

V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



n° 63

Dossier > pages 6 à 14

mai/juin 2014

6€



Le courant fort du vélo à assistance électrique

Cycle to Work : un dispositif gagnant-gagnant > page 15 à 18

La parole à Denis Baupin > page 20



www.32-decembre.fr 04 77 52 32 12

ALTAO® SPACIODES ABRIS PARFAITEMENT INTÉGRÉS
DANS VOTRE ENVIRONNEMENT
ARCHITECTURAL**OPTIMA®**LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE**ALTAO® PUMP**LA STATION DE GONFLAGE
DE VÉLOS À ÉNERGIE
MUSCULAIRE !

Parmi nos dernières réalisations : 28 abris vélos sécurisés ALTAO® Spacio sur Lille Métropole ; 5 abris vélos sécurisés pour le Grand Lyon, un abri vélo sécurisé ALTAO® Spacio de 200 places pour la gare de Chambéry Métropole, des racks Optima® et stations ALTAO® Pump dans les 10 nouveaux Espaces Vélos de Lyon Parc Auto, des racks double-étage Optima dans les espaces sécurisés de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'équipement en racks double-étage Optima® de la consigne Veligo d'Aulnay Sous Bois, des consignes individuelles à vélos ALTAO® Cocoon à Nantes Métropole... A venir : Tisseo (Toulouse), Marseille Provence Métropole, Orléans Val de Loire, Gare de Fontainebleau-Avon (Veligo)...



2 0 1 3

altinnova®MOBILIER URBAIN
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.fr

agendaSemaine du vélo
à l'école et au collège
> du 2 au 6 juin<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>Paris-Porte de Versailles
Espace mobilités actives

> du 10 au 12 juin

Salon européen de la mobilité,
Transports publics 2014.
Rencontres et exposition «vélo,
marche, covoiturage...»www.transportspublics-expo.com/

Chambéry (73)

Centre des congrès

> 17 et 18 juin 2014

Journée nationale
du management de la mobilitéOrganisée par l'Ademe
et le Cerema

Inscriptions :

www.colloque-managementmobilitte.ademe.fr

Paris-Hôtel de Ville

> 17 septembre

Rencontre nationale
du Club des villes
et territoires cyclables

Réservée aux adhérents :

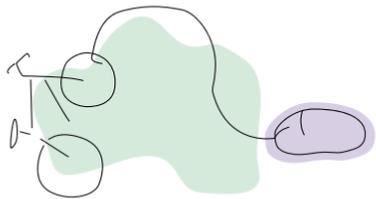
Assemblée générale du Club des villes
et territoires cyclables 2014www.villes-cyclables.org**La déferlante électrique****édito**

Les voitures électriques ne décollent pas. Les vélos à assistance électrique s'envolent ! Après le phénomène VLS au début des années 2000, assiste-t-on à celui du VAE dix ans plus tard ? Il semble, en effet, qu'il se passe quelque chose du côté du vélo assisté. Un phénomène de fond car ce vélo n'est pas seulement branché aux deux sens du terme, il s'installe dans les pratiques comme un vrai service à la mobilité. Les reproches qu'on lui adressait, il y a quelques années encore, n'ont plus cours. Sur la motorisation, sur l'origine de l'électricité, on observe qu'il nous en coûte 10 centimes d'euro pour faire 100 km. L'assistance d'une monture d'une vingtaine de kilos n'a donc rien à voir avec la propulsion d'une voiture de plusieurs centaines de kilos. Sur

l'assimilation de ce produit à une clientèle âgée, les chiffres de ventes montrent que le VAE est désormais adopté par toutes les catégories de cyclistes, à tous âges. L'essor qui se dessine dans le monde sportif, notamment avec le VTT à assistance électrique, confirme que le VAE, arrivé par l'univers de la mobilité, migre vers tous les segments, à la grande joie des fabricants. Cette évolution vers le monde du sport et du loisir prouve au passage que l'assistance n'est pas réservée au grand âge, à la perte de performance ou au handicap.

La grande enquête transport et déplacement de l'INSEE montrait dans sa dernière livraison qu'entre 1994 et 2008, la durée moyenne de déplacement a augmenté quel que soit le mode : voiture, transports collectifs, deux-roues motorisés, vélo et marche. Surtout, elle révélait que le vélo est le mode pour lequel cette durée moyenne a le plus augmenté, au point de rattraper celle du deux-roues motorisé ! Le VAE devrait amplifier ce mouvement. Les fabricants observent que le phénomène VAE a démarré il y a environ six ans. Même si la France est encore loin de ses voisins allemands et néerlandais, le phénomène se vérifie en Europe, sans parler bien entendu de l'Asie. On constatera dans les prochaines enquêtes, à n'en pas douter, une extension du territoire du vélo avec le vélo à assistance électrique qui permet de franchir dénivellés et distances plus longues. Il faut également souhaiter que le vélo, grâce au VAE, vienne concurrencer le deux-roues motorisé pour des raisons majeures de sécurité des usagers et de pollution (air et bruit) ! L'encouragement de ce transfert passe par des incitations économiques, notamment pour les entreprises et les salariés. Des campagnes d'information spécialement à l'attention des parents, qui seront plus avisés d'offrir un VAE qu'un scooter à leurs adolescents. Les collectivités locales qui font déjà beaucoup, par exemple en subventionnant l'achat pour un nombre important d'entre elles, ne peuvent pas tout. Il est donc urgent d'inscrire des mesures en faveur du VAE à l'agenda du Plan national d'action pour les mobilités actives lancé le 5 mars dernier.

Jean-Marie Darmian
Président



Embarquer son vélo en ligne

► **Nouveauté !** Le site Capitaine Train propose depuis le mois de mai la réservation et l'achat en ligne d'une place vélo en trois clics, en plus de son billet de train, pour 10 € supplémentaires. La place à réserver n'apparaît que pour les trains compatibles et garantit, pour ces trains, l'embarquement de son vélo sans passer par le guichet. La réservation est obligatoire et les places limitées par train (quatre sur un TGV). www.capitainetrain.com

Le Québec à vélo

► **Un guide pratique pour découvrir le Québec à vélo !** Paru aux éditions Ulysse, *Le Québec cyclable* recense de nombreux parcours balisés dans l'ensemble des Régions québécoises. Chaque chapitre est consacré à une Région, et comprend une carte régionale, une description de la Région, des sites touristiques, le kilométrage des parcours, les stationnements et les offices touristiques. L'ouvrage propose également des conseils pratiques (mécanique, entretien du vélo, accessoires utiles, sécurité, entraîne-ment...). Source : Actuelo.fr

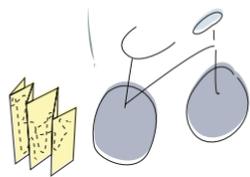
Vélocité Café

► **Entre café, restaurant, boutique et atelier de réparation, « Vélocité » est un café multifonction situé au cœur de Lisbonne.**

Avec des vélos et des accessoires exposés dans la salle et un documentaire sur le BMX projeté au mur, ce café original célèbre le vélo. Ouvert à tous, c'est un endroit idéal pour parler de la place du vélo au Portugal. Source : Actuelo.fr

Le pouvoir de la pédale !

