



Dossier

Le vélo allège le budget des ménages

> Pages 6 à 12

Tendance

Les vélos en bambou

> Pages 13 à 14

Parole à

Frédéric Cuillerier, Association des maires de France (AMF)

> Page 17

Technologie

L'énergie solaire entre en cycle

> Pages 18 à 19

Vol

Le marquage systématique fait débat

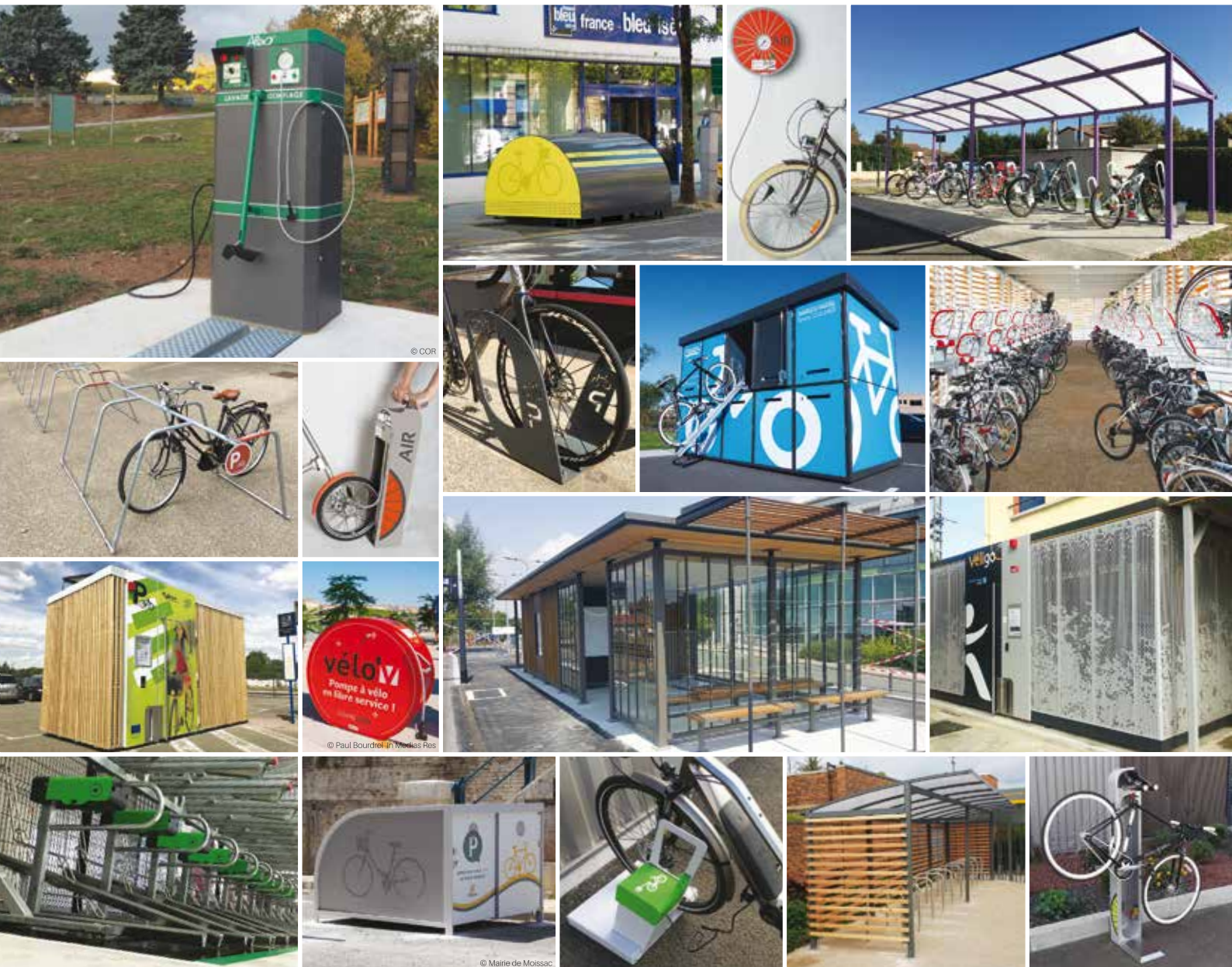
> Pages 20 à 21

Le Club fête ses trente ans #1

> Pages 22 à 23



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, tendance, parole à, technologie, débat, anniversaire)
Claire Schreiber,
Diane Guilbot

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

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)
Denis Desailly
(couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : janvier 2019
ISSN 1631 - 3054

agenda

> 13 mars

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables, « Espèces d'espaces »

Quel(s) système(s) de régulations pour s'adapter à la mutation des usages de l'espace public ? »

> Hôtel de Ville, Paris

> Du 9 au 12 mai

Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette, FUB

> Le Mans

www.fub.fr

> Du 13 au 17 mai

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

> 31 mai

Date limite de candidature aux Talents du Vélo 2019

> Du 25 au 28 juin

Conférence Velo-City, Dublin, Irlande

www.velo-city2019.com

> Début juillet

Remise des Talents du Vélo 2019

> Paris

> Du 1^{er} au 3 octobre

22^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables dans le cadre des Rencontres nationales du transport public

> Nantes

www.villes-cyclables.org
www.rencontres-transport-public.fr



édito

Le Plan vélo c'est maintenant !

Les planètes paraissent alignées, en ce début d'année, pour faire du vélo un vecteur de mobilité à part entière dans tous les territoires, y compris périurbains et ruraux ! L'année 2018 a été agitée, mais elle a marqué un tournant pour la prise en compte nationale du vélo. Ce qui doit maintenant être confirmé dans les faits. En ce début 2019, le grand débat national est censé servir à entendre les Français-es ; faisons qu'il soit aussi une occasion de faire émerger des solutions et d'élaborer ensemble un accompagnement des changements de comportement de consommation et de mobilité. D'ailleurs, le vélo est une possible clé de l'apaisement des tensions récemment affichées autour de la transition écologique et de ses impacts sociaux et territoriaux. Les collectivités locales, elles, sont déjà en action puisqu'elles assurent l'essentiel de l'effort public en faveur du vélo. Une stratégie nationale et le retour d'aides de l'État pour accélérer la transition vers des territoires cyclables, voilà qui constitue un potentiel cadre

favorable. À condition bien sûr que l'État tienne ses promesses en termes de financements et de calendrier pour la mise en œuvre des mesures du Plan vélo et, à cet égard, l'année 2019 est aussi l'épreuve de vérité. Comme nous l'avons dit avec les parlementaires engagés pour le vélo lors de notre conférence de presse commune le 24 janvier dernier, ce n'est pas sur le vélo que le gouvernement devra faire des économies budgétaires ! Celui-ci, contraint de chercher des économies pour pallier la disparition des recettes de la fiscalité écologique et faire face à de nouvelles dépenses, doit tenir son engagement pour que la France ne figure plus parmi les mauvais élèves de l'Europe en matière de vélo. Et tout simplement pour mettre en œuvre l'ambitieux Plan national vélo et mobilités actives que le Premier ministre a annoncé le 14 septembre 2018. Il peut compter sur nous, les collectivités locales rassemblées au sein du Club des villes et territoires cyclables, pour déployer ensemble cette solution de mobilité simple, concrète, à moindre coût, bonne pour la santé et pour la planète. Et qui donne à chacun-e plus de liberté et d'autonomie !

Très bonne année cyclable 2019 !

Pierre Serne
Président



Conférence de presse de rentrée du Club des villes et territoires cyclables et du Club des élus nationaux pour le vélo, le 24 janvier dernier, face à une quarantaine de journalistes (Paris). De gauche à droite : Michel Gillot, Jean-Baptiste Gernet, Guillaume Gouffier-Cha, Matthieu Orphelin, Pierre Serne, Catherine Hervieu.

Marseille : une piste cyclable sur la corniche Kennedy

➤ Longtemps espérée par les cyclistes marseillais, une piste cyclable bidirectionnelle va faire son apparition sur la corniche Kennedy, l'avenue qui longe le bord de mer du Vieux-Port à l'est de la ville.

La création de cet aménagement s'inscrit dans les travaux de confortement actuellement en cours et qui vont durer jusqu'en 2022. La création de cette piste cyclable devrait être soutenue à hauteur de 700 000 € par la Région Sud (Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Création des Boîtes à Vélo nationales

➤ Les collectifs locaux des Boîtes à Vélo s'organisent pour créer les Boîtes à Vélo France, Union nationale des professionnels à vélo.

Le congrès fondateur de l'association a eu lieu à Angers le 18 janvier dernier. Créé à Nantes en 2015, le premier collectif des BAV réunit les professionnels utilisateurs de vélos utilitaires pour fédérer et promouvoir leurs activités. L'association nationale se fixe pour objectifs de favoriser l'essor et la généralisation de l'entrepreneuriat à vélo en France et de contribuer ainsi à généraliser le vélo comme moyen alternatif aux véhicules motorisés pour le transport des biens et des personnes en milieu urbain, périurbain et rural. Des groupes locaux existent déjà à Nantes, Paris, Lyon, Grenoble... L'association a également vocation à fédérer les professionnels isolés.

www.lesboitesavelo.com



Vélo+train en Pays de la Loire

➤ La combinaison train+vélo a du sens le long de la Loire à Vélo grâce au déploiement, dans les Régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, de nouvelles rames de TER permettant d'embarquer jusqu'à 80 vélos.

Les aménagements sont réversibles, de façon à renforcer l'offre en période estivale tout en maintenant un bon niveau de service pour les utilisateurs quotidiens du train et les cyclotouristes voyageant « hors saison ». L'investissement dans ces nouveaux équipements est amorti par les retombées économiques du tourisme à vélo. Un pari gagnant qui pourrait inspirer d'autres Régions où se développe le cyclotourisme.

À Clermont-Ferrand, C.vélo fête ses 10 000 abonnés

➤ Mis en place en 2015, le service de vélos en libre-service C.vélo de Clermont Auvergne Métropole est gratuit depuis avril 2018 et connaît un succès inattendu.

