

Dossier > pages 8 à 15

L'industrie du cycle de retour dans l'Hexagone

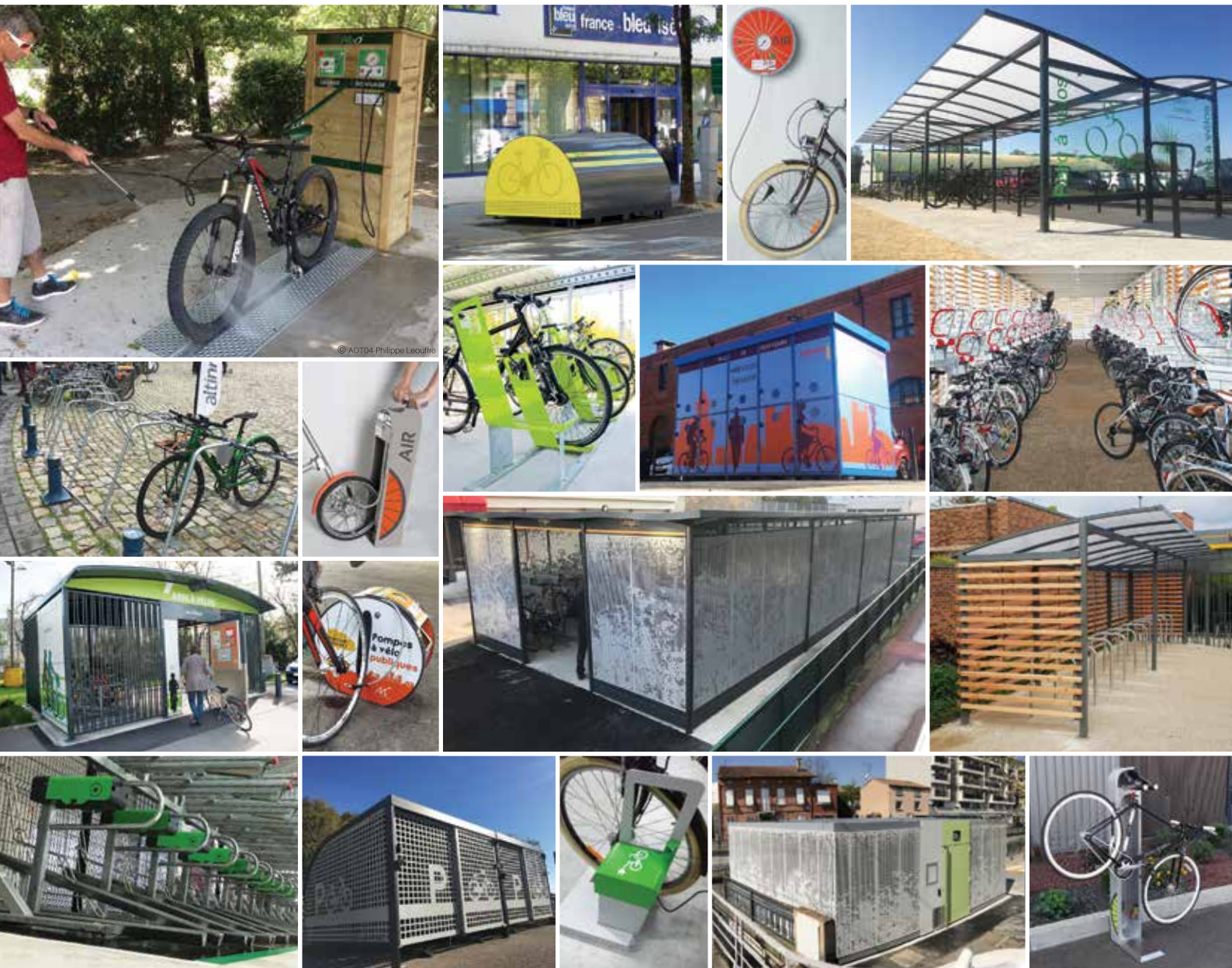
Savoir-faire, loi antidumping, préférence nationale, essor du vélo à assistance électrique... > p. 8

- Habitat : le vélo peut-il sortir de sa voie de garage ? > p. 16
- Les nouveaux engins de déplacement personnel cherchent leur place > p.19
- Les engagements d'Audrey Pulvar, présidente de la Fondation pour la nature et l'homme > p. 22





LE VÉLO EN LUMIÈRE®



altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
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, usage),
Diane Guilbot

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

Crédits photos :
Arcade Cycles,
Décathlon, Alain Dalouche, Moustache Bikes, Cycles Victoire, Manufacture française du cycle, Easy Bikes, Jean-Dominique Billaud, Micro, Fotolia : Christophe Fouquin, Drouk, Dmyto, Chris M, Ingusk

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

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

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

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : mai 2018
ISSN 1631 – 3054

agenda

> 30 mai-5 juin 2018

Semaine du développement durable

<http://evenements.developpement-durable.gouv.fr>

> 4-8 juin 2018

Sixième édition de la Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

> 12-14 juin 2018

Transports publics 2018, le Salon européen de la mobilité, Paris

> 14 juin 2018

Remise des Talents du Vélo, sur l'espace Mobilités actives de transports publics 2018, Salon européen de la mobilité, Paris

<http://www.transportspublics-expo.com/fr>

> 12-15 juin 2018

Velo-city 2018, Rio de Janeiro (Brésil)

<https://www.velo-city2018.rio/>

> 8-10 juillet 2018

Salon Eurobike, Friedrichshafen (Allemagne)

<http://www.eurobike-show.com>

> 16-22 septembre 2018

Semaine européenne de la mobilité – 17^e édition



édito

Vivement un grand plan vélo !

L'été approche, et la présentation du projet de loi d'orientation des mobilités et des principales mesures tant attendues d'un vrai plan national vélo recule. Au moment où nous bouclons ce quatre-vingtième numéro de *Ville & Vélo*, nous savons qu'il va falloir patienter encore un peu pour connaître la teneur définitive du projet et attendre l'automne pour son examen parlementaire. L'actualité est certes chargée – mouvements sociaux, calendrier parlementaire très dense... – mais on se doute aussi que les arbitrages financiers s'éternisent. Et que ça n'est pas forcément de très bon augure.

Le plan vélo doit être sincère, financé et assumé. La ministre des Transports, Elisabeth Borne, s'y est engagée. C'est indiscutablement un changement de cap important ! Les plans vélo précédents étaient sans doute sincères mais jamais financés, dotés d'aucune structure de moyens pour les animer et les évaluer, sans véritable gouvernance... Aussi le décalage entre les bonnes intentions et le terrain demeurerait-il énorme. Voilà qui

doit changer si la France veut tenir les engagements qu'elle a pris dans le cadre de la stratégie nationale pour la mobilité propre – 12,5 % de part modale vélo en 2030 alors que nous sommes à peine à 3 % ! – ou pour l'accueil de jeux Olympiques six ans plus tôt. Car oui, pour tenir la promesse de multiplier la part des déplacements à vélo par 3 en 2024 ou par 4 à horizon 2030, et pour éviter les lourdes sanctions financières de l'Union européenne pour dépassement des seuils de pollution de l'air toujours plus menaçantes et plus globalement pour notre santé à tou-te-s, il va falloir accélérer les changements dans nos modes de vie et de mobilité. Oui, cela nécessite des investissements : avec la FUB nous les estimons à 200 millions par an pendant les cinq années à venir. Les collectivités locales ne peuvent supporter seules l'investissement public pour rattraper le retard de la France sur ses voisins européens et pour déployer le système vélo partout sur le territoire, y compris dans les zones blanches où des personnes n'ont d'autre choix aujourd'hui que la voiture ou l'immobilité. Oui, cela suppose une politique transversale, le plan vélo associant les ministères de la Santé, de l'Économie, de l'Intérieur, de l'Éducation nationale et des Sports. Oui, cela implique d'améliorer les incitations économiques actuelles comme l'indemnité kilométrique vélo en la généralisant à la fonction publique et en la rendant obligatoire, comme le bonus pour l'achat d'un vélo à assistance électrique aujourd'hui très peu attractif, en aidant au financement des vélos-cargos... Et de réaliser à grande échelle les stationnements des vélos qui font tant défaut aujourd'hui dans les gares et les pôles d'échange. L'accélération des dynamiques à l'œuvre à un coût. Mais, dans le cas du vélo, elle a un bon retour sur investissement, notamment en termes d'économies de dépenses de santé et de création d'emplois locaux.