► **Où « comment le vélo transforme nos sociétés cabossées ».** Dernière publication du journaliste Olivier Razemon, l'ouvrage paru en mars démontre que le vélo est un moyen de transport rapide, fiable, bon marché, sain, peu consommateur d'espace, économe en énergie et non polluant. Pour les distances comprises entre 500 m et 10 km, il constitue souvent le mode de déplacement le plus efficace, le plus bénéfique pour l'économie locale et aussi le plus agréable. Mais il reste des représentations défavorables : le « véhicule du pauvre », l'« instrument difficile à manier » ou le « talisman écologique pour bourgeois rêveur ». Avec cet essai « poil à gratter », Olivier Razemon bat en brèche les idées reçues qui empêchent encore l'essor du vélo et livre un vibrant plaidoyer pour une transition cyclable. Édition Rue de l'Échiquier, coll. « Les petits ruisseaux », 192 pages



Promotion du vélo à Caen

► **Pour promouvoir les modes actifs et pour mettre en valeur la ville de Caen et sa Région, la Maison du vélo a mis au point des balades à vélo présentées sur cinq dépliants avec des itinéraires, des monuments à visiter, le niveau de difficulté, le temps nécessaire, les transports publics à utiliser en cas de besoin.** Disponibles gratuitement à la Maison du vélo ou téléchargeables sur Internet. www.maisondulvelocaen.fr

Seattle aime le vélo

► **Après New York et San Francisco, Seattle lancera à l'automne prochain son premier système de vélos en libre-service « Pronto », caractérisé par sa couleur émeraude.** Avec 500 vélos dans un premier temps, les « Pronto » seront répartis dans 50 stations. Les habitants de Seattle pourront louer ces vélos 8 \$ par jour, 16 \$ pour trois jours ou 85 \$ à l'année. Les vélos sont fabriqués en France par Arcade et sponsorisés et financés à hauteur de 2,5 millions de dollars pendant cinq ans par Alaska Airlines. « Pronto » démarrera en septembre ! Source : <http://www.seattlebikeblog.com>

Bravo !

► **À la vélo-école de Montreuil, qui pour son 12^e anniversaire et son 2 000^e élève, ouvre un site Internet dédié :** www.velocoledemontreuil.com

Au boulot à vélo

► **La Région Rhône-Alpes et l'ADEME organisent la 4^e édition du Challenge Mobilité, le 5 juin.** À destination des entreprises, des administrations, des associations et, nouveauté cette année, des lycéens, l'objectif du challenge est d'inverser la tendance ! Et donc de promouvoir l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle, pour initier des comportements vertueux en matière d'environnement et de mobilité. Avec 30 000 salariés participant l'année dernière, soit 545 organismes régionaux et 450 000 km parcourus, souhaitons à cette 4^e édition autant de succès ! Source : FUB

Piste cyclable à Erevan

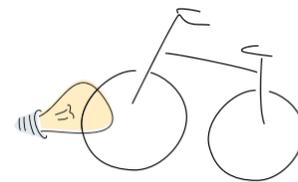
► **Le maire de la ville d'Erevan, capitale de l'Arménie, a annoncé l'ouverture d'une deuxième piste cyclable pour inciter les habitants de la ville à faire davantage de vélo.** Cet itinéraire cyclable devrait longer plusieurs monuments historiques et culturels de la capitale, y compris le Matenadaran et le musée archéologique Erebuni. www.armenews.fr

Le BiciMad s'invite à Madrid

► **Avec quelques années de décalage, Madrid suit l'exemple d'autres capitales européennes et va s'équiper de son premier système de vélos en libre-service, le « BiciMad ».** Son originalité : des vélos à assistance électrique. 120 stations et 1 500 VAE sont installés dans la capitale espagnole au cours du mois de mai. Encore considérée comme une ville dangereuse pour se déplacer à vélo, la municipalité de Madrid a lancé une campagne de sensibilisation pour accompagner l'arrivée du « BiciMad » et a promis d'augmenter de 70 km le réseau d'itinéraires cyclables de la ville.

Rabat

► **Sous la présidence d'honneur de la princesse Lalla Meryem, la 5^e édition de la course cycliste Rabat Vélo organisée par l'Union nationale des femmes du Maroc (UNFM) et l'Association nationale femme, activité physique et sport s'est tenue le 4 mai à Rabat (Maroc).** Placé sous le thème « Le vélo c'est la santé », cet événement à caractère sportif-récréatif, organisé en coordination avec la wilaya de la Région de Rabat-Salé-Zemmour-Zaërs, réunit des participants de tous âges et vise à sensibiliser à l'activité physique en tant que moyen efficace de prévention contre les maladies, à la généralisation et au respect des pistes cyclables, à la sécurité des cyclistes et à l'accessibilité.



Antivol intelligent

► **La start-up Velo Labs a créé Skylock, un antivol en U intelligent, connecté et doté d'un capteur solaire qui prévient le cycliste en cas de vol et peut alerter les secours en cas de chute brutale.** Associé via Bluetooth ou Wi-Fi à un smartphone iOS ou Android, le cadenas est automatiquement verrouillé ou déverrouillé, selon la proximité du propriétaire. Il prévient son utilisateur si une tentative de vol est commise sur le vélo. Le Skylock est doté d'un accéléromètre qui est capable de détecter si le cycliste a fait une chute violente. Il peut alors prévenir automatiquement les secours. Avec ce système, il est possible de proposer la location ou le prêt de son vélo, à la façon d'AirBnB, en délivrant un code temporaire qui permet à l'éventuel loueur de récupérer le vélo pendant une durée déterminée. Financement par crowdfunding en cours. Précommande durant la durée de la campagne pour 159 \$.

Navigation

► **Google Maps propose une nouvelle fonctionnalité à son logiciel de cartographie en ligne : le dénivelé.** Au moment de la recherche d'itinéraires, le logiciel affiche désormais les montées et les descentes que vous croiserez sur la route. Source : Actuelo.fr

vite dit

« Il fallait trouver un thème dont le dessin simple puisse être réduit et exploitable sur une pièce, ce qui n'est pas chose aisée. Le vélo s'est cependant très vite imposé, avec ses roues rondes comme des pièces, et peut-être aussi parce que j'ai toujours adoré en faire. Le vélo, c'est un moyen simple d'être libre. Vous lâchez les mains du guidon, et vous voilà libre d'aller où bon vous semble ! Voilà comment est née la Liberté. Ensuite, c'est le vélo qui a entraîné le reste de la trilogie : l'Égalité avec le tandem et la Fraternité avec les enfants réunis frontalement sur leurs vélos. »

Jean-Jacques Sempé à propos de la collection de pièces – 6 de 10 € et 1 de 50 € – qu'il a conçues pour La Monnaie de Paris autour des valeurs républicaines – 20 mai 2014 www.actualitte.com

(Les pièces sont vendues dans 2 800 bureaux de Poste participant à l'opération à partir du 2 juin 2014)

Zwolle, le vélo sans barrière

► **Zwolle, ville historique de 123 000 habitants, a remporté le 9 avril dernier le concours de la meilleure ville cyclable des Pays-Bas, avec pour thème « Le vélo sans barrière ».** Avec près de 50 % des déplacements effectués à vélo (résidents, navetteurs, loisirs), des politiques cyclables cohérentes, l'élimination d'obstacles depuis les années 1970 et des aménagements dédiés au vélo (nombreuses rues à vélo, tunnels et ponts, voie express, rond-point innovant, des infrastructures en asphalte lisse...), Zwolle est une des villes où la part modale du vélo est la plus importante. Source : Actuelo

À Vannes, le VAELS est lancé

► **Vannes est la première ville de France à proposer des vélos électriques en libre-service !** Mis en place par la filiale Veloway de Transdev le 19 mai, le système propose 22 vélos électriques qui sont répartis dans 25 stations Vélocéa, le système VLS de Vannes créé en 2009. Avec une autonomie de 40 à 60 km, ces vélos permettent de développer et d'encourager la mobilité active et de répondre à la topographie vannetaise de manière plus efficace. Le principe d'abonnement et la location pour le Vélocéa électrique seront les mêmes que pour un VLS classique. ■

Le courant fort du vélo à assistance électrique

Le phénomène vélo électrique (VAE) gagne tous les jours du terrain.