Le nombre d'abonnés est passé de 1 100 à plus de 10 000 en huit mois, et la fréquentation explose ! La métropole a dû rallonger le budget prévu de 250 000 € et investir dans de nouveaux vélos. La flotte compte désormais 602 vélos. Quelques 170 vélos à assistance électrique sont également accessibles sur réservation. Ça roule à Clermont-Ferrand !

165

➤ C'est le nombre de dossiers présentés dans le cadre du premier relevé de l'appel à projets Vélo et territoires de l'ADEME.

L'objectif de cet appel à projets est d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper le déploiement du Plan vélo, en soutenant la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable. Il vise les territoires de moins de 250 000 habitants, et son succès témoigne de l'appétence des territoires peu ou moyennement denses pour le vélo. Ces candidatures représentent plus de 17 millions d'euros d'aides demandées pour un coût total des projets de 35 millions d'euros. La couverture du territoire est large et relativement homogène. Un deuxième relevé est prévu jusqu'au 28 février 2019.

Source : Ademe

De nouveaux droits pour les livreurs à vélo

➤ Fin novembre 2018, la Cour de cassation a établi un lien de subordination entre Take Eat Easy (ex-société de livraison de repas à vélo) et l'un de ses livreurs, permettant d'envisager une possible revalorisation des contrats des livreurs auto-entrepreneurs en contrats salariés.

Le cas fait jurisprudence, et des livreurs à vélo ont entamé des démarches juridiques pour faire reconnaître leur plateforme de livraison comme un employeur, et ainsi avoir plus de droits et une meilleure protection sociale.



Appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables »

➤ Le volet financier du Plan vélo vient d'entrer en action avec le lancement de l'appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables ».

Son objectif est d'accompagner les maîtres d'ouvrage publics dans la résorption de coupures urbaines (rocades, autoroutes, voies ferrées...) qui perturbent fortement les parcours des cyclistes. Ces ruptures sont en effet des freins majeurs à l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien.

L'enveloppe de cet appel à projets pour la seule année 2019 doit permettre, par l'effet levier du cofinancement, la réalisation d'un volume de projets de 100 M€ à 200 M€ pour cette première année. Un premier relevé est prévu le 15 avril et un second le 30 juin.

Le cahier des charges et le dossier de candidature sont en téléchargement sur le site du ministère des Transports :

www.ecologique-solidaire.gouv.fr/velo-et-marche#e0



Bicycle architecture biennale

› La première biennale de l'architecture cyclable a eu lieu en décembre 2018 à Arnhem, aux Pays-Bas.

Elle était organisée par BYCS, une ONG basée à Amsterdam et qui a initié le programme Bicycle Major. Cette biennale célèbre l'aspect avant-gardiste et qualitatif du design des infrastructures qui facilitent la circulation des vélos, leur stationnement et qui sécurisent la pratique. Elle vise à interroger sur la façon dont le vélo peut améliorer la qualité de vie en ville, en encourageant des modes de vie plus sains dans un environnement plus propre.

L'exposition est itinérante, il faut contacter les organisateurs si vous souhaitez faire venir la biennale de l'architecture cyclable chez vous.

www.bycs.org



Aménagement d'une zone tampon de sécurité au passage piéton

› La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) poursuit la mise en place des actions de protection des piétons en permettant aux maires d'aménager une « zone tampon de sécurité » de 2 à 5 mètres devant chaque passage pour piétons.

L'objectif est d'améliorer la visibilité des piétons, qu'ils soient déjà engagés ou qu'ils s'apprêtent à traverser. Cet espace est matérialisé par une « ligne d'effet », un marquage au sol représentant des traits discontinus identique à celui qui est déjà matérialisé en amont de certains feux de signalisation et passages piétons protégés par des feux. C'est devant cette ligne que les véhicules doivent impérativement s'arrêter pour laisser traverser les piétons. Le bilan de l'expérimentation réalisée entre 2013 et 2014 à Strasbourg sur 9 passages piétons a montré une amélioration du comportement des usagers motorisés après la mise en place d'une telle ligne d'effet. Selon les pointages effectués par le CEREMA, les véhicules s'arrêtent plus aisément sans mordre sur le passage piéton. Le Club portait la création de « zone tampon de sécurité » depuis 2006 via la démarche Code de la rue et se félicite de cette avancée.

Source : DSCR

vite-dit

« Enfin une révolution/vélorution en France pour arrêter de regarder le vélo avec condescendance mais comme un vrai mode de déplacement et de développement économique ! »

Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire, rapporteur du titre III relatif aux « mobilités propres et actives » du projet de Loi d'orientation des mobilités, en ouverture du 1^{er} Congrès national des Boîtes à Vélo, le 18 janvier 2019.

Pour une décarbonisation du transport de marchandises

› En ville, 30 % des émissions seraient imputées au secteur du fret : véhicules de livraison, collecte de déchets, transports de matériaux de construction...

Plusieurs initiatives se développent dans les pays nordiques en faveur de la décarbonisation du transport de marchandises en ville. La plateforme suédoise CLOSER en est une et réunit plusieurs acteurs du fret qui coordonnent le programme 3 F (Fossil Free Freight) financé par l'administration suédoise des transports sur douze ans pour soutenir le passage à la décarbonisation du secteur de transport de marchandises. Autres initiatives développées, en Suède notamment : les véhicules de fret électriques ou encore les vélos-cargos, particulièrement efficaces sur les livraisons sur le dernier kilomètre.



Vision zero

› Le plan d'action Vision zero porté à Londres par le maire de la ville Sadiq Khan est ambitieux.

Au cœur du programme : la santé des personnes. D'ici 2041, 80 % des déplacements devront se faire à pied, à vélo ou en transport collectif. Parmi les pistes d'actions du plan figurent la diminution de la vitesse, la réduction du nombre de véhicules motorisés, le développement de rues sécurisées (avec, notamment, la révision des gabarits pour s'adapter aux besoins de tous les usagers), ou encore la sensibilisation des usagers à des comportements sûrs dans le cadre d'une mobilité active et durable.

Source : Transport for London

Le vélo roule à l'économie

Le vélo peut-il offrir une solution à la crise du pouvoir d'achat et à la transition écologique, bousculées par la révolte des gilets jaunes ? Modeste et roulant sur un train de vie d'une sobriété monacale, le vélo déleste un panier moyen des ménages alourdi par le transport, troisième poste de dépense (13,8 %) derrière le logement et l'alimentation. Symbole de modernité à ses débuts, devenu véhicule du pauvre dans les années 1950, le vélo pourrait endosser un rôle de champion de la transition énergétique. Autopsie d'un phénomène.

Pas assez chère et encore trop peu utilisée, la petite reine de la mobilité reste absente des grands indicateurs nationaux. La nouvelle étude sur l'économie du vélo à paraître à l'automne prochain (*lire ci-contre*) devrait combler ce manque. L'estimation du coût du vélo, basée sur le nombre de kilomètres parcourus rapporté au nombre de vélos vendus, qui circula longtemps, reste éloignée de la réalité. De plus, elle n'intègre pas les frais d'entretien. « *Il n'y a pas de lien entre le nombre de vélos vendus et la pratique, a révélé la précédente étude* (Économie du vélo 2009, NDLR).

L'économie du vélo à l'étude

Cerise sur le gâteau du plan vélo pour l'année 2019, la nouvelle étude sur l'Économie du vélo à paraître en novembre prochain devrait apporter un nouvel éclairage sur le poids du vélo actuel et futur.

Le premier opus en 2009 permit au vélo d'ouvrir des portes. La nouvelle édition, attendue pour l'automne prochain, ne se contente pas de la seule remise à jour des données de 2009. « *La remise à jour de l'étude précédente s'accompagne de la construction d'un modèle économétrique pour réactualiser l'économie du vélo en permanence et permettre de porter un regard prospectif* », avance Nicolas Mercat, responsable de cette étude pour le cabinet Inddigo, dix ans après avoir conduit le premier travail. Les acteurs économiques concernés ? Les collectivités territoriales et l'État, les entreprises et les ménages. Pour les premiers vont être évaluées les dépenses d'infrastructure, de services de location, le soutien aux clubs et associations, l'apprentissage... L'approche des entreprises ne se limitera pas aux seuls secteurs de la fabrication et de l'entretien des vélos, mais également au tourisme, à la formation et autres activités connexes. Pour les ménages vont être analysées toutes les consommations liées au vélo, le matériel, l'équipement de la personne, l'entretien... Les externalités (santé, occupation de l'espace...) vont être évaluées, et la modélisation va permettre de mesurer les incidences du développement de l'usage. L'étude commanditée par la Direction générale des entreprises (DGE) du ministère français de l'Économie et des Finances, la Ciduv (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo), l'Ademe et la FFC (Fédération française de cyclisme) tombe à point nommé pour la préparation des municipales de 2020.



La multiplication des ateliers de réparation vélo dans les banlieues ou les zones rurales tord le cou à cette fausse vérité que le vélo est « un truc de bobos ». Mesuré à l'achat et économe à l'usage, le vélo s'intègre parfaitement dans les budgets serrés des ménages les plus populaires.

En France, beaucoup de vélos dorment. L'évolution du niveau de gamme de vélo est plus révélatrice, car il existe un lien direct entre le prix moyen de vente d'un vélo et son usage », soutient Nicolas Mercat, auteur de l'étude *Économie du vélo* de 2009 et de celle à venir dix ans après. Différentes études, analyses et enquêtes confirment toutefois la sobriété du vélo, à l'achat comme à l'usage. La calcullette de l'Ademe estime à 10 € par mois le coût de l'entretien d'un vélo utilisé au quotidien. Le site carfree.fr, en additionnant une révision complète annuelle, une crevaillon tous les deux mois (*beaucoup trop, NDLR*) et des frais de teinturerie (la graisse sur les bas de pantalon), double ce montant.

Les professionnels à l'unisson

Les professionnels précisent cette fourchette. « *Il faut compter entre 80 et 120 € d'entretien avec une révision par an (de 45 à 50 €), une crevaillon (de 15 à 20 €), en changeant les pneus tous les deux ans et en renouvelant quelques accessoires de temps en temps* », avance Grégory Pigier de Help my Bike, entreprise de réparation à domicile (Fontenay-sous-Bois, 94).