Ne relâchons donc pas notre mobilisation. Le prochain Salon européen de la mobilité à Paris, mi-juin, est l'occasion non seulement de rappeler l'urgence d'une vraie politique vélo dans notre pays, mais d'illustrer le dynamisme de cette filière transversale et des collectivités locales, dynamisme qui ne demande qu'à être amplifié et aidé. Le Club des villes et territoires cyclables sera, cette fois encore, au rendez-vous !

Pierre Serne
Président

Ville & Vélo roule à plus de **80**



Depuis novembre 2001,
QUATRE-VINGTS NUMÉROS
de *Ville & Vélo* accompagnent
la vie du Club, défrichent
et aiguillonnent les grands
sujets de la mobilité active.
Arrêt sur quelques
numéros marquants.



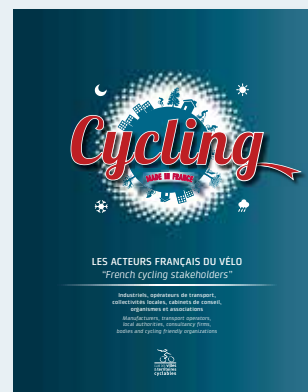
N° 78 ▲ janvier/février 2018

Les vélos en free floating occupent l'actualité et l'espace public de Lille, Reims et Paris depuis deux mois. Le magazine dresse un état des lieux avant l'organisation d'un groupe de travail sur ce nouveau service vélo.



N° 72 ▲ mai/juin 2016

Le vélo doit « encore démontrer ses capacités en termes de transports de charges et notamment de marchandises », insiste l'éditorial d'un numéro poids lourd qui ouvre la voie aux vélos-cargos, biporteurs, triporteurs ou vélos allongés.



Cycling Made in France ▲ Hors-série juin 2015

Publié à l'occasion de l'édition 2015 à Nantes du Congrès mondial du vélo, Vélo-city, le hors-série *Cycling* éclaire le marché du cycle et les acteurs du vélo français. Une édition bilingue.



N° 60 ▲ septembre/octobre 2013

Le vélo à assistance électrique s'affiche en une et raconte son passage d'arlésienne du vélo à celui de super-héros de la mobilité active. Ce « cover bike » reviendra moins d'une année plus tard pour présenter l'étendue de ses usages.



N° 54 ▲
mars/avril 2012

La femme est l'avenir du vélo !, la paraphrase du poète Louis Aragon révèle les coups de pédales à donner pour le partage de l'espace public. Le magazine insiste quatre ans plus tard, en titrant *Femmes et vélo : un espace public à partager*.



N° 49 ▲
mars/avril 2011

Le lancement de la première édition des Talents du Vélo répond au titre de la une : *Objectif vélo ! Comment le vélo prend sa place*. Le coup de projecteur annuel du trophée apporte un éclairage à des actions ou projets de mobilité durable.



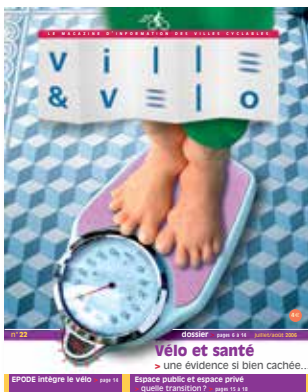
N° 42 ▲
novembre/décembre 2009

L'étude Atout France sur l'économie du vélo apporte des données chiffrées et des éléments tangibles là où l'estimation au doigt levé prédominait. Le document fait toujours référence, malgré son obsolescence, et appelle à une suite.



N° 24 ▲
novembre/décembre 2006

Les dix bougies du gâteau de couverture célèbrent les dix ans de la loi Laure (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) et ses deux dispositions importantes pour le développement du vélo. Un numéro anniversaire en forme de bilan.



N° 22 ▲
juillet/août 2006

La santé a souvent fait les gros titres de *Ville & Vélo*. Logique ! Deux autres éditions (n° 39-mai/juin 2009 et n° 46-septembre/octobre 2010) affirment l'importance du vélo sur la forme physique.



N° 17 ▲
septembre/octobre 2005

Du Code de la route au Code de la rue, titre le magazine avant le congrès de Lille, tirant un premier bilan du Code de la rue en Belgique et posant la question des perspectives en France.



N° 8/9 ▲
septembre 2003

Comment les publicitaires utilisent le vélo et comment les publicités influencent la représentation collective : voilà un sujet qui intéresse le magazine depuis ses débuts. Aux côtés des aménagements et services cyclables, l'image du vélo compte pour son usage.



N° 1 ▲
octobre/novembre/décembre 2001

Le premier numéro annonce son objectif de laisser « une large place au débat, aux rencontres » et demande en couverture si Strasbourg ne serait pas la ville modèle. Deux points toujours d'actualité !

Un ostéo à vélo

› **Cycl'osteo, c'est un collectif d'ostéopathes qui consultent au domicile ou dans les entreprises de leurs patients, en ne se déplaçant qu'à vélo.**

Les vélos électriques utilisés, qui transportent tout le matériel de diagnostic et de soins médicaux, permettent à ces ostéopathes d'avoir un délai d'intervention rapide, de pratiquer des tarifs très abordables tout en ayant une démarche respectueuse de l'environnement. Né à Toulouse en 2015, Cycl'osteo existe aujourd'hui à Paris, Bordeaux et Lyon, et poursuit son développement (à Nantes et Lille notamment).

www.cyclosteo.fr

En Allemagne, le vélo-cargo a le vent en poupe

› **Du vélotaffeur au livreur en passant par les familles, ils sont nombreux à utiliser les vélos-cargos pour leurs trajets du quotidien.**

De nombreuses initiatives existent pour convaincre ceux qui n'ont pas encore testé ces véhicules, et ce gratuitement. À Berlin, ce sont près de 150 entreprises qui, depuis un an, bénéficient d'un prêt de vélos-cargos tandis que les particuliers peuvent en réserver un sur Internet (programme Velogut). Autre incitation, l'État allemand propose depuis le mois de mars jusqu'à 2 500 € pour l'achat d'un vélo-cargo à assistance électrique ; la ville de Berlin a quant à elle ses propres subventions, qui vont de 500 à 1 000 € (selon les modèles).