Pour la sixième année consécutive, la France enregistre une progression de 17,5 % en 2013, soit 56 600 nouveaux VAE mis en circulation l'an passé selon l'Observatoire du marché du cycle CNPC/FPS. Il convient d'ajouter le parc de 14 000 unités acquises par les collectivités. Ces chiffres un peu secs révèlent surtout un changement des comportements, tant attendu par les acteurs de la mobilité active. Il fallait un électrochoc à la vieille bicyclette pour séduire de nouveaux pratiquants, tout droit descendus de l'auto, voire du scooter. De nouveaux acteurs économiques suivent le mouvement. Ne pas passer à côté de ce courant fort et anticiper les mutations, voilà l'enjeu des collectivités et des entreprises.



VILLE & VÉLO N°60
(SEPTEMBRE-OCTOBRE)

Ce dossier fait suite au numéro 60 de *Ville & Vélo*, de septembre-octobre 2013, qui s'intéressait aux évolutions des produits disponibles, aux caractéristiques techniques et aux performances des VAE dans son dossier « Le vélo à assistance électrique dépasse les bornes ».



Des nouveaux utilisateurs n'hésitent plus à abandonner la voiture ou le scooter pour le VAE. Ils portent également de nouvelles attentes en termes d'aménagement. © Matra

« Paradoxalement, les difficultés financières des collectivités les amènent à s'interroger sur les priorités, et nous devrions voir arriver pas mal de choses autour du vélo à assistance électrique (VAE) », gage Nicolas Mercat, président de l'agence Ecomobilité de Chambéry Métropole. Une flotte de VAE ou des abris sécurisés coûtent peu par rapport aux aménagements dits « structurants », comme les tramways ou les bus à haut niveau de service. En faisant essayer cet hybride puis en passant par de la location courte durée avant d'aider à son acquisition, l'expérimentation menée à Chambéry jusqu'en 2012 a livré de précieux enseignements. Comment ne pas être interpellé par le report largement majoritaire (85 %) de l'automobiliste sur le VAE et non pas du cycliste urbain traditionnel ? Ensuite, une forte fréquence d'utilisation a été relevée avec une saisonnalité plus faible que celle du vélo. L'hiver et les intempéries ne freinent plus les déplacements. Les trajets sont passés à des distances moyennes comprises

entre 5 et 10 km pour un aller domicile/travail contre 3 à 5 km en moyenne pour un vélo sans assistance. Un VAE parcourt de 1 500 km à 2 000 km par an, soit 5 fois plus qu'un vélo sans assistance électrique. Enfin, les aides à l'achat concernent des personnes actives, des femmes et une majorité d'employés. Le vélo quitte son costume bobo pour un habillage plus besogneux et pour assurer les trajets domicile/travail. Ces déplacements dits pendulaires semblent avoir trouvé un mode fiable et plutôt universel.

De nouveaux acteurs économiques en selle

Le tourisme s'est rapidement saisi de cette machine à rapprocher les territoires, à l'image de Movélo, désormais implanté en Alsace (lire ci-contre). Des acteurs institutionnels entrent en piste. La Compagnie nationale du Rhône, producteur d'énergie renouvelable, propose la découverte d'une partie de la véloroute ViaRhona où sont installés ses aménagements hydroélectriques. « L'opération consiste à assurer la promotion de la ViaRhona par le VAE et non plus par des événements ou des visuels. Les vélos sont loués par des structures touristiques », précise Gwendal Caraboeuf de Vélogik, en charge de l'opération. D'autres secteurs s'y intéressent également. « Nous rencontrons de nouveaux

De nouveaux clients comme les gestionnaires de parking et les hôtels

désormais les questions de mobilité dans l'architecture », s'enthousiasme Yann Devaux de Green On, opérateur de mobilité douce. Pour les flottes partagées d'entreprises, la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) s'entend d'autant mieux que le VAE permet de réaliser des économies substantielles. Parfois il suffit que les dirigeants (suite page 8)

Movélo modélise la location

Pour le tourisme, les regards se tournent vers l'Alsace, qui décline une offre de location « packagée » par le plus important réseau de location de vélos à assistance électrique (VAE) d'Europe.

Après une année 2013 de test, les dix pays de la Région se sont réunis sous la bannière Movélo Alsace. « Ce sont les Régions qui doivent adhérer à la société Movélo, elles doivent s'acquitter d'un droit d'entrée et d'une cotisation annuelle. L'engagement est d'au moins un an », précise Marie Baumgartner, animatrice du réseau. Soutenu à 60 % par la Région Alsace, le projet est porté par dix pays (loi du 4 février 1995, renforcée par la loi du 25 juin 1999). Les vélos sont proposés à des stations de nature très différente : offices de tourisme, loueurs de vélos, hôteliers/restaurateurs... Une démarche facilitée par la standardisation de l'offre, explique Marie Baumgartner : « Movélo, société allemande, a créé un partenariat avec la marque de vélos suisse Flyer. L'offre est fournie clé en mains, incluant la réparation et la maintenance. » Les stations disposent également de batteries de secours. Après une année d'expérimentation sur 22 stations, le modèle s'étend cette année sur 48 stations (bientôt 51) qui se partagent 112 vélos (bientôt 118). Une station dispose en général de deux VAE, parfois quatre, plus rarement six. En 2013, sur 22 stations, 760 locations furent réalisées pour des forfaits de 20 € la journée et 13 € la demi-journée. Un chiffre que le réseau alsacien compte bien doubler ou tripler cette année sur la période d'avril à octobre. La clientèle ? « Des occasionnels, plutôt des couples de 40/45 ans ou des groupes d'amis. »



Le tourisme vient en tête des secteurs d'activités directement concernés par les vélos assistés. Les opérateurs touristiques multiplient les offres de location. © Matra

(suite de la page 7) soient des utilisateurs, à l'image de Pascal Thomas, P.D.G. de Mappy (lire page 14). La SNCF a déployé un service partagé à Besançon avec des pliants électriques de marque Sun City pour faciliter les déplacements entre deux sites distants de 2 km. L'investissement fut considéré comme rentable en remplacement de voitures. « Tout est analysé par le coût d'exploitation », insiste Christelle Jeannet, responsable modes doux à la SNCF.

