçant pour le premier semestre 2018 une « loi d'orientation sur les mobilités », le

président fixe un cap rapproché pour cette nouvelle LOTI dont on a beaucoup parlé pendant le quinquennat précédent sans finalement ouvrir le chantier. La tenue d'assises de la mobilité en septembre prochain semble annoncer qu'il sera cette fois bien ouvert. Au Club des villes et territoires cyclables, nous prendrons une part active à ce travail. Nous l'avons bien engagé dès le début de l'année avec 40 propositions pour une vraie politique en faveur du vélo et des mobilités actives, à l'attention des candidats aux élections présidentielle et législatives puis du nouveau gouvernement. Mais nous ne doutons pas qu'il faudra encore un peu « jouer des coudes » pour que le potentiel du vélo et des modes actifs soit bien pris en compte et que le gisement de solutions de mobilité dont ils disposent seuls ou combinés aux transports collectifs soit apprécié à sa juste mesure. Le transport public ne peut pas tout, tout seul. Et le système vélo est une solution à la fois pour la mobilité du quotidien et pour l'optimisation des réseaux de transport public existants.

C'est une rentrée pleine d'opportunités qui s'annonce donc, si nous savons les saisir. En étant force de propositions comme le Club des villes et territoires cyclables l'a toujours été. Profitons de l'été et du tourisme à vélo qui permet de découvrir les richesses des territoires et les solutions innovantes de nos voisins, en lisant le dossier de ce numéro qui invite au voyage, pour mieux aborder la mobilité du quotidien.

Bonne lecture! Bel été.

Pierre Serne
Président

Le vélo au perchoir

› **Le nouveau président de l'Assemblée nationale est un défenseur du vélo !**

François de Rugy (La République en Marche) a été vice-président et administrateur du Club des villes et territoires cyclables de 2001 à 2008 et membre puis co-président des parlementaires pour le vélo (Club des élus nationaux pour le vélo).



Les ventes de VAE explosent !

› **Depuis le début de l'année 2017, les ventes de vélos à assistance électrique ont explosé.**

Cette progression, en partie due à la mise en place de l'aide à l'achat de 200€ par l'État, vient consolider les bons résultats de l'année 2016. Quelque 121 500 unités ont été vendus, soit 37% de plus qu'en 2015.



Pédalez pour arriver moins stressés au boulot !

› **Une étude canadienne menée sur 123 employés a montré que les cyclistes arrivaient moins stressés au bureau que leurs collègues automobilistes.**

Ce résultat, assez évident, peut se justifier entre autres par le fait que les cyclistes ne subissent quasiment pas les embouteillages. D'autre part, bien que devant être vigilant dans la circulation, ils ont moins à craindre de la présence d'autres véhicules. Bon pour diminuer le stress, le vélo est également bon pour réduire le risque de maladies cardiovasculaires et de cancer. Au boulot à vélo !

Paris : la cyclologistique prend ses marques

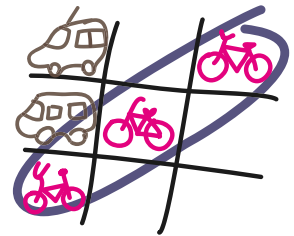
› **Les Boîtes à vélo Paris, jeune association rassemblant les entrepreneurs à vélo du Grand Paris, vient de gagner l'appel à projet logistique urbaine pour le passage Forceval situé entre Pantin et Paris.**

Au programme : un espace de stockage pour les entrepreneurs de la cyclologistique, un espace de coworking, un café vélo, un passage pour les riverains réservés aux piétons et aux cyclistes. La programmation reste à construire mais le projet a séduit la Mairie de Paris qui souhaite faire de ce lieu la vitrine d'une autre logistique urbaine.

Chronovélo Grenoble, c'est parti !

› **Le réseau express vélo de Grenoble est officiellement lancé depuis le mois de juin.**

Avec une identité visuelle et d'une signalétique spécifiques, le réseau Chronovélo sera également doté d'aires de service vélo. Les 40 kilomètres prévus seront répartis en quatre axes irriguant la métropole grenobloise. Coût total du projet Chronovélo : 10 millions d'€ pour 40 kilomètres d'aménagements, soit environ 250 000€ par kilomètre. À titre de comparaison, le prix moyen d'un kilomètre d'autoroute est de l'ordre de 10 millions d'euros.



2,5 millions

› **C'est le nombre de trajets qu'Eco-Compteur a dévoilé en juin 2017 avec son index mondial du vélo 2016.**

Les trois pays qui ont la plus forte progression sont l'Irlande (+8%), la Norvège (+7%) et le Danemark (+6%). La France est en sixième position avec une augmentation du trafic cycliste de 3%. Par rapport à 2015, 2,5 millions de trajets supplémentaires ont été effectués à vélo. La France est bien représentée dans le palmarès où le vélo a le plus progressé avec Nantes et Lyon en première et quatrième position aux côtés d'Oslo (Norvège), Auckland (Nouvelle-Zélande) et Arlington (Virginie, États-Unis).

www.eco-compteur.com

Un nouvel opérateur pour Vélib

› **Le marché Vélib est définitivement attribué au groupement Smoovengo à partir du 1^{er} janvier 2018 et pour les 15 prochaines années.**

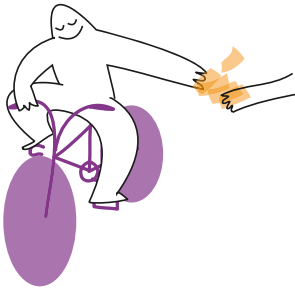
Le vélo en libre service de Smoove et de ses partenaires sera déployé à Paris et dans plus d'une centaine de communes de l'agglomération parisienne avec un parc composé de vélos standard et de vélos à assistance électrique. Les utilisateurs abonnés à l'année pourront également profiter du dispositif innovant de dépôt des vélos en station permettant d'accrocher son vélo à un autre vélo dans une station déjà pleine.

<https://www.autolibmetropole.fr/>

20 000 VAE à louer en Île-de-France

› **Île-de-France Mobilités (le nouveau nom du STIF) va mettre en place en 2019 un service de location longue durée de VAE.**

L'objectif est de tripler la part modale à l'échelle de la région et d'inciter les Franciliens à utiliser davantage le vélo pour leur déplacement domicile-travail et vers/depuis les gares de la région. L'abonnement devrait s'élever à 40€/mois, les abonnés pourront également profiter du stationnement dans les box Véligo.



Les salariés Belges votent vélo !

>En Belgique, depuis 2008, le nombre de bénéficiaires de l'indemnité kilométrique vélo a augmenté de 16%.

Cette progression est plus importante que celle des salariés bénéficiant d'une voiture de société (+ 4%) ou d'une indemnité pour l'usage de leur voiture personnelle (-0,5%). Ces chiffres sont encourageants mais selon le Fietzersbond belge, la fiscalité reste majoritairement incitative pour la voiture particulière.



Vers une stratégie européenne pour le vélo

>À l'occasion de Velo-city 2017 aux Pays-Bas, l'European Cyclists' Federation (ECF) a présenté à la commissaire européenne en charge des Transports, Violeta Bulc, la stratégie européenne en faveur du vélo.

L'ECF demande que le vélo soit traité comme les autres moyens de transport et inclus à l'agenda de la Commission. Elle demande notamment que les investissements en faveur du vélo pour la période 2021-2027 soient doublés et atteignent les trois milliards d'euros.

<https://ecf.com>

Oslo à vélo

>La capitale norvégienne s'apprête à tenir son pari lancé en 2015 par la nouvelle équipe municipale : bannir les voitures du centre-ville d'ici 2019.