Sur dix années d'activités, le magasin L'échappée Belle, à Toulouse (31), estime le budget moyen annuel de 60 à 100 € pour un usage quotidien occasionnant deux crevaisons par an. Charles Baux, son dirigeant, insiste toutefois sur les dépenses supplémentaires à intégrer sur les vélos à assistance électrique (VAE) : « *Chaîne, pignons et plateaux se remplacent plus souvent sur un vélo à assistance électrique avec moteur central ; les patins de frein sur les vélos sans freins à disques se renouvellent quasi deux fois par an pour une utilisation urbaine.* » Outre le (rare) changement de certaines pièces-moteur à intégrer dans les charges d'entretien, l'amortissement de la batterie doit également être budgété, rappelle le magasin : « *La durée de vie d'une batterie est de l'ordre de 5 à 6 ans, avec une perte d'autonomie allant jusqu'à 20 % par an. Les prix s'échantillonnent de 350 à 700 €, suivant les puissances.* » La FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) estime la recharge de la batterie à 0,05 € pour 40 km, soit moins de 13 € pour 10 000 km. Une charge insignifiante !

De bons placements sur le vélo

Indemnité kilométrique et aides à l'achat de vélos, les incitations positives allègent les budgets transport des usagers et constituent des leviers forts de changement de mobilité.

En détestant le porte-monnaie des cyclistes de 25 centimes d'euro par kilomètre sur les trajets domicile-travail, l'indemnité kilométrique vélo (IKV) dépasse le budget d'entretien annuel d'un vélo. Une aubaine encore méconnue ! Les rétropédalages et sa mise en place aux forceps ont certainement brouillé l'image de ce dispositif auprès d'un grand public pourtant réceptif. « C'est le fait d'atteindre le plafond de l'indemnité kilométrique qui arrive en troisième position chez les nouveaux cyclistes. L'incitation financière est donc un levier fort d'utilisation du vélo pour attirer de nouveaux usagers », publiait l'Ademe en 2015 (Évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos). Toujours selon cette expérimentation, l'incitation financière augmente les distances parcourues à vélo. Plafonnée à 200 € d'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise

(qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié, l'indemnité correspond à une moyenne de 4 km par jour pour un salarié à temps plein. Rappelons que l'indemnité reste cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports publics pour les trajets à vélo effectués en rabattement sur un transport.

Une aide à l'achat pour tous les vélos

L'aide à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE), désormais corrélée

« L'indemnité kilométrique vélo dépasse le budget d'entretien annuel d'un vélo »



L'aide à l'achat de vélos électriques et mécaniques mise en place par la MEL en 2017 a concerné des vélos mécaniques pour plus des trois quarts des subventions.

à celle d'une collectivité locale, manque de lisibilité. Regrettable lorsque l'on sait les bénéfices de ce dispositif : report modal sur le VAE depuis la voiture et le deux-roues motorisé... Asphyxiée par la pollution automobile, la Métropole européenne de Lille (MEL) est allée plus loin dans cette démarche par une aide portant autant sur les VAE (plafonnée à 300 €) que sur les vélos traditionnels (plafonnée à 150 €). Près de 10 000 résidents de la MEL ont bénéficié de ce coup de pouce entre le 1^{er} avril et le 30 septembre 2017. L'évaluation

confirme l'efficacité de l'investissement de 1,35 million qui s'est porté sur des vélos d'un prix moyen de 710 € pour une aide à l'achat moyenne de 147 €. La surprise ? L'essentiel des vélos subventionnés étaient mécaniques, seuls 23 % du dispositif ayant porté sur des VAE ! Si la majorité des bénéficiaires pratiquaient déjà le vélo, le dispositif s'est inscrit dans le cadre d'une politique vélo globale et a permis, selon la MEL, « d'augmenter le nombre de vélos en circulation », de « renouveler une partie du parc existant », mais également de « mieux équiper certains foyers » et d'« inciter à utiliser un vélo pour d'autres motifs de déplacements ».

Gare à l'inflation pédalante !

À l'achat, le vélo affiche quelques nouveaux signes extérieurs de richesse. De 274 € en 2011, le prix de vente moyen des vélos neufs ne cesse de croître pour atteindre 459 € en 2017, soit une augmentation de près de 68 % en 6 ans. Certes, ces données brutes (brutales ?) se pondèrent par la forte croissance des vélos à assistance électrique (VAE), qui représentent près de 10 % des ventes en 2017, affichant un prix moyen de 1 564 € contre 339 € pour les vélos de ville mécaniques. De 271 € à 339 €, la progression frise tout de même les 25 % en 7 ans !

Selon Jérôme Valentin, président de l'organisation professionnelle Union sport & cycle, cette évolution tient essentiellement aux circuits de distribution : « Entre 2011 et 2017, le prix moyen des vélos en grandes surfaces sportives (GSS) est passé de 193 € à 197 €, soit un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 0,35 %, en d'autres termes une baisse de prix en euros courants. Pour les grandes surfaces alimentaires, le prix est passé de 105 € à 122 €, soit un TCAM de 2,55 %, pratiquement une stabilité des prix. Pour les commerces indépendants, le prix moyen est passé de 585 € à 1045 €, soit un TCAM de 10,2 % qui s'explique principalement par le changement de mix lié à l'augmentation de la part des VAE et à l'amélioration des spécifications des vélos traditionnels vendus sur ce canal de distribution pour se démarquer des GSS. Ces derniers augmentant fortement en volume sur la période considérée. »

Un mode de déplacement valorisé

Selon Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste, cette mutation trouve d'autres ressorts que la seule pression marketing des marques de cycles : « La montée en gamme des vélos, souhaitée par les constructeurs, comme dans tous les marchés, pour le tirer vers le haut, se retrouve aussi du côté des clients qui veulent acquérir des vélos mieux équipés, plus fiables. C'est



Estimée à 400 € par an (Credoc), la dépense médiane liée aux trajets domicile-travail pour les ménages actifs augmente avec le revenu. Toutefois, la part des ménages pour lesquels ces dépenses représentent une charge importante est plus conséquente au sein des revenus modestes : près de 30 % des ménages ont un taux d'effort au moins deux fois supérieur à la médiane.

ce phénomène qui tire principalement le marché vers le haut. » L'auteur du *Retour de la bicyclette* (édition La Découverte) constate l'image positive du vélo, dont il avait pointé du doigt la dégradation dans les années 1950-1980. « Aujourd'hui le vélo n'est plus un véhicule du pauvre (...). Et les Français commencent à comprendre ce qu'est un vrai vélo, solide, efficace et confortable. Car la bicyclette est redevenue un mode de déplacement honorable dans beaucoup de villes et de milieux sociaux. On a parlé

au début des années 2000 du vélo pour bobos, ce qui est très réducteur. Il est vrai cependant que les bobos sont le plus souvent à l'initiative des nouvelles habitudes de consommation, ce sont des gens éduqués, mais pas forcément très fortunés, sensibles aux questions de santé et d'environnement, parmi lesquels se retrouvent étudiants, enseignants, professions paramédicales, artistes, intermittents du spectacle... Aujourd'hui le vélo est en train de se démocratiser : les ateliers d'autoréparation de vélos font



Si l'industrie du cycle retrouve dans le vélo à assistance électrique (VAE) un Eldorado équivalent, voire supérieur, à celui qu'elle connut avec le VTT dans les années 1990, la montée en gamme des vélos urbains touche également les vélos traditionnels.

un malheur dans les milieux populaires. Ce phénomène devrait tirer les prix vers le bas, mais ce public s'équipe surtout de vélos d'occasion. On retrouve pour le vélo le même processus qu'avec les voitures. Comme les voitures neuves, les VAE sont achetés par des gens de plus de 50 ans. » Seul bémol de l'analyse : « Beaucoup de gens pensent que le vélo ne coûte rien et ne doit rien coûter. »

Vélo v/s auto

Le budget poids plume du vélo doit se placer en regard d'un budget automobile moyen des ménages, en constante progression, évalué par ordre croissant à 4 350 € en 2014 par un sondage de l'IFOP pour la FNAUT, à 5 108 € en 2017 par le Comité des constructeurs français d'automobile-CCFA – des chiffres contestés – et à 6 150 € par l'Ademe en 2011 pour une citadine essence sur la base de 15 000 km par an ! Selon l'Insee, en 2017, « ce sont les dépenses de transport qui contribuent le plus à la hausse de la consommation, elles sont notamment portées par le leasing

« Une augmentation du poste transport de 300 € de janvier 2012 à décembre 2018 pour une famille-type de quatre personnes »

automobile (...). » L'enquête « Budget de famille » de 2011 (étude 2017 en cours de traitement) révèle que les ménages consacrent en moyenne 18 % de leur budget à l'automobile (acquisition et utilisation). Les disparités liées au territoire et au niveau de revenus sont très fortes.

Bien entendu, les usages ne souffrent pas la comparaison : l'automobile assure 80 % du transport intérieur de voyageurs en France (CCFA), tandis que le vélo ne concerne que 2,1 % d'actifs, l'utilisant pour les trajets domicile-travail. Pourtant, le règne auto sans partage semble condamné. Ce qui aurait pu passer pour une revendication il y a peu apparaît désormais comme une évidence, comme l'a exprimé Elisabeth Borne, ministre des Transports, à la clôture des Assises nationales de la mobilité (13 décembre 2017) : « Dans 10 ans, la possession d'un véhicule

en ville, d'un deuxième véhicule ailleurs, sera devenue inutile. »

Un budget allégé à coups de pédales

L'unaf (Union nationale des associations familiales) constate une augmentation du poste transport de 300 € de janvier 2012 à décembre 2018 pour une famille-type de quatre personnes (deux adultes, deux enfants de moins de 14 ans), vivant en province et possédant une voiture. En 2012, l'organisation nationale avait conduit une étude sur « l'intérêt économique pour les familles vivant en habitat collectif de pouvoir utiliser plus facilement le vélo comme moyen de transport », rapportant que « l'utilisation du vélo comme mode de transport peut permettre à la famille de faire des économies allant de 50 à 100 € par mois, si elle utilise régulièrement le vélo pour ses déplacements de proximité. » Dominique Allaume-Bobe, présidente du département Habitat-Cadre de vie, assure que « ces économies peuvent atteindre entre 300 et 500 € par mois lorsque les déplacements à vélo se font en remplacement d'une voiture de la famille » et rappelle les gains induits en termes de santé publique pour l'individu et la collectivité. Le cycliste



Le remplacement d'une voiture par un vélo entraîne des économies de l'ordre de 300 à 500 € par mois dans le budget des ménages, selon l'Unaf (Union nationale des associations familiales). Des économies auxquelles il faut ajouter les baisses de dépenses de santé lors d'un usage quotidien.

du quotidien augmente son capital santé et réduit son poste de dépense sanitaire, une charge estimée à environ 243 € par an et par personne.