Des chronovélos pour fluidifier le trafic

La grande majorité des aménagements a été conçue pour le vélo « classique », moins rapide, utilisé moins longtemps, moins fréquemment et sur des trajets plus courts. Avec ce nouveau chef de file, le trafic vélo risque la saturation. « On parle aujourd'hui d'autoroutes à vélo, auxquelles je leur préfère le terme de chronovélos : des grands axes à déplacement rapide, des axes urbains à portée plus importante. La vitesse moyenne de déplacement des vélos va augmenter sous l'effet de l'amplification

de la pratique et du nombre croissant de VAE. Cette réflexion sur les chronovélos est déjà introduite à Lille, Lyon, Grenoble ou Strasbourg », éclaire Nicolas Mercat. Les véloroutes et voies vertes dessinées pour le vélo loisir se retrouvent au cœur des réflexions des déplacements domicile-travail.

Les utilisateurs demandent des abris et de la sécurité. « Nous installons systématiquement des abris fermés en gare sur les nouvelles installations, avec la possibilité de recharger les batteries (...). Selon les cas, ces abris sont accessibles par clefs, codes ou badges », assure Philippe Pérez, en charge des services en gare pour Gare et Connexions, filiale de la SNCF. Mais quid des installations existantes ? En Île-de-France, les porteurs du pass Navigo peuvent souscrire un abonnement supplémentaire, pour un accès aux abris Véligo, le service de stationnement collectif fermé aux

abords des gares franciliennes réalisé par SNCF Transilien, cofinancé par le STIF et la Région Île-de-France. Testé depuis deux ans sur une dizaine de points, ce projet vient d'être validé et devrait

Des écoquartiers intègrent désormais les questions de mobilité dans l'architecture

La Poste abandonne le vélo

Dès le 1^{er} janvier 2016, la Poste ne devrait plus compter un seul vélo. L'entreprise aux 90 000 facteurs poursuit leur remplacement par des vélos à assistance électrique (VAE).



À la Poste, le vélo à assistance électrique a détrôné la petite reine, équipée quasi mythique du facteur. © La Poste

« Les 17 000 vélos à assistance électrique (VAE) représentent les trois quarts de la tournée des facteurs. D'ici le 31 décembre 2015, le but est d'en équiper tous les facteurs, soutient Marie-Hélène Musset, directrice de l'activité des facteurs et des services à la distribution. Les VAE remplacent les tournées à vélo ou en scooter. Le but du remplacement des deux-roues motorisés ? Réduire l'accidentalité. » Pour des tournées moyennes de 3 à 4 heures, les facteurs peuvent utiliser les différents modes de transport électriquement assistés : 800 chariots, ●●●

●●● 1 000 quads, 4 000 voitures et 17 000 vélos. La Poste se targue de posséder la première flotte de véhicules électriques au monde. L'entreprise de distribution a su associer les facteurs-utilisateurs à l'introduction des VAE dans l'entreprise en 2012. « Les premiers VAE ont d'abord été testés par les facteurs, puis les prototypes ont évolué avec le temps », atteste Marie-Hélène Musset. Le cahier des charges technique constitutif de l'appel d'offres, épais d'une quarantaine de pages, témoigne des spécificités d'usage. « Je n'ai jamais vu un cahier des charges si précis », s'étonne François Lucas, PDG d'Arcade, fournisseur d'une partie de ce marché majoritairement dans les mains de Gitane-Cycleurope. ■

Kiwix toujours à l'heure

Quelque 600 agents SNCF et employés des filiales du groupe utilisent déjà le libre service VAE de la SNCF, nommé Kiwix.

Installé sur trois sites parisiens par Green on, ce service recèle de nombreuses astuces. Lors des réservations, Kiwix indique uniquement la disponibilité de vélos correspondant à la taille de chaque utilisateur. Une boîte ouvrable par carte magnétique délivre les clefs nécessaires aux deux antivols, un U et un antivol embarqué. À la restitution des clefs, le boîtier rappelle aussi aux étourdis de remettre la batterie en charge. ■



© Alain Dalouche



Les VAE parcourent cinq fois plus de kilomètres qu'un vélo traditionnel, ils roulent plus souvent et par tous les temps. © Matra

s'étendre à une centaine de gares franciliennes. D'autres Régions, notamment l'Alsace, étudieraient cette alternative. La SNCF a également mené des tables rondes fin 2013 pour connaître les attentes de ces nouveaux usagers. « Ils ont besoin de casiers pour laisser leurs vêtements, si possible chauffants pour les faire sécher, mais également de pouvoir mettre leurs batteries en charge. Cela éviterait à beaucoup d'utilisateurs de posséder deux batteries : une au domicile, l'autre au travail », rapporte Christelle Jeannet.

Le libre-service électrique en attente

Dans les grandes villes, les vélos en libre-service proposent un coût satisfaisant par rapport aux transports publics que le vélo désature. Pour les villes moyennes, les comptes virent au rouge. Un libre-service VAE alourdirait encore la facture, et des difficultés techniques subsistent, liées à la mise en charge et aux conditions climatiques. Ce n'est pas forcément une priorité. Mais

prévoyait-on cette déferlante électrique il y a seulement deux ou trois ans ? Des innovations technologiques apportent de nouvelles solutions. Depuis septembre dernier, l'offre I-Cardan reload d'Arcade avance un système de recharge par induction magnétique en plaçant simplement le vélo sur béquille.

Pour les communes de petite et moyenne importance, le VAE se prête à des locations de longue durée

Cycleurope, de son côté, développe les recharges par piles à hydrogène avec l'Alterbike. Matra travaille toujours sur un système de batteries embarquées. Les solutions technologiques repousseront peut-être le scepticisme. En revanche, des modèles économiques restent encore à trouver. « C'est un modèle un peu global, mais ce n'est pas un modèle économique rentable », concède Romain Menut, responsable relation client au sujet des expériences de vélos en libre-service déployées dans deux parkings, à Paris (8 vélos) et Marseille (4 vélos).

La location ouvre de nouvelles pistes

Les VAE destinés aux flottes partagées se doivent d'être fiables mais

surtout adaptés aux territoires et aux usages. Une lapolissade ? Pas forcément, nuance François Lombard depuis ses magasins parisiens Neovelo, destinés aux collectivités et aux particuliers : « Les acheteurs fonctionnent à l'ancienne et veulent parfois 10 vélos identiques pour une flotte. Cela peut être le même modèle vélo, mais avec des tailles différentes, des vélos avec du couple pour tracter une remorque, les tailles de roues peuvent être différentes... ». Et la location apparaît souvent comme une alternative à l'acquisition. Selon la toute nouvelle étude "Location de cycles : quelles opportunités pour les fabricants de cycles", trois segments sont identifiés comme porteurs : les flottes de vélos de service à destination des employés, la location longue durée et la randonnée à vélo. « Pour les communes de petites et moyennes importance, le VAE se prête à des locations de longue durée en identifiant un usager et une finalité », dévoile Muriel Grisot, chargée de mission à la Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services (DGCI), commanditaire de ce travail présenté au salon Transports publics, sur l'Espace mobilités actives animé par le Club des villes et territoires cyclables. Rappelons qu'à ce jour plus d'un vélo sur dix est loué ou mis à disposition par une collectivité (vélo en libre-service, location longue durée, plan de déplacements administration). Plébiscité pour ses vertus environnementales, adoubé par le corps médical, loué par l'industrie du cycle, acclamé par le tourisme, ce roi fainéant ne devrait pas remplacer la petite reine. En revanche, il pourrait trôner à la place de feu vélomoteur. « Dans les années 1950-1960, la part modale du Solex et de la mobbylette représentait de 25 à 30 % de la mobilité. Aujourd'hui le VAE peut occuper cette place », assure Nicolas Mercat. Ce « connecté » se diffuse à la vitesse des réseaux sociaux. Des mises à jour s'imposent. D'autant plus que le VAE va devoir s'intéresser rapidement à un public qu'il évite encore : les adolescents. ■



Le projet du pôle d'animation et de maintenance des vélos électriques de l'écoquartier de Cognin, où un vélo à assistance électrique va être attribué à chaque logement.