Dans un premier temps, la ville a décidé de réduire considérablement les places de stationnement de surface. D'ici 2019, le réseau cyclable devrait également s'agrandir avec 60 nouveaux km de voiries aménagées pour les cyclistes. La campagne ambitieuse d'Oslo s'inscrit dans l'effort conséquent décidé par le gouvernement norvégien en faveur du vélo : un milliard d'euros pour créer un réseau express vélo entre et autour des 9 plus grandes villes du pays. L'objectif est de faire croître la part modale de 20 à 30% d'ici 2030. Un défi de taille dans un pays majoritairement montagneux et où le soleil se couche à 17h six mois sur douze !

vite-dit

« Mettre des gens sur des vélos est le moyen le moins onéreux d'absorber un pic de demande dans un réseau de transport public. »

Lennart Nout, expert en mobilité urbaine - Velo-city 2017, 13-16 juin, Nijmegen, Pays-Bas



L'annuaire des acteurs du vélo en France et des infographies mis à jour et ré-édité par le Club des villes et territoires cyclables à l'occasion de Velo-city 2017. Il référence les industriels, opérateurs de transport, cabinets de conseils, organismes et associations
 À retrouver en ligne sur : www.villes-cyclables.org > Cycling Made in France

Le tourisme active la mobilité

L'union du tourisme et du vélo se trouve chaperonnée depuis le 1^{er} janvier dernier par la loi NOTRe.

Le nouveau rôle confié aux agglomérations et la compétence partagée entre les différents échelons territoriaux appellent à une concordance des investissements sur un secteur en mutation.

Qui sont les acteurs et décideurs d'un développement qui voit poindre de nouveaux vélotouristes, de nouveaux services, des aménagements impliquant autant les usages touristiques que pendulaires ou sportifs ?





Le passage des aménagements aux pieds de sites touristiques ou de services au public (gares, maison du vélo) sert tous les usagers, du touriste au vélotaffeur en passant par le cycloportif.

« Il est indispensable de penser tourisme et mobilité. Les aménagements cyclables doivent être multifonctions alors qu'ils ne sont souvent conçus que comme alternatives aux déplacements automobiles. Les infrastructures doivent intégrer le tourisme, le mouvement pendulaire, mais aussi les activités physiques pour les cycloportifs », lance Jean-Marie Darmian, vice-président du Conseil départemental de Gironde et président du Club des villes et territoires cyclables de 2008 à 2014. Les kilométrages de voiries cyclables avancés en bombant le torse semblent dépassés. La valeur d'usage et les services priment.

La desserte des lieux publics par les aménagements cyclables sert autant les usagers pendulaires que les touristes à vélo, une évidence devenue fil rouge des investissements. Cette convergence des usages se compose avec la redistribution des cartes de la loi NOTRe. La Nouvelle Organisation Territoriale de la République consacre l'échelon intercommunal chargé de la « promotion du

« La compétence tourisme se partage. »

tourisme » et partage « les compétences en matière de culture, de sport, de tourisme (...) entre les communes, les départements, les Régions et les collectivités à statut particulier » (code général des collectivités territoriales). La compétence tourisme se partage. « L'important est la synergie », clament à l'unisson élus et techniciens territoriaux face aux arbitrages budgétaires.

Les écarts entre les territoires pourraient s'agrandir

« En Gironde la situation est rendue plus compliquée par la métropole de Bordeaux. Le département a conventionné avec la métropole qui lui a confié tout ce qui est lié à la promotion et l'itinérance », explique Jean-Marie Darmian. La crainte du département ? « Que le tourisme s'arrête à Bordeaux. L'itinérance permet de drainer des cyclistes hors de Bordeaux. Les marchés, par exemple, sont devenus des lieux touristiques importants », insiste l'élu girondin. La question de la gouvernance, suivie comme son ombre par



Les circuits de vélotourisme se concentrent sur les destinations au fort contenu patrimonial, bâti ou naturel.

celle du financement, se pose avec insistance. Agglomérations, départements, Régions... Qui va payer la facture ? L'interrogation ne se formule pas avec la même anxiété selon les territoires. Les départements aux finances exsangues parviennent-ils encore à peser ? « Le partage des compétences a réduit certaines dépenses du département ! Sans



© Troyes Champagne Tourisme

Domfront-en-Poiraise en avril et Troyes Champagne Métropole en juin (notre photo) ont nouvellement obtenu le label Ville et territoire vélotouristique, actuellement décerné à 35 territoires pour leur qualité d'accueil des touristes à vélo.

les lignes budgétaires tourisme et économie, nous avons réalisé des économies. Il est vrai que la Gironde s'en sort bien car ses partenaires Région et métropole disposent d'une forte puissance financière. Je ne suis pas certain que ce soit le cas pour les départements qui n'ont pas la chance d'être adossés à une grande métropole », concède Jean-Marie Darmian.

Tourisme et mobilité sur la même voie

Référence du genre, La Loire à Vélo estime la fréquentation à 935 000 cyclistes (2015) sur un itinéraire aux retombées économiques évaluées à 29 millions d'euros. Un modèle de développement touristique tout bénéfique pour le vélo utilitaire, insiste Michel Gillot, adjoint au maire de Saint-Cyr-sur-Loire (37), une des vingt-deux communes de l'agglomération Tours Métropole Val de Loire : « La Loire à Vélo a clairement servi les desseins du vélo. La Région a mis en œuvre un programme pour améliorer le tourisme à vélo, en particulier au niveau des infrastructures,

en passant un accord de cofinancement avec les agglomérations. En ce qui nous concerne, pour 1 euro investi, Tours prenait en charge 40 centimes, et la Région 60 centimes. Pendant quatre ans les Tourangeaux ont profité des investissements. Le vélo a été placé sur le devant de la scène, des services ont été offerts en particulier avec la location longue durée. La pompe a été amorcée. » Chiffres à l'appui, la ville de Tours se distingue désormais avec 7 % d'actifs qui utilisent le vélo, ce qui la place parmi les villes françaises les plus cyclées. En 2015, le taux d'utilisation du vélo pour se rendre au travail, par les actifs ayant un emploi, s'élevait à 2,1 % en Centre-Val de Loire, un taux supérieur au national (1,9 %). Ces données traduisent les bénéfices collatéraux d'investissements touristiques, même s'il fallut composer avec les orientations budgétaires, convient l'élu ligérien : « Ce que l'on faisait pour La Loire à Vélo n'était pas forcément le plus urgent pour la ville, mais ces investissements étaient financés. »

« La Loire à Vélo a clairement servi les desseins du vélo »

© J.Damase



Le réseau Accueil vélo référence plus de 2 100 points de vente, offices de tourisme, sites touristiques. Le label s'est majoritairement présent (à 57 %) sur La Loire à Vélo.

Des chiffres

🚲 **Avec 2 millions d'euros** de chiffre d'affaires, le tourisme à vélo constitue une des filières touristiques les plus dynamiques pour la France et la deuxième destination mondiale du tourisme à vélo après l'Allemagne, avec **9,2 millions de séjours vélo par an**, soit 1/3 des itinérances cyclables européennes.

🚲 En moyenne **75 € par jour et par personne** sont dépensés par les touristes à vélo en itinérance et 61 € par jour et par personne en séjour, contre 54 € pour l'ensemble des touristes.

🚲 **1,5 million d'euros par an** auraient été investis en moyenne sur le vélo par les Départements et Régions depuis 2003, hors Île-de-France et ses 20 millions d'euros annuels.



estataires : hébergeurs, loueurs de vélos, affiche dans 57 départements, bien qu'il soit vélo et la Vélodyssée.



Le vélo à assistance électrique facilite l'accès au vélotourisme pour tous les publics et amène les séniors sur les itinéraires touristiques hors des mois d'affluence de juillet et août.

qui comptent

75 % des séjours à vélo se déroulant en France sont organisés par des tour-opérateurs étrangers.

12 700 km de véloroutes et voies vertes ont été réalisés à ce jour sur les **21 000 km prévus** par le schéma national des véloroutes et voies vertes.

54 288 emplois seraient liés au tourisme à vélo, selon l'European cyclists' federation (ECF). Plus de la moitié de ces emplois seraient concentrés dans les villes.