Le vélo contre la précarité

Doté d'une assistance électrique, le vélo pourrait constituer un des chaînons manquants dans certains territoires ruraux et zones périurbaines : rabattement vers les transports publics, vélo-bus de ramassage scolaire... « Dans de nombreux territoires, le système d'organisation publique des transports collectifs "conventionnels" ou les services privés (taxis, covoiturage...) n'ont pas permis, à ce jour, de créer de réelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Au-delà de l'enclavement réel et ressenti, la dépendance à la voiture qui en résulte est un facteur de vulnérabilité pour certaines populations », rapportait l'atelier Mobilité plus solidaire des assises de la mobilité (décembre 2017). Michel Neugnot, président de



Un vélo de ville neuf de qualité pour un usage utilitaire se retrouve désormais commercialisé avec des garde-boues efficaces, un éclairage de qualité, des porte-bagages solides. Les attentes des nouveaux usagers ont certainement infléchi le marché.

cet atelier, précisait que « 19 millions de personnes, soit un tiers environ de la population française hors Île-de-France, n'ont pas d'autorité organisatrice constituée chargée de la politique de mobilité locale, notamment des nouvelles formes de mobilité et des

mobilités actives, en complément du maillage régional ferroviaire ou routier et du transport scolaire. »

Les zones blanches de la mobilité

Ces zones blanches de la mobilité, souvent calquées sur celles des zones

Transport et logement dans le même porte-monnaie !

Quel est l'impact financier de l'étalement urbain et des mobilités qu'il induit pour les ménages et les collectivités ? La question à laquelle a répondu le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (Credoc) en décembre 2015 renvoie au binôme indissociable logement/transport.

Presque la moitié des ressources ! Selon le rapport du Credoc, le coût résidentiel – incluant le transport – représenterait 46 % des ressources d'un ménage. L'institut évalue à environ 400 € par an la dépense médiane liée aux trajets domicile-travail pour les seuls ménages actifs. Si les dépenses des trajets domicile-travail augmentent avec le revenu, cette charge pèse davantage pour les ménages aux revenus modestes, ce que de nombreuses études confirment ; toutefois les auteurs reviennent sur la responsabilité facilement attribuée

au prix des carburants : « Ce ne sont pas les prix de l'énergie ou du carburant, relativement stables sur les trente dernières années, qui précipitent les ménages dans la vulnérabilité du fait du coût du logement et de la mobilité, mais l'augmentation non maîtrisée des coûts de l'immobilier et des besoins de mobilité. » Selon eux, la lutte contre l'étalement urbain ne s'avérera efficace que reliée « aux objectifs de la ville durable, en matière de prix de l'immobilier, d'accès à l'emploi, aux services, aux réseaux de transports en commun et aux réseaux d'énergie ».



© Alain Dalouche

blanches numériques, ne répondent pas au droit aux transports intérieurs (loi Loti de 1982), qui précise que « le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectif le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ». Les difficultés de mobilité constituent un frein à

l'insertion sur le marché de l'emploi, notamment pour les plus jeunes : en 2016, un quart des jeunes de 18-30 ans (26 %) déclare avoir renoncé à un emploi en raison de difficultés de transport, et un sur cinq a dû abandonner un projet de formation. L'indissociable binôme mobilité-logement fragilise certaines populations. La précarité énergétique concerne 5 millions de personnes en

France, « une situation de faible revenu disponible, combinée à des dépenses énergie et transport élevées », selon l'Observatoire national de la précarité énergétique. La transition ne peut passer que par une transformation des habitudes de consommation énergétique : la goutte d'essence qui a fait déborder les gilets jaunes l'indique clairement. ■



Serge Philippe reçoit désormais une demande par semaine pour monter un vélo cargo. Son souhait ? Intéresser une collectivité ou un industriel pour banaliser ces véhicules

« *Inspirons-nous du cahier des charges de la 2 CV, le célèbre "4 roues sous 1 parapluie" de Pierre-Jules Boulanger* », lançait Serge Philippe dans un appel à projets en décembre 2015. Si cet appel ne connut pas le succès escompté, le technicien en génie mécanique a poursuivi dans cette voie et fait sortir une trentaine de vélos cargos d'un atelier vélo participatif lorientais, l'Abri Syklett : « *La base est un vélo à assistance électrique d'entrée de gamme adapté à un usage domicile-travail et 100 kg de capacité de transport de charges. Mon vélo, c'est trois bouts de tuyau en plus ! Je veux provoquer un geste politique, comme monsieur Boulanger en son temps par le*

« *Je veux provoquer un geste politique, comme monsieur Boulanger en son temps par le cahier des charges de la 2 CV* »

cahier des charges de la 2 CV avec un VAE simple, accessible, rustique adapté à une quantité de besoins. » Serge Philippe a atteint son objectif de réaliser un vélo cargo à moins de 550 € avec un vélo de la marque Wayscral (Norauto), en ajoutant une vingtaine d'heures d'huile de coude, de 80 à 90 € de pièces et une batterie au plomb transformée en batterie au lithium.

Le nouveau cycle de la deux-chevaux

Considéré comme le monsieur Vélo du côté de Lorient, Serge Philippe veut banaliser le vélo cargo, inaccessible au plus grand nombre, confiait-il au site

Reporterre en novembre dernier : « *Parmi les gens qui viennent nous voir, certains choisissent le moyen de transport vélo pour des raisons économiques. Ils se déplacent soit à pied soit en bus parce*

qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter une voiture. Un vélo cargo serait idéal pour eux, mais il faut compter entre 2 500 et 6 000 €. Ça s'adresse à celles et ceux qui ont les moyens ou qui ont décidé de remplacer leur voiture par ce mode de déplacement. Un art de vivre pas accessible à tous. »

L'histoire pourrait ne pas s'arrêter en si bon chemin et prendre une dimension toute autre. En contact avec le bureau d'étude de la marque, en train de rapatrier sa production en Europe, Serge Philippe assure qu'il est possible de « *sortir un vélo cargo à moins de 1 000 € neuf* » avec une batterie lithium de série. Un prix public de moins d'un tiers de la valeur d'un des modèles actuellement disponibles sur le marché, se rapprochant du cahier des charges initial de l'antique deux-chevaux : « *Son prix devra être bien inférieur (1/3 de la valeur) à celui de notre traction avant ; quant à l'esthétique, elle m'importe peu.* » ■

Le vélo cargo réinvente la deux-chevaux

Les vélos cargos ne seraient-ils pas en train de se rouler sur la tête avec des prix peu accessibles en cas d'assistance électrique ? Pour transporter familles nombreuses ou marchandises, le vélo doit rester abordable, répond Serge Philippe, président de l'association d'usagers Vél'Orient et administrateur de la FUB.

Le vélo en mode **vegan**

Fort comme un chêne, souple comme un roseau, le bambou s'affirme comme un matériau béni des vélos. Partout éclosent des fabrications artisanales avec ce végétal aux propriétés mécaniques étonnantes, disponible en abondance à proximité.

Le vélo s'est trouvé une filiation côté bambou. La jeune pousse sort de la confidentialité, crédibilisée par les ingénieurs qui louent ses grandes qualités de résistance et de souplesse. « *Le bambou possède des propriétés mécaniques assez élevées et pourrait être comparé à des matériaux composites. Toutes les espèces présentent sensiblement les mêmes propriétés, supérieures aux essences de bois* », assure Jean-Luc Kouyoumji, ingénieur de recherche dans la construction bois et fondateur de l'association Bambou sciences et innovation. Selon Félix Hébert le concepteur de la jeune marque villeurbanaise Cyclik, « *le bambou offre la résistance de l'acier, la rigidité du carbone et le confort du titane.* » Cyclik emprunte, avec Breizh Bamboo bike ou BeBoo Bike, la voie prise par Hermès dès 1994 avec son « vélo-vitrine » conçu par le designer Antoine Fritch. Cette tendance fut définitivement reconnue en 2015 par In'bo, qui crédibilisa la filière alors contingentée à des fabrications de vélos-objets, vélos-militants ou des fabrications exotiques. L'entreprise vosgienne marqua les esprits par des vélos sportifs et de voyage de haute facture, adoubés par les cyclistes professionnels et un titre de champion du monde de fixie.