La ville durable se connecte

En octobre prochain débute en Savoie, à Cognin (6 000 habitants), l'édification de l'écoquartier de Villeneuve attribuant un vélo à assistance électrique à chacun des 1 200 nouveaux logements. Florence Vallin-Balas, maire, nous dessine les contours de ce projet développé avec l'aide du bureau d'études Inddigo pour le volet mobilité.

Ville & Vélo : Comment parvenez-vous à associer un VAE par logement sur ce nouveau quartier ?

Florence Vallin-Balas : Nous avons créé une ZAC (zone d'aménagement concerté) en régie directe, et nous vendons la charge foncière à certains promoteurs. Dans le cahier des charges imposé aux promoteurs se trouve le financement d'un VAE par logement. ■

Où vont donc stationner tous ces vélos ?

F V-B : Nous installons des locaux à vélos en rez-de-chaussée, aux pieds de chaque immeuble avec des meubles pour déposer batteries, casques... Pour faciliter l'usage du vélo, il faut que son accès soit pratique, au niveau de la chaussée. Nous avons également introduit un pôle d'animation et de maintenance dans le projet afin que ces vélos soient utilisés et restent en bon état.

Comment a émergé cette démarche novatrice ?

F V-B : J'ai été frappée par les tailles des parcs à vélos des pays du nord de l'Europe où, pourtant, il fait beaucoup plus froid qu'ici. Pourquoi en France ne serions-nous pas capables de réaliser la même chose ? Le VAE se prête bien à la ville de Cognin, accessible par une petite côte. Personnellement, j'en utilise un depuis quatre à cinq ans. ■

LE FORFAIT VÉLO

MOINS CHER QU'UN DEMI PLEIN D'ESSENCE



OPTEZ POUR DES FORMULES "TOUT COMPRIS" SIMPLES ET COMPLÈTES!

NOUVEAU

FORFAIT LEASING VÉLO ÉLECTRIQUE

À partir de

39€⁹⁰

HT par mois*

Envie d'innover, de booster votre démarche développement durable ou Agenda 21, de compléter votre offre de transport, de réduire votre flotte de voitures, d'enrichir votre PDA ou PDE ...?

LE FORFAIT COMPREND :

1 vélo bTwin B'ebike 500

Vélo 6 vitesses, batterie 24v, monté, livré.

+ 1 kit personnalisation vélo

+ 1 casque

+ 1 antivol U

+ 1 visite d'entretien**

+ 1 outil de gestion/réservation

+ 1 kit communication interne



OBTENEZ VOTRE DEVIS PERSONNALISÉ

Contactez-nous au

+33 (0) 6 98 13 84 66

ou à l'adresse

contact@sowego-mobility.com

Retrouvez l'ensemble de nos produits et services sur

www.sowego-mobility.com



Une assistance contre le vol ?

Le vol agit toujours comme un épouvantail. Les solutions passent par les parkings sécurisés et les systèmes antivols, mais également par l'identification et les assurances. Un service de rapatriement vélo se met en place, et le marquage devrait permettre de retrouver les vélos volés.

« Le problème est identique pour tous les vélos, mais les acquéreurs de VAE demandent des assurances, et les assureurs souhaitent des garanties. Parfois même des immatriculations », assure Claude Lievens, vice-président de la Fédération des usagers de la bicyclette (la Fub) qui porte le marquage des vélos à bout de bras avec son système Bicycode. « Nous avons réussi à intéresser le ministère de l'Intérieur, et nous devrions finaliser une convention d'ici la fin de l'année. » L'intérêt ? L'utilisation d'un système unique sur le territoire et l'implication des commissariats qui peuvent restituer les vélos retrouvés via un accès Internet. Si le nombre de vélos marqués augmente chaque année d'environ 20 000 unités, le manque de moyens de l'association limite la progression, voire le développement vers un système de géolocalisation. Selon Claude Lievens, « le déploiement ne peut passer qu'à travers le financement public des machines de marquage. Ce sont les collectivités locales qui devraient être les marqueurs. »

Des assurances adaptées aux VAE

Certains assureurs se sont spécialisés dans le VAE, pour les particuliers ou les



Pas sûr qu'on laisse un VAE de 1000 € ou 2000 € dans un parking vélo ouvert © Alain Dalouche

flottes comme Moto-assurances, du groupe Eurosur, ou Cycl'Awatt, d'Allya assurances. « Nous avons développé Cycl'Awatt entreprise pour les professionnels, les loueurs, les collectivités, syndicats de tourisme ou autres. Ce sont des contrats pluriannuels adaptés à l'amortissement des vélos », précise Olivier

Aubry, dirigeant d'Allya assurances. Nouveau depuis six mois, l'assureur propose une assistance rapatriement pour les VAE calquée sur les assurances automobiles.

Une assistance rapatriement pour les VAE calquée sur les assurances automobiles

En cas de panne, crevaison, bris de chaîne... une plate-forme téléphonique se charge du rapatriement du matériel ou de la personne, sans franchise kilométrique. Un service destiné autant aux collectivités qu'aux particuliers. « Pour une utilisation interne, les collectivités n'en voient pas trop l'utilité, en revanche côté tourisme, les loueurs sont intéressés », complète Olivier Aubry. Ces prestations peuvent également lever des freins à l'achat. ■



Le marquage Bicycode, dans l'attente d'un aval du ministère de l'Intérieur, pour rester la seule source permettant l'identification et la restitution des vélos volés. © Fub

sowego

Membre du réseau
Oxalane group (DECATHLON, ...)

LA STATION
VÉLO
SÉCURISÉE
MODULAIRE & VALORISANTE
SOWEBIKE

LA STATION SOWEBIKE

à partir de
499€ HT
la station 8 places

Sécurisée

Son design spécifique permet à la Station Sowebike d'accueillir tout type de vélos en toute sécurité. Il est facile d'attacher le cadre et la roue avant avec un antivol de type U.

Facile

La Station Sowebike est autoportante. Elle peut être simplement posée à l'extérieur ou à l'intérieur d'un bâtiment ou fixée très rapidement au sol via de simples vis. Mobile, elle peut aussi se déplacer en fonction de vos besoins (événements, ...)

Valorisante

Grâce à son panneau et son design innovant, la Station Sowebike est visible et valorisante. Elle met en valeur votre engagement RSE, PDE.

Modulaire

En fonction de vos besoins, la Station Sowebike peut s'agrandir à travers des modules supplémentaires.