Nécessité fait loi

La loi NOTRe ne contrarie pas les desseins de la Région Centre-Val de Loire, à l'objectif affiché de consolider sa place de leader pour le tourisme à vélo. Les départements travaillent dans ce sens, comme le Cher (18), à l'œuvre pour l'aménagement du Cher à vélo. « Il y a des financements croisés. La loi NOTRe n'a pas fondamentalement changé les choses car un consensus préside », confirme Michel Gillot. Le sujet est d'actualité à Chartres (28), témoigne Maria Chedeville, conseillère municipale déléguée au développement durable. « Nous avons mis en place un office de tourisme pour l'agglomération suite à la loi NOTRe. Prochainement, nous allons réunir les élus des quarante-six communes sur cette question. Nous prévoyons l'aménagement de boucles cyclables pour visiter les patrimoines des communes alentour qui attirent moins les touristes que la ville centre. » Les boucles locales développées en marguerite autour des grands itinéraires nationaux offrirait un potentiel cyclable de 20 000 km sur

l'ensemble des territoires de l'Hexagone. Presque le double des 21 000 km prévus par le schéma national des véloroutes et voies vertes. Leur financement suppose des financements croisés et une gouvernance partagée.

Nouveaux publics, nouveaux usages

Qui sont les utilisateurs des véloroutes et voies vertes qui irriguent les villes depuis leur fondement en 1998 et leur « naissance réglementaire » en 2004 ? « Les Scandinaves, les Anglais, les Suisses, tous les voisins limitrophes... Mais aussi les Espagnols qui remontent vers le nord. La clientèle se compose à 70 % de Français et à 30 % d'internationaux, avec une tendance à l'accroissement de la clientèle étrangère »,

« La loi NOTRe n'a pas fondamentalement changé les choses »

témoigne Stéphane Villain, président de France vélo tourisme. Des chiffres proches des 25 % des touristes à vélo étrangers (baromètre 2015 du tourisme à vélo) présents sur l'ensemble des voiries hexagonales. Les vélotouristes se concentrent majoritairement sur le littoral (45 % des séjours-vélo), à l'opposé

La Région Paca prend son vélo de pèlerin

Sous la houlette de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), une délégation de quarante personnes a emprunté à vélo le futur tracé de la Méditerranée à vélo (EuroVélo 8) pour rencontrer élus et techniciens territoriaux, du 13 au 25 juin derniers.



Départ de la randonnée de 700 km sur l'EuroVélo 8, le 13 juin dernier.

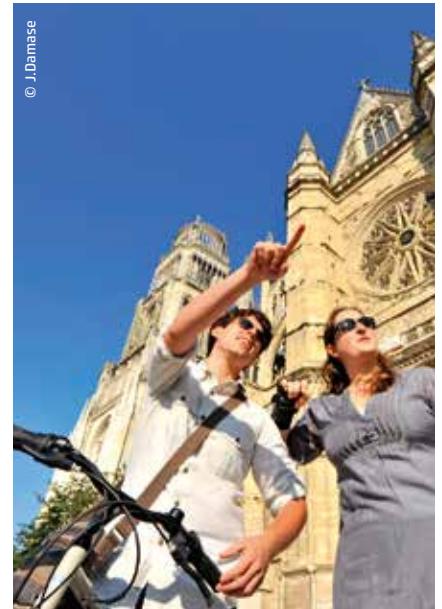
« Le comité d'itinéraire créé en 2016 réunit dix-huit territoires et bientôt vingt ! C'est nous, la Région, qui portons ce projet avec l'association Vélo Loisir Provence qui détient un rôle de maîtrise d'ouvrage », explique Sébastien Baholet, chargé de mission vélo pour la Région PACA. L'objectif de cette randonnée de quinze étapes sur les 700 km du parcours ?

Interpeller les territoires sur la nécessité de flécher cet itinéraire qui ouvre en 2018. L'implication de la Région est importante sur cette véloroute, précise Sébastien Baholet : « Les Régions ne disposent pas des compétences et

n'assurent souvent que les coordinations. Dans ce cas, nous coordonnons et finançons à 30 % en PACA ; en Occitanie ce sont davantage les départements qui sont moteurs (...). La Région n'est pas gestionnaire de voirie, mais la réalisation des véloroutes n'est pas qu'une question d'infrastructures routières, il faut aussi des services, des

loueurs... Donc tout un volet de développement qui se trouve partagé. La Région intervient à plusieurs titres, notamment au niveau de l'intermodalité, qu'il lui appartient d'organiser. Cela fait partie de la loi NOTRe. » ■

« La réalisation des véloroutes n'est pas seulement une question d'infrastructures routières »



Avec près de 44 500 passages de vélos cumulés de janvier à novembre 2016 sur l'itinéraire de La Loire à Vélo, la Région Centre-Val de Loire met en œuvre un nouveau plan marketing afin de consolider sa place de leader en matière de tourisme à vélo.

des cycloportifs à la recherche des montagnes et cols de légende. Les chiffres s'emballent ! Les séjours avec pratique du vélo ont progressé de 8,3 % entre 2013 et 2014 (contre 0,9 % pour la moyenne des séjours). Qui sont ces nouveaux adeptes ? Les cyclocampeurs et cyclotouristes aux cuissards éculés partagent désormais les longues itinérances avec de nouveaux voyageurs « s'aventurant » en famille sur des longs parcours. Ces nouveaux touristes rejoignent le peloton déjà bien formé des vacanciers de courts séjours et des touristes retrouvant occasionnellement le vélo par le loisir. Les jeunes de 15 à 24 ans et les adultes de 35 à 49 ans (chiffres-clés du tourisme à vélo) représentent la majorité des touristes à vélo, qui concernent toutes les tranches d'âge.

[suite de l'article > page 11]

J24 Avis de concession appel d'offre Dir23

Département(s) de publication : 75

Annonce No 17-88267

I. II. III. IV. VI.

■ AVIS DE CONCESSION

Directive 2014/23/UE

■ SECTION I • POUVOIR ADJUDICATEUR/ENTITÉ ADJUDICATRICE

I.1) NOM ET ADRESSES

Syndicat des Transports Île-de-France, Numéro national d'identification : 28750007800012,

39 bis - 41, rue de Châteaudun, Point(s) de contact : M. Laurent PROBST, Directeur Général du STIF - Secrétariat Général/SERVICE JURIDIQUE (Madame Taous GOEURY), 75009, Paris, F, Téléphone : (+33) 8253 80 76,

Courriel1 : taous.gœury@stif.info, Fax : (+33) 45 50 33 38, Code NUTS : FR1

Adresse(s) internet :

Adresse principale : <http://www.stif.info>

Adresse du profil acheteur : <http://www.achatpublic.com>

I.3) COMMUNICATION

L'accès aux documents du marché est restreint. De plus amples informations peuvent être obtenues à l'adresse suivante : <http://www.achatpublic.com>

Adresse à laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues : le ou les point(s) de contact susmentionné(s)

Les candidatures ou, le cas échéant, les offres doivent être envoyées :

par voie électronique à l'adresse : <http://www.achatpublic.com>

au(x) point(s) de contact susmentionné(s)

I.4) TYPE DE POUVOIR ADJUDICATEUR

Autorité régionale ou locale

I.5) ACTIVITÉ PRINCIPALE

Autre activité : transport

I.6) ACTIVITÉ PRINCIPALE

■ SECTION I I • OBJET

II.1) ÉTENDUE DU MARCHÉ

II.1.1) Intitulé : Délégation de service public pour la mise à disposition, l'entretien-maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la région
Numéro de référence :

II.1.2) Code CPV principal :

Mots descripteurs : Transport

Descripteur principal :

34430000

Descripteur supplémentaire :

II.1.3) Type de marché

Services

II.1.4) Description succincte : La présente consultation a pour objet un appel à candidatures pour la passation d'une délégation de service public pour assurer la mise à disposition, l'entretien maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la région de l'Île-de-France. La présente DSP a pour objet : - la fourniture des vélos à assistance électrique (tranche ferme de 10 000 VAE + 2 options de 5 000 VAE chacune + 1 option pour la mise en œuvre de vélos cargo) ; - l'exploitation du service de location longue durée ; - la mise à disposition de locaux et de tout autre moyen nécessaire à l'exécution du service ; - l'entretien-maintenance ; - la fourniture des pièces détachées et service ; - l'assurance des vélos ; - la fourniture du système de gestion ; - la communication autour du service de VAELD ; - l'encaissement des recettes.