Des modèles économiques nouveaux

La greffe prend pour les vélos urbains. Le frein ? Les tarifs dus aux coûts de fabrication unitaire. « *Nous sommes sur des prix de marché de vélos de route, donc élevés, même sur notre vélo de randonnée adapté aux déplacements*



Alternatives crédibles aux vélos de séries importés d'Asie, les vélos en bambou ne possèdent pas uniquement des vertus environnementales. Une fois traité pour bloquer son hygrométrie, le matériau affiche des qualités de rigidité et de confort probantes, comme ce modèle Rando de la marque Cyclik.

quotidiens », déplore Félix Hébert, qui voudrait démocratiser l'usage du vélo en bambou. Thomas Mazurié, fondateur de Breizh Bamboo bike, se heurte aussi à ce coût élevé pour ses vélos de ville, à l'exception d'un long tail (vélo rallongé permettant de transporter deux enfants ou de lourdes charges) aux tarifs conformes à ceux de l'industrie, contrainte par des petites séries sur ce type de modèles. « *Nous restons sur des prix*

d'artisanat : un vélo à 2 000€ comptera 1 000€ de pièces et 1 000€ de cadre », détaille-t-il. Ces tarifs haut perchés condamnent-ils le bambou à une niche de passionnés ou de nantis ? Plutôt à un autre modèle économique et à une autre

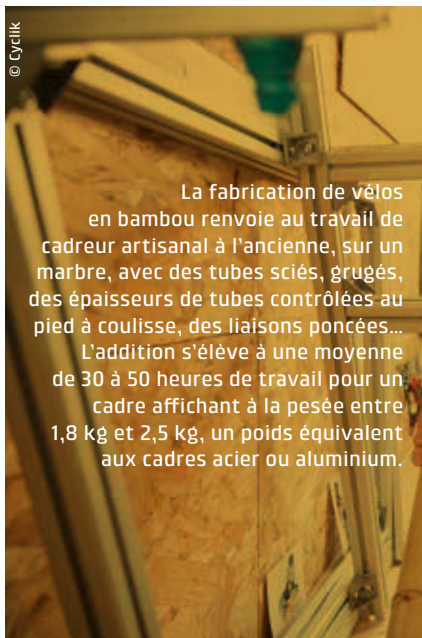
démarche, répond la marque brestoise en proposant la fabrication de son propre vélo au cours d'un stage : « *Le vélo se construit en cinq jours, dont quatre*

pour la réalisation du cadre. »

La mise en location d'une flotte de vélos végétaux pourrait compléter l'économie encore fragile du concepteur et flécher une autre voie promotionnelle pour des vélos artisanaux. À Annecy, la marque BeBoo Bike s'inscrit dans une démarche d'économie

solidaire avec des modèles fabriqués par une organisation non gouvernementale au Ghana. Une collectivité territoriale alsacienne s'y intéresserait déjà. Des tutoriels de DIY (do it yourself) fleurissent déjà sur le Web. Un modèle

« **Le bambou offre la résistance de l'acier, la rigidité du carbone et le confort du titane** »



La fabrication de vélos en bambou renvoie au travail de cadreur artisanal à l'ancienne, sur un marbre, avec des tubes sciés, grugés, des épaisseurs de tubes contrôlées au pied à coulisse, des liaisons poncées... L'addition s'élève à une moyenne de 30 à 50 heures de travail pour un cadre affichant à la pesée entre 1,8 kg et 2,5 kg, un poids équivalent aux cadres acier ou aluminium.



standardisé (Drehoment bikes) se commercialise aussi sur le site de vente en ligne Alltricks, le leader en France.

La filière végétale s'organise

La pépinière de la célèbre bamboueraie d'Anduze, dans les Cévennes, se positionne comme le fournisseur hexagonal numéro un d'une matière première naturelle inépuisable. Si le bambou pousse sous des climats exotiques, la bamboueraie cévenole

fait figure d'exception avec un microclimat favorable à certaines espèces adaptées aux régions tempérées. Son binôme ? Le lin. La fibre s'affirme comme le complément idéal pour les liaisons des tubes de bambou, notamment pour sa capacité à absorber les vibrations. L'industrie du cycle utilise déjà la fibre de lin pour assouplir les cadres des vélos haut de gamme en matériaux composites, la marque française Look notamment.

Cette matière végétale prisée par l'industrie (aéronautique, automobile...) est produite en grande quantité dans l'Hexagone, ajoutant un atout environnemental supplémentaire.

« Aujourd'hui, l'objectif est de faire valoir les fabrications végétales et locales pour le transport », souligne Félix Hébert, convaincu du pouvoir de séduction de cette tendance émergente auprès des particuliers, collectivités et entreprises. ■

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

AVIS D'ATTRIBUTION DE CONCESSION ATTRIBUTION DIR23

Département(s) de publication: **75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95** • Annonce No **18-163637** • I. II. IV. V. VI.

SECTION I: POUVOIR ADJUDICATEUR/ENTITÉ ADJUDICATRICE

I.1) NOM ET ADRESSES

Syndicat des Transports Ile-de-France,
Numéro national d'identification:
28750007800012, 39 bis - 41, rue de
Châteaudun, Point(s) de contact:
M. Laurent PROBST, Directeur Général
du STIF - Secrétariat Général/SERVICE
PILOTAGE CONTRACTUEL (Madame Amélie
JOURDAN), 75 009, Paris, F, Téléphone:
(+33) 1 53 59 14 10, Courriel: amelie.
jourdan@iledefrance-mobilites.fr, Code
NUTS: FR1

Adresse(s) internet:

Adresse principale:
<http://www.iledefrance-mobilites.fr/>
Adresse du profil acheteur:
<http://www.achatpublic.com>

I.4) TYPE DE POUVOIR ADJUDICATEUR

Autorité régionale ou locale

I.5) ACTIVITÉ PRINCIPALE

Autre activité: transport

I.6) ACTIVITÉ PRINCIPALE

SECTION II: OBJET

II.1) ÉTENDUE DU MARCHÉ

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

Numéro de référence:

II.1.2) Code CPV principal:

Descripteur principal: 34430000

Descripteur supplémentaire:

II.1.3) Type de marché

Services

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

II.1.5) Valeur totale estimée:

Valeur hors TVA: 205 000 000 euros

Méthode utilisée pour calculer la valeur estimée de la concession:

II.1.6) Information sur les lots:

Ce marché est divisé en lots: non

II.1.7) Valeur totale du marché:

Valeur hors TVA: 90 736 541 euros
ou

Offre la plus basse: Offre la plus élevée:
prise en considération (Hors TVA)

Mots descripteurs: Transport

II.2) DESCRIPTION

II.2.1) Intitulé:

Lot no:

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

Code CPV principal: 60000000 Descripteur
supplémentaire:

Code CPV principal: 34430000

Descripteur supplémentaire:

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS: FR10

Lieu principal d'exécution:

II.2.4) Description des prestations: Délégation de service public pour assurer la mise à disposition, l'entretien-maintenance et l'exploitation d'un service public de vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD) dans la région de l'Ile-de-France comprenant: - la fourniture des vélos à assistance électrique (tranche ferme de 10 000 VAE + 2 options de 5 000 VAE chacune + 1 option pour la mise en œuvre de vélos cargo); - l'exploitation du service de location longue durée; - la mise à disposition de locaux et de tout autre moyen nécessaire à l'exécution du service; - l'entretien-maintenance; - la fourniture des pièces détachées et service; - l'assurance des vélos; - la fourniture du système de gestion; - la communication autour du service de VAELD; - l'encaissement des recettes.

II.2.5) Critères d'attribution:

La concession est attribuée sur la base des critères décrits ci-dessous:

Critères:

1. C1 - Qualité du projet de gestion patrimoniale, appréciée en fonction des éléments suivants (sans ordre de priorité)
2. C1-S1 - la qualité du VAE proposé
3. C1-S2 - la qualité du logiciel de gestion proposé
4. C1-S3 - les moyens mis en œuvre pour l'entretien et la maintenance
5. C1-S4 - le plan de gros entretien et de renouvellement
6. C2 - Valeur économique et financière de l'offre du candidat, appréciée en fonction des éléments suivants (sans ordre de priorité):
7. C2 - S1 - la pertinence des tarifs et de la grille tarifaire proposée, et les formules de révision des prix associée
8. C2 - S2 - l'équilibre et la pertinence du compte d'exploitation prévisionnel
9. C2 - S3 - La compensation pour obligation de service public demandée
10. C3 - Qualité du service rendu aux usagers, appréciée en fonction des éléments suivants (sans ordre de priorité)

11. C3 - S1 - - les modalités et moyens humains, matériels et logiciels alloués à l'exploitation la commercialisation et l'information du service;

12. C3 - S2 - - la qualité de la relation client mis en place;

13. C3 - S3 - - la démarche commerciale et communication active autour du service

14. C4 - Planning

15. C4 - S1 - - délais de fabrication des VAE/ mise en place de la solution logicielle

16. C4 - S2 - - déploiement du réseau de commercialisation

17. C5 - Solidité du montage juridique proposé par le candidat (sans ordre de priorité)

18. C5 - S1 - - société dédiée

19. C5 - S2 - - garanties

20. C5 - S3 - - pénalités

II.2.7) Durée de la concession

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

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

Identification du projet:

II.2.14) Informations complémentaires:

Le contrat débutera par une période de déploiement de 9 mois puis par une durée d'exploitation de 6 ans, devant démarrer au 1er septembre 2019 et se terminer au 31 août 2025. Mots descripteurs: Transport

II.3) DATE PRÉVUE POUR LE LANCEMENT DE LA PROCÉDURE DE PASSATION:

SECTION IV : PROCÉDURE

IV.1) DESCRIPTION

IV.1.1) Forme de la procédure:

Procédure d'attribution avec publication préalable d'un avis de concession Explication:

IV.1.8) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP) Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics:

IV.1.11) Principales caractéristiques de la procédure d'attribution : IV.2) RENSEIGNEMENTS D'ORDRE ADMINISTRATIF

IV.2.1) Publication antérieure relative à cette procédure: Avis d'attribution de concession 2018/S230-526692 du 29 novembre 2018

SECTION V: ATTRIBUTION DE CONCESSION

Lot no: Intitulé: Une concession/un lot est attribué(e): oui

V.1) Informations relatives à une non-attribution La concession/le lot n'a pas été attribué(e)

V.2) Attribution de concession

V.2.1) Date de la décision d'attribution de la concession: 8 novembre 2018

V.2.2) Informations sur les offres

* Nombre d'offres reçues: 4

Nombre d'offres reçues de la part de PME:

Nombre d'offres reçues de la part de soumissionnaires d'autres États membres de l'UE:

Nombre d'offres reçues de la part de soumissionnaires d'États non membres de l'UE:

Nombre d'offres reçues par voie électronique: La concession a été attribuée à un groupement d'opérateurs économiques: oui

V.2.3) Nom et adresse du concessionnaire:

La Poste SA, 9 rue du colonel Pierre Avia, 75015, paris, F, Code NUTS: FR101

Le concessionnaire est une PME: non

Transdev, 3 allée de grenelle, 92130, Issy-les-Moulineaux, F, Code NUTS: FR105

Le concessionnaire est une PME: non

Velogik, 25 rue de Séze, 69006, Lyon, F, Code NUTS: FRK26

Le concessionnaire est une PME: oui

Cyclez, 3 b boulevard de la saussaye, 92200, neuilly-sur-seine, F, Code NUTS: FR105