Vélo et compétitivité des entreprises

› **Un nouveau programme vise à renforcer l'efficacité réciproque des démarches de promotion de l'activité physique et sportive et du développement de l'usage du vélo pour la mobilité domicile-travail.**

Lancé par L'ADEME et le Club des villes et territoires cyclables, en partenariat avec l'Observatoire national de l'activité physique, de la sédentarité (ONAPS) et la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), ce projet favorise leur rapprochement et leur synergie dans l'intérêt des entreprises et des salariés. Un appel à candidature aux entreprises souhaitant participer à cette expérimentation a été lancé en mars dernier et court jusqu'au 1er septembre 2018. Pour en savoir plus et candidater :

www.villes-cyclables.org

› Actualités

Le boom américain du vélo en libre-service

› **Le vélo en libre-service, avec ou sans station, a la cote aux États-Unis.**

En 2017, 35 millions de trajets ont été effectués avec des vélos partagés, soit 25 % de plus qu'en 2016. Le nombre de vélos mis à disposition dans l'ensemble du pays a plus que doublé, passant de 42 500 vélos à la fin de l'année 2016 à 100 000 vélos fin 2017 ; une augmentation due en grande partie à l'arrivée des compagnies de vélos en free floating sur le marché américain. Pour l'ONG NACTO (National Association of City Transportation Officials), le vélo en libre-service est en train de devenir une véritable option de transport dans les villes américaines.

www.nacto.org



Covélotaf

› **Pourquoi les vélobus seraient-ils l'apanage des écoliers?**

Plusieurs associations et collectifs de cyclistes incitent les vélotaffeurs à effectuer leur trajet à plusieurs. Les cyclistes indiquent sur les réseaux sociaux leurs trajets quotidiens et se retrouvent ensuite pour effectuer ensemble leurs parcours ou une partie, qu'ils soient débutants ou non. Une initiative qui semble avoir encore plus de succès en période de grèves ferroviaires. Porté initialement par des structures franciliennes (Mieux se déplacer à bicyclette MDB IDF, FARàvélo, collectif vélo Massy et CPS), le mouvement se déploie dans d'autres villes (à Lille notamment).

www.citycycle.com

VLS et petite ville

› **Depuis le mois d'avril, à Salbris, dans le Loir-et-Cher, 12 vélos en libre-service aux couleurs de la ville ont été mis à disposition des habitants et des touristes.**

Ces vélos ont été récupérés et réparés par l'association Emmaüs, avec qui Salbris a signé une convention de trois ans. Les vélos ont été rachetés 70 € pièce par la Ville à l'association qui assure leur maintenance. Un bilan annuel est prévu pour évaluer l'opération et augmenter éventuellement le nombre de vélos et les lieux de dépôt.

<http://www.salbris.com/>



VAE solidaires à Briançon

› **Tout le monde ne peut pas s'offrir un vélo à assistance électrique.**

C'est pourquoi le Centre communal d'action sociale de Briançon vient de mettre en place l'opération « vélos électriques solidaires ». Suite au succès du dispositif mis en place en 2017 par la Ville et le PETR – aide de 500 € à l'achat d'un VAE sans condition de ressources, cette année l'offre s'adressera à toutes les personnes non imposables. L'opération est portée par le CCAS, avec le soutien du département et d'Énergies développement services du Briançonnais. Le montant minimum proposé est de 400 €, et selon les ressources du foyer l'aide peut grimper jusqu'à 700 €. Pour le maire, Gérard Fromm, « cette action en faveur des mobilités douces est positive à tous points de vue. Elle permet de développer la pratique du vélo, contribue à diminuer la pollution atmosphérique – et sonore –, à améliorer la santé de nos concitoyens, à réduire leurs dépenses de carburant, à fluidifier la circulation, à faciliter le stationnement et à soutenir l'activité des vendeurs de cycles locaux ! »

www.ville-briancon.fr

Urbanus Cyclus

➤ À partir de mai et pendant toute l'année 2018, le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne présente l'exposition « Urbanus Cyclus – Le vélo dans la ville », qui invite tous les publics à un grand tour d'horizon des pratiques multiples – et parfois surprenantes – du vélo urbain.

L'exposition revient sur le retour du vélo dans les grandes villes françaises et européennes et l'inventivité suscitée par ce mode de déplacement : vélo urbain, single-speed, vélo à pignon fixe pour amateurs de sensations, triporteur, vélo dit cargo pour le transport, ou vélo rallongé pour emporter enfants ou courses, vélo en libre-service ou vélo à assistance électrique, bmx, polo bike, autant de vélos que d'usages personnels, utilitaires, professionnels ou sportifs qui se développent dans les centres urbains et leur périphérie.

Du 3 mai 2018 au 7 janvier 2019

<http://www.musee-art-industrie-saint-etienne.fr/>



La métropole de Lyon aide à l'achat de vélos

➤ La métropole de Lyon propose une aide financière pour l'achat d'un vélo depuis le début de mois de mai : elle concerne les vélos à assistance électrique, les vélos pliants ou les vélos-cargos.

L'aide, d'un montant de 100 €, est attribuée pour l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion chez un revendeur agréé. Un budget de 250 000 € a été voté pour ce dispositif : les 2 500 premiers demandeurs pourront donc en bénéficier !

<https://www.grandlyon.com>

Mobilité active, au travail !

➤ Le Club des villes et territoires cyclables et la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM) ont signé en mars dernier une convention de partenariat pour encourager le vélo et la mobilité active

parmi les solutions de mobilité des salariés et accompagner les employeurs qui mettent en œuvre ces solutions. Un partenariat qui se traduira notamment par la réalisation d'un guide pratique à l'attention des employeurs, sorte de livre blanc pour le développement de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels.

<http://www.villes-cyclables.org>

vite-dit

« Nous appelons à une véritable mobilisation de l'État, aux côtés des collectivités territoriales, pour accélérer la pratique du vélo dans notre société. Un engagement de la part des acteurs publics est absolument nécessaire pour favoriser l'usage du vélo et rattraper le retard incompréhensible pris en la matière. Un portage politique fort est impératif pour regarder le vélo non plus avec condescendance, mais comme un mode de mobilité d'avenir. »

Extrait conclusif de la tribune *Un plan vélo ambitieux pour rattraper 20 ans de retard !*, signée et publiée le 22 avril dernier par plus de 200 parlementaires de différentes sensibilités politiques, appelant le gouvernement « à mener un grand plan vélo ».

À retrouver sur www.villes-cyclables.org > Club des élus nationaux pour le vélo



« Tous en selle ! Le retour du vélo en ville ! »

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et le Club des villes et territoires cyclables étaient les invités de Denis Cheissoux dans son émission *CO₂ mon amour* le 5 mai 2018, dans une édition consacrée au vélo en ville. Un jour particulier pour parler vélo : ce 5 mai, les Français auront consommé l'ensemble des ressources naturelles que la planète peut renouveler en un an. À réécouter ici :

<https://www.franceinter.fr/emissions/co2-mon-amour/co2-mon-amour-05-mai-2018>

2,782 millions

➤ C'est le nombre de vélos vendus en France en 2017 (toutes familles de produits confondues), contre 2,110 millions de voitures particulières.

Point notable : les vélos à assistance électrique (VAE) ont doublé les cyclomoteurs en nombre d'unités achetées par les Français l'an passé : 254 870 VAE contre 107 616 cyclomoteurs vendus en 2017. La roue tourne ! Pour retrouver tous les chiffres 2017 de l'Observatoire du cycle présentés le 13/04/2018, c'est sur :

www.unionsportcycle.com

Le nouveau cycle de l'industrie

Porté par l'assistance électrique et l'encouragement de la mobilité active, le cycle revient en fabrication dans l'Hexagone. Et plus largement en Europe. La désindustrialisation du vélo depuis plus de trente ans semble en fin de cycle. Au rajeunissement des « fabricants historiques » et aux jeunes pousses s'ajoutent de nouveaux projets européens à un phénomène parti pour s'inscrire dans la durée.