II.1.5) Valeur totale estimée :

Valeur hors TVA : 205 000 000 euros

II.1.6) Information sur les lots :

Ce marché est divisé en lots : non

II.2) DESCRIPTION

II.2.1) Intitulé :

Lot n°:

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Mots descripteurs : Transport

Code CPV principal : 60000000

Descripteur supplémentaire :

Code CPV principal : 34430000

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FR11

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

La présente consultation a pour objet un appel à candidatures pour la passation d'une délégation de service public pour assurer la mise à disposition, l'entretien maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la région de l'Île-de-France. Le présente DSP a pour objet : - la fourniture des vélos à assistance électrique (tranche ferme de 10 000 VAE + 2 options de 5 000 VAE chacune + 1 option pour la mise en œuvre de vélos cargo) ; - l'exploitation du service de location longue durée ; - la mise à disposition de locaux et de tout autre moyen nécessaire à l'exécution du service ; - l'entretien-maintenance ; - la fourniture des pièces détachées et service ; - l'assurance des vélos ; - la fourniture du système de gestion ; - la communication autour du service de VAELD ; - l'encaissement des recettes.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des critères énoncés dans les documents du marché

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 205 000 000 euros

II.2.7) Durée de la concession

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le marché s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

Le contrat de concession est d'une durée comprise entre 72 mois et 120 mois.

■ SECTION I I I • RENSEIGNEMENTS D'ORDRE JURIDIQUE, ÉCONOMIQUE, FINANCIER ET TECHNIQUE

III.1) CONDITIONS DE PARTICIPATION

III.1.1) Habilitation à exercer l'activité professionnelle, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession

Liste et description succincte des conditions, indication des informations et documents requis : (a) Lettre de candidature indiquant si le candidat se présente seul ou en groupement. En cas de groupement, la lettre sera signée par l'ensemble des membres ou par le mandataire s'il justifie des habilitations nécessaires. (b) Documents relatifs aux pouvoirs des personnes habilitées à engager le candidat. (c) Déclaration sur l'honneur attestant : c-1 qu'il respecte l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail, c-2 que le candidat ne fait l'objet d'aucune exclusion de participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'art 39 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 01 2016, c-3 que les renseignements et documents relatifs à ses capacités et à ses aptitudes, exigés en application de l'art 45 de l'ordonnance n° 2016 - 65 sont exacts.

III.1.2) Capacité économique et financière

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis : (a) Déclaration concernant le chiffre d'affaires global et le chiffre d'affaires concernant les services de mobilité, réalisés au cours des trois derniers exercices disponibles. (b) Bilans et comptes de résultat, concernant les trois dernières années (comptes certifiés), ou des seuls exercices clos si la création est inférieure à trois ans, des opérateurs économiques pour lesquels l'établissement des bilans est obligatoire en vertu de la loi. (c) Déclaration appropriée de banques ou preuve d'une assurance pour les risques professionnels.

Niveau(x) spécifique(s) minimal/minimaux exigé(s) :

III.1.3) Capacité technique et professionnelle

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis : (a) Présentation générale du candidat : actionnariat, nature de l'activité, qualifications professionnelles, moyens techniques et humains pour chacune des trois dernières années. (b) Présentation d'une liste des principaux projets réalisés au cours des trois dernières années, indiquant le montant, la date et le destinataire public ou privé. Les prestations de services sont prouvées par des attestations du destinataire ou, à défaut, par une déclaration de l'opérateur économique. Ils doivent démontrer l'expérience du candidat dans le secteur de la mobilité. À titre non-exhaustif, les indicateurs suivants seront présentés pour chacune des références : Nombre de véhicules (vélos, VAE...) et type de véhicules, Données d'usage (nombre d'abonnés, nombre de locations, kilomètres parcourus...), Données d'exploitation (coût du service, recettes générées...), Aspects innovants du service (matériel, maintenance, communication, commercialisation, logiciel...), Etc.

Niveau(x) spécifique(s) minimal/minimaux exigé(s) :

III.1.5) Informations sur les concessions réservées

III.2) Conditions liées à la concession

III.2.2) Information relative à la profession

Références des dispositions législatives, réglementaires ou administratives applicables :

III.2.2) Conditions d'exécution de la concession : L'exécution de la concession devra prendre en compte l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi.

III.2.3) Informations sur le personnel responsable de l'exécution de la concession

III.2.4) Marché éligible au MPS

La transmission et la vérification des documents de candidatures peut être effectuée par le dispositif Marché public simplifié sur présentation du numéro de SIRET : NON

SECTION IV • PROCÉDURE

IV.1) DESCRIPTION

IV.1.8) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP)

Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics :

IV.2) RENSEIGNEMENTS D'ORDRE ADMINISTRATIF

IV.2.2) Date limite de remise des candidatures ou de réception des offres

8 septembre 2017 - 12:00

IV.2.4) Langue(s) pouvant être utilisée(s) dans l'offre ou la demande de participation : français

SECTION VI • RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

VI.1) RENOUELEMENT

Il ne s'agit pas d'un marché renouvelable

Calendrier prévisionnel de publication des prochains avis :

VI.2) INFORMATIONS SUR LES ÉCHANGES ÉLECTRONIQUES

VI.3) INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

La procédure comportera une négociation. Les "caractéristiques minimales" sont les suivantes : - La mise à disposition d'un parc de vélos exclusivement de type VAE, - La mise en place d'un système de gestion ; - La création d'une société dédiée ; - Le respect de la charte graphique établie par le stif ; - L'Acceptation du sponsor choisi par le STIF ; - L'Évolution du périmètre en cours de procédure. Les candidats sont donc informés que le STIF prend en charge la conclusion d'un contrat de sponsoring dont le titulaire devra être accepté par le concessionnaire. En outre, le développement du service de VAELD se fait sur le territoire de la région de l'île-de-france. Le périmètre de déploiement effectif dépend de l'accord des communes et EPCI concernés par la mise en place du service. Il évoluera en cours de négociation. L'Accord définitif sera obtenu au plus tard à la date de signature du contrat. Les candidats peuvent remettre leur pli par voie papier ou par voie dématérialisée. Le STIF manifeste néanmoins sa préférence pour une remise par voie papier. Dans le cas d'une remise de pli par voie papier, le candidat remet un pli composé de deux exemplaires papier et d'un support électronique (Cd-Rom ou sur clé Usb). Le dossier du candidat doit être rédigé en français et les documents en langue étrangère devront faire l'objet d'une traduction en français. Les candidats peuvent se présenter en groupement d'entreprises. Dans ce cas, les éléments listés au présent avis devront être fournis par chacun des membres. La lettre de candidature indiquera le mandataire désigné par les membres du groupement et les compétences et rôles de chaque membre. Il est précisé que l'appréciation de l'aptitude et des capacités est globale. Les

membres du groupement auront l'obligation de constituer une société dédiée lors de l'attribution du contrat.

