

V i l l e s  
& v i l l o s

Apprentissage

**Savoir-rouler, initiation à tous les âges de la vie, formation professionnelle... le vélo cherche sa voie**

> pages 6 à 10

Logistique à vélo

**La solution des entrepôts mobiles**

> pages 12 à 14

Micromobilité

**Premiers chiffres du marché et tendances**

> pages 16 à 18

Expression

**« Accompagner la planification territoriale des politiques vélo locales »**

Arnaud Leroy, président de l'Ademe

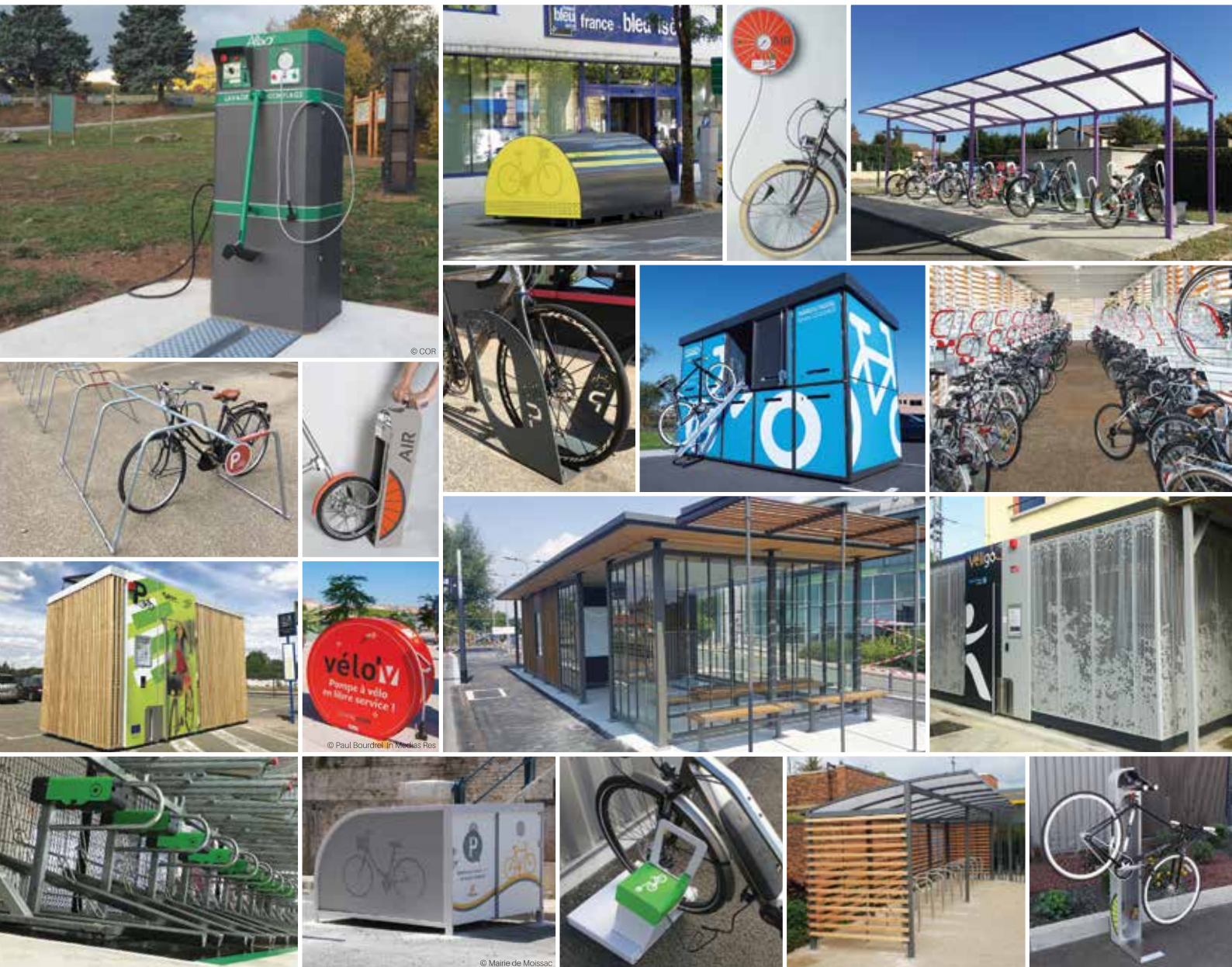
> page 11







LE VÉLO EN LUMIÈRE®



**altinnova®**

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES  
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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



**Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables**

33, rue du Faubourg-Montmartre  
75009 Paris  
T + 33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org  
www.villes-cyclables.org

**Directeur de la publication :**  
Pierre Serne

**Rédactrice en chef :**  
Véronique Michaud

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Alain Dalouche (dossier, usage, tendance, interview),  
Claire Schreiber,  
Diane Guilbot

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

**Crédits photos :**  
Christophe Belin/  
Mairie de Paris, Jean Chiscano, Alain Dalouche, Fédération FP2M, Léandre Gautier/Les Boîtes à Vélos, Micro Mobility, Smart Mobility Lab, Volkswagen

**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)  
Philippe Mouche (couverture)

**Relecture :**  
Giulia Valmachino

**Impression :**  
Print Price  
devis@printprice.fr

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

# agenda

> **13 décembre 2018**

**Place et atouts du vélo dans la mobilité du quotidien,**

> Paris  
Journée organisée par l'Association des maires de France, le Club des villes et territoires cyclables et AGIR

> **13 mars 2019**

**Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables,**  
> Hôtel de Ville de Paris

> **Du 25 au 28 juin 2019**

**Conférence Velo-City à Dublin,**  
> Irlande

> **Du 1<sup>er</sup> au 3 octobre 2019**

**22<sup>e</sup> Congrès du Club des villes et territoires cyclables**  
> Nantes



## 2018 a bien été l'année du vélo

À l'issue des Assises de la mobilité de l'automne 2017 et compte tenu de l'espace qu'occupaient enfin le vélo et les mobilités actives dans cette démarche de concertation, le Club des villes et territoires cyclables formulait pour 2018 le vœu qu'elle soit l'année du vélo. Cette fois, il était possible d'y croire, après bien des déceptions depuis 15 ans, après le rapport remis au Premier ministre en 2003, après des plans d'action nationaux sans objectifs quantifiés ni moyens... Et malgré des avancées importantes – je pense notamment à la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, au bonus pour l'achat d'un VAE, aux évolutions réglementaires... – obtenues de haute lutte et parfois contre l'avis du gouvernement au Parlement.

En cette fin d'année, on peut dire que oui, 2018 a bien été l'année du vélo !

Avec la présentation du Plan national vélo et mobilités actives le 14 septembre par le Premier ministre, nous l'avons dit et répété,

la France se dote pour la première fois d'une ambition nationale pour faire du vélo un mode de déplacement à part entière. Et inscrit la volonté d'accélérer la réalisation du « système vélo » dans les territoires, à toutes les échelles et pour tous les publics dans la transition écologique.

2018 a été aussi l'année d'une mobilisation sans précédent de tous les acteurs du vélo. Sans cette mobilisation, sans la preuve apportée par la grande consultation citoyenne « Parlons vélo » organisée par la FUB que les Français sont prêts à passer massivement au vélo dès lors qu'on lève un certain nombre d'obstacles, sans nos interpellations répétées, nous n'aurions pas obtenu ce plan national tant la période des arbitrages interministériels était délicate et menaçait de remettre en cause toutes les propositions et toute les options en vidant le projet de plan de toute ambition. Je souligne à nouveau l'action de notre ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui a réussi à convaincre l'exécutif des enjeux que porte le développement du vélo : enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Et redis combien la collaboration entre notre réseau et le ministère des Transports a été constante et riche sur ce chantier.