L'ouverture en août prochain de la nouvelle unité de production de 6 500 m² de Moustache bikes, dans les Vosges (Thaon-les-Vosges), a valeur d'exemple. Tout comme le redressement de la Manufacture française du cycle de Machecoul (44) depuis son rachat par Intersport en mars 2013. L'unité d'assemblage de Loire-Atlantique a monté 400 000 vélos en 2017 contre 130 000 en 2013, et devient le fleuron industriel national en volumes produits.

Quelque 800 000 vélos auraient été assemblés en France en 2017 ! Le chiffre reste faible rapporté à la commercialisation de 2 782 000 unités pour la même année (Observatoire 2018, Union sport & cycle). Toutefois la courbe de la production nationale s'inverse

après quinze années de baisse quasi continue : de 1 910 000 vélos sortis des lignes d'assemblage françaises en 2000, le nombre

avait chuté à 630 000 en 2015 et 2016 pour retrouver une croissance en 2017. Et le phénomène s'amplifie ! « Les industriels du vélo sont en train de revenir et de se développer, trouvant un réel intérêt à produire des vélos en France. Cette dynamique inverse la désindustrialisation des années 1975-1980 », lançait Jérôme Valentin, coprésident de l'Union sport & cycle le 13 avril dernier à la présentation des résultats 2017 de la profession.

L'assemblage français gagne des marchés à l'export

Le montage de cycles en France prouve sa viabilité et tient tête à la concurrence.

« Quelques 800 000 vélos auraient été assemblés en France en 2017 ! »

« Nous faisons mieux que résister ! Nous gagnons des marchés à l'export contre des Chinois ou des Taïwanais. Nous sommes

souvent un peu plus chers mais parvenons à faire la différence sur la compétitivité hors prix par la fiabilité, le service après-vente, les



garanties... », s'enthousiasme François Lucas, président d'Arcade Cycles. L'assemblage a retrouvé un modèle économique dans l'Hexagone, toutefois la fabrication des cadres de vélos reste



La réintroduction d'unités de fabrication de cadres en Europe constitue un des enjeux de l'industrie européenne. La majorité des cadres de vélos reste produite en Asie et débarque par containers, à peindre ou déjà peints (notre photo)... Avec l'aide de Bruxelles, la profession du cycle protège ses frontières européennes pour permettre le développement d'une filière cycle.

toujours bloquée hors frontières. L'industrie appelle pourtant à une proximité des fabriques de cadres des sites d'assemblage afin de limiter la logistique et de gagner en flexibilité. Les délais de livraison en vigueur de quatre à six mois handicapent les marques pour alimenter leurs réseaux de distribution. Sans compter sur les aléas conjoncturels. L'an dernier, les usines chinoises ont priorisé les flottes de vélos des opérateurs asiatiques destinées au free floating, rallongeant la file d'attente.

Si les productions de cadres se concentrent en Asie, les pays européens à la main-d'œuvre moins coûteuse

(Portugal) ou n'ayant pas perdu le savoir-faire et l'outillage (Italie, Allemagne) disposent de solides arguments. Les

« Les préoccupations environnementales appellent à limiter le débarquement de containers »

préoccupations environnementales appellent à limiter le débarquement de containers venus de l'autre bout du monde et pèsent dans la balance. D'autres pays européens se positionnent sur ce marché.

La France n'est pas éligible pour la production de cadres

De l'avis unanime, implanter une production industrielle de cadres reste irréalisable à ce jour. Même Decathlon n'envisage pas cette alternative alors que l'enseigne lilloise assemble



En passe de devenir la plus importante marque mondiale, avec un prévisionnel de vente de 5 millions de vélos en 2018, Decathlon joue un rôle majeur en Europe, avec le groupe Accell, pour la réintroduction d'unités de productions.

en Europe 95 % des vélos produits pour ce marché, soit 3,4 millions d'unités pour 2017 ! Actrice majeure, l'enseigne pourrait devenir la première marque mondiale en 2018, avec un objectif de 5 millions de vélos (4,3 millions en 2017). Le groupe a réintroduit des unités de production de cadres en Italie et au Portugal, pas moins de 800 000 cadres étant désormais fabriqués en Europe pour la marque. « *Nous avons demandé à nos partenaires industriels italiens et portugais, assembleurs de nos vélos, de fabriquer des cadres. Et nous allons poursuivre cette démarche en Roumanie !*, explique Frédéric Van Steirteghem, acheteur industriel en charge des vélos. *Le Portugal est trois fois moins cher que la France. L'Italie a réussi à conserver son savoir-faire alors que Saint-Étienne, où se concentrait l'industrie du cycle, l'a perdu, ainsi que les machines. Le ticket d'entrée pour monter une simple ligne de production de cadres en acier revient à 5 millions*

« L'Italie a réussi à conserver son savoir-faire alors que Saint-Etienne l'a perdu »

d'euros ! Dans notre unité au Portugal (NDLR, sous Porto), il a fallu introduire le savoir-faire, ce qui a demandé trois ans pour fabriquer le premier cadre. Cela reste compliqué de revenir en France pour garantir de telles productions. »

À SAVOIR



Le montage de composants sur des lignes de production (notre photo) ou l'assemblage poste à poste constituent le savoir-faire des unités de fabrication françaises d'où sont sortis 800 000 vélos en 2017.

La production de cycles consiste à assembler des composants sur des cadres qui restent fabriqués majoritairement en Asie, mais également en Europe. Un vélo se compose de centaines de pièces, essentiellement métalliques (à l'exception des cadres carbone des vélos de sport haut de gamme), mais également en plastique (selle, gaines de câbles...) et de lubrifiants mécaniques. Les composants désignent les pièces

nécessaires au fonctionnement du vélo, de la transmission au freinage en passant par la selle ou les pédales. Souvent employées par la profession, les trois lettres OEM – pour Original Equipment Manufacturer – désignent les équipements montés de série sur les vélos, une expression francisée en première monte. La selle en cuir reçue à Noël remplaçant la selle de série s'apparente à la seconde monte. ■

La taxe antidumping dans le cycle

Les perspectives du marché aiguillonnent les initiatives. À Agueda, au Portugal, trois fournisseurs (Rodi, Miranda, Ciclo-Fapril) se sont unis sous l'entreprise Triangles pour produire des cadres aluminium. D'autres projets devraient émerger. Ces implantations

pourraient amener des fabricants de composants (fourches, roues, pneus...) à s'implanter à proximité. Il s'agit d'un des enjeux de l'industrie européenne réunie sous le pavillon de l'EBMA (European Bicycle Manufacturers Association), qui cherche à attirer des fournisseurs de composants asiatiques pour développer une filière européenne. Sur environ 20 millions de vélos commercialisés annuellement en Europe, plus de 12 millions sont assemblés sur le territoire (Conebi 2016). Un volume propre à attirer quelques investisseurs.

L'autre enjeu industriel européen concerne la taxe antidumping qui prend fin cette année. Cette barrière douanière pourrait être reconduite pour cinq ans en juillet prochain. « Aujourd'hui la taxe sur les vélos traditionnels est de 48,5 % pour les vélos qui viennent de Chine et de 6 % pour les VAE. Nous avons proposé de mettre en place un antidumping sur les VAE que l'on peut trouver à des prix publics qui cassent le marché ! Nous travaillons dans ce sens avec l'EBMA », défend Jérôme Valentin. En septembre dernier, l'EBMA a déposé une plainte auprès de la commission européenne sur les vélos électriques chinois, amenant suffisamment d'éléments pour ouvrir une procédure. L'objectif ? Protéger les emplois et permettre la mise en place de filières de production.