Le concessionnaire est une PME: oui

V.2.4) Informations sur la valeur de la concession et les principales modalités de financement:

Valeur initiale totale estimée du marché/ du lot/de la concession: 205 000 euros H.T

Valeur totale de la concession/du lot: 90 736 541 euros

Recettes provenant du paiement de redevances et d'amendes par les usagers: 24 229 295 euros

Prix, paiements ou autres avantages financiers accordés par le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice: 67 757 264 euros

Tout autre détail pertinent concernant la valeur de la concession conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la directive:

SECTION VI: RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

VI.3) INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

VI.4) PROCÉDURES DE RECOURS

VI.4.1) Instance chargée des procédures de recours: Tribunal Administratif de PARIS, 7, rue de Jouy 75181 Cedex 4, 75181, Paris, F, Téléphone: (+33) 1 44 59 44 00, Courriel: greffe.ta-paris@juradm.fr, Fax: (+33) 1 44 59 46 46, Adresse internet: <http://paris.tribunal-administratif.fr/>

VI.4.2) Organe chargé des procédures de médiation: Comité Consultatif Interdépartemental de Règlement Amiable des différends ou litiges, Préfecture de la région Île-de-France - Préfecture de Paris5, rue Leblanc, 75911, Paris 75911 Cedex 15, F, Téléphone: (+33) 1 82 52 42 67, Courriel: ccira@paris-idf.gouv.fr, Fax: (+33) 1 82 52 42 95

VI.4.3) Introduction de recours:

VI.4.4) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus sur l'introduction de recours: Tribunal Administratif de PARIS, 7, rue de Jouy, 75181, Paris 75181 Cedex 04, F, Téléphone: (+33) 1 44 59 44 00, Courriel: greffe.ta-paris@juradm.fr, Fax: (+33) 1 44 59 46 46, Adresse internet: <http://paris.tribunal-administratif.fr/>

VI.5) DATE D'ENVOI DU PRÉSENT AVIS

26 novembre 2018

© DR

Maire de la commune de Saint-Ay (3 147 habitants), Frédéric Cuillerier préside la commission mobilités, transports et voirie à l'AMF, Association des maires de France et présidents d'intercommunalité.

Ville & Vélo : Pourquoi l'AMF a-t-elle lancé cette nouvelle commission mobilités, transports et voirie ?

Frédéric Cuillerier : Cette commission est l'émanation d'une autre plus ancienne sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Celle-ci est tombée à point nommé pour l'avant-projet de loi sur les mobilités, la réforme de la SNCF, la sécurité routière avec les 80 km/h... Nous nous sommes immédiatement mis au travail, la ministre Elisabeth Borne avait engagé un grand mouvement de concertation sur ces questions.

Comment l'AMF réagit-elle sur le point de la gouvernance de l'ensemble du territoire par une autorité organisatrice de transport ?

F.C. : Nous avons abouti, en concertation avec le ministre, à une forme extrêmement souple en prenant un peu le contrepied de la loi NOTRe qui nous a enfermés dans des règles très contraignantes. Les territoires sont diversifiés, ils ne sont pas au même niveau en matière

Le vélo sur les territoires de l'AMF

Président de la nouvelle commission mobilités, transports et voirie de l'AMF (Association des maires de France et présidents d'intercommunalité), Frédéric Cuillerier donne le cap de l'association sur les mobilités actives. Le maire de la commune de Saint-Ay (Loiret) entend s'appuyer sur la diversité territoriale pour laisser les initiatives locales éclore.

d'engagement, d'organisation des transports et de mobilité. Il convient donc de donner beaucoup de souplesse pour laisser les initiatives se développer : soit s'organiser au niveau d'une Région, soit au niveau d'un bassin de vie, d'un bassin économique, notamment à travers une formule de syndicat mixte qui pourrait comporter la Région et des communautés de communes. Il n'existe pas d'échelle type, mais des périmètres à géométrie variable impliquant communes ou intercommunalités. Le transport constitue un domaine où l'intercommunalité peut jouer un rôle.

Cette souplesse ne risque-t-elle pas d'apporter un certain flou ou flottement ?

F.C. : Les autorités organisatrices s'adapteront ! Je préside le schéma de cohérence territoriale du pays Loire-Beauce (45) qui travaille dans une sorte d'inter-Scot (schéma de cohérence territoriale) avec deux autres présidents de pays et Orléans

« Les besoins des habitants pour leurs trajets quotidiens constituent le point de départ »

métropole. Suite à une étude sur les mobilités à l'échelle de l'aire urbaine, nous avons conclu qu'il fallait trouver une forme d'autorité organisatrice qui nous permette de coordonner les transports avec la Région dans un

périmètre adapté aux besoins de mobilité quotidienne des habitants : domicile/travail, domicile/loisir, domicile/commerce, domicile/sport, domicile/université, domicile/hôpitaux... Les besoins des habitants pour leurs trajets quotidiens constituent le point de départ.

La gouvernance des gares préoccupe les élus locaux...

F.C. : L'AMF a combattu le rapport Spinetta dès sa publication. Supprimer les petites lignes SNCF voulait dire supprimer des moyens de transport pour se rendre quotidiennement au travail. Dans ma commune, quatre-vingts habitants prennent le train pour aller travailler à Orléans, qui est à 12 km. Si on supprime cette petite ligne régionale, que se passe-t-il ? Il fallait préserver ce maillage territorial au risque

de poser des problèmes énormes ; on avait anticipé sur ce phénomène des gilets jaunes. Par ailleurs, il est inconcevable qu'un maire ne soit pas associé à la gouvernance d'une gare installée sur sa commune. Pourquoi ne pas faire de la gare un outil, une maison de service public ? Il faut donner cette souplesse dans les territoires où les services publics reculent. Nous avons été entendus sur ce point aussi.

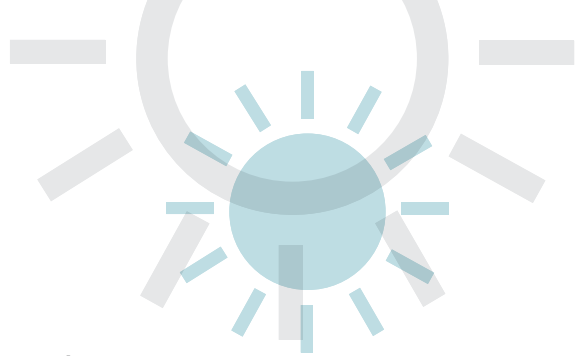
La prise en compte du vélo et des mobilités actives constitue-t-elle une véritable nouveauté ?

F.C. : Les liaisons douces sont essentielles. Nous sommes de plain-pied dans le développement durable. Dans le grand débat actuel, je considère qu'il appartient aux élus de prendre des initiatives. Le coup de pouce de l'État avec le plan national vélo et mobilités actives va offrir aux élus locaux des possibilités exceptionnelles. Dans ma commune de Saint-Ay (3 147 habitants), on peut venir à bicyclette de tous les points pour aller à l'école, à la salle des fêtes, aux gymnases ou encore au collège sur des pistes cyclables sécurisées en site propre. ■

> **Décembre 2018 :** journée d'échanges consacrée à la « solution vélo » coorganisée par l'AMF, AGIR transports et le Club des villes et territoires cyclables.

> **Janvier 2018 :** création de la commission mobilités, transports et voirie.

> **1907 :** création de l'Association des maires de France, reconnue d'utilité publique en 1933.



Le soleil dans les rayons

Le vélo à assistance électrique (VAE) va-t-il se passer de recharge électrique ? Il en prend la direction. L'énergie solaire immédiatement disponible, gratuite et abondante, devient domesticable, comme en témoigne le nouveau vélo solaire de l'entreprise Rool'in. D'autres développements pourraient accélérer la mutation du tout jeune VAE.

Annoncé comme une « première mondiale » par Étienne Lengereau, maire de Montrouge (92), le vélo électrique solaire baptisé Sun-E a été dévoilé le 23 octobre dernier dans la ville de naissance de Blablacar. Tout un symbole ! Le prototype va être testé dès janvier par cinq agents de la ville et cinq salariés de Bemobi, filiale mobilité de La Poste. Le vélo, d'un poids de 25 kg, embarque sur son cadre et sa roue avant des cellules photovoltaïques. « La grande difficulté consiste à placer des surfaces pour du solaire sur un vélo qui n'est pas constitué pour ceci. Au niveau de la roue avant, la fourche apporte un ombrage permanent. C'est un peu l'objet de notre brevet : parvenir à optimiser la production d'énergie malgré les ombrages », précise Antoine d'Acremont, un des deux fondateurs de la start-up montrougiennaise Rool'in. Son associé, Stéphane Rachmuhl, précise : « La batterie peut se recharger grâce au soleil, mais peut aussi se retirer pour être branchée sur une prise électrique. » Alimentée entièrement sur secteur, la batterie autorise en moyenne 51 km d'autonomie. Selon les concepteurs, en Île-de-France l'énergie solaire délivrerait une autonomie quotidienne d'environ 17 km d'avril à octobre et jusqu'à 31 km en juillet. Dans le sud de la France, les chiffres avancent respectivement des moyennes de 26 km et 40 km.

L'énergie solaire sur les systèmes vélos

L'énergie solaire constitue-t-elle l'avenir du vélo à assistance électrique (VAE) ? C'est ce que revendique depuis 2013 Florian Bailly, l'organisateur du Sun trip tour. Ce « Vendée Globe terrestre » est couru par



Les cellules photovoltaïques placées dans le cadre et la roue avant rechargent la batterie du Sun-E, vélo à assistance électrique dévoilé par Stéphane Rachmuhl et Antoine d'Acremont, créateurs de la start-up Rool'in.

des aventuriers sur des VAE alimentés par des batteries chargées au solaire. Le but de cet événement annuel, parti de Lyon en 2018 sur la route de la soie ? « Montrer que l'on peut traverser le monde sans pétrole par voie terrestre (...). Notre objectif en 2020 est de rééditer l'événement et que cela devienne le Lyon-Canton solaire, qui remplacera peut-être un jour le Paris-Dakar », rêve Florian Bailly. En 2019, cette caravane solaire ambulante se déroule dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes (lire ci-contre).