Notre pays a donc engagé une politique nationale en faveur du vélo et affecté pour la première fois des moyens budgétaires. C'est un tournant majeur ! Il nous faut donc collectivement transformer l'essai. Il faut mettre en œuvre les mesures du plan et donc veiller à ce que les calendriers soient tenus et que les décrets – quand ils sont nécessaires – soient publiés, à ce que tous les acteurs concernés s'engagent – y compris ceux qui ne sont pas encore très impliqués, comme l'Éducation nationale –, à ce que les crédits soient utilisés. Il nous appartient à nous, collectivités, de les solliciter et de tirer profit de ce contexte porteur et prometteur pour déployer des politiques cyclables ambitieuses. Il est certain qu'à partir de maintenant, on ne pourra pas revenir en arrière. Le vélo est devenu – enfin ! – un sujet qu'on ne regarde plus avec condescendance, comme le souhaitait Elisabeth Borne à la clôture des Assises de la mobilité. C'est une évidence. Nous devons maintenant accélérer son développement : c'est une ardente nécessité.

**Pierre Serne**  
Président



## Véligo Location

► **IDF Mobilités va lancer pour la rentrée 2019 un nouveau service de location longue durée de vélos à assistance électrique pour les Franciliens.**

Ainsi, 10 000 vélos seront disponibles à la location longue durée (6 mois), et, selon la demande, le parc pourra croître et s'étendre à 20 000 vélos. L'offre comprendra la mise à disposition, l'entretien et la réparation du vélo pour un prix de 40 euros par mois (prise en charge possible à 50 % par l'employeur). IDF Mobilités a désigné le groupement Fluow, composé de La Poste, Transdev, Velogik et Cyclez, pour mettre en place le service et l'exploiter.

[www.iledefrance-mobilites.fr](http://www.iledefrance-mobilites.fr)

## Madrid applique de nouvelles règles pour une mobilité

► **Le conseil municipal de Madrid s'est positionné en faveur d'une ordonnance sur la mobilité durable, notamment pour réguler les déplacements motorisés dans les espaces publics.**

De nouvelles règles sont appliquées: limitation de vitesse à 30 km/h pour 80 % des voies (pas seulement dans le centre-ville), interdiction de stationnement des 2RM (deux-roues motorisés) sur les trottoirs de moins de 3 m de large et à proximité des passages piétons, tourne-à-droite vélo au feu, double sens cyclable en rues zone 30... À partir du 23 novembre, la zone de trafic limité du Madrid Centro sera effective sur les quartiers centraux de la ville.

<https://elpais.com/>



## Le Club et AGIR, partenaires pour le développement du vélo

► **Le 8 novembre dernier, à l'occasion des Journées AGIR 2018 à Chartres, Jean-Luc Rigaut, président d'AGIR, et Michel Gillot, vice-président du Club des villes et territoires cyclables, ont signé une convention de partenariat entre les deux associations.**

Ce partenariat a pour objectif de développer une coopération fondée sur une meilleure complémentarité de leurs actions. Parmi les contributions figure la proposition d'une offre de formation dédiée au vélo et aux mobilités actives au sein de l'organisme de formation d'AGIR, et l'ouverture de ces formations aux adhérents du Club des villes et territoires cyclables, mais aussi l'apport d'une assistance opérationnelle aux adhérents des deux associations pour les aider à mettre en œuvre et orienter leurs politiques publiques de mobilité durable.

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

## Rue scolaire

► **La « rue scolaire » a fait son entrée dans le code de la route belge le 20 octobre dernier.**

La rue dite scolaire devient ainsi, à certaines heures, réservée aux piétons et aux cyclistes. Certains conducteurs (riverains, services de secours...) pourront continuer d'y circuler, à l'allure du pas.

## Comment mettre fin aux idées reçues sur le vélo ?

► **« Nous ne sommes pas comme les Danois ou les Hollandais », « les aménagements cyclables ne sont pas sûrs », « le vélo n'est pas adapté avec les enfants »**

Les idées reçues par rapport à la pratique du vélo sont nombreuses. Le site [cyclingfallacies.com](http://cyclingfallacies.com) en a recensé un certain nombre et propose des argumentaires pour y mettre fin ou pour les nuancer. Le site a été réalisé par des bénévoles avec le soutien de The Cycling Embassy of Great Britain, fondée pour promouvoir le vélo comme mode de transport sûr et ouvert à tous.

[www.cyclingfallacies.com/fr](http://www.cyclingfallacies.com/fr)

## Mobilité active, sport santé et compétitivité des entreprises (MASSCE)

► **L'ADEME et le Club des villes et territoires cyclables, en partenariat avec l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (ONAPS), la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE) et la Société française de santé publique (SFSP), ont lancé en mars dernier le programme MASSCE, qui vise à croiser deux dynamiques :** d'une part les démarches de promotion de l'activité physique et sportive dans les entreprises, et d'autre part le développement de l'usage du vélo et de la marche dans la mobilité domicile-travail. Dix-huit structures participent à l'expérimentation, qui fera l'objet d'un rapport final courant 2019.

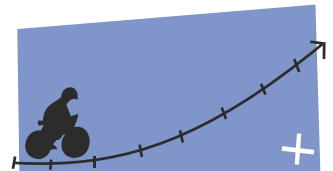
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## Le vélo à l'honneur sur Arte

► **Deux web-séries consacrées au vélo ont été diffusées pendant l'été 2018 sur Arte (et sont toujours accessibles sur Arte Creative) :**

*Biking Boom*, le vélo, un style de vie et *En selle!* explorent les aspects très divers de la pratique du vélo et de la culture vélo.

À revoir sur [www.arte.tv/fr](http://www.arte.tv/fr)

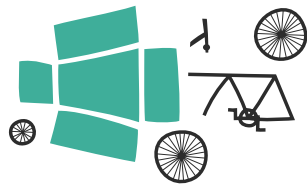


## Les collectivités mettent en place l'indemnité kilométrique vélo (IKV)

► **De plus en plus de collectivités mettent en place l'IKV ou vont la proposer à leurs agents à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019.**

Elles sont 25 au 1<sup>er</sup> novembre 2018 à avoir délibéré en ce sens, malgré le relatif flou juridique qui perdure pour les agents de la fonction publique territoriale.

Au sein des ministères de la Transition écologique et solidaire et du Logement, l'expérimentation de l'IKV a été prolongée par décret pendant l'été, les agents de ces ministères et de leurs établissements publics peuvent donc en bénéficier jusqu'au 31 décembre 2019. L'égalité avec les salariés du privé devrait être rétablie en 2020 avec l'entrée en vigueur du « forfait mobilité durable » dans toutes les fonctions publiques.



**Les vélos de fonction  
exemptés d'impôts  
en Allemagne**

► **En Allemagne, une nouvelle réglementation fiscale vient d'entrer en application pour les dépenses liées à la mobilité professionnelle.**

Les vélos de fonction seront désormais totalement exemptés d'impôts pour les entreprises qui les mettent à disposition de leurs employés, quels que soient leurs usages (privés ou professionnels). En revanche, les voitures thermiques restent imposées au taux préexistant, et les voitures électriques à 50 % du taux. Le législateur a également donné un avantage fiscal aux cyclistes, puisqu'il contraint les automobilistes ayant une voiture de fonction à payer un impôt représentant 3 % du coût par kilomètre de son trajet domicile-travail. Les salariés ayant un vélo de fonction sont exonérés de cette contribution, ils peuvent bénéficier d'un abattement fiscal à hauteur de 30 centimes d'euro par jour. Les salariés ayant leur propre vélo peuvent également bénéficier de cette mesure.