Une industrialisation en chaîne

Les entreprises hexagonales se musclent. Le site de Cycleurope de Romilly (10) est devenu le centre de montage européen des VAE du groupe. Rassérénée par une production garantie à 60 % par son propriétaire Intersport, la Manufacture française du cycle a développé une unité de peinture de cinquante personnes, alors qu'auparavant l'entreprise importait des cadres déjà peints. France-Loire, un des derniers bastions de l'industrie du cycle stéphanoise, retrouve une seconde jeunesse sous la houlette



Conçus et assemblés en France, les vélos Moustache surfent sur l'assistance électrique. En sept ans, les deux créateurs de la marque se retrouvent à la tête d'une entreprise de plus de 80 personnes !

© Moustache Bikes

du groupe Accell. Les exemples ne manquent pas. Le vélo français pourrait ajouter une corde industrielle à un arc déjà bandé par l'immuable Tour de France et les vélos en libre-service. Le cycle est porté par l'assistance électrique. Les chiffres s'emballent : 255 000 VAE ont été commercialisés en 2017 contre 134 000 en 2016 (Observatoire 2018, Union sport & cycle). Les professionnels comparent ce booster à celui du VTT pour le cycle dans les années 1990. Prévisionnistes de tous bords s'accordent à penser que ce phénomène ne peut que s'amplifier : les VAE ne représentent que 10 % des 2 782 000 unités vendues en France en 2017, tandis que les proportions seraient de près de 20 % en Allemagne et de plus de 30 % aux Pays-Bas.

Les flottes des collectivités et des entreprises activent le marché

L'autre levier actionne le marché professionnel : flottes de vélos en libre-service (VLS) et parcs de vélos pour les entreprises et les collectivités. Les opérateurs de VLS privilégient la proximité. Cykleo (Keolis) réalise ses vélos avec Arcade

Cycles ; JCDecaux a opté pour France-Loire (groupe Accell) dès 2005 avec Vélo'v ; Smoove poursuit sa collaboration avec Arcade Cycles pour les Vélip' électriques et la Manufacture française du cycle pour la flotte mécanique. Les collectivités jouent la carte nationale, à l'image des nouveaux VAE en circulation depuis janvier à Rennes sortant de l'usine Cycleurope, ou de Strasbourg qui a

« Mettre en place un antidumping sur les VAE »

L'artisanat se structure

En février dernier, la jeune association des artisans du cycle s'est dotée de nouveaux statuts et objectifs pour préparer l'avenir de la production artisanale française.



Créée pour organiser annuellement le concours de machines relancé depuis 2016 par les Cycles Victoire (notre photo), l'association Les artisans du cycle pourrait se retrouver davantage sous la lumière.

Née sous l'impulsion des cycles Victoire en 2016, l'association se structure autour d'un nouveau collège de quinze membres, sans président, pour « défendre la profession », selon Matthieu Chollet, des cycles PechTregon. Un programme ambitieux pour des entreprises artisanales qui conçoivent, fabriquent et assemblent des vélos à l'unité !

Tout d'abord la profession doit apporter une réponse à la répression des fraudes, demandeuse d'une démarche de qualification/certification de référence. L'association doit faire valider le process de fabrication propre à chaque artisan-cadreur et voudrait aller plus loin. « On aimerait créer un label des cadres qui se contrôlèrent les uns les autres, pour s'assurer que les cadres

sont bien faits sur place. L'association voudrait également mettre en place des formations et, pourquoi pas, créer un salon », poursuit Matthieu Chollet.

Si l'artisanat du cycle est revigoré depuis une dizaine d'années, la France se trouve à la traîne par rapport à l'Angleterre, qui a conservé une formation (la Bicycle academy, à Londres) et organise un Salon (Bespoke, à Bristol). Depuis 2005 se tient également le North American handmade bicycle show (NAHBS) aux États-Unis, un pays où l'artisanat a sa place dans le Salon national du cycle (Interbike). En France, l'artisanat du vélo a périclité dans les années 1985-1990 et renaît sous l'impulsion de nouvelles marques comme Vagabonde cycles, les cycles Victoire ou Caminade. ■



équipé sa flotte Vélhop de deux-cents vélos Moustache en février dernier. Un avenir se dessine également pour la production des vélos-cargos et autres triporteurs. Le transport coûteux de ces poids lourds du cycle impose une proximité de production, comme le précise Bruno Louis, de l'entreprise dijonnaise Douze cycles : « Il est plus simple d'assembler nous-mêmes. Il ne serait pas très pertinent de soustraire la production. » Pour des raisons évidentes d'acheminement, Nihola France fabrique à Couëron (44), sous licence, les triporteurs de la marque danoise pour la France et l'Espagne. Le marché émergent de la livraison du dernier kilomètre est déjà occupé par les majors industriels nationaux comme Arcade ou Cycleurope.

Un avenir écoresponsable à construire

L'avenir ? Des filières de proximité se développent et vont limiter les débarquements de cycles par containers, peu en phase avec la fibre environnementale et sanitaire de ce mode de déplacement et de



Les emplois se développent dans les territoires où sont implantées les usines d'assemblage de vélo. La saisonnalité estivale du cycle se retrouve lissée par le vélo utilitaire et les besoins à l'année des collectivités.



© Arcade Cycles

S'il n'est pas estimé par la profession du cycle, le marché des vélos en libre-service et des parcs pour les collectivités profite aux entreprises françaises. Les flottes vélos des entreprises constituent également un enjeu industriel d'avenir.

transport. L'industrie se débride face aux perspectives alléchantes de progression du marché. Elle devra être contenue ! Certains acteurs appellent publiquement à la motorisation des vélos d'enfants, des attentes contraires aux intérêts sanitaires auxquels le législateur devra veiller. Pour poursuivre sa progression, le cycle se doit d'être vertueux au niveau de sa fabrication, mais aussi de son recyclage. La collecte des batteries de vélos à assistance électrique a été mise en place par un éco-organisme collecteur, le Corepile, en fin d'année dernière (lire *Ville & Vélo* n° 77). Des efforts restent à faire. Environ 1,5 million de vélos seraient détruits chaque année, tandis que seuls 20 000 vélos seraient récupérés par les ateliers-vélos. La filière mérite de se structurer.

L'entrée dans l'ère de la quatrième révolution industrielle faisant fusionner l'industrie et les technologies digitales va-t-elle ouvrir une nouvelle voie économique à ce que certains experts nomment la nouvelle mobilité urbaine ? À suivre. ■

LES CHIFFRES DE PRODUCTION DE VÉLOS ET D'ACCESSOIRES

> Environ **800 000 vélos** sont produits (assemblés) en France (estimation 2017).

> **12 660 000* vélos** proviennent de l'industrie européenne. L'Italie (18 %), l'Allemagne (16 %) et le Portugal (15 %) représentent presque la moitié du marché (49 %)

- > La production de vélos à assistance électrique (VAE) atteint **1 164 000 unités** pour l'Europe, la France assemblant 95 000 unités (8 % du marché européen) et se situant à la quatrième place derrière l'Allemagne (352 000 vélos, 30 % du marché européen), les Pays-Bas (200 000 vélos, 17 % du marché) et la Hongrie (171 000 vélos, 15 %).

- > La production de composants et accessoires est estimée à **1,754 millions d'euros*** pour l'Europe. La France pointe à la quatrième place avec **214 millions d'euros** (12 %), derrière l'Italie (482 millions d'euros, 28 %), la Roumanie (300 millions d'euros, 17 %) et l'Allemagne (298 millions d'euros, 17 %).

*Données 2016 Conebi (Confederation of the European bicycle industry) ; les chiffres 2017 seront disponibles en juin.

Les principaux sites industriels d'assemblage

Sur les 800 000* vélos assemblés en France en 2017 se trouvent des sites « historiques » de production, mais également de nouvelles unités. Absentes de cette géographie, les entreprises artisanales et les industriels Time et Look pour leurs vélos en carbone haut de gamme à vocation uniquement sportive.

