

Dossier > pages 6 à 15

janvier/février 2016

6€

# L'innovation vélo : technique, numérique, économique...

Nouveau : le vélo convertible en triporteur > page 14

Les cadeaux vélo 2015 du père Noël > page 20



## ALTAO® SPACIO

DES 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](http://www.altinnova.fr)

# agenda

## > 16 mars 2016

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables  
"bilan de la Laure"  
Hôtel de ville de Paris  
(réservée aux adhérents)

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

## > 8 avril 2016

Congrès de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB)  
La Rochelle

[www.fubicy.org/](http://www.fubicy.org/)

## > 14 avril 2016

Journée européenne du vélo

## > du 24 au 26 mai :

21<sup>e</sup> conférence internationale sur les Transports et la Pollution de l'Air  
Lyon

## > du 30 mai au 3 juin

Semaine nationale du vélo à l'école et au collège  
Partout en France

## > du 14 au 16 juin 2016

Espace mobilités actives,  
Salon européen de la mobilité  
Assemblée générale du Club des villes et territoires cyclables  
(réservée aux adhérents)  
Remise des prix des Talents du vélo 2016  
Paris, Porte de Versailles.

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



# édito

## Doit faire ses preuves

Fin 2014, nous nous demandions dans ce même éditto si 2015 serait l'année du vélo. Nous le souhaitons bien évidemment, et je rappelais que nous mobilisions pour y parvenir l'énergie d'un réseau de 1 500 collectivités, avec l'appui du Club des parlementaires pour le vélo et de l'ensemble des forces vives du secteur, notamment les acteurs économiques et associatifs.

Je soulignais que l'année 2014 s'était rattrapée in extremis avec la communication – tant retardée ! – de la liste des projets retenus dans le cadre de l'appel à projets mobilité durable. Pour la première fois, des projets vélo étaient éligibles à ce troisième appel à projets du ministère du Développement durable en faveur des transports publics.

En conséquence, 2015 devait faire ses preuves, notamment pour la mise en œuvre des 25 mesures du Plan national des mobilités actives (PAMA) lancé en mars 2014. L'a-t-elle fait ? Le vélo et la mobilité active ont beaucoup d'atouts démontrés et disposent d'un fort potentiel de croissance. Pour autant, on est encore loin de la vraie ambition gouvernementale nécessaire et d'une véritable stratégie nationale pour les développer. Le PAMA est une bonne démarche, mais nous avons dit et répété qu'il doit être dynamisé pour devenir cette stratégie nationale qui nous fait défaut et que nos voisins européens ont adoptée pour accélérer les changements et encourager les initiatives locales. Le bilan du PAMA 1 présenté en septembre 2015 est, de ce fait, en demi-teinte : des pans d'action ont progressé, comme la démarche du code de la rue et les évolutions réglementaires qui se sont trouvées remises en selle à la faveur de ce Plan national, alors qu'elles étaient au point mort depuis 2008. Mais d'autres domaines d'action restent à l'état de constats, et on se contente trop souvent d'encourager les collectivités locales à faire... De même, le PAMA 1 ne prévoyait qu'une expérimentation à droit constant de l'indemnité kilométrique vélo que nous défendons depuis dix ans. C'est grâce à la mobilisation des parlementaires vélo que nous avons obtenu deux mesures économiques en faveur du vélo dans la loi transition énergétique publiée en août dernier : l'indemnité kilométrique vélo (IKv) obligatoire avec exonérations fiscales pour le salarié et l'employeur et l'incitation fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes vélo à la disposition de leurs employés. Mesures arrachées contre la volonté du gouvernement, qui n'a eu de cesse d'essayer de supprimer l'une et l'autre de ces mesures au gré de la navette parlementaires, l'année où Paris accueillait la COP21 ! Tout en finissant par se féliciter de leur adoption en communiquant en pleine COP21 sur l'IKv et en annonçant qu'elle permettrait au salarié d'économiser jusqu'à 35 € par mois – soit 385 € par an – puis, nouveau virage, en rabotant le dispositif avec une mesure glissée dans la loi de finances rectificatives pour 2015 qui la rend facultative et fixe un plafond de 200 € par an pour l'exonération ! Quel gâchis. La communication est catastrophique, plus personne n'y comprend rien, et l'efficacité de la mesure paraît de ce fait déjà très largement handicapée.

Donc, si nous avons progressé en 2015, et pas qu'à la faveur d'un Plan national, c'est surtout parce que nous comptons avant tout sur notre détermination à ce que la France rattrape son retard. Mais 2016 devra donc plus que jamais faire ses preuves en transformant l'essai. Nous attendons les décrets d'application de ces deux mesures-clés. Peut-être qu'enfin nous aurons de bonnes surprises et surtout le début d'une véritable stratégie nationale claire et volontariste. Beaucoup d'indicateurs sont d'ailleurs au vert pour le vélo. Qu'attend donc l'État pour voler au secours du succès ? Cela fait dix ans que nous le répétons au Club des villes et territoires cyclables, tant les bénéfices de ces politiques publiques sont connus. Puisse 2016 mettre un terme à cette exception française.

**Pierre Serne**  
Président



### Bonus pour les salariés à vélo

➤ Dans l'État du Pernambuco, au nord-est du Brésil, un mécanisme particulier a été mis en place pour inciter les fonctionnaires à se rendre au travail à vélo.

Pour quinze jours de trajets parcourus à vélo, un jour de congé supplémentaire est attribué. Une manière innovante d'inciter les salariés à pédaler ! En Espagne, une entreprise de la Rioja offre dix minutes de congé supplémentaires pour chaque jour où le trajet domicile-travail est effectué sans véhicule à moteur. Les salariés peuvent cumuler jusqu'à une semaine de congé supplémentaire.



### Autoroute vélos à Berlin

➤ À Berlin, une équipe de jeunes designers vient de remporter le prix fédéral de l'Ecodesign avec un projet d'autoroute cyclable couverte située sous la ligne circulaire du métro U1.

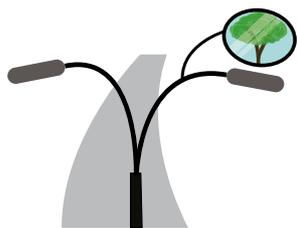
Longue de neuf kilomètres, cette piste cyclable permettrait de desservir de nombreux quartiers populaires et serait enrichie par de nombreux services vélos (réparation, stationnement).



### Capteur vélo

➤ Des étudiants suisses de l'EPFL ont remporté le deuxième prix du concours international de microtechnique avec leur prototype de lampe à vélo permettant de mesurer les taux de monoxyde et de dioxyde de carbone environnants.

Ce capteur permet aux cyclistes d'adapter leur parcours en fonction de la pollution environnante, mais aussi d'alimenter une cartographie participative grâce aux relevés effectués par les utilisateurs du capteur et la mise en réseau open source des données.



### Vive les arbres !

➤ Afin de faire découvrir aux Belfortains le patrimoine arboré de la ville, la municipalité a inauguré un parcours praticable à vélo comme à pied pour partir à la découverte des arbres les plus particuliers de la ville.

Bien plus que des aménagements urbains, les arbres sont en effet des êtres vivants qui méritent d'être observés et admirés. Rien de mieux que le vélo ou la marche pour explorer ce patrimoine.

Source : [www.ville-belfort.fr/5](http://www.ville-belfort.fr/5)

### Paris vote l'IKV

➤ La mairie de Paris veut mettre en place l'indemnité kilométrique vélo.