S'agissant des éléments demandés au III.1, les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées produiront les éléments dont elles disposent. En complément de ce qui est indiqué au point III.1.1 : Le candidat produit l'ensemble des documents justifiant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue à l'article 39 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016. Pour justifier qu'il a satisfait aux obligations prévues au 2° de l'article 39 de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016, le candidat produit un certificat délivré par les administrations et organismes compétents. Le STIF ne limite pas le nombre de candidats admis à présenter une offre. Les candidatures seront examinées, conformément aux dispositions de l'article L1411-5 du CGCT, au regard des garanties professionnelles et financières, du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail), de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public. Les candidats écartés qui ont toutefois remis une offre conforme aux documents de la consultation et classée par le STIF recevront une indemnité de 25 000 euros HT. La valeur totale estimée mentionnée au point II.1.5) correspond à une estimation pour la durée maximale de 10 ans et pour la réalisation de toutes les options

VI.4) PROCÉDURES DE RECOURS

VI.4.1) Instance chargée des procédures de recours :

Tribunal Administratif de Paris, 7, rue de Jouy 75181
Cedex 4, 75181, Paris, F, Téléphone : (+33) 1 44 59 44 00,
Courriel : greffe.ta-paris@juradm.fr, Fax : (+33) 1 44 59 46 46,
Adresse internet : <http://paris.tribunal-administratif.fr/>

VI.4.2) Organe chargé des procédures de médiation :

Comité Consultatif Interdépartemental de Règlement Amiable des
différends ou litiges, Préfecture de la région Île-de-France -
"Préfecture de Paris" 5, rue Leblanc, 75911, Paris 75911 Cedex 15, F,
Téléphone : (+33) 1 82 52 42 67, Courriel : ccira@paris-idf.gouv.fr,
Fax : (+33) 1 82 52 42 95

VI.4.3) Introduction de recours :

Précisions concernant les délais d'introduction de recours : Précisions concernant les délais d'introduction de recours : La procédure peut être contestée par la voie d'un référé précontractuel en vertu de l'article L. 551-1 du Code de justice administrative pendant le délai courant de la publication du présent avis jusqu'à la date de signature du contrat. Le contrat signé peut être contesté par la voie d'un référé contractuel en vertu de l'article L. 551-13 du Code de justice administrative. Ce recours n'est pas ouvert au demandeur ayant fait usage du référé précontractuel dès lors que l'autorité déléguée aura respecté la suspension prévue à l'article L. 551-4 du Code de justice administrative et se sera conformé à la décision juridictionnelle rendue sur ce recours. Le contrat signé peut être contesté par la voie d'un recours en contestation de sa validité qui pourra être déposé pendant les deux mois qui suivront la publication par l'autorité déléguée de l'avis d'attribution de la délégation.

VI.4.4) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus sur l'introduction de recours :

Tribunal Administratif de PARIS, 7, rue de Jouy, 75181, Paris 75181 Cedex 04, F,
Téléphone : (+33) 1 44 59 44 00, Courriel : greffe.ta-paris@juradm.fr,
Fax : (+33) 1 44 59 46 46, Adresse internet : <http://paris.tribunal-administratif.fr/>

VI.5) DATE D'ENVOI DU PRÉSENT AVIS



Tourisme, mobilité et sport, trois usages du vélo sur les mêmes infrastructures.

Les villes tentent de retenir les vélotouristes

Peu présent dans les catalogues des tour-opérateurs, le tourisme urbain reste essentiellement l'activité annexe d'un séjour. Pour l'instant ? Certains offices de tourisme, comme celui de Toulouse, développent des offres spécifiques de visite de la ville à vélo. Les vélos en libre-service (VLS) participent à l'attractivité touristique urbaine. L'observation de nappes de touristes en Vélo Bleu sur les 7 km de piste cyclable de la promenade des Anglais à Nice, ou les conditions préférentielles au Vélo'v du pass touristique lyonnais révèlent une tendance qui pourrait se développer dans un avenir proche. Les mutations de l'objet vélo participent aussi à l'accessibilité du vélotourisme. Le vélo à assistance électrique agrandit la fenêtre du calendrier, comme le soutient Stéphane Villain : « On s'aperçoit que le vélo à assistance électrique amène les tempes grises sur les routes aux mois de mai, juin, septembre et octobre. » Le tourisme à vélo, majoritairement concentré sur les mois de juillet et août (45 % des séjours), trouve là un nouvel allié. La fiabilité des cycles participe certainement à l'attractivité. Eugénie Triebel, du Vélo Voyageur (lire page 13), confie ne rencontrer que très rarement des problèmes mécaniques sur les 2 000 voyageurs itinérants annuels, et seulement une à deux crevaisons par an ! Partir à vélo ne réclame plus de lourdes connaissances mécaniques, d'autant que les services à vélo poussent sur les itinéraires cyclables.

[suite de l'article > page 12]

Le Tour, le VRP du vélo

Avec plus de 6 000 heures de diffusion télévisuelle dans 190 pays, 2 000 journalistes pour 600 médias, le Tour de France fait tourner des images de carte postale de la France dans le monde entier. Une véritable vitrine ambulante pour les territoires.



Le Grand départ du Tour 2016 du Mont-Saint-Michel

22,6 millions d'euros de retombées économiques pendant trois jours ! Le conseil départemental de la Manche a divulgué ses recettes suite à l'édition du Tour de France 2016 incluant le Grand départ du Mont-Saint-Michel à Utah Beach, puis la deuxième étape de Saint-Lô à Cherbourg et le départ de la troisième étape de Granville. Le conseil départemental précise que « 878 000 personnes étaient présentes pendant les trois jours cumulés sur les zones liées aux sites de départ et d'arrivée et tout le long des 435 kilomètres de course ». Jean-François Le Grand, président de l'association du grand départ du Tour de France 2016,

indique : « Pour un euro investi dans l'accueil du grand départ, les retombées pour le territoire sont quatre à cinq fois plus importantes. » Un bénéfice immédiat multiplié par un dispositif média qui fait de la

« Les retombées pour le territoire sont quatre à cinq fois plus importantes »

grande boucle un porte-voix précieux pour le tourisme à vélo, qu'il soit sportif ou flâneur. Ajouté aux 100 chaînes TV, l'organisateur du Tour de France, ASO

(Amaury Sport Organisation), avance pour l'édition passée quelque 68 radios, 99 agences photos, 347 titres ou agences de presse, mais également 2,1 millions de fans sur les réseaux sociaux et 2,5 millions de followers sur Tweeter. ■

© SPAM

Le tourisme à vélo se concentre majoritairement sur le littoral pendant les mois de juillet et août. Un enjeu de mobilité à gérer pour les territoires.



Les professionnels du tourisme se mobilisent

Les tour-opérateurs se pelotonnent sur ce segment. De 2011 à 2012, la profession a connu une croissance de 19 %, passant de 186 tour-opérateurs à 221, et de 2 510 offres de séjours à 2 805 (+12 %). La France n'est pas en reste et enregistre l'augmentation du nombre de tour-opérateurs nationaux (33 en 2010 contre 20 en 2008), à l'image du spécialiste du voyage à pied Terre d'Aventure, désormais en selle. Savez-vous quelles destinations gagnent les suffrages des opérateurs ? Sans surprise, ce sont celles qui aménagent des véloroutes et s'efforcent de structurer des services : le Val de Loire, la Bretagne, le littoral Atlantique, l'Alsace, la Bourgogne. Pierre d'achoppement régulière ? Le transport des vélos, difficile dans les anciens TGV et limité dans les TER. « Nous avons interpellé la SNCF à de nombreuses reprises, elle nous objecte la perte de temps pour monter des vélos à bord », déplore Stéphane Villain.

Au-delà de l'enjeu touristique pointe l'enjeu mobilité. Le vacancier retrouvant le vélo par la balade et le loisir peut rester en selle pour ses déplacements pendulaires au retour de vacances, lorsque sonne la rentrée. ■

DERNIÈRE MINUTE

Vient de paraître l'étude *Le tourisme à vélo dans les villes françaises* par les Départements et régions cyclables (DRC). Après un panorama du tourisme à vélo en ville, l'essentiel du document se focalise sur six agglomérations françaises : Bordeaux Métropole, Grand Lyon - la Métropole, Mulhouse Alsace Agglomération, Nantes Métropole, Métropole Nice Côte d'Azur et Tours Métropole Val de Loire. Des recommandations concluent cette étude disponible sur le site Internet de l'association.

Sources documentaires : Comité régional du tourisme Centre-Val de Loire ; European Cyclists' Federation (ECF) ; France Vélo Tourisme ; ministère de l'Économie et des Finances-DGE (direction générale des entreprises), ex-direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services (DGCI) ; INSEE

Eugénie Triebel, cofondatrice du Vélo Voyageur avec Bérangère Florin en 2011, fait voyager plus de 2 000 personnes par an à vélo.



© Alain Delouche

Ville & Vélo : Quelles sont les destinations les plus demandées en France ?