* Estimation



Arcade cycles

La Roche-sur-Yon (85)

Production annuelle : environ 50 000 vélos. Marque Arcade ; vélos pour les entreprises et les collectivités.

L'entreprise vendéenne assemble ses vélos mais également ses roues et réalise les peintures permettant de personnaliser des petites séries. Une autre des particularités des vélos Arcade est la conception de vélos avec une transmission par cardan. Les nouveaux Vélip[®] à assistance électrique sont fabriqués ici.

Cycleurope

Romilly (10)

Production annuelle : environ 100 000 vélos. Marques Gitane, Bianchi, Puch et Peugeot (sous licence de marque) ; vélos pour les entreprises et les collectivités.

L'entreprise a été nommée centre de compétence des vélos à assistance électrique pour le groupe. Cycleurope conçoit ses vélos, les assemble et les distribue également par son propre réseau de détaillants, Vélo & Oxygen. L'entreprise fournit la flotte de vélos de La Poste.

Manufacture française du cycle

Machecoul (44)

Production annuelle : environ 400 000 vélos. Production à 60 % pour Intersport (marque Nakamura), la grande distribution (de 10 % à 15 %), les marques propres (EXS, Sunn, Makadam) ; vélos pour les collectivités. L'ancienne usine des vélos Gitane bat pavillon Interport depuis 2013.

Le groupe a progressivement relocalisé ses productions sur cette unité qui a intégré un département peinture et compte jusqu'à 590 employés en pleine saison.



● Easy Bike

Saint-Lô (50)

Production annuelle :
environ 30 000 vélos.

Marques Easy Bike, Solex, Matra.

La reprise de Matra en décembre 2014 s'inscrit dans la ligne de celle de Mobiky et Solex une année auparavant. Si les vélos Mobiky ont été acquis pour les brevets de pliage, Easy bike poursuit son développement sur le VAE avec ses trois marques.

● Moustache Bikes

Golbey (88), Thaon-les-Vosges (88), dès août prochain

Production annuelle : environ 17 000 vélos.
Marque Moustache.

Créée en 2011 par les deux dirigeants actuels Emmanuel Antonot et Greg Sand, l'entreprise a été capitalisée en 2015 pour poursuivre une progression à deux chiffres. L'an prochain, 25 000 vélos à assistance électrique devraient sortir de la nouvelle usine.

● Lapierre (Accell group)

France-Loire – Saint-Cyprien (42) ; Lapierre – Dijon (25)

Production annuelle : environ
25 000 vélos (France Loire) et
15 000 vélos (Lapierre).

Marque Lapierre ; vélos pour les collectivités.

L'entreprise de l'ancien bassin industriel stéphanois, France Loire (anciennement les Ateliers de la Loire), assemble pour les cycles Lapierre, qui montent également des vélos dans leur unité de Dijon. La récente refonte de l'organigramme du groupe Accell pourrait changer les attributions de sous-traitance.

● Decathlon

Lille (59)

Production annuelle : environ
160 000 vélos. Marque : Decathlon.

L'unité d'assemblage a été créée sur le site du B'Twin Village en 2009 pour valider les décisions prises dans les bureaux d'étude. Une démarche spécifique pour le vélo d'une marque qui cherche à posséder la maîtrise des produits finis et à produire localement.

Transports 2018 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2018
12-14 Juin

www.transportspublics-expo.com

© GIE Objectif transport public - Février 2018 - Thinkstock - Eggenverbe

Organisé par

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport
GART | UTP Union des Transports
Publics et Ferroviaires

En collaboration avec



Avec le soutien de



Invité d'honneur



Comité de promotion



La mobilité **active** pose ses fondations

De nouveaux projets immobiliers intègrent la mobilité active par des garages à vélos fonctionnels et des services associés. Une nouveauté qui outrepassse les obligations législatives. Tendance durable ou simple effet de mode ? L'habitat ancien va-t-il se mettre au diapason ?

« À la fois promoteur et constructeur, Bouygues immobilier s'intéresse aux services urbains pour traduire les attentes des collectivités », témoigne Bérangère Bouvier, directrice régionale Auvergne et Rhône-Alpes du promoteur. Les écoquartiers de Font-Pré, à Toulon (83), ou de Follement Gerland, à Lyon (69), fournissent la preuve bâtie de la prise en compte de la mobilité active.

À Lyon, sur le projet de Follement Gerland, un local de rangement vitré de 300 m² de plain-pied vitré est équipé de racks sur deux niveaux, d'un local de réparation vélos et de casiers pour ranger casques et accessoires. Une flotte privative de vélos à assistance électrique en *pay per use* pour les résidents s'ajoute à ces services. « La mobilité répondait à une carence sur un site où le Vélo'v n'est pas implanté. Notre démarche consiste à répondre aux usages et à apporter du mieux vivre, du lien social. Et la dimension de mobilité est vraiment prégnante », insiste Bérangère Bouvier, qui décline cette stratégie sur des projets plus modestes en s'appuyant sur des opérateurs spécialisés.

Neuf versus ancien

Ces projets ne seraient pas légion ! « Un promoteur cherche à faire ce qui se vend le mieux, donc un maximum de stationnements auto pour des bureaux et le minimum imposé pour l'habitat », déplore Thierry Delvaux, directeur général de Sareco, cabinet d'ingénierie du stationnement, qui constate la rareté des études pour la réalisation de parkings vélo. A contrario de l'auto, acheter ou louer sa place de parking vélo



L'immobilier se mettrait au vélo ? Le nouvel ensemble lyonnais Follement Gerland ajoute un garage à vélos de plain-pied et une station de vélos à assistance électrique aux services urbains.

dans un immeuble reste impossible, alors que 219 530 vélos à assistance électrique (VAE) de ville à usage urbain auraient été vendus en 2017, soit 86 % des VAE commercialisés (Observatoire, Union sport & cycle). Où garer ces vélos d'un prix moyen de 1564 € et pesant entre 20 et 25 kg ?

La question se pose avec davantage d'insistance dans l'habitat ancien, d'autant que, selon l'Ademe*, 80 % de la ville de 2050 est déjà construite ! Les bâtiments neufs sont encadrés depuis la loi du 12 juillet 2010 (Grenelle 2). L'article (R111-14-4) du code de la construction précise l'obligation pour les bâtiments neufs à usage principal d'habitation d'être « équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos ». Depuis juillet 2016 (loi de transition énergétique), « cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue ». Pourtant les inadaptés « pinces-roues » de stationnement sévissent toujours !

« 80 % de la ville de 2050 est déjà construite »

La réponse d'Alveole

Le programme Alveole de la Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette) atteste de l'opportunité de garage à vélos. « Le but était de pousser l'aménagement de locaux à vélos dans l'existant », selon Geneviève Laferrère, à l'origine de l'initiative née d'un appel à projet du ministère de l'Environnement, en 2016, pour les ménages en précarité énergétique. Destiné aux bailleurs sociaux, Alveole sert de déclencheur grâce au financement d'une partie des travaux. « Les bailleurs sociaux ont réagi très positivement car ils avaient déjà conscience de la nécessité d'agir en faveur de la mobilité pour ces familles. La réhabilitation ou la construction de locaux à vélos était conditionnée à l'accompagnement et à l'apprentissage », précise Geneviève Laferrère pour une opération reconduite en 2018. Parce que 86 % des garages à vélos sont inutilisés car difficilement accessibles, trop éloignés, trop exigus (source Sareco), les actions à mener sur l'existant sont prioritaires. L'habitat ancien peut-il être encadré ? ■

* Urbanisme habitat et mobilité : enjeux et leviers d'actions pour une ville durable

Opérateur de mobilité active

Etudes, déploiement et exploitation de solutions de mobilité active

Active Mobility
cykleo

- Systèmes de vélos en libre-service
- Systèmes de vélos en location
- Infrastructures de stationnement
- Concepts de mobilité & services sur-mesure



Activons durablement la
mobilité de vos territoires

20, rue Hector Malot - 75012 Paris
www.cykleo.fr - contactez-nous@cykleo.fr

La micromobilité attend son statut

Les engins de déplacement personnel (EDP) ont pris de court le législateur et de vitesse le normalisateur. Dans l'attente d'une prochaine réglementation nationale et d'une normalisation européenne, gyropodes, trottinettes électriques, gyroroues et autres hoverboards évoluent dans un joli flou réglementaire. Un éclairage s'impose.