**Des vélos-cargos  
open source**

► **À Chantepie, près de Rennes, l'association La Petite Rennes, le LabFab et le magasin Leroy Merlin se sont associés pour essayer de trouver une solution à la saturation des voies d'accès des voitures au niveau du parc d'activités rocade Sud.**

L'idée d'un vélo a émergé, sous la forme d'un vélo-cargo construit dans un atelier local de fabrication avec des matériaux de récupération. Le vélo est né de l'association de diverses compétences (le projet était ouvert au public): le projet a été l'occasion de sessions de « remue-méninges », de cours de soudure... *In fine*, l'idée est de faire découvrir le vélo-cargo comme moyen de déplacement alternatif à l'auto. Deux modèles en cours de construction seront disponibles sous forme de prêt début 2019.

[www.ouest-france.fr](http://www.ouest-france.fr)



# vite-dit

« J'ai souhaité refonder la politique de mobilité, qui n'avait pas évolué depuis 35 ans, et nous doter des outils du XXI<sup>e</sup> siècle pour une mobilité durable, solidaire et connectée. Les enjeux actuels sont majeurs. Il faut faire face à des fractures territoriales, à des sentiments d'assignation à résidence, à des sujets de congestion et de pollution dans les métropoles. De nouvelles solutions existent dans le cadre de la transition énergétique et de la révolution numérique. Nous devons ensemble rénover notre politique de mobilité. L'État n'apportera pas de réponses dans chacun des territoires, mais il doit fixer un cap et fournir des outils. Une nouvelle approche en termes d'infrastructures doit également être mise en œuvre, dans un esprit de collaboration au sein des territoires.

Dans ce cadre, le vélo s'est imposé comme un marqueur de la révolution des mobilités que nous devons porter ensemble. Notre ambition est d'en faire un mode de déplacement à part entière. »

**Élisabeth Borne**, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports, lors d'un échange avec Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, à propos du Plan vélo et mobilités actives, à l'occasion de la Rencontre en région du Club organisée le 12 octobre 2018 à Bayonne.

## PARTAGEONS PLUS DE VÉLO !

- La Fabrique des mobilités, le Club des villes et territoires cyclables, la Fondation Internet nouvelle génération et Maker Faire France lancent, avec le soutien de l'Ademe, « appel à commun » intitulé « Partageons plus de vélo » aux makers, aux associations, aux entreprises et aux collectivités pour concevoir des nouvelles solutions de partage de vélo.
- Les équipes devront produire des solutions permettant d'augmenter le nombre de vélos mis à disposition des citoyens dans tous les territoires via des solutions de vélos partagés les plus simples et robustes possibles. Ce service pourra être mis en œuvre soit par la collectivité, soit par une association déjà active dans le domaine du vélo ou de la mobilité, soit par un opérateur de transport public.
- La présentation finale des projets aura lieu en juillet 2019. Les organisateurs remettront des prix allant de 1 000 € à 5 000 € aux trois premières équipes lauréates. Elles seront également accompagnées par les partenaires du challenge pour poursuivre leur projet.



En savoir plus : [www.lafabriquedesmobilites.fr/communs/partageons-plus-de-velo/](http://www.lafabriquedesmobilites.fr/communs/partageons-plus-de-velo/)

# La route pavée du « savoir-rouler »

L'annonce ambitieuse de la généralisation de l'apprentissage du vélo à l'horizon 2022 dans les écoles primaires révèle les carences de la formation. Et pas uniquement au niveau des plus jeunes ! L'injonction annoncée initialement par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en janvier dernier, puis reprise le 14 septembre dans le Plan vélo, appelle la mise en œuvre de moyens à la hauteur de l'enjeu. Qui va prendre cette charge et muscler l'apprentissage du vélo à tous les âges de la vie ? Les acteurs se mettent en ordre... dispersés.

Le chahut sur le « savoir-rouler » commence déjà avant sa nouvelle entrée dans les cours d'école. Que chaque enfant sache évoluer à vélo et connaisse les règles élémentaires du code de la route à son entrée au collège à l'horizon 2022 semble simple. La mise en œuvre s'avère plus compliquée ! Le ministère des Sports, heureux héritier du dossier, est parti dans les starting-blocks pour dévoiler dès la mi-octobre un socle commun d'apprentissage afin d'« harmoniser les contenus et généraliser les interventions ». Ses ambitions ont été renvoyées au





printemps prochain. Les discussions s'enflamment, les intérêts divergent ! « L'enjeu est que le système mis en place soit aussi ambitieux que l'annonce que nous saluons. Nous avons besoin d'un tronc commun homogène, ce qui n'est pas le cas (...). La nouveauté est de

vouloir généraliser ce dispositif ; chaque établissement scolaire va se poser cette question d'ici 2022. Les travaux sont loin d'être terminés sur le contenu », tonnerre Julien Rebuffet, directeur du syndicat professionnel des Moniteurs cyclistes français (MCF). Les MCF et la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), par leurs

vélo-écoles, s'accordent sur l'importance du temps de formation. « Pour nous cela représente de six à huit séances de formation avec, à la fin, une session en milieu ouvert », insiste Julien Rebuffet. D'autres acteurs seraient moins exigeants quant à la durée de l'enseignement.

**« Nous ne sommes pas encore dans la déclinaison très concrète comme pour le "savoir-nager" ou le "savoir-chanter" »**

### Les forces en présence

Catherine Hervieu, vice-présidente du Club des villes et territoires cyclables, pondère. « Lorsque l'on met en parallèle le certificat de qualification professionnelle mobilité à vélo et les

apprentissages tels qu'ils sont prévus dans le "savoir-rouler", il y a effectivement un fort décalage. Toutefois, ce "savoir-rouler" porté au niveau interministériel a le mérite d'exister et constitue une base. » Étonnamment, les collectivités territoriales restent peu associées aux débats. À ce jour, seul le Club porte leurs voix. Aux côtés des ministères de l'Éducation nationale, de l'Intérieur et des Sports se pressent les fédérations sportives (cyclisme, triathlon, vélo, Ufolep), les associations sportives scolaires (USEP, UNSS), les associations d'usagers (FUB), professionnelles (MCF), de prévention (Prévention routière, Attitude Prévention).

Rien ne filtre côté Éducation nationale sur un enseignement différemment abordé à ce jour selon les académies, les écoles ou les enseignants. Une circulaire va-t-elle être édictée à l'image de celle existant pour la natation ? L'apprentissage doit-il être confié au corps enseignant ? « Nous ne sommes pas encore dans la déclinaison très concrète comme pour le "savoir-nager" ou le "savoir-chanter".

Le but étant d'y arriver d'ici 2022, concède Catherine Hervieu. La formation des professeurs fait partie des enseignements à prévoir. C'est une chose de savoir tenir sur un vélo, emmener des enfants de 7 à 8 ans rouler dans le quartier en est une autre (...). Lorsque l'on connaît tous les parapluies sécuritaires qui s'ouvrent

dans les établissements scolaires, nous risquons de nous retrouver avec des formes d'injonction paradoxales. »

### Les nouvelles formations se déploient

Le certificat de qualification professionnelle mobilité à vélo (CQPMV) mis en œuvre en 2015 pourrait apporter sa pierre à l'édifice. « L'idée est de faire valoir cette formation au niveau des écoles. La participation financière, sur

## Savoir pédaler, savoir rouler, savoir circuler

Le socle technique d'apprentissage, destiné prioritairement aux enfants de 6 à 11 ans, se diviserait en trois unités.