Eugénie Triebel : Cette année, nous assistons à un changement ! Jusqu'à l'année dernière, le Val de Loire, mais également le canal du Midi, étaient prioritaires. Nous ne comprenons pas trop ces phénomènes de mode. Il y a deux ans, le grand boom était sur l'Aquitaine. Cette année, les destinations semblent bien réparties dans les Régions. Ces données tiennent aussi à notre très fort taux de fidélisation. De nombreux voyageurs débutent avec le Val de Loire pour la notoriété, puis ils changent ensuite.

Orientez-vous vos séjours vers les sites disposant de voiries adaptées ?

E.T. : Évidemment, lorsqu'il existe des infrastructures nous les utilisons, mais on ne va pas développer un séjour parce qu'il existe une infrastructure vélo. Par exemple, sur la ViaRhona, un gros boulot a été réalisé sur les infrastructures, mais les services ne suivent pas. Sans hébergement, c'est compliqué. De la même façon, il nous faut trouver un partenaire pour les vélos. On a fait le choix de travailler localement avec des loueurs qui gèrent les vélos et les apportent à un point de départ.

Le label Accueil vélo aide-t-il ?

E.T. : Lorsque nous développons une Région, nous regardons en priorité ces

Les tours à vélo de l'opérateur

Le tourisme à vélo a vu éclore le Vélo Voyageur en 2011, un tour-opérateur singulier qui prône le vélo comme mode de déplacement touristique, sans assistance, loin des itinéraires sportifs et des longues distances. Au-delà des spécificités, les attentes d'Eugénie Triebel, l'une des deux fondatrices, révèlent les celles des professionnels du tourisme et les grandes mutations de ce marché.

hébergements-là, mais moins pour les services proposés que pour leur ouverture aux cyclistes. Sur des itinéraires comme la Vélodyssée, où se retrouvent des établissements balnéaires qui ont connu l'époque où les séjours de trois semaines à l'hôtel étaient l'usage, les hébergements d'un jour bloquent énormément. Les établissements Accueil vélo sont davantage sensibilisés à des hébergements d'une seule nuit.

Vous êtes-vous sentie pionnière dans le tourisme ?

E.T. : Je n'ai jamais ressenti énormément de blocage côté hébergement. En revanche cela s'avère plus compliqué pour les établissements de catégorie supérieure : ils ne comprennent pas forcément que des gens paient une chambre 200 euros mais qu'ils viennent à vélo. Depuis 2008 et l'étude sur les retombées économiques de La Loire à Vélo, nous disposons de chiffres concrets à leur présenter.

Quelles sont les durées moyennes de vos séjours ?

E.T. : En moyenne nous sommes sur cinq jours, ce qui est un peu particulier par rapport à d'autres opérateurs.

« On ne va pas développer un séjour parce qu'il existe une infrastructure vélo. »

Ceci tient à notre positionnement, pas du tout sportif ! Pour nous le vélo est un mode de déplacement, un mode de découverte. Nous disons : vous qui n'avez pas l'habitude de pédaler, au lieu de prendre la voiture vous allez monter à vélo. Notre clientèle se compose d'énormément de néophytes qui ne sont jamais partis à vélo. Et partir sur une semaine ou davantage peut paraître difficile, du coup beaucoup de gens s'engagent trois à quatre jours sur des distances de 30 à 40 km.

Comment se compose votre clientèle ?

E.T. : Deux grandes catégories se distinguent. Soit des familles avec des jeunes enfants, des trentenaires, début de quarantaine, avec des enfants en bas âge en carriole ou en siège ou avec des jeunes ados. Ensuite nous retrouvons des jeunes retraités en couple. La clientèle est composée de 60 % de Français, 20 % de Belges, beaucoup d'Américains, d'Australiens, de Néo-Zélandais, et certains reviennent chaque année.

Le vélo à assistance électrique ouvre-t-il le voyage à vélo à de nouvelles clientèles ?

E.T. : Je ne sais pas si cela amène d'autres clientèles, mais cela débloque



© J. Damase

Le tourisme urbain reste peu présent dans l'offre du Vélo Voyageur, à l'image des autres voyageurs. L'exception concerne les tour-opérateurs américains qui incluent une visite de Paris dans leurs séjours.

des personnes qui ne se sentent pas trop de partir à vélo. Le Vélo Voyageur n'a pas de voiture-balai, les gens sont en liberté, c'était l'idée que nous souhaitions développer. Nous fournissons les itinéraires et un book avec les infos pratiques : où récupérer les vélos, le transport des bagages... Lorsque nous sommes arrivés sur le marché, il existait déjà des opérateurs avec des bus, des grands groupes... Mais ce n'est pas notre façon de voyager. L'idée reste que les gens voyagent en liberté. ■

Quelque 200 ans d'innovation plus tard !

Comment la draisienne, créée voilà deux-cents ans, est-elle devenue ce vélo aux multiples usages ? Aux lectures de l'historien ou du sociologue s'ajoute désormais celle de la chercheuse **Kenza El Quaoumi**, qui a mesuré l'intensité de l'innovation dans sa thèse de doctorat soutenue à Mines Paris-tech.

« **L**e vélo est surprenant ! On remarque que c'est un objet dynamique. Il a connu non seulement l'émergence de nouvelles caractéristiques mais également celle de nombreuses familles », constate Kenza El Quaoumi. Sa thèse étalonne le phénomène d'innovation intensive par l'étude de l'évolution de différents objets, dont le vélo. Si la chercheuse n'est pas remontée aux origines du cycle, la lecture au grand galop de l'histoire du vélo témoigne de cette accélération. Voilà exactement deux-cents ans, le 12 juillet 1817, le baron (allemand) Karl Drais parcourait 28 km aux commandes de sa draisienne, ancêtre du vélo. Depuis, le vélocipède n'a cessé d'évoluer. L'adoption des pédales (1861), des pneumatiques (1888), de la transmission par chaîne (de 1889 au début des années 1900) lui donne son allure. Il faudra attendre le début des années 1900 pour l'adoption du dérailleur et du changement de vitesse. L'arrivée d'un vélo différent dans les années 1970 aux États-Unis, le mountain bike, correspond à des usages nouveaux et à une déferlante d'innovations. Les familles de vélo changent. Du simple marketing ? « Ce n'est pas seulement une évolution marketing, notamment sur le rapport à l'objet : je peux changer les vitesses, je peux aller sur n'importe quel terrain, je peux faire du



De la draisienne née en 1817, il y a deux-cents ans, au vélo à assistance électrique connecté, le cycle a connu une forte intensité d'innovation depuis les années 1980.

sport, je peux perdre du poids... Plusieurs dimensions ont été ajoutées. Il y a eu un changement de l'identité de l'objet vélo », assure la doctorante.

Le rôle des prescripteurs de l'innovation

Un des grands enseignements de ce travail de recherche ? L'acceptation croissante des innovations. La peur de la nouveauté se serait-elle estompée ? « Plus ou moins, oui ! On est tellement prêt à découvrir de nouvelles choses que l'étonnement fait place à l'acceptation. C'est ce que dit mon modèle », acquiesce Kenza El Quaoumi. En s'appuyant sur les tests de vélos du magazine *Que Choisir* depuis 1975, sa thèse consacre le rôle des prescripteurs. Le prescripteur est-il indispensable pour faire accepter les innovations ? « Je ne dirais pas indispensable, car certains passent par d'autres canaux, mais je dirais intéressant. L'objet en



lui-même ne suffit pas pour qu'il soit juste accepté, le prescripteur facilite l'adoption, il en facilite l'apprentissage », nuance la chercheuse. En plus ou moins une décennie, le vélo en libre-service et le vélo à assistance électrique ont intégré notre quotidien et créent un autre rapport à l'objet vélo et à la mobilité. « C'est dû au surapprentissage du consommateur. Notre période ne cesse de nous montrer de nouvelles choses, on n'est plus étonné et prêt à apprendre. » Une chance pour le vélo connecté, déjà aux portes de nos villes ! ■



Auteure de la thèse *L'Expansion fonctionnelle, nouvelle mesure de l'innovation* à Mines Paris-tech, **Kenza El Quaoumi** a analysé les transformations d'objets, dont le vélo, « en montrant que leur transformation est permanente et que de nouvelles fonctions émergent de manière continue au cours du temps ». La chercheuse a intégré la direction innovation SNCF réseau en qualité de chef de projet innovation.