« Montrer que l'on peut traverser le monde sans pétrole par voie terrestre »

L'énergie solaire alimente déjà des abris autonomes en énergie. La nouveauté ? « Leur déploiement, avance Grégoire Maes, directeur général d'Abri Plus. Nous avons développé les modèles théoriques de dimensionnement des systèmes d'alimentation électrique par panneaux photovoltaïques. Ces modèles nous permettent de proposer l'équipement utile en fonction des besoins de l'abri et de son lieu d'implantation. » L'entreprise du Pays nantais peut faire valoir un des avantages du solaire, la souplesse d'un système,



L'expérimentation réalisée courant 2018 par Abri Plus sur des abris-vélos a validé les systèmes d'alimentation électrique par panneaux photovoltaïques.

immédiatement utilisable. « Les délais rapides d'installation et la simplicité compensent le coût plus élevé », assure Grégoire Maes.

Le vélo à assistance électrique sans batterie

Le vélo à assistance électrique va-t-il se passer de batterie? La filière de récupération des accumulateurs de VAE tout juste mise en place depuis le début de l'année, les ingénieurs s'affairent pour se dispenser de cet accumulateur d'énergie lourd, cher, encombrant et contraignant avec ses nécessités de chargement et de recyclage. À Olivet, dans le Loiret, l'entreprise STEE a développé un prototype de vélo fonctionnant grâce à l'énergie du pédalage produite par le cycliste et stockée dans un système de condensateur embarqué. « L'utilisateur pédale uniquement pour générer de l'électricité (...). Il n'y a plus besoin de recharge; contrairement au vélo à assistance électrique, on est dans une gestion de l'énergie fournie par l'utilisateur et non pas dans une addiction d'énergie », déclarait Adrien Lelièvre, PDG de l'entreprise au micro de France Bleue en octobre dernier. L'entreprise se félicite de la durée de vie de ses supercondensateurs conçus en aluminium et carbone de l'ordre d'un million de cycles contre quelques milliers pour les batteries classiques. L'industrie du cycle est-elle prête? ■

« Le vélo solaire constitue la prochaine étape du vélo électrique »

Le Sun trip tour, caravane de vélos à assistance électrique solaires itinérante, débute le 6 juillet 2019 au Puy-en-Velay pour se terminer à Valence deux semaines plus tard. L'événement régional s'intercale tous les deux ans avec un voyage au long court, la route de la soie.



Précurseur, Florian Bailly a conçu le Sun trip tour au cours d'un voyage avec un vélo solaire sur plus de 10 000 km.

Ville & Vélo : Pourquoi organiser une édition régionale d'un événement de grands voyageurs?

Florent Bailly : Le projet régional nous permet de conserver une assise en France. Il s'agit d'une aventure semi-organisée en partenariat avec une dizaine de villes étapes. Une caravane amène une animation, une exposition des vélos, des stands d'exposition... Ce tour part le 6 juillet, comme le Tour de France cycliste.

Pourquoi avoir choisi la Région Auvergne-Rhône-Alpes?

F.B. : Je suis savoyard d'une part, et le panel d'itinéraires à vélo est important sur cette Région. L'itinéraire 2019 est déjà bouclé depuis le printemps 2018 avec un départ du Puy-en-Velay, une arrivée à Valence et sept villes étapes. Nous comptons déjà 150 inscriptions, mais nous limitons le rallye à une cinquantaine de participants afin de conserver une dimension humaine à l'événement.

Le Sun trip tour constitue-t-il un laboratoire de l'énergie solaire embarquée?

F.B. : Le monde professionnel du vélo regarde d'un œil distant les vélos solaires, mais lorsque je suis parti en 2010 pour 10 000 km en solitaire sur vélo à assistance électrique solaire, j'entendais des critiques sur l'assistance électrique. Le débat a disparu aujourd'hui! Je suis convaincu que le vélo solaire constitue la prochaine étape du vélo électrique.

Quel est l'avenir de l'événement qui va compter cinq éditions?

F.B. : L'objectif est de parvenir à pérenniser ce projet régional et, pourquoi pas, de l'imaginer à travers toute la France. Nous sommes disposés à faire évoluer le concept sur d'autres liaisons et restons ouverts à des évolutions, à l'écoute des communes. Le fil conducteur est que l'énergie solaire permet de faire beaucoup de choses à vélo. ■

Les futurs vélos marqués à vie

La future loi d'orientation des mobilités (LOM) va rendre obligatoire le marquage des vélos au 1^{er} juillet 2020 pour les cycles neufs et, douze mois plus tard, pour les occasions vendues par les professionnels. Avant l'examen par le Parlement à partir du 6 mars, les débats mobilisent des acteurs du cycle tandis que les ondes se brouillent sur les réseaux sociaux.

L'annonce de la généralisation du marquage a déclenché une approbation quasi générale sur le principe et une déferlante de fausses rumeurs. Incompréhensions ou *fake news*, la mesure fut assimilée à une immatriculation, carte grise ou autre taxe. Le marquage des cycles, une première dans l'histoire du vélo français, se rapproche du principe de la numérotation de série des équipements et tourne le dos à l'historique plaque de vélo de 1893, remplacée en 1943 par un timbre fiscal avant d'être définitivement supprimée en 1959.

La mesure veut enrayer le recel qui gangrène le cycle. Tarir la source des vols et démonter les réseaux suppose une forte implication des forces de police. Trois systèmes de marquage dominant (Bicycode, Paravol, Recobike), et de

nouveaux entrants pourraient se déclarer devant cette « ouverture de marché ». L'État va-t-il agréer des entreprises de marquage, les juguler ? « *Les juguler certainement pas ! L'État va agréer ces marqueurs pour s'assurer de leur efficacité et de leur fiabilité. Les entreprises ou organismes agréés vont devoir créer une base de données unique afin que la police dispose d'une seule porte d'entrée* », précise Emmanuel de Lanversin, en charge du dossier à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de la Transition écologique.

La note présentée à l'utilisateur

L'État laisse la bride sur le cou aux acteurs du marché afin de structurer et financer cet écosystème. Les prestataires de

LE CONTEXTE

🔊 En 2017, **346 000 ménages** ont été victimes d'un vol pour **403 000 vols** ou tentatives de vols, soit plus de **10 %** des ventes annuelles. Pour la deuxième année consécutive, le nombre de vols et tentatives de vols de vélos a augmenté et dépasse à nouveau la barre des **400 000**.

🔊 Plus de **400 000 vélos** sont aujourd'hui marqués par les dispositifs existants.

🔊 Aujourd'hui un vélo volé retrouvé par la police ne peut être rendu à son propriétaire **faute d'identification**.

🔊 En moyenne, entre 2015 et 2017, seuls **14 % des ménages** victimes d'un vol l'ont déclaré auprès de leur assurance.

Sources : enquête cadre de vie et sécurité (CVS).



FAITES DU VÉLO
L'ATOUT DE VOTRE
MOBILITÉ



Active Mobility
cykleo

libre-service - location - vélo entreprise - stationnement
www.cykleo.fr



DES RÉACTIONS



Le marquage systématique des vélos attire de nouveaux acteurs aux côtés de la FUB, instauratrice du système Bicycode depuis 2004.

« L'objectif est louable, les professionnels sont pour mais restent sur la réserve, déjà parce que les petites entreprises n'aiment pas les complications administratives. Les pros restent dubitatifs quant à l'efficacité. Il faut que cela reste une démarche facile à mettre en place... Pour l'instant la loi nous place devant une feuille vierge à remplir, l'État se désengage du projet au niveau du financement et de la mise en œuvre, laissant cette charge au secteur privé. Finalement le particulier va payer. Dans quelle mesure l'utilisateur va devoir supporter une augmentation du prix? Sur les prix bas, cela peut provoquer des réticences. Notre souci consiste à faire simple et peu coûteux en espérant ne pas aboutir à une réglementation non applicable. »

Grégoire Billette, Conseil national des professions de l'automobile, secrétaire général Filière 2-Roues FNCRM

« La disposition est un nouvel outil d'action particulièrement prometteur. L'acceptation par le consommateur de la pertinence de la mesure constitue la clef principale de la réussite. La communication qui doit accompagner cette mesure doit être forte, pragmatique et doit bannir toute notion d'immatriculation, de certificat, de taxe... C'est une mesure d'aide pour les cyclistes, pas une contrainte. Une deuxième clef de la réussite sera le rôle que va jouer la branche économique cycle sur la mise en place et la gestion du système. La troisième clef concerne le prix et l'affectation de la charge. Cette charge (très faible!) doit être prise par le consommateur de façon qu'il ait conscience du système et de son intérêt. C'est une affaire de communication. »

Olivier Aubry, directeur général de Paravol

« C'est une bonne nouvelle que l'État se soit saisi de l'enjeu! La FUB a créé son système de marquage il y a quinze ans un peu par dépit, car le ministère de l'Intérieur ne s'y mettait pas. Le frein à l'usage du vélo est autant la réalité du vol que sa crainte. Ce changement d'échelle pose des questions importantes. Il est demandé à tous les acteurs de se mettre d'accord et de financer la base de données. Nous cherchons encore la solution! Le jour où le marquage devient un véritable service, le réseau associatif de la FUB n'est pas en capacité – et n'a pas pour mission – de le prendre en charge (...). La FUB est prête à répondre au défi en conservant ses valeurs. »

Olivier Schnieder, président de la FUB – Fédération des usagers de la bicyclette

marquage vont-ils créer un GIE ou choisir un prestataire pour les fédérer? « Il va falloir fabriquer et financer une base centrale nationale unique. Nous avons le temps pour régler tout ceci. Ce qui est difficile est le peu d'éléments concrets à disposition, le projet

de loi reste vague. Ce sont les décrets d'application qui vont apporter les précisions », selon Olivier Aubry, de Paravol. Les professionnels attendent « les décrets d'application pour choisir un opérateur de marquage en conformité avec la nouvelle législation », confirme Boris Wahl pour le réseau de magasins Cyclable. La FUB,

pionnière depuis 2004 avec le Bicycode, planche déjà sur un système de troisième génération afin de s'adapter aux vélos sportifs en carbone, mais également à la lecture optique si celle-ci devenait obligatoire. L'utilisateur final sera-t-il disposé à régler la nouvelle facture qui va nécessairement lui être présentée? « Effectivement, in fine c'est le client qui va payer, mais il faut relativiser ce coût, qui joue sur des sommes faibles », pondère Emmanuel de Lanversin qui compte, pour la réussite de l'opération, « sur l'implication du monde associatif et du dispositif assurantiel. Celui-ci pourrait être plus performant avec la commercialisation d'assurance directement avec les vélos, comme on le trouve en Allemagne ».