La mesure pourrait bénéficier à un peu plus de 63 000 personnes. Afin d'être réellement incitative, une base de 25 centimes d'euros par kilomètre parcouru et sans plafonnement est recommandée dans la délibération votée le 11 décembre 2015. Paris et d'autres collectivités attendent les modalités fixées par décret pour mettre en œuvre cette disposition.

Source : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

### Vélo royal

➤ En Thaïlande, au mois de décembre, une manifestation d'ampleur nationale a permis de réunir plus de 100 000 cyclistes dans les rues de la capitale, Bangkok, afin de célébrer les 88 ans du roi.

Les Thaïlandais ont pédalé aux couleurs de la royauté, le jaune et le bleu. Pour l'occasion, des écoles ont été fermées et le centre-ville de Bangkok a été bloqué. Le vélo, un véritable attribut royal !

### La révolution Food Bike

➤ Le vélo est de plus en plus visible dans le monde de la restauration.

Take eat easy, Foodora, Deliveroo, les coursiers à vélo livrant des plats provenant de plusieurs dizaines de restaurants se multiplient. Le phénomène concerne principalement les centres des grandes métropoles françaises. Il faut compter un temps de livraison d'environ 30 minutes pour une formule qui revient à une vingtaine d'euros.

### Expo vélo au musée du Design (Londres)

➤ Le musée du Design de Londres met le vélo à l'honneur.

Aux côtés des vélos de « stars » du cyclisme, comme celui d'Eddie Merckx, des vélos de tous les jours et des vélos cargos sont exposés. Du vélo standard au vélo sportif, l'exposition « Cycle révolution » reflète la diversité du monde du vélo et le boom de la pratique en Grande-Bretagne. Une salle est également consacrée aux villes qui repensent leur aménagement pour accueillir les cyclistes : on y retrouve Copenhague, Londres, Bogota...

L'exposition est ouverte jusqu'au 30 juin 2016.

Source : [www.designmuseum.org](http://www.designmuseum.org)



### Pédaler pour être plus concentré à l'école

➤ La pratique d'une activité physique quotidienne augmente l'attention des adolescents.

C'est le résultat d'une étude menée à Lille entre 2006 et 2007 auprès de 300 collégiens et lycéens âgés de 12 à 17 ans. Encourager la pratique du vélo ou de la marche à pied auprès des adolescents porte donc ses fruits jusque dans leur comportement en classe. Cette étude a été menée dans le cadre du programme européen HELENA sur l'évolution de la santé des jeunes en Europe

Source : La Voix du Nord



**2016 : l'année du vélo pour Lisbonne**

› **Lisbonne va lancer en 2016 son système de vélo en libre service.**

1400 vélos seront répartis dans 140 lieux de la capitale portugaise. L'usage du vélo utilitaire n'est pas encore très répandu au Portugal mais le pays est le troisième plus grand producteur de bicyclettes : la moitié des composants des Velib parisiens sont *made in Portugal*.

**Francfort replie la voiture**

› **La règle "une place de stationnement par unité d'habitation" est désormais révolue à Francfort/Main.**

Le nombre de places variera d'un quartier à l'autre, dans le centre-ville par exemple, le ration sera abaissé à 0,6 places de parking par mètre carré de surface habitable. La place gagnée sera dévolue entre autre aux vélos avec une obligation de construire 3 places de stationnement vélo par unité d'habitation.

**Le vélo booste le commerce**

› **Une récente étude danoise démontre que le vélo booste le commerce dans les grandes villes comme dans les petites villes.**

L'étude montre que les cyclistes et les piétons contribuent à 50% des revenus des commerçants dans les grandes villes et à 25% de leur chiffre d'affaires dans les villes de taille moyenne. Au Danemark, le vélo et les piétons sont donc essentiels au dynamisme des centre-villes !

Source : *Danish Cycling Embassy*

**La vélo french tech !**

› **Cycling made in France se feuillette aussi en ligne !**

Édité par le Club des villes et territoires cyclables, il présente les acteurs français du vélo sur 68 pages : industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations. **En France, le vélo ne connaît pas la crise !**

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

# vite-dit

« Cyclistes, on vous fait confiance ! »

C'est le très bon titre de l'excellent dossier du magazine *Roue libre* édité par MDB consacré au cédez-le-passage au feu, paru en fin d'année dernière. Il souligne qu'on fait appel à la responsabilité du cycliste qui doit céder le passage avant de tourner à gauche, à droite ou d'aller tout droit au feu. Tout simplement.

**Roue libre, le bulletin bimestriel du citoyen non polluant, n° 148, novembre-décembre 2015.**

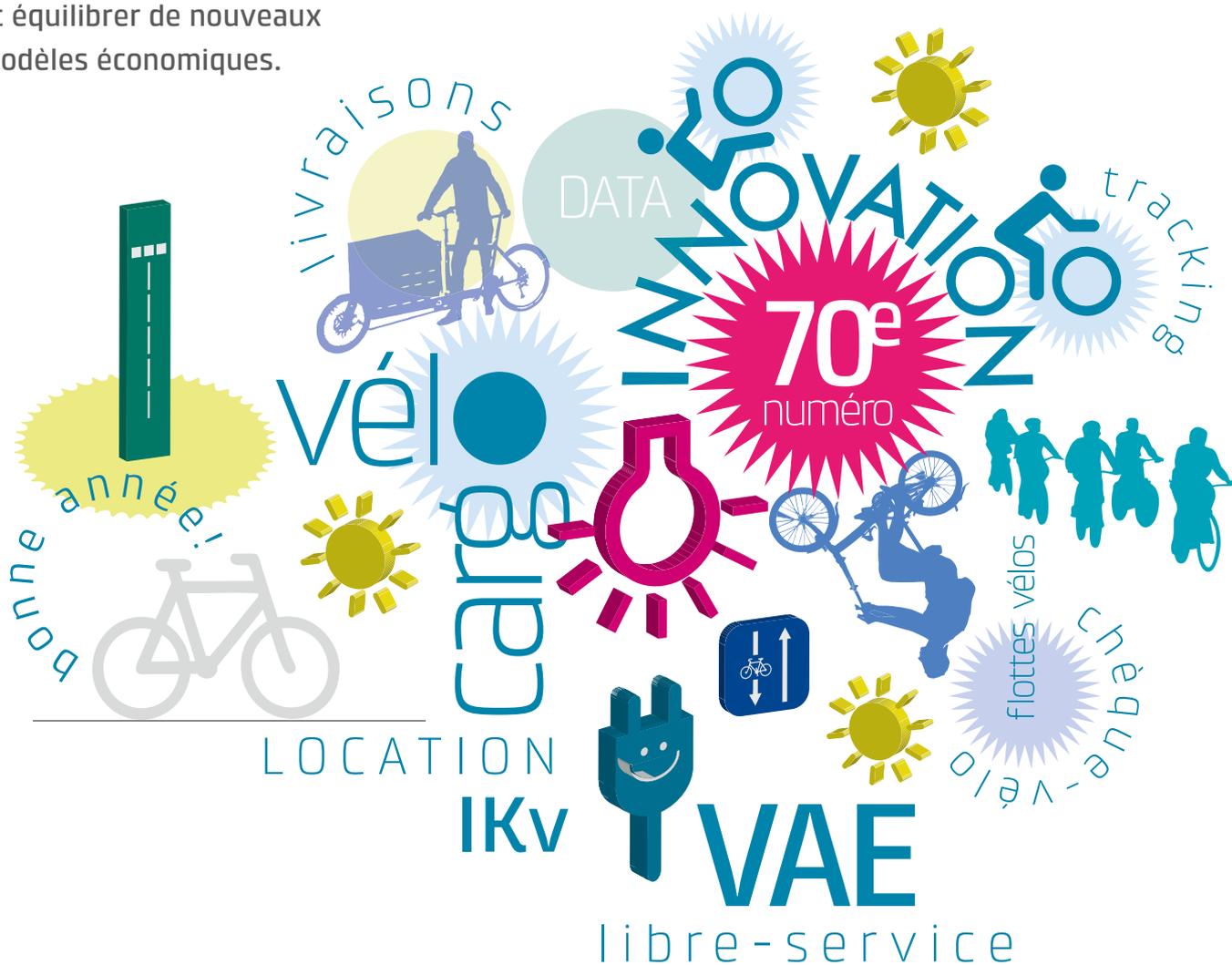
**LES ACTEURS FRANÇAIS DU VÉLO**  
"French cycling stakeholders"

Industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations  
Manufacturers, transport operators, local authorities, consultancy firms, bodies and cycling friendly organizations

Club des villes & territoires cyclables

# L'innovation, service compris

L'innovation, et alors ? Pourquoi innover s'il s'agit de réinventer la roue ou des applications numériques utilisées par leurs seuls créateurs ? L'industrie du cycle peut concevoir des vélos futuristes, les aménageurs des équipements novateurs et les prestataires des services toujours plus inventifs : pour sortir ces belles trouvailles des cartons, le défi est de « faire système ». Le vélo doit élargir son écosystème à de nouveaux acteurs, intégrer les technologies du numérique aux services et équilibrer de nouveaux modèles économiques.





© Pragma Industries

Qui aurait cru que l'Institut français du pétrole (IFP), chantre de la propulsion thermique automobile, plancherait sur les nouveaux modes énergétiques et le vélo ? Rebaptisé IFP énergies nouvelles (IFPEN), ce nouvel acteur de la mobilité active révèle la mutation et accélère les innovations. « Nous travaillons sur le pilotage de l'assistance pour des vélos à assistance électrique (VAE) depuis moins d'un an. Ce sont les mêmes technologies qui se trouvent sur les véhicules hybrides (...). On se positionne pour proposer des services aux gestionnaires de flotte-vélo », précise Alexandre Chasse, chef de projet gestion de flotte. Outre la maîtrise de l'autonomie des VAE visant à faciliter les gestions de parcs, les recherches de cet établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) se concentrent sur le vélo comme fournisseur de données. « Si une application

**« De nouvelles pistes au croisement du numérique et du vélo »**

mobile guide le cycliste, cette application remonte aussi des données exploitables », souligne Alexandre Chasse. Parmi les partenaires de projets de cet institut, il n'est pas étonnant de retrouver la Compagnie des mobilités, conceptrice du calculateur d'itinéraires Géovélo, un des acteurs de la nouvelle économie du vélo.

**Comment aiguillonner les initiatives émergentes ?**

Le Club des villes & territoires cyclables et la Fondation Internet nouvelle génération (Fing) ont lancé depuis un an un programme consacré aux innovations de services dans les mobilités actives. De nouvelles pistes doivent être concrétisées, au croisement du numérique et du vélo. Un appel à projets vient d'être lancé début janvier sur trois axes : rendre les livraisons actives, partager l'utilisation du vélo privé et inventer

*L'hydrogène embarqué est déjà disponible pour assister les vélos électriques ! Cette solution alternative énergétique, couplée avec la technologie de la pile à combustible développée par Pragma industries, trouve déjà des applications dans le cycle. Désormais stocké dans un réservoir, à la manière des bouteilles de plongée, l'hydrogène est déjà testé sur une dizaine de vélos depuis le début de l'année. L'entreprise basque, positionnée comme prestataire énergétique pour les marques de vélo, recherche déjà les solutions d'après-demain permettant de générer de l'hydrogène sans aucune empreinte environnementale.*



un système d'info-services vélo. La responsable mobilité d'une institution nous rappelait que « le vélo a prouvé qu'il permettait de se transporter. Il lui reste à démontrer qu'il peut aussi transporter des marchandises et des personnes. » Cette tendance se perçoit déjà dans les grands centres urbains où émergent des artisans en vélos utilitaires, des food bikes en tricycle ou des familles en vélo cargo. Portés par la demande ou poussés par l'offre, ces vélos utilitaires – tous plus innovants les uns que les autres – s'ajoutent aux gammes des fabricants. Tern, une des marques leader du vélo pliant, n'a-t-elle pas dévoilé, en septembre, un vélo cargo

électrique pliant développé avec Xtracycle, spécialiste de l'utilitaire ? Outre-Atlantique, des designers (Fuseproject) ont développé une version pick-up du vélo. Une solution intéressante pour le transport d'objets longs ! Plus près de nous, dans les Vosges, les cycles Triquet construisent des side-bikes, sur le principe des side-cars moto permettant de transporter sa progéniture.

### La filière hydrogène déjà à l'œuvre pour le vélo

Ces concepts novateurs pourraient germer en leur associant des innovations

numériques, selon Denis Pansu, de la Fing : « Avec la nouvelle plateforme Add Bike (Talent du Vélo 2015, catégorie Innovation, NDLR) convertissant un vélo classique en triporteur, on peut tout à fait imaginer qu'un module comme celui-ci puisse être loué, échangé et, dans ce cas-là, la plateforme Web va être le point de convergence de l'offre et la demande. » D'autres innovations technologiques pourraient ouvrir de nouvelles voies

**« Le vélo doit démontrer qu'il peut aussi transporter des marchandises et des personnes »**

cyclables. La filière hydrogène, par exemple. Pragma industries porte cette technologie dans le vélo depuis 2013. L'entreprise basque vient de délaissier son système de recharge par cartouches pour de l'hydro-

gène embarqué sur un vélo estampillé Pragma, dévoilé au congrès ITS de Bordeaux, en octobre dernier. « Nous stockons l'hydrogène sous pression dans une bouteille de 2 litres à 200 bars, soit 370 litres d'hydrogène. » Cette énergie alternative est fournie par des stations développées par Attaway, une entreprise savoyarde qui équipe des sites isolés en énergie sur les technologies de l'hydrogène. Résultats ? Les vélos se rechargent en seulement deux minutes au lieu des quatre heures demandées par les batteries traditionnelles. Cette rapidité

*Un radar pour détecter les voitures arrivant par l'arrière ! L'avertisseur sonore de Garmin, placé sous la selle, prévient le cycliste de l'approche d'une voiture et indique également sa vitesse. La lumière passe aussi en mode clignotant pour se rappeler au bon souvenir de l'automobiliste.*

d'alimentation ouvre la porte à de nombreux usages tout en utilisant une technologie en phase avec le bouleversement énergétique des vingt prochaines années. Le vélo Pragma n'a rien d'un concept-bike ! La Poste va en utiliser une dizaine à Bayonne dès le début de l'année. Certaines municipalités étudieraient cette alternative avec bienveillance.