Smooove

facilite la mobilité durable

LE SPÉCIALISTE DU VÉLO EN LIBRE-SERVICE !

VOTRE FUTUR VÉLO
EN **LIBRE-SERVICE**
ÉLECTRIQUE ?

www.smooove.fr

 @Smooove_Off



SMOOVE 2017 : 11 PAYS • 25 VILLES • 20 000 VÉLOS • www.smooove.fr

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

Nouveau cycle pour les vélos en libre-service

Le changement de mains des Vélib' parisiens inaugure une nouvelle ère pour les vélos en libre-service. Outre les modèles économiques pouvant se déconnecter de la publicité, l'apport de l'assistance électrique ou de l'électro-communicante révèle l'importance de l'innovation sur ces vélos partagés.

« On est un complément indispensable du transport collectif qui a trouvé sa voie de financement grâce à la technologie », avançait Jean-Charles Decaux, président du directoire de JCDecaux en mars dernier sur BFM business. Une affirmation non contredite par Smoove, le nouvel entrant du Vélib', qui met en avant son système d'accroche réduisant le coût du vandalisme, mais aussi ses multiples brevets, genèse de l'entreprise montpelliéraine. La technologie prime dans un débat pas uniquement centré sur le *business modèle*. « Le vélo en libre-service s'appelle vélo, mais c'est un ensemble d'objets qui ne peut vivre indépendamment », selon Armand Hatchuel, professeur à l'École des mines, qui rappelle la prédominance de la technologie dans la location automatisée (lire interview ci-contre). Le positionnement de Clean Energy Planet depuis 2009 sur des installations de stations de vélos électriques l'atteste. L'apport de cet opérateur ? « Un système breveté qui permet

« Ce "transport public individuel (TPI)" a changé la mobilité »



A Monaco, les stations de vélos en libre-service à assistance électrique se retirent pendant le Grand Prix automobile.

de verrouiller les vélos et de les recharger en même temps », précise Céline Seckler, gérante de l'entreprise qui compte d'autres apports technologiques, comme la station démontable autorisant des équipements saisonniers ou ponctuels.

Les villes moyennes sont concernées

De nombreux services parviennent à échéance d'ici 2018, comme le rappelait l'Ademe dans l'*Étude d'évaluation sur les services vélo – rapport de diagnostic* (septembre 2016) : « Il s'agit d'un marché arrivé à maturité avec peu de nouveaux services déployés depuis 2013 et qui sera surtout concerné dans les années à venir par le renouvellement des flottes de vélos. » Le marché pourrait s'inscrire en faux. Outre le renouvellement et la remise en question du couplage

systématique à la publicité, les vélos en libre-service pourraient encore davantage concerner les villes moyennes, voire petites. Dans le précédent numéro de *Ville & Vélo*, Laurent Mercat, président de Smoove, affirmait la nécessité de « faire naître des nouvelles formes de vélos partagés pour mieux répondre à des villes de 20 000, 10 000 et même 5 000 habitants ». La densité ne serait-elle plus un prérequis ? Les opérateurs ne répondent pas à l'unisson. De nouveaux acteurs arrivent sur le marché national, toutefois les regards se tournent davantage sur le libre-service sans stations mis en place dans une vingtaine de grandes villes chinoises.

Du nouveau à l'Est

La simplicité du système asiatique constitue l'une des raisons du succès. Un enregistrement depuis un Smartphone et le versement d'un petit dépôt de garantie suffisent à récupérer des vélos qui ne sont pas garés dans des stations fixes,



© Alain Dalouche

La souris grise parisienne change de mains au premier janvier 2018, annonçant des transformations technologiques et de modèle économique.

mais disponibles partout. Si les investissements sont moindres, le vol et les dégradations supérieures laissent perplexes. Ces chiffres sont gardés jalousement secrets par les deux opérateurs majeurs Mobike et Ofo qui se livrent à une course poursuite pour se déployer et occuper le terrain au plus vite. Le système chinois est-il viable ? L'avenir proche le dira.

Après plus de dix ans de bons et loyaux services, ce « transport public individuel (TPI) », comme l'a nommé le chercheur Georges Amar, a changé la mobilité. Outre sa disponibilité permanente, le vélo en libre-service a ramené sur la chaussée quelques éléments techniques du vélo souvent négligés pour les usages utilitaires : des freins qui fonctionnent, des changements de vitesse au moyen efficaces, des éclairages de qualité, des pneumatiques quasi increvables... La résonance apportée par l'usage collectif d'un objet individuel n'est certainement pas terminée.

Une nouvelle manière d'utiliser le vélo



Professeur à l'École des mines de Paris (MINES ParisTech) où il copilote la chaire Théorie et méthodes de la conception innovante, **Armand Hatchuel** est membre de l'Académie des technologies (établissement public administratif). Il a développé, avec son collègue Benoît Weil, la théorie C-K, ou concept de la connaissance, une théorie de la conception et une théorie du raisonnement de conception.

Au cœur des sujets sur l'innovation et la culture des objets technologiques, le théoricien et professeur à l'École des mines Armand Hatchuel livre son regard sur les vélos en libre-service et leurs évolutions. Un point de vue riche d'enseignements.

Ville & Vélo : Selon vous, l'innovation est la pensée nouvelle d'un objet et de son usage. Les vélos en libre-service (VLS) répondent-ils à cette définition ?

Armand Hatchuel : Tout à fait ! Je ne suis pas le premier à le dire. Georges Amar a été le précurseur, il a noté la rupture entre individuel et collectif. Le vélo en libre-service (VLS) est la jonction entre l'individuel et un régime collectif.

La « location traditionnelle » de vélo ne

répond-elle pas déjà à cette définition ?

A.H. : Le changement de techniques utilisées pour le libre-service radicalise le concept de partage de l'outil vélo. Le VLS a inventé une manière d'utiliser le vélo dans laquelle il devient optionnel. L'option vélo

est devenue permanente, alors qu'un loueur traditionnel suppose un protocole, une interface.

Les VLS ont-ils réinventé le vélo ?

A.H. : Une révolution de ce type joue sur l'identité profonde de l'objet vélo. Sans être un spécialiste du sujet, il me semble que lors des premières locations, les voitures n'ont

« L'objet technique n'est pas seulement la connaissance technique, mais aussi l'ensemble des désirs qui lui sont associés »

pas connus ces adaptations. Tout évolue, la rupture identitaire se propage à tous les éléments de l'objet.

Qu'entendez-vous par identité de l'objet ?

A.H. : La plupart des objets disposent d'une identité profonde et d'une momentanée. Prenez un verre, par exemple. Ce n'est pas pratique de boire à la main, alors que le récipient, le verre, permet de

capturer le liquide, son identité profonde. Ensuite le verre revêt de nombreuses autres identités : des doubles parois pour ne pas se brûler, des gobelets en plastique pour les verres jetables, pour les œnologues le verre devient un réacteur chimique...

Le vélo, cela reste tout de même toujours deux roues reliées par une poutre...

A.H. : La compréhension de l'évolution des objets techniques suppose de ne pas avoir une vision figée. Le cadre du VLS a été dessiné pour présenter une certaine robustesse, les garde-boue sont différents... Ces transformations ne sont pas forcément visibles par l'utilisateur. Ceci est important pour comprendre les innovations techniques qui sont souvent mal nommées.

L'assistance électrique désormais demandée dans les cahiers des charges des collectivités participe-t-elle à cette transformation ?

A.H. : L'assistance électrique n'appartient pas à la rupture entre individu et collectif introduite par le VLS, elle suit le mouvement général des vélos eux-mêmes. L'introduction de l'électrique dans les appels d'offres répond à une logique d'entreprise, tout comme le loueur de voiture qui offre un GPS. L'assistance électrique a



changé le vélo en tant qu'objet technique, mais il n'est pas séparable de son usage.

Le VLS est-il un révélateur des mutations urbaines ?