L'ÉQUIPEMENT IDÉAL POUR ACCUEILLIR LES CYCLISTES !



Exemple de station 8 vélos

OBTENEZ VOTRE
DEVIS PERSONNALISÉ

Contactez-nous au
+33 (0) 6 98 13 84 66

ou à l'adresse
contact@sowego-mobility.com

Retrouvez l'ensemble
de nos produits et services sur
www.sowego-mobility.com

Pascal Thomas, PDG de Mappy

« Je suis devenu un ambassadeur du VAE »



Pascal Thomas, PDG de Mappy, au guidon de son Moustache, avec lequel il parcourt 4 000 km par an pour ses trajets professionnels. © Alain Dalouche

Utilisateur quotidien d'un vélo électrique depuis 2012 et ardent promoteur au sein de Mappy, du groupe Solocal (ex-pages jaunes), Pascal Thomas intègre la mobilité dans ses réflexions stratégiques. Pour cette entreprise concernée par l'économie locale, un projet de plan de déplacements entreprise est également à l'ordre du jour.



Dans le comité de direction de l'entreprise, quatre personnes sur cinq utilisent un VAE, et un plan de déplacements entreprise est en projet. © Alain Dalouche

Ville & Vélo : Envisagez-vous de donner sur Mappy les durées des itinéraires en vélo à assistance électrique en plus de ceux pour vélos classiques ?

Pascal Thomas : On y travaille, mais on travaille surtout sur le multimodal, et le vélo à assistance électrique (VAE) est un élément essentiel du multimodal. À date, le VAE va devenir un enjeu dans le développement des villes. Je suis intimement convaincu qu'il va devenir un élément fondamental dans le déplacement urbain. Pour ma part, je suis devenu un utilisateur quasi quotidien. Je parcours en moyenne 20 km par jour à 21 km/heure de moyenne. Et tout en respectant les feux !

Les itinéraires vélos font-ils le choix d'emprunter au maximum les aménagements cyclables ?

P.T. : Non, ils ne prennent pas les aménagements en compte, et ils n'intègrent pas le dénivelé, qui compte en vélo traditionnel. En VAE, ce n'est pas trop le dénivelé qui importe. J'utilise Mappy GPS, car en VAE on roule vite, on peut emprunter les itinéraires des voitures.

Avez-vous développé un plan de déplacements entreprise (PDE) ?

P.T. : Nous sommes en train de travailler

sur un plan de déplacements pour l'ensemble du groupe, 1 700 à 2 000 personnes, qui devrait déménager sur un nouveau site. Nous regardons de très près tout ce qui est transport doux. Beaucoup de personnes sont concernées, et quand les gens sont mieux dans leur travail, ils travaillent mieux. Nous avons déjà organisé une journée de démonstration sur le site d'Issy-les-Moulineaux. Ensuite, j'ai mis à disposition huit vélos pendant trois semaines, ce qui a développé pas mal de vocations... même chez des motards. Par ailleurs, j'ai réservé les deux meilleures places de parking pour des vélos.

L'entreprise aurait-elle un ADN vélo ?

P.T. : Dans le comité de direction de Mappy, sur cinq personnes, quatre utilisent un VAE. Dans le groupe, je suis devenu un ambassadeur du VAE. Je parcours 4 000 km par an en maîtrisant mon timing et sans aucun problème de stationnement. Je n'ai pas changé ma façon de m'habiller. J'ai adapté une selle en cuir Brooks, car celle d'origine m'a coûté deux costumes. J'ai 6 100 au compteur ! Économiquement, c'est 1 € les 1 000 km. Et comment faire une heure de sport par jour sans concession sur quoi que ce soit ? ■

Observatoire des mobilités actives



Cycle to Work : un dispositif gagnant-gagnant

Depuis plus de dix ans, le Royaume-Uni encourage les entreprises qui facilitent l'achat d'un vélo par leurs salariés. À l'heure, en France, des premières mesures du Plan d'actions pour les mobilités actives, retour sur une success-story avec Cyclescheme, leader du programme.



© TranzX

Au Royaume-Uni, la loi de finances 1999 (Finance Act), complétée en 2005, a instauré un régime d'incitation fiscale favorisant l'usage du vélo (ou du vélo à assistance électrique) sur les trajets domicile-travail. Ce dispositif baptisé « Cycle to Work » facilite l'acquisition du vélo et des équipements de sécurité par le collaborateur et repose sur deux grands principes : le coût du vélo et des équipements est en partie déductible des charges employeur et des impôts du collaborateur (prélevés à la source au Royaume-Uni), soit une économie moyenne de 32 % pour l'employé. L'entreprise avance le montant du cycle (déductions fiscales faites) et l'impacte sur le salaire du collaborateur en douze mensualités. Le gouvernement britannique

a favorisé ce modèle d'incitation fiscale avec la conviction que faciliter l'acquisition d'un vélo choisi par l'utilisateur est de nature à provoquer un réel changement de comportement et une dynamique de conversion à l'usage du vélo. Cycle to Work est relayé par des acteurs privés qui facilitent l'accès au service pour chacune des parties prenantes : l'employeur, l'employé et les revendeurs de cycles sur tout le territoire. Le leader du secteur, avec plus de 60 % des transactions réalisées, est Cyclescheme, basé à Bath.

► **Comment ça marche ?**

Le maître mot dans un tel dispositif est la simplicité. Cyclescheme a traduit le mécanisme d'incitation gouvernemen-

tale en un dispositif facile d'accès et d'utilisation pour toutes les parties. Clé de voûte : un portail Web unique. Le site www.cyclescheme.co.uk permet à l'employé intéressé par ce système de s'assurer que son entreprise participe (et le cas échéant de l'inviter à s'inscrire), de rechercher les distributeurs de cycles les plus proches de chez lui et, enfin, de calculer son incitation fiscale en fonction du vélo et de l'équipement qu'il recherche. Son choix arrêté, il formule sa demande en ligne, qui est alors transmise à son employeur. Ce dernier a en effet accès aux demandes de ses employés sur le portail Cyclescheme et, s'il les approuve, au certificat nécessaire à la défiscalisation. Lorsque sa demande est approuvée, l'employé reçoit par mail l'accord de son employeur ainsi qu'un certificat lui permettant de retirer son vélo et son équipement chez le revendeur de son choix parmi la base Cyclescheme. Il n'a rien à débours.



© Carrera

Seconde clé du dispositif : un réseau de revendeurs indépendants. Cyclescheme dispose de près de 2 000 revendeurs de cycles indépendants sur tout le territoire britannique qui participent au programme. Ce sont des professionnels du cycle, à même d'apporter

un réel conseil et un accompagnement (maintenance) sur la durée à des clients qui sont souvent des « néocyclistes ».