### La réalité économique source d'inspiration

Les vélos qui se rechargent par friction roulent déjà en test, le courant électrique transmis magnétiquement à la roue arrière, à l'image du train Maglev, existe sous forme de prototype... Ces débauches technologiques se heurtent parfois à une réalité économique abrupte. Rappelons que le prix d'achat moyen d'un vélo était estimé à 307 € en 2014 (source

# « Le renouveau du vélo est aussi propulsé par cette population de la nouvelle économie »



© Alain Dalouche

**Denis Pansu,** coordonnateur du réseau des carrefours des possibles au sein de la Fondation Internet nouvelle génération (Fing). La Fing compte aujourd'hui plus de 300 membres : des grandes entreprises, des start-ups, des laboratoires de recherche, des universités, des collectivités territoriales, des administrations, des associations, des personnes physiques.



La Fondation Internet nouvelle génération (Fing), think tank sur les transformations numériques et le **Club des villes et territoires cyclables** viennent de lancer un appel à projets sur l'innovation de services dans les mobilités actives. Pour la Fing, Denis Pansu coordonne ce programme intitulé Definnovations.

## **Ville & Vélo : Quels retours attendez-vous de cet appel à projets ?**

Denis Pansu : L'objectif de l'appel est de pouvoir montrer des maquettes de services innovants dès 2017, afin de révéler le potentiel de services qui se cache derrière le vélo. Vont émerger des idées qui n'existent peut-être pas encore, d'autres déjà présentes mais qui vont se retrouver bien scénographiées. Ces services autour du vélo et de la mobilité active sont des vecteurs de développement économique et de création d'emplois.

## **Est-ce le développement économique qui sous-tend les travaux de la Fing ?**

D.P. : Pas uniquement ! Notre intérêt se porte sur tous les usages du numérique qui vont avoir un effet transformateur pour la société, que ce soit dans un contexte économique, social, culturel, éducatif... Appliqué au vélo, le numérique peut être un

dynamiseur de services, avec tous les partages de données possibles, que ce soit à partir du cycliste ou vers lui.

## **Quelles autres pistes ressortent des premiers travaux ?**

D.P. : Les scénarios qui nous semblent intéressants tournent autour des questions de logistique, pour des usages individuels, collectifs ou professionnels. Ces services devraient se révéler à très court terme.

Lorsque l'on voit que la ville de Paris, l'an prochain, commence à interdire les véhicules diesel, ces contraintes ouvrent des voies nouvelles pour le vélo. Il ne faut pas oublier non plus que, dans les mobilités actives, il n'y a pas que le vélo, et que l'on peut aussi envisager des solutions multimodales qui intègrent le vélo.

## **Où se situe l'apport du numérique dans ces services ?**

D.P. : Pour du transport de produits frais en vélo cargo,

par exemple, le numérique va permettre d'assurer la qualité et la continuité du service grâce à des modules géolocalisables et traçables. On peut se demander ce qu'une plateforme comme Uber donnerait si elle était appliquée au vélo. De nombreux services peuvent être imaginés. Le numérique se généralise au niveau de la mobilité avec les nombreux objets connectés qui apparaissent régulièrement sur le marché.

## **Nous sommes de plain-pied dans la nouvelle économie...**

D.P. : Il est intéressant de constater que le renouveau du vélo est aussi propulsé par cette population de la nouvelle économie. On voit bien que dans les centres urbains il existe un vrai souhait de qualité de vie, et le vélo se trouve au cœur de cette problématique. Si vous combinez cette volonté avec des nouveaux modèles économiques qui empruntent à la consommation collaborative, vous avez déjà une bonne partie du puzzle. Mais vous n'avez pas tout, l'Internet des objets est une autre pièce qui s'emboîte dans ce puzzle ! ■

## **PLUS D'INFOS SUR :**

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)  
événements > innover pour le vélos



Univélo). Serge Philippe, administrateur de la Fédération des usagers de la bicyclette (Fub), propose d'appliquer au vélo une idée vieille comme la deux-chevaux (2 CV) : « *Inspirons-nous du cahier des charges de la 2 CV, le célèbre « 4 roues sous 1 parapluie » de Pierre-Jules Boulanger (...).* » Ce passionné a calqué le cahier des charges fondateur de la célèbre deudeuche sur le vélo : « *Faites étudier par vos services un véhicule à propulsion humaine, éventuellement à assistance électrique, pouvant transporter de une à quatre personnes (enfants, adolescents, adultes) et des objets, pour une masse transportée maximale de 200 kg, pour une consommation nulle (...). Son prix devra être de 500 € maximum à la vente...* » En se replongeant sur quelques documents fondateurs de cette voiture de légende, on retrouve cette note de Pierre-Jules Boulanger

**« Une bicyclette à quatre places, étanche à la pluie et à la poussière... »**

qui prête à sourire : « *La TPV (pour « toute petite voiture », NDLR) est une bicyclette à quatre places, étanche à la pluie et à la poussière... »*

### Les innovations se multiplient dans la sécurité

Le leader mondial du GPS, Garmin, vient de mettre sur le marché un détecteur lumineux arrière se plaçant sous la selle. Ce produit, nommé Varia Radar, repère les véhicules en approche et signale leur vitesse au cycliste sur un afficheur placé à l'avant. De plus, le feu passe en mode clignotant à l'avancée du véhicule afin d'être plus visible. Autre nouveauté, le feu avant, couplé avec un GPS de la marque pivote vers le haut pour projeter la lumière plus loin lorsque la vitesse s'élève. Quel cycliste n'a jamais ralenti dans un endroit peu éclairé ? Jos international avait réalisé,

*La 2 CV du vélo pourrait-elle voir le jour ? C'est le pari d'un des administrateurs de la Fub, qui a calqué un cahier des charges vélo sur celui de la deudeuche. Qui relèverait ce défi, sachant que la deux-chevaux fut lancée par Michelin, alors propriétaire de Citroën, pour développer l'usage de la voiture auprès des classes sociales du monde rural et à faibles revenus ?*

il y a déjà dix ans, une lumière avant à l'intensité modulable selon la vitesse pour la marque Gazelle. Cet éclairage destiné à la Hollande s'était heurté aux contraintes réglementaires du marché français. Des évolutions sur la réglementation sont réclamées depuis fort longtemps par des associations d'usagers, notamment la Fub. La marque allemande Sigma propose



un feu stop nommé Brake Light qui avertit les autres usagers ou autres cyclistes du freinage. Facile à installer sur le câble de frein arrière, cette nouveauté apporte une fonction qui pourrait s'avérer très utile sur les axes rapides vélo en développement. Les textiles connectés intégrant une lumière active lorsque la luminosité baisse commencent également à voir le jour. Ces vêtements intelligents constituent une véritable alternative aux gilets fluorescents dont la laideur fait la (quasi) unanimité.