Un nouveau système à mettre en place

Il s'agit bien de l'instauration d'un système autour d'un frein majeur à l'usage du vélo. Les professionnels misent sur l'implication des propriétaires de vélos à les enregistrer

puis les déclarer en cas de vol. La charge sera-t-elle confiée aux réseaux de distribution du cycle ou à de nouveaux acteurs? Le marquage par collage apportera-t-il toutes les garanties? « Selon nous, tous les dispositifs de collage d'étiquettes partent avec un simple grattage », affirme Olivier Schneider, président

de la FUB – Fédération des usagers de la bicyclette. Actuellement, sur le marché français, seul Arcade cycles assure un marquage systématique, comme le précise son dirigeant, François Lucas: « Nous sommes des précurseurs puisque nous avons adopté le marquage Bicycode de la FUB depuis dix ans et l'avons généralisé à tous les vélos avec une marqueuse montée sur un palan. » Cette « future nouvelle spécificité » nationale existe déjà au Japon avec un marquage réalisé par les distributeurs et un système de numérotation à l'échelle de la province. La France voudrait impliquer ses partenaires européens pour unifier le marché, escomptant rapidement une norme ou une directive européenne suite à ses orientations. ■

#1 la genèse du vélo dans les politiques publiques

LE CLUB
FÊTE SES
 30 ans!

Le vélo dans les politiques publiques de transport en 1989 ? Embryonnaire en France lorsque dix communes décident de bâtir un réseau de villes cyclables. Parmi ces pionnières figure Strasbourg dont **Roland Ries**, son maire actuel, premier adjoint aux transports lors de la création du **Club des villes cyclables**, a rétro-pédalé avec nous pour mieux se projeter dans un futur cyclable.

Le vélo-mobilité descend du songe, celui d'une alternative à l'usage individuel de l'automobile. Les premiers jalons institutionnels furent posés en 1980 avec la fondation du Gart (Groupement des autorités responsables de transport). Moins d'une décennie plus tard, le Club des villes cyclables naquit à l'initiative d'élus en charge des transports au Gart. Le groupement joua le rôle d'incubateur pour le tout jeune Club au slogan manifeste de « Partageons la rue ». Parmi les locomotives de ce mouvement cyclable naissant pointe Strasbourg, singulière sur de nombreux points. Déjà organisée en communauté urbaine, ses habitants élisent en mars 1989, à sa tête, une femme de 38 ans, Catherine Trautmann, porteuse d'un projet de tramway. À ses côtés Roland Ries, de quelques années son aîné, hérita du titre de premier adjoint. « C'était un signe fort que le premier adjoint s'occupe des transports ! Le maire sortant avait opté pour le Val (acronyme de « véhicule automatique léger », un métro sur pneu, NDLR), en sous-terrain pour ne pas toucher à la répartition modale en surface, notamment par rapport au vélo. En prenant le parti contraire, nous étions attaqués de vouloir entrer dans le XXI^e siècle avec un instrument

de transport en commun du XIX^e. Et le vélo supportait un peu les mêmes critiques », rapporte l'actuel maire et vice-président du Gart.

La voirie sans partage

Voisine de la germanique et déjà très cyclable Fribourg, dont elle s'inspire, Strasbourg apparaît en tête dans le classement des parts modales vélo de l'Hexagone, avec 8 % pour l'ensemble de la communauté urbaine contre 7 % pour les transports publics (enquête ménages déplacement 1988). Au niveau national, face aux chiffres tragiques de la sécurité routière des années 1980, des expériences de modération de la circulation émergent mais peinent à se déployer : zones 30 introduites dans le code de la route (1990), limitation de la vitesse en ville à 50 km/h... Les centres-villes demeurent un territoire automobile.

« La notion de chaîne de déplacements a été inventée dans ces années »

L'édile se souvient de réunions publiques « assez sportives », notamment de la fronde des commerçants prônant le tout automobile : « La formule des commerçants à l'époque était "no car, no business". » Les réticences émanaient également des services : « Je leur indiquais l'ordre de priorité lors des réaménagements de voirie : d'abord les piétons, ensuite les cyclistes, après les transports publics et enfin, s'il reste de la place, les voitures.

« Cette association a pour objet de créer une dynamique entre les villes françaises et européennes afin d'agir pour faciliter, sécuriser et développer la circulation des cyclistes, notamment en milieu urbain.

Elle mène toutes actions favorables à ce mode de transport. Ses activités devront permettre d'intensifier tous les efforts accomplis par les collectivités territoriales ou d'autres organismes et associations en faveur de la promotion de ce mode de transport.

Article 1 : objet (statuts déposés le 12 janvier 1989)

Je demandais de réfléchir au partage de voirie. »

Les actions du Club pour un partage de la voirie ayant abouti au premier décret de la « démarche du code de la rue » en 2008 s'inscrivent dans ce courant, également porté par Chambéry ou Lorient.

Transports publics et vélo, même combat

Les escarmouches des années 1970/1980 entre le vélo et les transports publics s'éloignent. L'union prévaut. « Le Gart a 10 ans d'avance ! Ce lobby des grandes villes visait à soutenir le versement transport et à imposer les investissements

pour assurer une mobilité intra-urbaine. Ce n'était pas gagné d'avance pour des élus de l'époque pour qui les transports publics représentaient un mal nécessaire à financer pour le transport des enfants, des vieillards et des handicapés. La norme était l'automobile. La conjonction entre les deux combats, transport public et vélo, s'est réalisée au début des années 1990 ; l'objectif final était de réduire la pénétration automobile privative au cœur de la ville. La notion de chaîne de déplacements a été inventée dans ces années », confie Roland Ries, qui fut président du Gart de 2008 à 2014. Les rabattements en gares, l'édification d'un système vélo où les effets de masse font leur chemin, aiguillonnés par le Club des villes cyclables, qui s'adjoint le terme de « territoires » en 2008, correspondant davantage à son périmètre et aux structures intercommunales.



Le tramway sonne son retour, comme à Nantes (1985), Grenoble (1989), Strasbourg (1994)-notre photo-, et annonce un partage nécessaire de la voirie.

Les mentalités à vélo

Les questionnements de cette période pionnière restent toujours d'actualité pour Roland Ries. « Comment se fait-il que des pays en Europe, de niveau de développement assez comparable, aient de telles différences pour ce que l'on appelle aujourd'hui les modes actifs et même pour les transports publics ? L'Allemagne, incontestablement, est très en avance sur nous, et je ne parle même pas des pays d'Europe du Nord. La question principale que je me posais

à l'époque, et que je me pose encore aujourd'hui, est de savoir pourquoi cela va si lentement chez nous. Marx mettait en avant la prééminence des structures économiques, du mode de production, des infrastructures économiques sur ce qu'il appelait les superstructures, c'est-à-dire la culture. Les distorsions entre la France et l'Allemagne ou le Danemark tiennent probablement aux politiques menées depuis longtemps dans ces pays qui ont eu une influence sur l'imaginaire

collectif, sur la conscience collective. Du coup les réflexes ne sont pas les mêmes ! Les mentalités collectives ne descendent pas du ciel, elles s'enracinent dans des réalités concrètes. » L'avenir ? « Le vélo va et doit s'imposer. C'est l'instrument idéal en termes de promotion de l'activité, de la santé, d'économie d'énergie et de non-pollution. Est-ce qu'un jour on se dira qu'on a été complètement aveugles pendant toutes ses années avec le tout automobile ? » ■

REPÈRES

Octobre 1988, organisation à Bordeaux de la première rencontre nationale des villes cyclables par Hélène Desplats, conseillère municipale.

Janvier 1989, création du Club des villes cyclables par dix villes pionnières, par ordre alphabétique : Arès (33), Bordeaux (33), Chambéry (73), Franconville (95), Lorient (56), Mérignac (33), Quéven (56), Saumur (49), Strasbourg (67), Toulouse (31). Cinq organismes se joignent à la création : CAUE 33 (Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement

de la Gironde), ADTS, Cetur (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) devenu Certu puis Cerema, chambre syndicale du cycle (le syndicat de la profession), FUBicy (devenue FUB).

Avril 2006, démarche nationale d'évolution du Code de la route vers un Code de la rue pour un rééquilibrage de l'espace et la qualification de la voirie.

Septembre 2008, le Club des villes cyclables devient Club des villes et territoires cyclables.

Mars 2010, lancement de l'Observatoire des

mobilités actives (1^{re} enquête sur le vélo dans les agglomérations dotées de PDU en septembre 2010).

Juillet 2012, mise en place du Club des parlementaires pour le vélo, devenu Club des élus nationaux pour le vélo.

Avril 2015, lancement de la Plateforme des mobilités dans le but d'intégrer tous les acteurs économiques du vélo pour amplifier le système vélo.

Février 2016, création de l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo.

27^e Rencontres nationales du transport public

22^e CONGRÈS
DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES
ESPACE MOBILITÉS ACTIVES ► NANTES
EXPONANTES LE PARC

Nantes 1^{er} au 3 octobre 2019

LE VÉLO:
LA TRANSITION
LOGIQUE!

Plus d'infos sur : www.villes-cyclables.org

LE RENDEZ-VOUS STRATÉGIQUE DE LA MOBILITÉ

www.rencontres-transport-public.fr

Un événement organisé par

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

Partenaires institutionnels

Nantes
Métropole

Région
PAYS DE LA LOIRE