► **Retour sur investissement**

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en cinq ans, le nombre d'entreprises partenaires de Cyclescheme a été multiplié par cinq (33 700 entreprises fin décembre 2013). En 2013, pas moins de 82 000 vélos ont été acquis par des employés via Cyclescheme pour effectuer tout ou partie de leur trajet domicile-travail. Au-delà de son attractivité, le système présente un triple bénéfice. Il est d'abord social : 98 % des personnes interrogées considèrent l'économie offerte comme « très importante » ou « importante » dans leur choix d'adhérer au dispositif¹, et 78 % des utilisateurs appartiennent aux classes sociales les plus modestes. Il est aussi écologique, avec plus de 112 000 tonnes de CO₂ économisées chaque année en Angleterre grâce

1) Étude réalisée par Cycle to Work Alliance



© TranzX

à ce dispositif et 61 % des utilisateurs qui, sans ce dispositif, prendraient leur voiture. Il est enfin économique : l'utilisation du vélo pour le trajet domicile-travail réduit de 1,5 jour par an le cumul d'arrêt maladie. Au-delà de cet impact immédiat, le dispositif soutient l'économie locale à travers le réseau des revendeurs indépendants. 133 millions d'euros (118 ME), tel est le volume d'achats de vélos et d'équipements en 2013 pour les seuls utilisateurs de Cyclescheme, auquel s'ajoutent les rentrées fiscales pour le gouvernement (TVA, impôts sur les entreprises...).

► **Des garanties...**

Plusieurs verrous encadrent le système anglais. Le montant éligible aux incitations fiscales (vélo + équipement) est plafonné à 1 000 €, soit 1 150 €. Par ailleurs, chaque employé s'engage à utiliser son vélo principalement pour ses déplacements domicile-travail. Enfin, Cyclescheme offre un dispositif efficace qui permet une traçabilité parfaite de l'ensemble des transactions.

...et des enseignements

La force du système Cycle to Work, et notamment de Cyclescheme, peut

se résumer par ces trois attributs : ► **la longévité** : en près de dix ans, le système a fait la preuve de son efficacité dans le transfert modal, et les chiffres de participation (entreprises, employés...)

attestent de l'attrait du dispositif ; ► **l'équité** : accessible à tous, sans pour autant être contraignant pour l'entreprise, le système anglais trouve toute sa valeur dans son impact sur l'écono-

VelHup (brevet)



► **la solution à la hauteur** ■ Grande capacité (56 vélos sur 6 m x 5 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien

VelKlip (brevet)



► **stationnement vertical**

VelParc
Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises
Modèles déposés




VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos

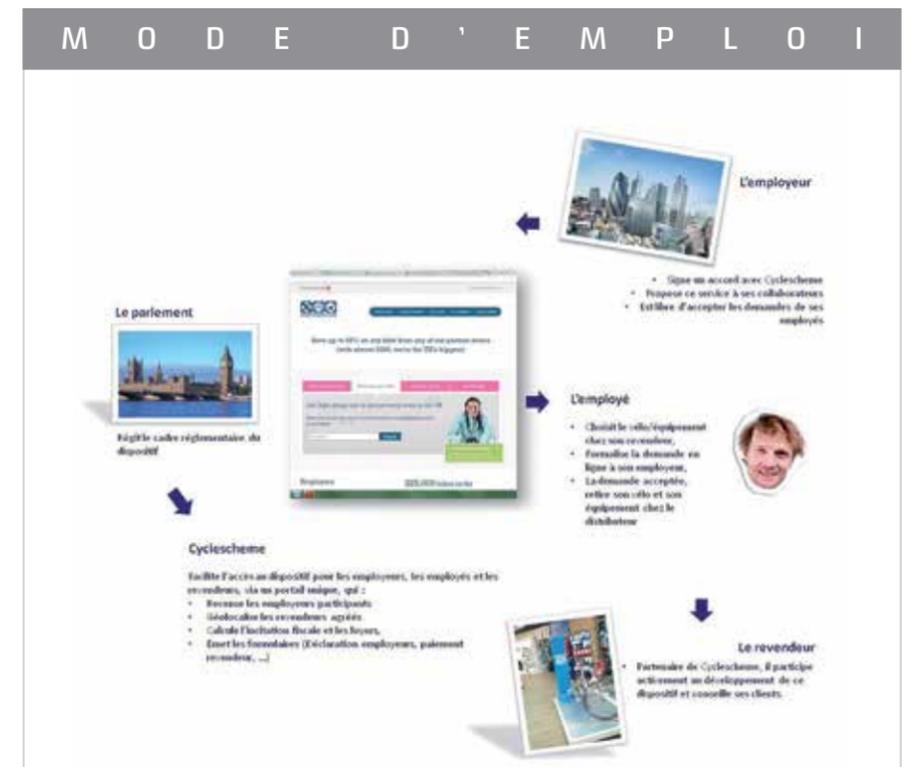




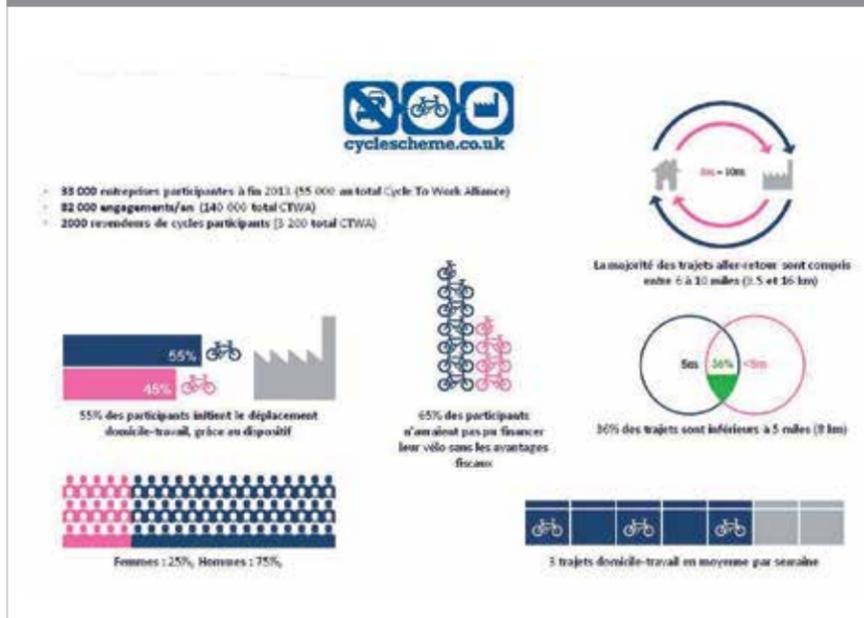


VelParc
55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 45 19 01 98
Mob. : +33 (0)6 12 66 08 14
velparc@neuf.fr
www.velparc.fr

Conception graphique > Studio Desailly • www.liensgraphiques.fr



CHIFFRES CLÉS 2013



Source : Cycle to Work Alliance 2013

mie locale et sur la santé publique ;
 > **la simplicité** : Cyclescheme rend le système d'incitation gouvernementale simple et parfaitement lisible pour tous les acteurs. Comme le soulignait Norman Baker, membre du Parlement, secrétaire d'État aux Transports, « en augmentant le nombre de personnes qui se rendent au tra-

vail à vélo, le programme apporte une contribution tangible à l'engagement du gouvernement de coalition afin de réduire les émissions de carbone du pays et créer une croissance durable. »

En savoir plus :

www.cycletoworkalliance.org.uk
www.cyclescheme.co.uk



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 :
 Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
 Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
 Alain Dalouche (dossier)
 Alix Cariou
 Xavier Coq (Grass Roots France)

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

Crédits photos :