### Les objets connectés au cœur

La marque suédoise de casques POC a développé avec Volvo et Ericsson une technologie avertissant les voitures de la présence d'un cycliste, et vice-versa. Via un cloud et un algorithme, cyclistes et automobilistes

« Le quantified self pourrait favoriser la pratique »

sont prévenus du risque de collision. Les objets connectés se retrouvent au cœur du système. Le *quantified self*, de plus en plus présent dans notre quotidien, pourrait favoriser la pratique. Le vélo Impluse Ergo, de la marque Kalkoff, adapte l'assistance électrique à la fréquence cardiaque de l'utilisateur. En paramétrant une fréquence à ne pas dépasser, ce type de vélo constitue un outil de santé idéal pour les personnes cardiaques ou obèses qui pourraient ainsi reprendre une activité contrôlée. Et pourquoi ne pas imaginer de telles flottes dans les centres de santé et de rééducation ? Au Japon, la société Giken, spécialiste des solutions d'implants souterrains, a installé un parking de 204 vélos d'une empreinte au sol guère supérieure à celle d'une sanisette. Ce n'est pas la solution adoptée par Grenoble pour la

*Un side-car vélo pour transporter sa progéniture ? De facture artisanale, ces véhicules pourraient trouver des applications dans le tourisme, par exemple.*

livraison, l'été prochain, de ses deux parkings à vélos de 570 places, placés de chaque côté de la gare. Toutefois, ces nouveaux parkings « s'équipent » de services de gonflage et d'outillage. Les usagers pourront même faire entretenir leurs propres vélos à la maison du vélo. Le service, encore le service, certainement la clef de voûte du système vélo de demain. ■

# Savoir ce qui se passe dans le **cortex** des cyclistes

Tout comme la voiture, la moto ou le piéton, le vélo dispose désormais d'un simulateur. Cet équipement mesurant les réactions du cycliste dans des situations réelles de trafic a été finalisé en juin dernier dans les locaux de l'Ifsttar.

© Alain Dalouche



« Le simulateur vélo a été entièrement conçu et construit dans notre laboratoire. Comme pour nos autres simulateurs – voitures, motos, piétons –, l'objectif est de mieux comprendre le comportement des usagers. Nous pouvons par exemple nous intéresser à l'impact des aménagements routiers, aux interactions avec les autres cyclistes, avec les piétons ou les automobilistes, aux dispositifs d'aide à la conduite », précise Stéphane Caro, ingénieur de recherche. Le projet date de fin 2012, et la première version quasi finalisée a été présentée en juin dernier. La finalité ? Elle tourne essentiellement sur la sécurité routière. Par des scénarios d'accidents classiques, les chercheurs décortiquent

les mécanismes cognitifs ou les problèmes perceptifs qui peuvent amener aux accidents. Le simulateur doit reproduire mécaniquement, au plus près, les conditions réelles d'usage ; l'électronique et l'informatique prennent ensuite le relais. « La plus grosse partie du logiciel est commune à tous nos simulateurs », selon Stéphane Caro, qui insiste sur le nombre limité d'outils de ce genre au plan international. « Il en existe environ cinq ou six au niveau mondial : deux aux États-Unis et un en Allemagne, des unités de recherche pour des facteurs humains, deux en Asie mais plus complexes, dans des départements mécaniques où la finalité n'est pas forcément la même. » ■

© Alain Dalouche



**Un simulateur réaliste ! Posé sur des rouleaux, le vélo dispose d'une inertie à l'arrêt du pédalage en plus de la résistance lorsque le cycliste appuie sur les pédales. Le guidon tourne et intègre un système de retour d'effort. Des amortisseurs placés à l'arrière reproduisent le roulis. Une version 2 devrait également introduire les vibrations de la chaussée. Un ventilateur asservi à la vitesse et la simulation des montées et des descentes participent au réalisme du système.**

## « Expérimenter différentes situations entre vélos et bus »

Chercheuse au laboratoire de psychologie cognitive, membre de l'Iffstar, Nadine Chaurand s'intéresse au processus mental du cycliste. Associée au développement du simulateur, cette psychologue sociale de la cognition nous précise les recherches qui vont être conduites avec ce nouvel outil.

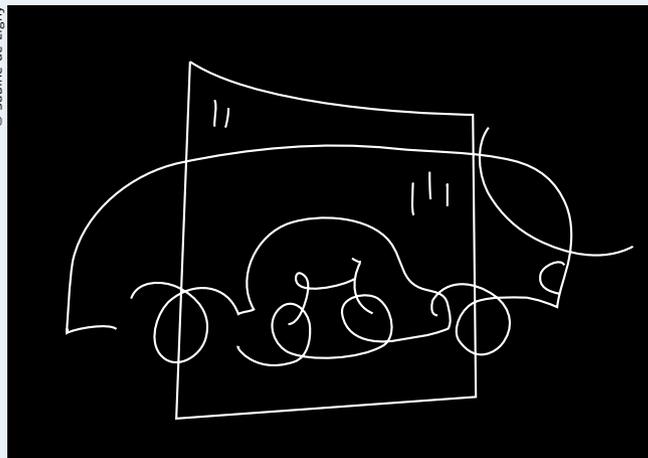
© DR



### Ville & Vélo : Quels usages allez-vous faire de ce simulateur ?

Nadine Chaurand : Deux grands champs de recherche se présentent. Un s'intéresse à la perception de l'individu dans un environnement afin de savoir comment l'usager du vélo modifie son comportement selon les situations données. De nombreuses choses peuvent être étudiées. Est-ce qu'un cycliste réagit de la même façon lorsque des vélos roulent devant lui ou lorsqu'il se trouve seul sur la chaussée ? Est-il tenté de suivre les cyclistes devant lui ? On peut se demander si un cycliste va percevoir des indices dans un environnement particulier et comment il va réagir face à ces indices. Ces derniers peuvent être des pistes

© Sabine de Ligny



cyclables, par exemple. Vais-je voir la piste cyclable et, dans l'affirmative, vais-je aller me positionner dessus ?

**« Ce sont les facteurs de survenue de l'accident qui nous intéressent »**

**Et quel est l'autre principal domaine d'investigation ?**

N.C. : En amont, il s'agit de savoir comment le comportement des cyclistes se

modifie lorsqu'on lui fournit des informations. Par exemple, tout le monde dit aux cyclistes de ne pas se placer dans l'angle mort des grands véhicules, hors, malgré tout, certains le font quand même. Est-ce un problème d'information ou est-ce que les cyclistes ne prennent pas en compte cette information ? Les résultats peuvent amener à intervenir sur la communication et l'information.

### Des programmes d'étude sont-ils déjà prévus avec le simulateur ?

N.C. : Nous allons utiliser le simulateur dans le cadre d'une étude sur les interactions entre vélos et piétons, mais surtout pour un projet nommé Cyclope, afin d'expérimenter différentes situations entre vélos et bus. Avec différents scénarios de simulation – un bus qui dépasse le cycliste, un bus qui tourne, un bus à l'arrêt... –, nous pourrions analyser les réactions de chaque usager. Nous saurons, par exemple, si les cyclistes expérimentés vont adopter la même prudence que les novices. La sécurité s'entend au sens large ! Ce qui nous intéresse, ce sont les facteurs de survenue de l'accident, davantage que leur gravité. ■

Note : sur les sciences cognitives, lire l'interview d'Olivier Houdé dans *Ville & Vélo* n° 66, page 20

# Trois roues et un coup fin

En transformant un vélo en triporteur, la nouvelle plateforme AddBike participe à l'ouverture du vélo sur le transport de charges. Primée par les Talents du Vélo 2015 après avoir remporté l'appel à projets sur les systèmes de transport et de mobilité de l'Ademe, l'innovation entre en phase de production.