Le premier bloc, savoir pédaler, aborde les techniques de base de la bicyclette : tenir l'équilibre, freiner en sécurité, négocier les virages... Le deuxième volet, savoir rouler, met en œuvre ces techniques en milieu sécurisé, en introduisant les panneaux de circulation, en intégrant les informations de changement de direction ; il introduit tout ou partie des apprentissages de l'APER (attestation de première éducation à la route). Le troisième niveau, savoir circuler, place les enfants sur la voie publique, dans des conditions de circulation.



© Alain Dalouche





Du plus jeune âge aux seniors, l'apprentissage du vélo doit s'organiser pour tous les moments de la vie. Le mouvement associatif amateur et les professionnels cherchent leur place face à cette nouvelle perspective.

« Très peu de personnes osent déclarer ne pas savoir faire du vélo, et on estime que de 2 à 10 % de la population n'aurait jamais appris à faire du vélo, notamment dans un certain nombre de populations précarisées, alors qu'il peut constituer un vecteur d'insertion sociale et permettre d'accéder à un emploi. Contrairement à d'autres pays européens, l'école n'est pas encore un lieu d'apprentissage du vélo pour tous les enfants. Certaines personnes qui utilisent le vélo dans le cadre de loisirs n'envisagent pas de se déplacer quotidiennement à vélo. Le vélo n'est pas encore considéré comme un mode de transport à part entière. »

Extrait du Plan vélo & mobilités actives (14 septembre 2018)

une classe de trente élèves, s'élèverait à 40 € par élève et permettrait de rémunérer les éducateurs titulaires de cette qualification», avance Catherine Hervieu.

À ce jour, seulement moins d'une trentaine de personnes détiennent ce diplôme. « C'est une formation et un métier qui n'attirent pas beaucoup de monde », déplore Bertrand Rabatel, directeur de l'Institut de formation du vélo (IFV). « Ce qui pose problème est le test d'habileté à réussir en prérequis. Les candidats n'ont pas toujours le niveau d'habileté nécessaire pour encadrer un groupe, ce qui demande d'être à l'aise pour monter un trottoir, franchir un rail, se retourner, lâcher une main... », poursuit-il. La Maison du vélo de Toulouse, l'autre organisme habilité à assurer cette formation, constate « une forte demande liée au "savoir-rouler" ». Selon Nicolas Carrié, la promotion

2018, limitée comme chaque année à 14 stagiaires, se compose de « militants convaincus d'un excellent niveau ».

### Les formations de moniteurs s'ouvrent davantage

Le nouveau BPJEPS activités du cyclisme (brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport) s'intercale entre le CQPMV et le diplôme d'État d'entraîneur (orienté perfectionnement sportif). En vigueur depuis le début de l'année, cette formation de moniteur

intègre la mise en œuvre d'initiation à vélo. Elle constitue un marchepied supplémentaire pour gonfler les rangs d'une profession largement concentrée sur l'encadrement sportif. La première promotion assurée par l'Institut de Formation du Vélo (IFV) confirme la mutation et l'arrivée d'un nouveau public. « Sur les 16 stagiaires, la moyenne d'âge était de 45 ans avec de nombreuses

« Une formation et un métier qui n'attirent pas beaucoup de monde »

**2,7** millions d'enfants entre 5 et 14 ans ne font jamais de vélo (enquête TNS Sofres 2007 et rapport économie du vélo 2011).

**2,8** millions d'adultes souhaiteraient pratiquer le vélo en ville, un chiffre incluant séniors inactifs et actifs (enquête nationale transports et déplacements 2008).

**18 000** stagiaires sont formés à la pratique du vélo en ville chaque année (étude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les vélo-écoles).



personnes en reconversion : comptables, agents immobiliers, gérants de magasins de vélo... », précise Bertrand Rabatel. Les 800 éducateurs professionnels des MCF, à l'ADN VTT très marqué, se concentrent majoritairement en montagne, rarement dans les centres urbains. L'école MCF de référence implantée dans une grande agglomération se trouve à Lille, sur le B-Twin village. Une structure-pilote que le syndicat tente de dupliquer en vain depuis quelques années.

Des projets de structures indoor mêlant l'apprentissage mobilité et sportif seraient dans les cartons. Une des difficultés pour leur émergence ? L'acquisition d'un foncier de centre-ville accessible.

### De nouvelles solutions sont recherchées

Parmi les forces en présence, quarante-quatre associations de la Fub

peuvent intervenir en milieu scolaire grâce à l'agrément national délivré au titre des associations éducatives complémentaires de l'enseignement public (arrêté du 15 novembre 2016). Ce dispositif complète l'offre des cent-huit vélo-écoles, majoritairement tournées vers un public adulte.

« Continuer à pratiquer avec des cyclistes plus expérimentés »

Pour renforcer ces formations, la Fub développe Vélo coach, version française de la plateforme communautaire brésilienne Bike Anjo (*Les anges à vélo, NDLR*), qui met

en contact des cyclistes chevronnés pour épauler des novices. « L'idée est de proposer cet outil, en complément du réseau existant des vélo-écoles : (re) découvrir le vélo en amont de séances de vélo-école dans une structure, et/ou suite à des séances de vélo-école pour continuer à pratiquer avec des cyclistes plus expérimentés », précise Nicolas Dubois, chargé de mission pour la fédération d'usagers. Près de



## Les formations à l'apprentissage du vélo en bref

> **Le CQPMV** (certificat de qualification professionnelle mobilité à vélo) permet d'exercer contre rémunération et constitue le premier niveau de qualification. À ce jour deux établissements sont agréés par l'instance de coordination pour l'apprentissage de la mobilité à vélo (ICAMV), composée de la Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette), les Moniteurs cyclistes français (MCF), la Fédération française de cyclotourisme et le Club des villes et territoires cyclables.

> **BPJEPS** (brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport) activités du cyclisme. Nouvellement créé (arrêté du 30 mai 2017), il est délivré par le ministère de la Jeunesse et des Sports et intègre l'encadrement des activités de tourisme et de loisir. Cette formation précède le DEJEPS PS (diplôme d'État de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialité Perfectionnement sportif).



Les codes d'apprentissage appris très jeunes se retrouvent rangés dans un coin du cerveau, comme ceux de la marche développés en passant de la quadrupédie à la bipédie. Un acquis pour le développement de la mobilité active des générations futures.

chez nous, le modèle de Bike Experience financé par la région bruxelloise fait référence pour ses formations et accompagnements in situ. « Nous comptons de 30 à 40 participants par formation que nous assurons une fois par mois, de mars à octobre. La plupart du temps les stagiaires ne sont pas en confiance sur le vélo et veulent changer leurs modes de déplacement (...). S'ils le souhaitent, ils peuvent ensuite être suivis par des coachs pour un accompagnement personnalisé sur leur parcours », précise Valentine Smeyers, chargée de projet.

### Les magasins de vélos bientôt en première ligne ?

Les formations aux métiers de la vente et de la réparation de cycles pourraient intégrer des apprentissages pour rouler à vélo ? Le réseau de détaillants (de 2 000 à 2 200 magasins) et grandes surfaces spécialisées (de 500 à 600) a le mérite d'être vaste et bien réparti sur le territoire. Pour Jean Le Naour, directeur de l'Institut national du cycle et du motocycle, la question mérite d'être posée : « Pour la remise en selle et la sensibilisation des jeunes, notamment en milieu urbain, nous sommes en réflexion sur deux axes stratégiques différents : assurer nous-mêmes ces formations ou travailler en partenariat. Cette voie stratégique va être prise début 2019. » Des collaborations entre collectivités et associations d'usagers ou clubs sportifs pour des remises en selle s'amplifient. La ville d'Échirrolles (38) s'est rapprochée du club Grenoble métropole cyclisme 38 pour permettre à des personnes de retrouver de l'assurance et d'évoluer en sécurité dans le trafic. Cette initiative relève les barrières dressées entre les pratiques de loisir, sportive ou de mobilité. Le point de rencontre ? La santé. L'obésité, le diabète, les allergies alimentaires galopantes... trouvent des éléments de réponse dans le « savoir-rouler » et la généralisation de la mobilité active.