© Assemblée nationale, © Pline,
 © Sachabrunel (p.20),
 © La Poste, © Matra, © TranzX,
 © Carrera, © Alain Dalouche

Publicité :

IM Régie
 T +33 (0)1 40 24 39 20
anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception graphique et maquette :
 Studio Desailly
 Denis Desailly
d-desailly@me.com

Illustrations :

Sabine de Ligny
 Vincent Leone
 Victor Garnier

Relecture :

Giulia Valmachino

Impression :

Planète Impression
fabrication@planeteimpression.fr
 Imprimé sur papier recyclé
 Dépôt légal : avril 2014
 ISSN 1631 - 3054

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

Smooove, votre partenaire pour vos services vélos

Box Smooove
 Intelligence embarquée



Ergonomie d'accès
 Rapidité et facilité d'utilisation
 Économe en énergie
 Communiquant
 Robuste et anti vandal

Smooove
 facilite la mobilité durable

SMOOVE FRANCE (Montpellier - Lyon)

Tél. : +33 (0)4 67 67 07 86

www.smooove.fr

EMAIL : info@smooove.fr



Denis Baupin © Assemblée nationale - © Pierre, G. Schabrunne

Denis Baupin,

député de Paris, vice-président de l'Assemblée nationale, coprésident du Club des parlementaires pour le vélo, président du Club des villes et territoires cyclables de 2004 à 2008

Le Club des parlementaires pour le vélo existe depuis bientôt deux ans : quel bilan dressez-vous de son action ?

Nous avons lancé ce club, avec Jean-Marie Darmian, président des villes et territoires cyclables, en juillet 2012 au Sénat. Il compte aujourd'hui 101 députés et sénateurs – soit plus d'un parlementaire sur dix ! – de toutes tendances politiques, convaincus que le développement du vélo est un atout pour la transition écologique. Dès le départ, il a avancé un grand nombre de propositions, lors de l'examen des projets de loi de finances et de financement de la Sécurité sociale pour 2013. Notre club a ainsi défendu les incitations économiques inscrites dans le nouveau Plan national pour les mobilités. Les parlementaires vélo sont convaincus que les déplacements domicile-travail demeurent très structurants de la mobilité des Français, aussi faut-il encourager les entreprises qui mettent des vélos à la disposition de leurs salariés et participent à leurs frais de déplacement avec une indemnité kilométrique. Nous avons aussi défendu dès 2012 le cumul du remboursement des abonnements transports publics et location de vélos. Sur le terrain économique, il y a encore un certain nombre d'idées reçues défavorables au vélo, mais on progresse. Ainsi, c'est lors des débats de l'automne 2013 que le ministre des Transports s'est engagé à ce que le vélo fasse rapidement l'objet d'une politique nationale. L'engagement du gouvernement de doter notre pays d'une telle politique, à l'instar de nos voisins européens, s'est vérifié au printemps 2013, puisque l'amendement défendu par les parlementaires vélo dans le cadre du projet de loi sur les infrastructures de transport prévoyant la création d'aires de stationnement de vélos sécurisées dans les gares a été voté. À l'automne 2013, dans le cadre de la loi ALUR sur le logement, nous

avons notamment obtenu que le stationnement des vélos dans les immeubles figure à l'ordre du jour des assemblées générales de copropriété. Le récent Plan national pour les mobilités actives reprend un grand nombre de nos propositions. Par ailleurs, notre club est aussi un lieu d'échanges et de ressources. Il organise ainsi régulièrement des débats et des auditions, avec les associations d'usagers, les industriels du secteur...

Le Plan national d'actions pour les mobilités actives (PAMA) a été lancé le 5 mars dernier : selon vous, la France est-elle sur la bonne voie pour rattraper son retard ?

Le Club des parlementaires pour le vélo a pris une part active aux travaux préparatoires de ce plan, plusieurs des groupes de travail ont été présidés par des parlementaires. Le ministre des Transports, lors de la présentation, a salué le travail de notre club, et le document rappelle en introduction nos travaux et succès au titre des « avancées enregistrées en 2013 ». Il est évident que nos actions, confirmant en cela l'utilité du travail parlementaire pour porter des propositions concrètes auprès du gouvernement, ainsi que celles des acteurs du vélo ont été déterminantes pour mettre à l'agenda des mesures concernant notamment l'intermodalité, l'évolution du code de la route et l'amorce d'une indemnité kilométrique.

Le 5 mars, ce sont « 25 mesures à mettre en œuvre d'ici la fin de l'année 2014 » ainsi que des « chantiers pour poursuivre et engager la réflexion » qui ont été présentés. Ce plan est une étape positive, c'est un point de départ, pas un point d'arrivée. Il reste encore du chemin pour que la France rejoigne le peloton des pays européens dotés d'une politique vélo nationale. Aussi notre club continuera-t-il à jouer son rôle

d'interpellation, de pression et de propositions concrètes, pour que le PAMA soit décliné en actes. À veiller que toutes les opportunités législatives de transcrire ces dispositions soient utilisées (réforme ferroviaire, loi de transition énergétique, loi de finances, etc) et à suivre l'engagement de mesures urgentes, comme la création de places de stationnement vélo dans les gares et l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo.

3/ Le vélo est-il devenu un mode de transport à part entière en France ?

À n'en pas douter, le vélo n'est plus cantonné au sport et aux loisirs dans notre pays. Ni à un rôle marginal dans l'offre de mobilité, qu'il s'agisse des villes denses ou du périurbain. Le changement de représentation est puissant, tant chez les Français que chez les acteurs institutionnels et économiques. Mais sans doute davantage chez les premiers que les seconds. C'est cet écart qu'il faut réduire, en montrant combien le développement du vélo n'est pas un enjeu seulement technique, mais aussi et surtout économique et social. Nos concitoyens l'ont compris, qui choisissent le vélo parce que c'est pratique, rapide et économique. Il est bon pour le pouvoir d'achat des ménages et pour le budget des collectivités. Je l'ai souvent répété lorsque je présidais le Club des villes et territoires cyclables : qu'attend l'État pour voler au secours du succès ? Nous sommes enfin entrés, j'espère, dans une nouvelle organisation des mobilités, optimisant les atouts des modes, pénalisant les plus délétères pour la santé et l'environnement. Redynamisant ainsi nos économies, car je suis convaincu que le vélo en France, et le vélo « *made in France* ! », sont promis à un bel avenir et à un fort développement si nous agissons sur tous les leviers. ■

Quelques repères

■ 5 juillet 2012

Lancement du Club des parlementaires pour le vélo au Sénat, à l'occasion de l'AG du Club des villes et territoires cyclables.

■ Le Club des parlementaires pour le vélo est co-animé par Denis BAUPIN, député de Paris, Alexis BACHELAY, député des Hauts-de-Seine, Philippe GOUJON, député de Paris, et Fabienne KELLER, sénatrice du Bas-Rhin.

■ Au 1^{er} janvier 2014, le Club des parlementaires pour le vélo réunit 101 députés et sénateurs – liste sur www.villes-cyclables.org

■ D. BAUPIN et F. KELLER sont les auteurs d'un rapport publié en janvier 2014 sur « Les nouvelles mobilités sereines et durables : concevoir des véhicules écologiques » pour l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. www.senat.fr