Plus maniable qu'un tricycle, moins chère qu'un vélo cargo, plus fonctionnelle qu'une carriole, la plateforme AddBike interpelle. « J'ai voulu trouver quelque chose de compact, pas cher et utilisable sur un simple vélo pour en conserver les sensations. Tout d'abord j'ai essayé ce qui était disponible sur le marché, adaptable sur vélo, puis j'en suis arrivé au triporteur, un engin qui vaut quand même dans les 2 000 €, qui nécessite un garage, un second vélo. Le triporteur est une grosse camionnette peu maniable qui demande de l'entretien », déclare Renaud Colin, le Géo Trouvetou désormais à la tête de la start-up portant le nom de son invention. En partant de sa problématique personnelle de devoir transporter deux enfants à vélo, cet ancien chef de projet dans les énergies renouvelables « est reparti de zéro ». Sa collaboration avec

l'INSA (Institut national des sciences appliquées) de Lyon a permis aux deux premiers prototypes de voir le jour. Le projet partait sur le transport d'enfants, il s'est ouvert au monde professionnel. « L'appel à projet de l'Ademe, AddiCycllette, m'a



fait rencontrer d'autres typologies d'utilisateurs auxquels je n'avais pas pensé initialement : les professionnels. »

## Une première série en fabrication française

Parmi les prétendants à ce module adaptable, le CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) de Grenoble pointe en tête. Après des essais peu convaincants de tricycles, trop lourds et pas assez maniables,

« Les autres produits en développement iront vers les freins à l'utilisation du vélo »

fait rencontrer d'autres typologies d'utilisateurs auxquels je n'avais pas pensé initialement : les professionnels. »

La plateforme transforme un simple vélo en triporteur utilitaire capable de transporter des charges ou deux enfants. Derrière cette innovation astucieuse se trouve un des nouveaux enjeux des mobilités actives : le transport de charges.



l'AddBike se dessine comme une solution pour sa flotte de 1 000 vélos. Toujours à Grenoble, cinquante plateformes vont être mises à la

disposition des huit entreprises du Plan de déplacements interentreprises de Grenoble Presqu'île/Giant dès le mois d'avril.

Une première série de cinquante pièces va être fabriquée en France. « Nous sommes en instance de signature avec une filiale de Michelin, IMECA. Tout vient de France à l'exception des moyeux, des freins et axes de fourche (...).



© AdbBike

Pour les mois à venir le travail consiste à savoir si nous pouvons continuer à fabriquer en France. Notre prix objectif de 750 € pour la plateforme, la Carry'Base, et de 950 € pour transporter des enfants ou des charges avec la Carry'Box risque d'être difficile à tenir. » La suite pour cette entreprise de deux personnes ? « Nous travaillons sur d'autres évolutions pour l'Adbbike, dont nous reparlerons dès le mois de juillet, notamment sur le handicap. Les autres produits en développement iront vers les freins à l'utilisation du vélo : le vol, les intempéries, le transport de charge et la sécurité », précise Renaud Colin, rappelant que l'ADN cette start-up lyonnaise est de proposer des produits vélo innovants comme alternative crédible aux autres moyens de transport. ■

## Que sont-ils devenus ?

Le premier prix Talent du Vélo de la catégorie Innovation fut décerné en 2012. Retour sur les évolutions des lauréats après l'obtention de cette distinction.



© Alain Dalouche



Nicolas Seynave et François Mermoud, créateurs du BAM City

### 2014, les bonnes vibrations de BAM City

Basé sur la technologie brevetée d'inserts antivibrations de leur premier produit, un guidon VTT, le guidon de ville et trekking BAM City équipe déjà de série une marque allemande de vélos. Nicolas Seynave, un des deux créateurs de Red Motion, nous précise les enjeux de l'entreprise iséroise. « Après l'obtention du prix, les affaires ont un peu traîné avant de passer à l'étape de l'industrialisation, mais le guidon BAM City est désormais commercialisé depuis l'été 2015. Nous faisons fabriquer ce produit du côté de Nantes par l'entreprise Qualiplast, un plasturgiste qui a développé le produit avec nous. Le marché ? Essentiellement celui de l'OEM, la première monte (NDLR, OEM – Original equipment manufacturer : les équipements montés d'origine sur les vélos). Nous avons débuté cette année avec la marque allemande Idworx et sommes en contact avec d'autres entreprises, notamment Bergamont, Trek (pour les vélos urbains), Vélo de ville. Stromer en teste un également ! Nous sommes actuellement dans une phase charnière : nous travaillons toujours à deux, mais nous aimerions recruter une troisième personne pour la commercialisation. »

### 2013, l'application appliquée des Vélobs

L'application Vélobs référençant les problèmes d'aménagements cyclables avec une interface pour les collectivités pourrait poursuivre cette démarche pour les piétons, selon Guillaume Crouau, président de l'association toulousaine 2 pieds 2 roues, développeuse de cette application. « L'application continue à vivre, et nous sommes en train de l'améliorer. Elle est utilisée par les collectivités de Toulouse Métropole et maintenant le Sicoval, une communauté d'agglomération du sud-est toulousain. Tout le monde ne s'est pas accaparé cet outil, mais il sert au quotidien aux collectivités, aux techniciens des différents pôles... L'application se fait le relais de problèmes récurrents, et nous réfléchissons actuellement à y introduire l'aspect piéton. »

### 2012, la remorque BeeZ en autonomie

La remorque monoroue en lamellé-collé BeeZ poursuit désormais sa route sans son remorqueur, la société Beecyclo. Nicolas Abeillon, le concepteur, s'en explique : « Au printemps dernier, après quatre années d'existence, nous avons pris la décision de clôturer la société Beecyclo et de faire vivre la remorque par un distributeur, Cyclo randonnée. Je reprends les marques et la production comme consultant (...). La société a fonctionné, mais son développement n'a pas été suffisant pour réinvestir. Nous avons vendu environ 100 remorques par an en France, Suisse, Belgique, mais nous n'avons pas pu toucher des gros marchés comme l'Allemagne ou l'Angleterre par manque de moyens et de temps. » ■

# L'éclairage toujours dans le clair-obscur

La révision du décret du 24 août 1995 (toujours dans les mains du conseil d'État lors de l'impression de Ville & Vélo) ne lève pas les zones d'ombre sur l'éclairage dont les obligations se prennent les pieds dans les pages du code de la route.

Certes, ce n'était pas l'objectif de la révision du décret de 1995 que d'apporter une lumière sur l'éclairage à vélo. Plongé dans un flou artistique qui lui tient lieu de viatique, ce serpent de mer se complait dans un code de la route truffé de paradoxes.

Une copie à revoir, chacun se l'accorde ! Toutefois la sécurité routière serait davantage accaparée par l'accidentalité croissante des deux-roues motorisés que par la sécurité à vélo...

Avec ce nouveau décret, sauf renvoi très peu probable du conseil d'État, les professionnels du cycle pourront commercialiser les vélos avec les éclairages non fixés. L'obligation de fournir un dispositif d'éclairage subsiste, mais celui-ci pourra être monté par l'utilisateur final. En revanche, rien dans ce nouveau texte ne concerne les caractéristiques. Pourtant les usages ignorent l'obligation d'un éclairage de couleur blanche pour l'avant et rouge pour l'arrière, ou celle d'une lumière continue. Partout scintillent des lumières clignotantes, non conformes du fait de leur intermittence. Des innovations comme les feux aux intensités modulables selon la vitesse se trouvent écartées. Un autre sujet à (mauvaise) interprétation ? L'arrêt des lumières lors de l'attente aux feux des vélos équipés de dynamos intégrées aux moyeux qui place les cyclistes en irrégularité. Selon le code de la route, les usagers doivent être constamment visibles, sans intermittence.