Les intérêts convergent, la volonté publique est clairement exprimée, les moyens de formation doivent désormais se mettre au diapason. ■



© Alain Dalouche

## Éclairage sur les formations aux métiers du cycle

Les formations aux métiers du cycle concernent annuellement environ 500 à 600 stagiaires qui se retrouvent dans les magasins, grandes surfaces spécialisées ou autres loueurs ou prestataires.

### > Pourquoi trouve-t-on des formations différentes pour les mêmes métiers ?

Organismes de formation ne dépendent pas de la même branche professionnelle. D'un côté se trouve la filière sport, de l'autre la branche des services de l'automobile. Les certificats de qualification professionnelle (CQP) s'intitulent « technicien vendeur produits sport – option cycle » pour la filière sport ; « mécanicien cycles » et « conseiller technique cycles » pour les services de l'automobile. Un nouveau diplôme devrait prochainement voir le jour pour la filière sport.



### > Pourquoi des certifications professionnelles et non des diplômes d'État pour les métiers du cycle ?

Les certificats de qualification professionnelle (CQP) permettent d'exercer professionnellement dans des domaines non couverts par des diplômes d'État. Ce sont les branches professionnelles qui créent ces qualifications professionnelles. L'Éducation nationale s'est séparée du cycle

en 2006, année où CAP, Bac pro, BEP de l'époque assuraient des formations cycle et motocycle. Seule l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA) poursuit toujours une formation cycle et motocycle (CAP-BEP). ■





**Arnaud Leroy, président-directeur général de l'Ademe, l'établissement public sous la tutelle des ministères de la Transition écologique et solidaire et de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.**

## Le fil vert directeur de l'Ademe

Opérateur pour l'État de la transition énergétique, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) se retrouve dirigée depuis mars dernier par Arnaud Leroy. Le nouveau président-directeur général rappelle les principes d'indépendance de l'agence et revient sur l'actualité, notamment l'appel à projets Vélo et territoires.

### Ville & Vélo : À votre nomination à la présidence, vous avez insisté sur l'indépendance et la position d'expertise de l'Ademe. Comment comptez-vous tenir ce cap ?

**Arnaud Leroy :** L'Ademe est forte de sa neutralité, et c'est ce qui assure sa crédibilité. Je me suis donc engagé, lors de mes auditions pour la présidence, à veiller à cette neutralité. Nous avons récemment adopté en conseil d'administration une charte de déontologie qui consolide, dans un document unique, les principes applicables au sein de l'établissement. Une charte de l'expertise viendra la compléter dans les prochains mois. Ces documents ont avant tout une visée pédagogique pour l'ensemble des salariés de l'Ademe pour garantir ces valeurs d'indépendance et d'objectivité qui font la force de l'Agence.

### Comment comptez-vous accompagner les territoires suite à l'appel à projets Vélo et territoires ?

A.L. : Vélo et territoires va permettre à l'Ademe d'accompagner la planification territoriale des politiques vélo locales, en subventionnant en premier lieu des schémas directeurs dans les territoires qui n'en sont pas dotés, mais également des études préparatoires pour la réalisation d'itinéraires cyclables complexes. Cette étape de planification

est un prérequis indispensable à la mise en œuvre d'une politique en faveur du vélo pertinente et efficace. C'est l'un des composants de ce qu'on appelle un système vélo. L'Agence

accompagnera également les territoires souhaitant expérimenter des services vélos (stationnement, location, vélo-école...).

Enfin, elle souhaite inciter les collectivités à mettre en place une véritable ingénierie territoriale cyclable s'appuyant sur le recrutement de chargés de mission vélo et le lancement de campagnes de communication vélo grand public. Il s'agit donc de jouer sur trois leviers-clés pour favoriser le report modal vers le vélo : la planification des aménagements, la mise en place de services dédiés et l'animation du territoire.

### Quelle politique privilégiez-vous : prioriser quelques projets importants structurants ou soutenir le maximum d'initiatives, même de plus faible ampleur ?

A.L. : Cet appel à projets (APP) a vocation à faire émerger des projets structurants pour la mobilité quotidienne et ambitieux à l'échelle d'un territoire. Il vise également à expérimenter les leviers que j'évoquais dans des territoires variés (ruraux, périurbains), de taille et d'organisation différentes (communes, EPCI,

« L'appel à projets Vélo et territoires est complémentaire au fonds mobilité active créé dans le cadre du plan vélo »

départements...). Cet AAP est complémentaire au fonds mobilités actives, créé dans le cadre du Plan vélo annoncé par le gouvernement. Ce fonds sera centré sur le financement

de l'infrastructure cyclable afin d'en assurer la continuité.

### Qu'attendez-vous du projet MASSCE\* – Mobilité active, sport-santé et compétitivité des entreprises ?

A.L. : Le projet MASSCE vise à favoriser le rapprochement entre les démarches de promotion de l'activité physique et sportive dans les entreprises d'une part, et le développement de l'usage du vélo et de la marche dans la mobilité domicile-travail d'autre part. Et ce dans l'intérêt tant des entreprises que des salariés. Dix-huit structures volontaires de tailles diverses ont répondu à l'appel à candidature lancé pour l'occasion. Les objectifs sont de comprendre les motivations, les facteurs-clés du succès, mais aussi les freins pour les structures dans la mise en œuvre de leurs programmes de mobilité et de promotion de l'activité physique et sportive. Il s'agit enfin de mesurer les impacts des actions mises en œuvre. C'est donc une initiative structurante pour améliorer notre connaissance et notre compréhension des besoins des entreprises dans l'accompagnement des mobilités actives, des démarches sport et santé de leurs salariés.

### Comment se positionne l'Ademe sur le développement de la micromobilité et des nouveaux engins de déplacement personnel (EDP) ?

A.L. : L'émergence rapide de nouvelles formes de mobilité constitue autant une opportunité qu'un challenge. Une opportunité d'abord, parce que ces engins représentent pour les courtes distances une solution supplémentaire de mobilité individuelle électrique, propre (ils n'émettent pas de polluants atmosphériques), très peu carbonée, silencieuse, peu encombrante. Ils se positionnent comme une alternative intéressante à l'autosolisme.

Un challenge aussi, car ces nouveaux engins prennent de vitesse les citoyens et bousculent les systèmes en place, accélèrent leurs transformations. Ils se déploient alors que le Code de la route interdit les engins de déplacements électriques sur les voiries publiques. Enfin, en lien avec la thématique mobilité-santé dont je parlais juste avant, la multiplication des usages d'engins de déplacement personnel 100 % électriques questionne fortement si elle se fait en remplacement des modes actifs. L'Ademe investiguera prochainement l'impact de ces nouveaux EDP notamment sur le report modal et la démotorisation des ménages, en complément des travaux qu'elle mène déjà sur le vélo. ■

\* Programme animé avec le Club des villes et territoires cyclables en partenariat avec l'Observatoire National de l'Activité physique et de la Sédentarité (ONAPS), la Fédération Française du Sport d'Entreprise (FFSE) et la Société Française de Santé Publique (SFSP).