Législateur et normalisateur accélèrent. Une norme européenne est attendue d'ici l'automne pour publication début 2019. Un éclairage législatif devrait venir de la très attendue loi d'orientation des mobilités.

Les Assises de la mobilité se sont saisies du sujet en décembre dernier ! L'objectif affirmé du groupe de travail en charge du dossier était de « donner un statut aux engins de déplacement personnel (EDP) en définissant leurs conditions de circulation, afin d'éviter de générer de nouveaux problèmes de cohabitation ». Jean-Baptiste Gernet, vice-président, précise le point de vue du Club des villes et territoires cyclables : « S'il ne faut pas fermer la porte à l'innovation et aux nouvelles mobilités, le Club des villes et territoires cyclables ne souhaite pas voir ces véhicules circuler sur des espaces piétons. Il serait paradoxal d'autoriser les engins de déplacement personnel à rouler sur les trottoirs, des espaces interdits aux vélos. »

L'Europe laisse chaque État maître de sa réglementation. Chez nos proches voisins, l'Angleterre les a exclus des trottoirs tout comme l'Italie, l'Allemagne les assimile à des vélos alors que la Belgique mixe un peu les deux (Parangonnage. Engins de déplacement personnel – Cerema 2012).

Le vide juridique fait loi

Le code de la route n'autorise pas les EDP à circuler sur les voies publiques ni sur les trottoirs, pas davantage à

« Donner un statut aux engins de déplacement personnel (EDP) en définissant leurs conditions de circulation »

quasi ubiquesque dont l'arbitrage est laissé à l'appréciation des forces de l'ordre et à la tolérance des usagers. Des associations comme Les droits du piéton s'opposent à leur circulation sur les trottoirs, même à la vitesse du pas (6 km/h). Rappelons néanmoins que le maire peut restreindre l'usage de ces véhicules, comme l'a fait cet été

emprunter les zones piétonnes ou les pistes cyclables. Au regard de la loi, ces engins dits de « petite mobilité » se retrouvent moins mobiles que les rollers, skates ou trottinettes mécaniques, autorisés à évoluer sur les trottoirs. Une situation



ATELIERS DE L'INNOVATION

« Le groupe de travail mobilités actives s'est exprimé majoritairement autour d'une réglementation allant plutôt dans le sens d'une assimilation des engins de déplacement personnel (EDP) aux vélos, et non aux piétons, conformément aux conclusions du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).

Extrait du document de synthèse des ateliers de l'innovation.



© Micro

La cohabitation est-elle possible entre cyclistes et trottinettes ou gyropodes sur les pistes cyclables ? La question reste entière.

celui de Barcelone (Espagne) pour son centre-ville.

À deux ou trois roues, la quasi-totalité des trottinettes électriques ne dépassent pas les 25 km/h, la vitesse butoir pour ne pas tomber sous le coup du décret de juillet 2009 interdisant l'usage sur les voies publiques des quads, minimotos et autres engins à moteur. Toutefois, le marché met à disposition des engins débridés, comme des trottinettes électriques pouvant atteindre les 80 km/h ou des skates dépassant les 45 km/h. De nouvelles machines plus ou moins hybrides semblent réinventées chaque jour. Les limites ne sont certainement pas atteintes. ■

explosé en une multitude d'entreprises, souvent des petites ou des très petites entreprises (TPE). Nous disposerons des premières données du marché en juin prochain. L'agence Smart mobility Lab va établir un baromètre deux fois dans l'année. Déjà vingt-cinq à vingt-six entreprises sont disposées à communiquer leurs chiffres. La profession se structure et gagne en maturité.

Les engins sans moteur rentreront-ils dans ce comptage ?

J.L. : Effectivement nous voulons

La profession se structure



© Alain Dalouche

Administrateur délégué de la jeune Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M), **Jocelyn Loumeto** avait en charge la normalisation des engins de déplacement personnel (EDP) à l'Afnor.

Ville & Vélo : Combien de membres adhèrent à la Fédération des professionnels de la micromobilité ?

Jocelyn Loumeto : À ce jour nous comptons onze membres, ce qui est encore peu par rapport au marché,

La Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M) a été créée fin 2016, à la demande des autorités administratives, Direction générale des entreprises (DGE), et la délégation à la sécurité routière (DSR) en tête. Administrateur délégué, **Jocelyn Loumeto** nous donne les contours de ce nouvel organisme.

mettre tous les types d'engins dans ce baromètre, dont les draisiennes, qui ne rentrent pas encore dans notre champ d'investigation, les patinettes enfants... La fédération rédige une charte pour définir ce que sont des engins de mobilité et éviter des accidents à venir.

La Fédération a-t-elle arrêté une position commune concernant la vitesse ?

J.L. : Il y a consensus pour dire que les engins de mobilité sont la roue, le gyropode, la trottinette à trois roues et la trottinette. Les hoverboards sont destinés au loisir, pas à la mobilité ! Concernant la vitesse, à plus de 25 km/h, la

« Nous disposerons des premières données du marché en juin prochain »

FP2M ne considère pas que ce soit de la micromobilité. Les engins de déplacement personnel (EDP) évoluent sur des distances comprises entre 0 et 5 à 6 km. Au-delà, ce n'est plus de la micromobilité. ■

Ces véhicules électriques en question

Leurs puissance et vitesse maximales varient selon les modèles, certains engins n'étant pas destinés à des usages urbains.



Gyropode	Gyroskate ou hoverboard	Monoroue	Skateboard	Trottinette
<p>Popularisé par le Segway, cette plateforme à deux roues dotée d'un manche et d'un système de stabilisation gyroscopique se retrouve plutôt destinée à des usages professionnels (police, gardiennage, tourisme...).</p>	<p>L'hybride entre skateboard et gyropode, le gyroskate, appelé aussi smartboard, tient davantage du jeu que du moyen de locomotion. Comme pour le monoroue, des capteurs d'inclinaison permettent de prendre de la vitesse en se penchant en avant et de freiner en se redressant.</p>	<p>L'engin à la mode qui a détrôné le gyropode demande de l'entraînement pour être maîtrisé. Il faut se pencher pour avancer et se redresser pour freiner.</p>	<p>Mois répandu dans les rues, le skateboard se pilote par une télécommande sans fil. De nombreux modèles se destinent davantage à une utilisation sportive ou découverte dans la nature.</p>	<p>Le véhicule de déplacement des petits trajets urbains le plus prisé et le plus facile d'utilisation, d'une autonomie en général de l'ordre de 20-25 km pour une vitesse souvent limitée à 25 km/h.</p>

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 du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

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



© Alain Dalouche

Présidente de la Fondation pour la nature et l'homme depuis le 28 juin 2017, Audrey Pulvar laisse derrière elle sa carrière de journaliste politique.