## La FUB suggère d'autres systèmes

Enfin, l'obligation d'être équipé de catadioptrés (aux pédales et sur les roues) pourrait rapporter beaucoup d'argent à l'État – et une jolie polémique – s'il



*Les flans de pneus à bande réfléchissante pourraient remplacer les catadioptrés sur les roues dans la législation, suggère la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB).*

lui prenait l'idée de verbaliser tous les contrevenants. D'autres systèmes plus efficaces existent, comme le rappelle la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), très active sur le sujet : « Les textes réglementaires négligent la portée des éclairages passifs et se limitent aux seuls catadioptrés latéraux et sur pédales dont le système de fixation est à revoir : les pneumatiques dont le flan est pourvu d'une bande réfléchissante, courants chez nos voisins, ne sont pas légalisés en France. Le port alternatif d'accessoires rétro-réfléchissants autres que gilet (serre-chevilles, chaussure cycliste avec talon visible de nuit...) ne sont pas reconnus alors qu'ils rendent le cycliste visible. » Selon une enquête conduite en France en 2008 auprès de 900 cyclistes (Cerema/Ifsttar), la première raison de la non-utilisation d'éclairage la nuit serait son non-fonctionnement. En deuxième, 20 % des interrogés déclarent qu'ils ont



oublié de prendre leur système amovible ou qu'il a été perdu ou volé. Enfin, 15 % des sondés estiment que l'éclairage du vélo est superflu en présence d'éclairage public. Là aussi se trouvent beaucoup de paradoxes, vu la profusion de systèmes fiables, compacts proposés à des prix très accessibles et se retirant facilement. ■



## ***Eco-Visio Maps : combiner données GPS et comptages permanents pour gérer et développer son réseau cyclable***

Pour construire une politique de développement cyclable cohérente, il est indispensable de bénéficier de données les plus complètes possible. Une solution co-développée par Eco-Compteur et Brisk Synergies permet de combiner données GPS et comptages permanents pour calibrer l'intégralité des flux cyclables, identifier les points noirs de circulation et adapter les politiques en faveur du vélo à la pratique réelle.

On le sait, les gestionnaires de politique vélo sont souvent confrontés à la difficulté d'évaluer correctement la pratique du vélo. Systèmes de comptage, collecte de traces GPS, enquêtes ménages déplacements : les moyens disponibles pour évaluer la pratique dans les agglomérations foisonnent, mais ne donnent bien souvent qu'une partie de la solution pour aménager efficacement la ville.

### **L'expérience canadienne en matière de suivi et d'analyse de traces GPS vélo**

Depuis bientôt 3 ans, plusieurs municipalités canadiennes se sont équipées d'Eco-Visio Maps, un service qui permet aux gestionnaires de combiner leurs données GPS avec des sources externes et des comptages permanents.



*1. Application de collecte et modélisation des traces collectées par la ville de Toronto*

Tout est parti du constat posé par Luis Moreno, chercheur de l'Université McGill de Montréal et spécialiste en ingénierie des transports : les solutions actuelles ne permettent pas de fournir un outil exhaustif dans l'analyse du trafic cyclable.

En effet, si un point fixe pour compter les passages donne des chiffres fiables, il donne peu d'information qualitative sur le type de trajet, l'expérience du cycliste ou la répartition homme/ femme. A l'inverse, les enquêtes peuvent fournir ce type d'information, mais restent déclaratives et n'éclaircissent pas sur ce qui se passe réellement sur le terrain.

C'est ce constat qui a poussé ce passionné des politiques cyclables à fonder Brisk Synergies. Cette start-up a développé une application mobile permettant d'enregistrer des trajets à vélo via GPS et d'effectuer facilement des sondages qualitatifs. Cette application a permis de « crowdsourcer » des données importantes sur la pratique du vélo à Toronto, mais également à Québec et Montréal, où l'expérience a été déclinée.



*2. Système de comptage permanent installé à Montréal (Eco-TOTEM)*

A Toronto, en quelques mois seulement, et grâce une adhésion massive de ses habitants au projet, la ville a pu obtenir une quantité significative de données GPS. Combinées avec les données des compteurs automatiques, ces informations ont permis à la municipalité de justifier des aménagements passés et futurs : pistes cyclables, stationnements

sécurisés et parkings relais. Et même de construire des matrices origine-destination pour identifier les tendances de mobilité cyclable à l'échelle de la ville.



*3. Outil d'analyse et de suivi des matrices « origine-destination » par quartiers*

L'outil d'analyse Eco-Visio Maps permet enfin à la gestion de trafic cyclable de se doter d'un logiciel aussi performant que les outils déjà disponibles pour la modélisation et la gestion de trafic automobile.

*A l'écoute depuis 15 ans de ses clients experts des modes doux, Eco-Compteur s'associe aujourd'hui à Brisk Synergies pour proposer en France ce service innovant de visualisation et d'exploitation des données vélo.*



*Vous souhaitez mettre en place ce service dans votre ville ? Vous pouvez contacter Loïc Martel, chef de projet logiciel.*

**Loïc Martel**

**Tel: 02 57 19 44 90**

**loic.martel@eco-compteur.com**

# Talents du Vélo 2016

## 6<sup>e</sup> édition



Organisé par le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires depuis 2011, les Talents du vélo est un concours ouvert à toute personne œuvrant seule ou en équipe pour le développement de l'usage quotidien du vélo urbain. Ce concours permet de récompenser les personnes qui se distinguent par leurs actions ou leurs projets exemplaires, et par leurs engagements dans une perspective de mobilité durable et citoyenne.

Dossier de candidature à télécharger sur :  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org) > Evénements > Talents du vélo

**Clôture des inscriptions le 30 avril 2016**

Remise du prix lors du Salon Sports Publics 2016 > 14 -16 juin,  
 Porte de Versailles, Paris

**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](mailto:info@villes-cyclables.org)  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**Directeur de la publication :**  
 Pierre Serne

**Rédactrice en chef :**  
 Véronique Michaud

**Ont collaboré à ce numéro :**  
 Alain Dalouche (dossier),  
 Claire Schreiber

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

**Crédits photos :**  
 Alain Dalouche, Pragma Industries,  
 Garmin, Pujanak © Fotolia,  
 Cycles Triquet, AddBike,  
 Pressmaster © Fotolia

**Publicité :**  
 IM Régie  
 T +33 (0)1 40 24 39 20  
[anais.fraigneau@impub.fr](mailto:anais.fraigneau@impub.fr)

**Conception graphique, maquette,  
 illustration de couverture :**  
 Studio Desailly  
 Denis Desailly  
[d-desailly@me.com](mailto:d-desailly@me.com)

**Illustrations :**  
 Mia, Denis Desailly

**Relecture :**  
 Giulia Valmachino

Impression :  
 Print Price  
[fabrication@planeteimpression.fr](mailto:fabrication@planeteimpression.fr)  
 Imprimé sur papier recyclé  
 Dépôt légal : février 2016  
 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 de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de .....€

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

Paris Expo – Porte de Versailles

# Transports **2016** Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2016  
14-16 Juin

RÉSERVEZ  
VOTRE STAND

RÉSERVATION  
DES STANDS ESPACE  
MOBILITÉS ACTIVES  
+33 (0)1 40 24 21 24  
v.devay@impub.fr

[www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

Organisé par

**GIE** Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports Publics et Ferroviaires

En collaboration avec



Réservez votre stand

+33 (0)1 40 24 04 30  
s.leal@impub.fr

+33 (0)1 40 24 13 45  
s.kouider@impub.fr



# LE PÈRE NOËL CROIT ENCORE AU VÉLO



Au Club, nous croyons toujours au père Noël! L'émerveillement de notre premier vélo déposé au pied

du sapin ne nous quitte plus depuis l'enfance. Et lui, croit-il encore au vélo alors que les jeux numériques ont allégé sa hotte de quelques bicyclettes? Nous l'avons interrogé juste après Noël, quelque peu surpris de certaines de ses réponses, bien différentes de celles livrées en janvier 2008 (*Ville & Vélo* n° 30).