> **2016, la réforme territoriale** répartit l'Ademe sur vingt-six directions régionales et trois représentations territoriales d'outre-mer. Angers, Paris et Valbonne Sophia-Antipolis constituent les sites centraux.

> **2001, mise en place du réseau d'espaces info énergie** en partenariat avec les collectivités territoriales.

> **1991, création de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)**, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) né de la fusion de trois agences : l'Agence pour

la qualité de l'air (AQA), l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME) et l'Agence nationale pour la récupération et l'élimination des déchets (ANRED).



# La cyclologistique va-t-elle sortir des laboratoires ?

Expérimentations et projets innovants se multiplient en cyclologistique. Notamment par des entrepôts mobiles qui offrent des alternatives au foncier difficilement accessible des centres-villes. Ce microsecteur de la logistique urbaine se structure.



L'expérimentation de la ville de Paris avec UPS se compose d'un espace de stationnement spécifique bien identifié permettant de stationner une remorque chargée par deux triporteurs.

« Les vélos-cargos sont une alternative à l'utilisation de véhicules utilitaires légers en centre-ville et ouvrent de nouvelles possibilités en matière de logistique urbaine », peut-on lire dans le Plan vélo publié en septembre dernier. Reconnu institutionnellement, le vélo-transport pourrait-il sortir de sa confidentialité ? Territoires et entreprises misent sur ce poids lourd du cycle.

Depuis mai dernier, UPS (United Parcel Service) expérimente la livraison par deux vélos électriques depuis une aire de stationnement au cœur de Paris (II<sup>e</sup> arrondissement). Le principe ? Un véhicule dépose une remorque chargée le matin et la récupère vidée en fin de journée. Deux vélos-cargos

s'approvisionnent depuis ce point de chargement provisoire et prolongent ce test jusqu'en janvier prochain pour évaluer la viabilité en hiver. La difficulté pour la capitale ? « Parvenir à sanctuariser

**« Nous ne pouvons avancer sans l'aide des collectivités »**

une aire de stationnement. Pour cette expérimentation, un marquage au sol spécifique avec un QR code a été instauré ; le code de la route ne permet pas de privatiser une aire de livraison », précise Laurence Morin, responsable de la division logistique urbaine à l'agence de la mobilité de la ville de

Paris. La viabilité économique serait au rendez-vous, selon Édouard Barreiro, directeur des affaires publiques de ce mastodonte du transport de colis : « À Paris, cela s'équilibre à peu près. Nous devons salarier deux personnes au lieu

d'une seule, mais dans les conditions du test, avec l'occupation de l'espace public qui n'est pas au prix du marché, cela fonctionne. »

## L'entrepôt fluvial contourne le foncier

L'opérateur planche sur d'autres projets, sachant qu'à de rares exceptions, comme à Toulouse où UPS dispose d'une plateforme près du centre-ville, la recherche de microdépôts physiques constitue la principale pierre d'achoppement. « Dans les villes comme Paris, où le foncier est cher, nous ne pouvons avancer sans l'aide des collectivités. Nous sommes freinés par une réglementation qui ne permet pas aux villes de céder des bâtiments et des espaces publics à des entreprises. Nous en appelons à la ministre des Transports pour modifier ces règlements », souligne Édouard Barreiro.

## En bref

- Les ventes sur Internet poursuivent leur hausse (+ 14 % en 2017) et **88 % des internautes choisissent la livraison à domicile ou sur le lieu de travail.**
- Un bipporteur transporte de 70 à 100 kg, un cargocycle jusqu'à 350 kg **pour un volume d'environ 2,5 m<sup>3</sup>.**
- Un vélo-cargo peut livrer de 80 à 100 colis par jour d'un poids moyen de 2 à 3 kg, **soit de 250 à 350 kg de marchandises.**

L'entrepôt fluvial contourne cet obstacle dans les villes traversées par une rivière ou un canal, soutient Gilles Manuelle, l'ancien fondateur de La Petite Reine et de Vert Chez Vous : « *Fludis est un entrepôt fluvial en cours de construction qui va être livré en juin 2019 à Paris. Le but est de massifier les flux avec une péniche de type Freyssinet (NDLR, 40 mètres de long sur 6 mètres de large) chargée de 3 000 colis. Le bateau sera amarré quai de Tolbiac (NDLR, Paris XIII<sup>e</sup>) et pourrait très bien fonctionner dans des villes comme Toulouse ou Strasbourg.* » L'entrepreneur insiste sur la nécessité de ne pas prendre en compte le seul coût du dernier kilomètre – que chacun veuille réduire au minimum –, mais de considérer l'ensemble de la chaîne de livraison.

### De nouveaux acteurs sur le marché

Les retours positifs de la profession confortent son entreprise. « *Nous travaillons de façon décarbonnée au même coût pour les professionnels. Dans 10 ans, même sans réglementation spécifique sur l'accès des véhicules thermiques, les saturations des villes vont dans notre*

(suite page 14)



Un vélo-cargo pèse entre 100 et 150 kg et possède les mêmes capacités de livraison qu'une camionnette de plus d'une tonne en centre-ville.



## Les *boîtes à vélo* se structurent

**Les boîtes à vélo organisent leur premier congrès national les 18 et 19 janvier 2019 au centre des congrès d'Angers (49).** L'objectif ? Créer une structure nationale pour porter ces collectifs d'entrepreneurs à vélo. Après Nantes, la ville de création en 2013, Grenoble et Paris, ce sont Lyon, Bordeaux et Lille qui ont rejoint l'association, forte désormais de quelque

150 entrepreneurs. Un nouvel élan semblait nécessaire pour continuer à fédérer les différentes associations régionales, mais aussi pour permettre l'adhésion des entrepreneurs isolés géographiquement. Le collectif souhaite également faire entrer les fabricants de vélos-cargos dans le réseau. L'organisation compte peser davantage au

niveau national et faire entendre les besoins de ces professionnels de différents corps de métiers, fédérés par leurs déplacements en bipoteurs ou triporteurs. Quatre tables rondes sont prévues pour la première journée du vendredi 18 janvier, la création de la nouvelle entité se déroulera le lendemain, samedi 19, pour les 200 congressistes attendus.

## LA CYCLOGOLOGISTIQUE EN FORMATION

En créant un premier parcours de formation en cyclologistique, en octobre dernier, l'entreprise d'insertion Carton Plein franchit une première étape avant une éventuelle certification professionnelle. **Célia Leturque**, chargée de formation, dévoile les contours de ce nouveau cursus.

### Ville & Vélo : Pourquoi cette formation ?

**Célia Leturque** : Depuis les six années d'existence de Carton Plein, nous nous sommes rendus compte que beaucoup de personnes n'étaient pas formées à la logistique à vélo. L'enjeu est la sécurité des personnes et des biens transportés, mais aussi l'apprentissage de la gestion d'un espace de logistique de proximité.

### À qui ce parcours de formation se destine-t-il ?

**C.L.** : Cette formation est dédiée aux personnes en situation de précarité ou assez éloignées de l'emploi. Des personnes qui ont quelques freins à lever. Nous formons au métier de cyclologistique sur des compétences techniques, mais aussi sur le savoir-être en entreprise : la relation client, la posture professionnelle, savoir travailler en équipe, communiquer de manière professionnelle...

### Cet apprentissage est-il sanctionné par un diplôme ?

**C.L.** : Pas encore ! Trois promotions sont nécessaires pour prétendre à une certification professionnelle. Les démarches de certification seront entamées au cours de la deuxième année auprès du RSCP, Répertoire national des certifications professionnelles. ■

sens.» Pas étonnant de retrouver au capital de l'entreprise Fludis le groupe IDEC, un opérateur immobilier qui construit des entrepôts, mais aussi la Caisse des dépôts et consignations pour la transition énergétique portée par ce projet.