A.H. : À partir du moment où les options de mobilité sont enrichies, les clients disposent de choix et peuvent élaborer. Arrive aussi la mode, le régime fondamental du renouvellement des objets. Lorsque la mobilité comporte des options, les gens la chargent de valeurs, et donc certaines personnes vont utiliser le vélo, l'associer ou le dissocier du

métro ou de la voiture. Toutes les combinaisons vont apparaître, les usagers et les usages se transforment.

L'objet technologique se trouve au cœur de vos réflexions...

A.H. : La culture générale fait étonnamment l'impasse sur les objets techniques, elle les « ustensilise », ne retient d'eux que le moment précis où ils vous servent. Donc sans en comprendre l'usage général. Il faut restaurer la technologie dans l'objet général. Alors que nous sommes une civilisation des techniques, c'est une aberration que la conception des techniques ne soit pas fondamentale. Je plaide pour un enseignement de culture générale des objets techniques.

Pouvez-vous nous éclairer sur votre théorie de la conception ?

A.H. : Les objets ne sont pas fixes. L'objet technique n'est pas seulement la connaissance technique, mais aussi l'ensemble des désirs qui lui sont associés et qui créent un halo d'objets autour. L'usage est la version sociologique de la chose, mais ce n'est qu'une partie, une petite fenêtre. Le danger est l'ustensilisation. La théorie de la conception est de restaurer le fait que chaque objet ait une multiplicité d'imaginaires. On appelle ceci l'inconnue désirable. ■

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

Tarif : 1 an / 5 numéros

27 € TTC

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

22 € TTC

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE

22 € TTC

Collectivité, société, association :

Nom :

Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

@

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

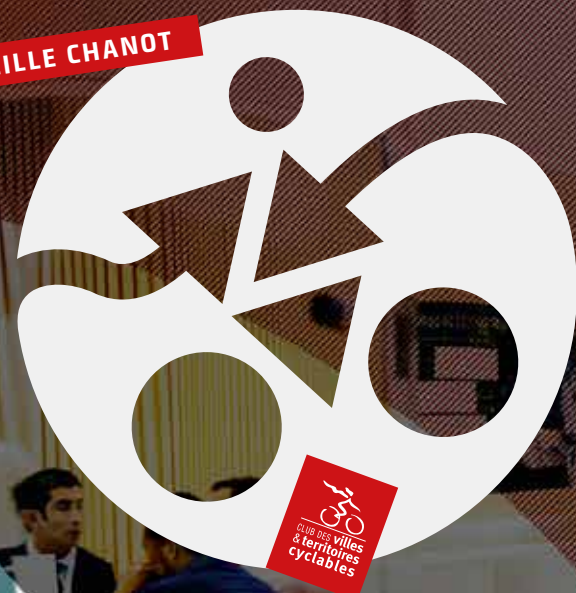
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

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

26^e Rencontres nationales du transport public

21^e CONGRÈS DU CLUB DES
VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES
ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

MARSEILLE CHANOT



PLUS D'INFOS SUR
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



Président exécutif de Via-ID depuis 2015 et directeur général délégué de Mobivia, Yann Marteil est diplômé de Sciences Po et HEC. Il prend en charge le montage de filiales américaines de services informatiques aux États-Unis ; en France, il occupe les postes de directeur finance et opérations, directeur du business développement puis directeur général dans l'édition, la grande distribution et la photographie.

Via-ID, l'émergence mobilité au grand jour



Le fonds de développement Via-ID occupe une actualité de plus en plus pressante dans les nouvelles mobilités. Pour le vélo, Altermoove, Green on, Smoove et Ridy ne représentent que la partie visible des actions de l'entité du groupe Mobivia (ex-Norauto). Confié en 2015 à Yann Marteil, l'accélérateur de développement a clairement changé de braquet.

contraintes de temps, ce qui nous différencie de certains autres fonds. J'investis sur des opportunités en me réservant la possibilité de sortir des projets, mais je peux également choisir de rester dans une entreprise afin de créer des actifs pour Mobivia. Deuxième pilier de notre activité, l'équipe de douze personnes de Via-ID agit comme un accélérateur de start-up et les aide dans leur développement. Nous avons créé un incubateur pour faire mûrir les idées.

« Via-ID agit comme un accélérateur de start-up et les aide dans leur développement »

Mais pourquoi avoir ouvert des bureaux à San Francisco ?

Y.M. : Nous voulons investir dans des start-up étrangères, mais aussi aider les françaises à se développer sur l'international. Nous disposons uniquement de bureaux à Lille. Nous avons ouvert Paris et San Francisco, et nous venons tout juste de nous installer à Singapour et Berlin, des places innovantes. Enfin, nous sommes dans le *go between*, un connecteur entre les *corporate*. Nous mettons en contact des mondes qui ne se rencontrent pas, comme nous l'avons fait avec Indigo pour Smoove et pour le projet Vélib'.

Quand les sociétés quittent-elles ce statut de start-up ?

Y.M. : Par définition, une start-up est une entreprise qui cherche son modèle économique. Quand elle l'a trouvé, ce n'est plus une start-up. Smoove n'en est plus une !

Que recherchez-vous en priorité dans les projets que vous incubez ou que vous accompagnez ?

Y.M. : Nous recherchons des très gros potentiels ! À technologie équivalente, cer-

taines entreprises réussissent, d'autres non. Certains disposent de cette capacité à sauter des obstacles facilement tandis qu'une équipe moyenne ne passera pas toutes les barrières. Charge à nous de déceler les forts potentiels ! Ce sont des ressources humaines, nous devons repérer les bons et les accompagner.

Quels sont les domaines les plus porteurs d'innovation ?

Y.M. : Le monde connecté ! Smoove est connecté, le Vélib' aujourd'hui est inerte et représente le monde d'avant. La technologie permet de révolutionner les rapports à la mobilité, de créer de nouveaux rapports avec les déplacements.

Altermoove est une enseigne de vélo électrique, ce n'est pas à proprement parler une entreprise innovante...

Y.M. : Altermoove est très innovante ! En 2009-2010, le concept de vélo électrique était avant-gardiste. À l'origine, il s'agissait de magasins grands formats avec des scooters et voitures électriques que nous avons recentrés sur des petits magasins de centre-ville spécialisés sur le vélo électrique. La commercialisation d'Altermoove passe autant par le Web que le *retail* (les magasins, NDLR). L'innovation porte sur beaucoup de choses, notamment sur la manière de faire.

Des projets de dimension plus industrielle, dans du hardware, pourraient-ils vous intéresser, comme des productions de vélo, par exemple ?

Y.M. : On n'est pas très hardware car les cycles de développement sont assez longs et très capitalistiques. À moyen terme, les Chinois, notamment, sont imbattables. L'innovation reste condamnée à se faire produire là-bas. ■

Ville & Vélo : Via-ID a-t-il changé sa stratégie en créant son incubateur en 2016 et des bureaux à San Francisco ?

Yann Marteil : Mobivia a posé les bases de Via-ID dans les années 2010-2014 en faisant le constat que l'entretien auto n'allait pas fonctionner dans les cinquante prochaines années. Cerner des projets innovants sur le secteur des nouvelles mobilités est devenu une priorité. Les résultats ont été corrects, mais il s'agissait d'une phase d'apprentissage. En 2014, le groupe a voulu accélérer et m'en a donné des moyens humains, financiers et stratégiques.

Quels sont les axes de développement ?

Y.M. : Tout d'abord, nous opérons comme un investisseur financier, mais sans les

2009

■ le groupe Norauto intègre les solutions de mobilité innovantes, notamment des vélos et scooters électriques.

2010

■ Le groupe Norauto devient Mobivia.
■ Création de Via-ID pour soutenir les initiatives des entrepreneurs dans l'écomobilité.

2016

■ Création de l'incubateur VIA-ID à Lille et Paris pour accompagner des start-up innovantes dans les mobilités partagées, connectées et urbaines.
■ Premier appel à projets de l'incubateur pour valider un *business model* en 3 à 12 mois.

2017

■ Ouverture de bureaux à Berlin et Singapour.