## Ville & Vélo : Les cadeaux vélo se retrouvent-ils encore au pied du sapin ?

**P**ère Noël : Nous ne disposons pas des résultats de cadeaux vélo pour la période des fêtes de Noël, l'Union nationale de l'industrie du vélo (Univélo) ne tient qu'une comptabilité annuelle. Toutefois, je reste optimiste, malgré l'omniprésence des consoles de jeux – PS4 et Xbox One en tête – et la réduction du nombre de cadeaux, la surprise de ce Noël. Les Français ont annoncé privilégier la qualité à la quantité. Résultat ? Moins de cadeaux : 3,6 contre 4 par personne en 2014. Alors pourquoi mon optimisme ? Les chiffres de 2014 avançaient déjà une hausse de 7 % des ventes de cycles et une progression de 17,5 % pour les vélos d'enfants, hors VTT. L'année 2015 devrait logiquement poursuivre sur cette dynamique enregistrée depuis 2013. Sans compter sur la drâsienne, dont le succès se confirme tous les jours un peu plus. Rangée indifféremment dans les rayons cycles ou jouets, ce vélo-marcheur a trouvé sa place. Même les Moniteurs cyclistes français (MCF) le recommandent pour l'apprentissage de l'équilibre sur deux-roues ! Le vélo fait toujours rêver les enfants, mais pour que ma hotte soit pleine, il faudrait vraiment repenser les villes afin qu'écoliers et collégiens puissent reprendre le chemin de l'école sur leurs montures.

## Avec tout ces vélos vendus, accessoires et équipements ont-ils occupé une sacrée place dans votre hotte ?

P.N. : Désolé mon cher, mais il ne suffit pas d'acheter des vélos, il faut aussi rouler avec pour avoir besoin d'équipements et les renouveler ! La France serait championne du monde

des vélos-tampon avec un parc vélos estimé à 26 millions, dont beaucoup dorment dans les caves. Pourtant, les Français ne parcourent en moyenne que 87 km à vélo par an contre 300 km pour la plupart de nos voisins des pays du Nord. Et entre 800 km et 1 000 km pour les Danois ou les Néerlandais ! La bicyclette devient reine de la route seulement pendant les trois semaines du Tour de France, et souvent devant le petit écran. En son temps, le général de Gaulle n'avait-il pas déclaré à l'ancien directeur du Tour, Jacques Goddet : « *Je suis président des Français pendant onze mois et vous pendant un mois...* » ? Bien sûr que les ventes d'équipements et d'accessoires progressent (+ 6 % en 2014), mais le prix moyen d'un vélo n'étant que de 307 €, comment faire admettre qu'un éclairage avant/arrière performant ou un bon antivol de sécurité puissent coûter plus de 50 € ? La solution arrive peut-être avec les vélos à assistance électrique (VAE), qui poursuivent leur progression (+ 37 % en 2014) et relèvent le panier moyen du vélo.

## Les plus beaux cadeaux de l'année placés au pied du sapin n'ont-ils pas été l'adoption de l'indemnité kilométrique vélo et l'incitation fiscale pour les flottes d'entreprise ?

P.N. : Depuis le temps que je recevais des lettres de commande pour des mesures incitatives vélo sans n'avoir rien en boutique ! Je sais que certains sont déçus et s'attendaient à mieux, mais bien que devenue facultative et limitée à 200 euros par mois, l'indemnité kilométrique vélo est bien là ! Même rabotée en-deçà des 25 centimes par kilomètre initialement prévus, cette mesure va faire boule de neige. L'observatoire mis en place sur les entreprises qui vont adopter cette mesure livrera certainement de précieuses informations pour les entreprises plus frileuses. Même chose pour l'incitation fiscale à la mise en place de flottes vélos dans les entreprises. La volonté de sa suppression dans la loi de finances alors qu'elle n'avait pas encore été appliquée – quand même vous me faites devenir chèvre parfois ! – a montré la forte implication des députés du Club des parlementaires pour le vélo et leur poids dans l'hémicycle. D'autre part, les professionnels du cycle se sont également faits entendre. D'arme silencieuse de la guérilla urbaine, le vélo devient un mode de déplacement reconnu et considéré comme « sérieux ». Je reçois des tonnes de lettres à son sujet, alors qu'avant il n'y en avait que pour l'auto ! Il faut absolument que je revoie mes stocks après l'inventaire.

## Et vous, au niveau transport, êtes-vous toujours campé dans la tradition avec votre traîneau et vos rennes ?

P.N. : Mais pas du tout ! Je me suis glissé dans la tendance mobilité active. J'ai opté pour un tricycle et un vélo cargo. Le triporteur me permet de transporter de grosses charges tout en restant actif. Son assistance électrique m'aide au démarrage et dans les côtes. Pour me faufiler dans les centres-villes j'utilise plutôt un vélo cargo. J'ai aussi un pliant pour aller faire mes repérages. Je l'emporte dans le train, ni vu

ni connu ! Avec l'assistance électrique qui m'aide lorsque les distances sont trop longues, je ne sors plus mes rennes que pour le folklore.

Vous n'allez peut-être pas me croire, mais depuis que je circule à vélo, je me fais plus souvent arrêter pour discuter qu'auparavant avec mon attelage. Je suis redevenu très tendance, marquez-le dans votre papier s'il vous plaît ! Les gens me questionnent, m'interpellent... C'est très agréable, d'autant que nombre de cyclistes urbaines sont des femmes.

## Sans vouloir vous offenser, vous n'auriez pas un peu grossi pendant les fêtes ?

P.N. : Au contraire, j'ai même perdu quelques kilos depuis que je roule à vélo. Le vélo me fait un bien fou. Depuis que je pédale, je ne suis plus malade l'hiver. D'ailleurs au Canada, les politiques vélo dépendent du ministère de la Santé et non pas du ministère des Transports. Là-bas, ils ont bien compris les économies réalisables en dépenses de santé. Et puis entre nous, la crise touche tout le monde ! Le vélo est ce que j'ai trouvé de plus économique pour me déplacer. J'entends les esprits chagrins qui vont me traiter de bobo. Quelle tendance délétère de faire du vélo une « machine de bobos » ! Croyez-en mon expérience : le vélo était autrefois le mode de déplacement des prolétaires parce qu'il n'était pas cher, et cela reste toujours le cas ! Combien d'étudiants peu fortunés utilisent des vélos en libre-service par souci d'économie ? Le vélo coûterait 60 fois moins cher que la voiture en plus d'être non polluant et bon pour ma santé. Alors demain je mets en place un plan de déplacement entreprise pour mes lutins : ils vont être ravis, je vais réaliser des économies et ils ne seront jamais malades. ■