D'autres nouveaux acteurs se penchent sur la cyclologistique ! Lors du dernier Salon du Véhicule utilitaire de Hanovre (20-27 septembre), Volkswagen a présenté un triporteur électrique. Une nouveauté pour le fabricant automobile ! Annoncé pour une commercialisation en 2019, le cargo e-bike doté de deux roues à l'avant et équipé d'une caisse de 0,5 m<sup>3</sup> autoriserait jusqu'à 210 kg de charge utile. Si les spécialistes restent circonspects sur le choix d'une caisse placée à l'avant limitant la hauteur de chargement, chacun salue l'arrivée d'un gros fabricant sur le marché. « *La cyclologistique reste une affaire de petites séries concernant les équipements. Des grandes séries devraient permettre de baisser les prix* », valide Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine, qui pointe une des préoccupations du secteur, « *la casse dont tout le monde se plaint* ».

### Une norme française éditée fin décembre

UPS s'y est heurté pendant ses six mois d'expérimentation parisienne. « *Beaucoup de produits sur le marché ne répondent pas aux contraintes imposées, ce qui nous a amenés à développer un nouveau vélo avec l'entreprise allemande Rytle. Afin d'améliorer le process, ces vélos ont été pensés avec une caisse détachable permettant de limiter le nombre de chargements/déchargements* », témoigne Édouard Barreiro, qui fait tester ces nouveaux vélos à Rennes (35).

En réponse à ces problèmes récurrents de fiabilité, une norme française (NF), en élaboration depuis 2015, doit être publiée fin décembre. Celle-ci offre des



La présentation du premier vélo-cargo du constructeur automobile Volkswagen, en septembre dernier, traduit l'émergence de ce marché de la cyclologistique.

« *Les saturations des villes vont dans notre sens* »

garanties : « *Pour un loueur ou une collectivité, il s'agit d'une garantie supplémentaire qui peut figurer dans un cahier des charges* », défend Pierre Toulouse, porteur du dossier au Conseil général de l'environnement du développement durable.

Cette norme, destinée à l'ensemble des vélos utilitaires et remorques utilitaires, « *limite la largeur des véhicules à 1,15 mètre. Des tests de solidité ont été proposés avec la mise au point d'un essai de fatigue pour éviter les ruptures ; ce test peut s'appliquer à tous les types d'engins. Cette norme livre également des indications sur la stabilité, le freinage, les matériaux utilisés* », précise Pierre Toulouse, qui avoue la difficulté rencontrée pour associer des intervenants à ce travail. Assez étonnement, ce document va devancer la norme européenne à laquelle elle devra ensuite s'ajuster. ■





Créée par des acheteurs publics en 2011, la **Centrale d'Achat du Transport Public (CATP)** est la centrale d'achat experte de la mobilité.

**Référence en matière d'achats publics pour les réseaux de transport** (bus, cars, systèmes, équipements des réseaux, etc.), la CATP accompagne près de **250 acheteurs publics** en leur garantissant les meilleures conditions d'acquisition :

- Expertise des produits
- Sécurisation des marchés publics
- Prix négociés

En partenariat avec le Club des Villes et Territoires Cyclables, la CATP proposera en 2019 **un catalogue complet de produits « vélo »** :

- Vélos urbains, tout terrain, pliants, enfant, police, etc.
- Vélos à assistance électrique
- Vélos à hydrogène
- Vélos cargos, remorques, etc.
- Compteurs vélos
- Système de vélos en libre-service
- Abris vélos
- Trottinette électrique et système de libre-service
- Etc.

---

**Plus d'informations au : 01 53 68 04 21**  
**contact@catp.fr • www.catp.fr**

# La micromobilité compte ses actifs

Le premier baromètre sur les ventes et usages des engins de déplacement personnel (EDP) dévoilé au salon Autonomy (Paris-La Villette) en octobre dernier confirme l'ampleur du phénomène de la micromobilité qui s'accroche au porte-bagages du vélo.

L'usage va plus vite que le régulateur. Les 1,7 million d'engins de déplacement personnel (EDP) commercialisés en 2017 l'attestent. Sur le strapontin de l'espace public, tolérés sur les pistes cyclables et sur les trottoirs à la vitesse du pas, les EDP ont pris tout le monde de vitesse. La très attendue LOM (loi d'orientation des mobilités) devrait suivre l'orientation fléchée par le groupe de travail mobilités actives pendant les assises de la mobilité, présidé par Jean-Baptiste Gernet, vice-président du Club des villes et territoires cyclables et conseiller eurométropolitain délégué de Strasbourg. Les conclusions des travaux ? « Une réglementation allant plutôt dans le sens d'une assimilation des EDP aux vélos, et non aux piétons, conformément aux conclusions du comité des experts du CNSR ». Jean-Baptiste Gernet rappelait dans un précédent numéro de *Ville & Vélo* : « 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. »

**« Faire un parallèle entre ce nouveau marché et la question du vélo en ville »**

## L'intermodalité comme argument

La micromobilité veut emprunter la voie déjà tracée par le vélo. « Nous



Les engins de déplacement personnel (EDP) électriques sont entrés dans les radars des assurances comme des véhicules terrestres à moteur : leurs usagers doivent souscrire une assurance responsabilité civile spécifique.



Fabrice Hurlan (président), Jocelyn Loumeto (administrateur délégué) et Grégoire Hénin (vice-président) dirigent la Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M), qui fit entendre la voix de cette nouvelle tendance lors des assises de la mobilité.





35,7% des Français affirment avoir déjà testé un engin de déplacement personnel électrique ; 57,4 % des personnes interrogées se déclarent disposées à en utiliser un.

© Smart Mobility Lab



**Grégoire Hénin**, vice-président de la Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M) et PDG des trottinettes micromobility pour la France.

## « Nous demandons à être assimilés à des vélos »

Sous la bannière de la FP2M (Fédération professionnelle de la micromobilité), les acteurs de la micromobilité se structurent pour promouvoir ces nouveaux engins et leur donner une légitimité sur l'espace public. **Grégoire Hénin** précise le phénomène et ses attentes.

### Ville & Vélo : Pourquoi les chiffres livrés par le nouveau baromètre ne délivrent-ils pas d'indications sur les usages par région ?

**Grégoire Hénin** : Il s'agit de la première étude réalisée au niveau national. Nous disposons de peu d'indications régionales, mais nous savons que le marché de la trottinette électrique et des engins de déplacement personnel (EDP) en général est un marché excessivement urbain.

### Vous voulez dire parisien...

G.H. : Non, urbain ! Le phénomène est urbain et périurbain sur les grandes métropoles. Une ville comme Lyon se trouve certainement en tête en termes de taux de pénétration de la trottinette. La France est très en avance en Europe.

### Qui sont les utilisateurs ?

G.H. : L'âge moyen se situe entre 35 et 50 ans, pour environ 55 % d'hommes et 45% de femmes. Les déplacements durent environ 20 minutes sur les trottinettes électriques. Et en 20 minutes, un utilisateur parcourt 4 km, trois fois plus qu'à pied !

### Quelle place la FP2M défend-elle pour les EDP sur la voie publique ?

G.H. : Pour demain, ce qui semble clair et annoncé par la ministre (*chargée des transports, NDLR*), cela va être l'interdiction totale d'usage sur le trottoir, ce que nous comprenons et partageons. Nous demandons à être assimilés à des vélos,

avec la possibilité de nous rabattre sur le trottoir jusqu'à 6 km/h lorsque la chaussée comporte des risques.