Ville & Vélo : Abordez-vous le vélo et les mobilités actives uniquement par le biais du réchauffement climatique ?

Audrey Pulvar : J'ai envie de vous dire que l'on fait du multimodal ! Notre prisme sur la mobilité repose sur la réduction des gaz à effet de serre, mais aussi la cohésion territoriale et l'amélioration de la qualité de vie en général. Le vélo implique moins d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution, mais aussi une autre vision de la ville et de la relation à l'autre. La réduction des gaz à effet de serre constitue la porte d'entrée mais avec une vue d'ensemble sur les questions de mobilité.

Que prône la fondation pour engager la transition écologique ?

A.P. : J'interviens deux ou trois fois par semaine devant des chefs d'entreprise, des étudiants et je ne cesse de leur dire que la sobriété constitue le moteur de la transformation. Cela passe par des économies d'énergie et moins de consommation, mais cela ne veut pas dire de la décroissance. Il s'agit d'une autre forme de croissance, plus humaine, qui consiste à ramener du lien, du contenu, de la spiritualité, des idées, des relations à l'autre

et au vivant en général. Et le vélo est un sacré vecteur de ce changement.

Avez-vous été entendus aux Assises de la mobilité ?

A.P. : Tout d'abord nous sommes un peu déçus du traitement du fret alors qu'il constitue un sujet très important en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air. D'autant plus avec l'explosion du commerce en ligne ! Concernant les mobilités actives, la fondation prône

« La sobriété constitue le moteur de la transformation »

l'instauration d'un fond national vélo. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a enfin mis le vélo dans une optique systémique, le vélo est enfin entré dans les radars. De mémoire, le COI propose un fond de 350 millions pour les quatre années restantes. Nous préconisons 200 millions par an (N.D.L.R., proposition de la Fédération française des usagers de la bicyclette et du Club des villes et territoires cyclables auditionnés par le COI), soit 800 millions pour développer le vélo et en finir avec sa diabolisation.

La diabolisation du vélo ?

A.P. : J'ai eu le malheur de faire un tweet ce matin (le 28 février, N.D.L.R.) en prenant parti pour les voies sur berge parisiennes laissées aux piétons et vélos, cela a déclenché une avalanche de réactions ! Lorsqu'on voit

que Londres, ville de la City et du capital, connaît des embouteillages de vélos le matin... Et je ne parle même pas des pays du nord de l'Europe ! Une des difficultés qu'il me semble important de prendre en compte est l'évolution des comportements. Évidemment, ce sont des automobilistes qui tuent des cyclistes et jamais le contraire. En revanche, en me déplaçant à vélo, je constate a u s s i d e s comportements d a n g e r e u x de cyclistes, notamment ceux

qui roulent sur les trottoirs. Il faut avoir l'honnêteté de dire aussi ceci.

Comment parvenez-vous à délimiter le périmètre d'action de la fondation ?

A.P. : Ce n'est pas facile car la fondation dispose de compétences sur beaucoup de sujets. Sur la trentaine de salariés, seuls quatre ou cinq occupent des fonctions administratives, tous les autres sont des experts de leur discipline. Nous intervenons de façon très concrète sur le terrain en soutenant des actions comme une école européenne de la transition écologique. La FNH s'implique aussi dans le lobbying d'intérêt général. On ne parle pas de plaidoyer, on y va franco en affirmant nos actions de lobbying d'intérêt général, avec des experts en matière de climat, d'énergie,

d'alimentation, d'agriculture, de mobilité, au niveau de l'évolution des institutions...

Quelle place le conseil scientifique occupe-t-il ?

A.P. : La ligne avait été donnée auparavant mais, depuis mon arrivée, j'essaie de mettre l'accent sur la lutte contre les précarités, les inégalités, prises de façon systématique avec les questions climatiques. Ce conseil scientifique d'une trentaine de membres de haut niveau se réunit tous les trois mois pour échanger sur leur discipline et enrichir leurs propres réflexions. Cela permet à la fondation de prendre le cap sur les prochains mois.

Pourquoi ce choix de passer de journaliste politique à présidente ?

A.P. : Je ne m'imaginai pas du tout présidente de la FNH, mais plutôt de travailler d'une façon ou d'une autre avec la fondation. Il s'est trouvé que Nicolas Hulot est entré au gouvernement, donc j'ai fait acte de candidature. J'ai quitté le journalisme en juillet dernier, mais il n'y avait absolument aucune obligation, Canal + était tout à fait d'accord pour que je continue. En revanche, la fondation portant des propositions politiques de transformation de la société, je ne me voyais pas le matin ici à la FNH et l'après-midi interviewer le secrétaire d'État au commerce, par exemple. ■

- > **Juin 2017** : élection d'Audrey Pulvar suite à la démission un mois auparavant de Nicolas Hulot, nommé ministre de la Transition écologique et solidaire.
- > **Avril 2011** : la fondation devient Fondation pour la nature et l'homme.

- > **Août 1996** : la fondation est reconnue d'utilité publique.
- > **Octobre 1994** : la fondation change de nom et devient la fondation Nicolas-Hulot pour la nature et l'homme (FNH).

- > **Décembre 1990** : création par Nicolas Hulot de la fondation Ushuaïa qui s'est donné pour mission d'accélérer les changements de comportements individuels et collectifs, et de soutenir des initiatives pour engager la transition écologique de nos sociétés.

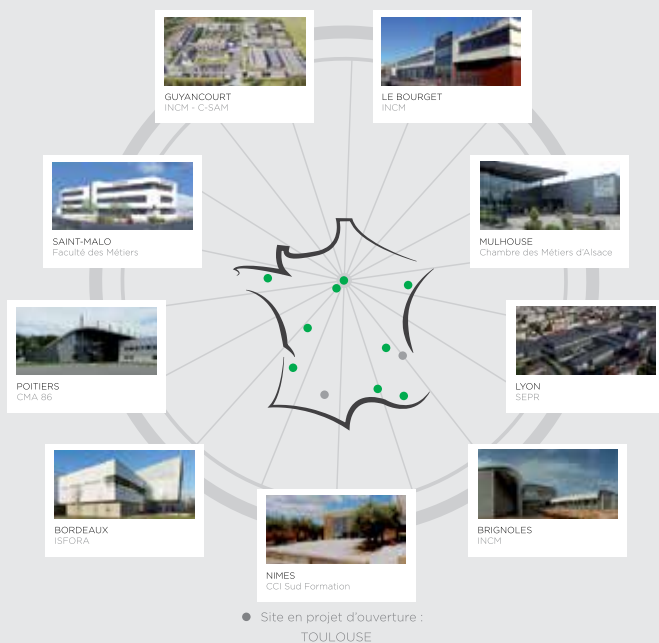


Évolucycle

Formation

Votre réseau national de proximité

Une couverture nationale pour des centres Evolucycle proches de vous



Le réseau Evolucycle se compose de 9 centres de formation ayant une expertise reconnue et maillant l'ensemble du territoire national.



www.evolucycle.com

L'INCM ouvre une antenne à Guyancourt (78) en septembre 2018 au sein du Campus des Services de l'Automobile et de la Mobilité.



ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri sécurisé Square+



Consigne Vel'Box



Abri mobile Nomad

Des abris et solutions au service de la mobilité :

abris vélos, consignes vélos individuelles, équipements vélos, bornes de recharge VAE...



Station de réparation Deluxe



Support Juliette VAE



Fabricant
français
depuis 1992



Certification
ISO 14001



Pose à prix
unique partout
en France

UGAP

Fournisseur
référéncé
UGAP

Contactez-nous au 02 40 78 08 08
ou retrouvez tous nos abris et équipements sur :

www.abri-plus.com