### Et concernant la vitesse ?

G.H. : 25 km/h est le maximum ! Ce qui est au-delà doit se retrouver en chemin ou circuit privé. Et nous recommandons fortement le port du casque, mais sans obligation.

### Ces nouveaux engins sont-ils normés ?

G.H. : Une norme européenne en cours de ratification doit être publiée à la fin de l'année ou au tout début de l'année prochaine. Elle va couvrir l'aspect technique des produits : définir la vitesse maximale dont le bridage à 25 km/h, le double freinage, la lumière avant/arrière, le limiteur de vitesse à 6 km/h pour l'utilisation sur les trottoirs. Cette norme concerne les gyropodes, gyroroues, trottinettes électriques, overboards, skates électriques avec sièges.

### Quelle place ces engins de micromobilité prennent-ils dans les moyens de transport ?

G.H. : La micromobilité s'inscrit complètement dans le multimodal. C'est l'objet parfait pour aller jusqu'à une gare, un arrêt de métro ou de bus, plier son engin et le ressortir pour le ou les derniers kilomètres. Je vais même aller plus loin, la micromobilité s'inscrit parfaitement dans le covoiturage quotidien : il est facile de terminer les derniers kilomètres avec un EDP après un trajet partagé en voiture. ■

pouvons faire un parallèle entre ce nouveau marché et la question du vélo en ville qui s'est posée il y a quelques années. Les infrastructures doivent pouvoir suivre cette évolution naturelle des besoins », soutient Fabrice Furlan, président de la Fédération professionnelle de la micromobilité (FP2M). La trottinette électrique, fer de lance des EDP, reprend même à son compte les arguments d'intermodalité du vélo pliant, éternel espoir des mobilités actives. Aux remarques du peu d'activité nécessaire sur ces engins électriques, leurs défenseurs rétorquent un besoin de renforcement musculaire sur les gyroroues et les relances pied au sol sur les trottinettes électriques.

À cette vague de nouveaux véhicules s'ajoute le phénomène des trottinettes en free-floating. Tout comme les services vélos sans attache fixe, les trottinettes en libre-service déposent-là un nouvel encombrant mobile sur les trottoirs et rappellent encore davantage le nécessaire besoin de statuer sur le partage du trottoir et de l'espace public. ■



# Micromobilité v/s vélo

Les données chiffrées comparatives\* des ventes de vélos et d'engins de déplacement personnel (EDP) éclairent sur les tendances de la mobilité active et de la micromobilité.

	MICROMOBILITÉ	VÉLO
NOMBRE D'UNITÉS VENDUES	<p>■ <b>1 735 228 engins de déplacement personnel (EDP)</b> La trottinette caracolée en tête avec 1 434 661 unités vendues (dont 1 018 191 trottinettes électriques), soit près de 80 % (79,05 %) du marché. Elle devance de très loin l'hoverboard et ses 292 072 unités (5,94 %). Les gyropodes (2 424 unités), gyroroues (3 510 unités) et skateboards électriques (1 474 unités) représentent à eux trois moins de 5 % (4,2 %) des EDP commercialisés.</p>	<p>■ <b>2 782 000 vélos</b> Ce chiffre en « stabilité positive » ces dernières années inclut les vélos pour le sport et la mobilité et ne prend pas en compte les flottes professionnelles.</p>
ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	<p>■ <b>Près d'un quart des EDP sont électriques</b> Les véhicules électriques représentent 23 % des EDP (399 100 unités) et poursuivent leur forte progression. D'après les résultats des six premiers mois de l'année, les estimations avancent une croissance de plus de 30 % pour 2018.</p>	<p>■ <b>Près de 10 % des vélos sont à assistance électrique</b> Les vélos à assistance électriques représentent 9,1 % des vélos commercialisés en 2017 (254 870 unités); 7,9 % (219 530 unités) pour les catégories vélos de ville et vélos tous chemins (VTC). Les industriels estiment que les vélos à assistance électrique pourraient dépasser les 30 % du marché du cycle pour atteindre le million d'unités.</p>
CHIFFRE D'AFFAIRES	<p>■ <b>195,4 millions d'euros pour la micromobilité</b> Les engins électriques représentent 61 % d'un marché auquel s'ajoutent 14,5 millions d'euros d'accessoires.</p>	<p>■ <b>1,278 milliard d'euros pour le cycle</b> En valeur, les vélos à assistance électrique occupent 31 %; les pièces et accessoires du cycle représentent un chiffre d'affaires de 749 millions d'euros.</p>
PRIX D'ACHAT MOYEN	<p>■ <b>80 €, le prix moyen des EDP mécaniques; 676 €, celui des EDP électriques.</b> Les trottinettes électriques, véhicules leaders de micromobilité, se sont commercialisées au prix moyen de 668 €.</p>	<p>■ <b>459 €, le prix de vente moyen d'un vélo</b> Ce prix moyen en nette progression se retrouve boosté par le prix moyen des VAE (1 564 €, incluant les vélos sport et mobilité). Un vélo de ville se commercialise autour de 339 €.</p>

\*Sources : baromètre Fédération FP2M/Smart Mobilité Lab dévoilé le 18 octobre 2017 (<http://e-fpmm.fr/lwp>); Observatoire du cycle de l'Union sport & cycle présenté en avril 2017 (<https://www.unionsportcycle.com/cycle-mobilite/presentation-chiffres-cles>)

## 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



L'INCM offre des solutions adaptées aux ambitions de chacun.

DES MISSIONS POLYVALENTES DANS UN SECTEUR EN PLEINE ÉVOLUTION  
D'UN PROJET RÉALISATION PASSION À LA CRÉATION OU REPRISE D'ENTREPRISE  
**FORMER ET QUALIFIER VOS SALARIÉS AU NOUVEAUX ENJEUX DES MARCHÉS DU CYCLE**



MÉCANICIEN CYCLES

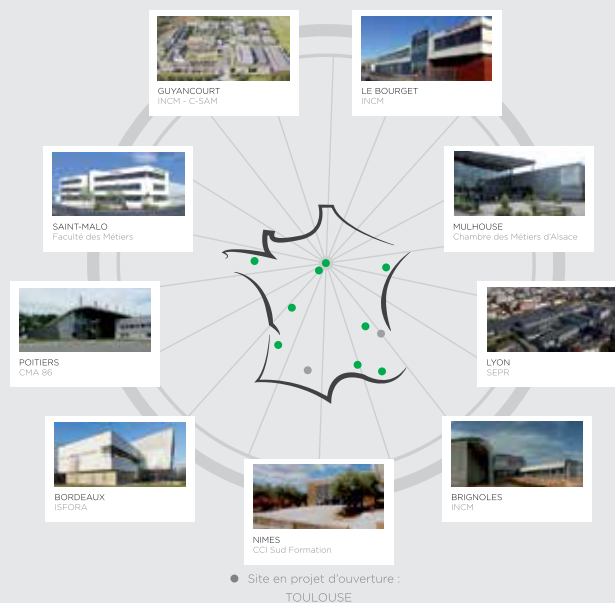
Il prépare, monte et entretient tous types de vélos (Vélo Tout Terrain, Vélo à Assistance Electrique, vélo de route, vélo de ville...).



CONSEILLER TECHNIQUE CYCLES

Il prépare, monte, entretient, établit un diagnostic, organise et gère l'ensemble de l'activité.

Il conseille le client, personnalise et propose des réponses à ses besoins.





# ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri mobile Nomad



Abri résidentiel Cooma



Consigne Vel'Box

## 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 référencé UGAP

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

[www.abri-plus.com](http://www.abri-plus.com)