



Retrouvez votre Magazine sur internet

www.mobilitesmagazine.com le site d'information des professionnels du transport collectif !



ENTREPRISE

VÉLO

Dispersée mais vivante, la galaxie du vélo français



Il est loin le temps où Peugeot dominait, talonné par des centaines de petits ateliers, parfois aux noms de célébrités de la pédale... La France ne se résigne plus à être une importatrice de bicyclettes chinoises. Porté par la crise sanitaire, le sur mesure et les techniques de pointe, le temps du renouveau est venu !



INTERVIEW

VÉLO

Rémi Gribaudo, responsable des technologies industrielles du groupe Lapierre



ENTREPRISE

TENDANCE

Le vélo pour remplacer la voiture de fonction ?

Après plusieurs années de croissance soutenue de l'utilisation du vélo dans nos villes, la crise sanitaire accompagnée de ses contraintes ont déroulé un tapis rouge pour la petite reine l'année dernière.



TRIBUNE

VÉLO

Comment toute la filière vélo se digitalise et rencontre un nouveau public

EDITO

Chacun cherche son chat...

L'irruption de « nouvelles mobilités » dans la ville, en complément du traditionnel trio piétons/automobiles/auto-bus, consacre en grande partie le retour de la bicyclette comme outil de déplacement privilégié d'une partie non négligeable des « homo urbanus ».



Face à cette déferlante, une question légitime se pose désormais : d'où viennent ses vélos qui circulent désormais sur les toutes les chaussées de France ?

Ce deuxième numéro de *Micro-Mobilités Magazine* est donc en grande partie consacré au portrait de l'industrie française du vélo. Et vous découvrirez une variété - peut-être insoupçonnée - de marques et de fabricants qui rivalisent d'innovations et de savoir-faire pour hisser la « Petite Reine » à la mode hexagonale au rang de fleuron inattendu de notre fameuse « start-up nation ». Preuve, s'il en fallait encore, que l'on peut plonger au cœur de l'avenir en se fondant sur de bonnes vieilles recettes.

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction



Mobilités Magazine n°45

Transition énergétique : faire la part des choses

Dispersée mais vivante, la galaxie du vélo français

Il est loin le temps où Peugeot dominait, talonné par des centaines de petits ateliers, parfois aux noms de célébrités de la pédale... La France ne se résigne plus à être une importatrice de bicyclettes chinoises. Porté par la crise sanitaire, le sur mesure et les techniques de pointe, le temps du renouveau est venu !

En France, 3 millions de vélos sont vendus chaque année.

La plupart d'entre eux ne sont pas produits dans les frontières nationales, mais le pays qui a inventé la bicyclette n'a pas pour autant à rougir du secteur, qui occupe près de 800 salariés à la production des véhicules proprement dits, et 1 800 personnes pour ses parties essentielles (cadre, guidon), les pièces et les accessoires.

Une fois n'est pas coutume, cette activité a bénéficié de la politique de défense commerciale de la Commission européenne, qui a récemment mis en place 135 mesures « antidumping », ouvertement orientées contre la Chine et Taïwan. Cette politique aurait sauvé plus d'un demi-million d'emplois directs et indirects dans l'UE, permettant le maintien à flot de près de 1000 PME réparties dans 24 Etats membres - pour une production de 13 Mds€. Rien qu'en France, ce chiffre tournerait



autour d'un milliard, chiffre à la hausse avec l'essor de l'électrique. Le « musculaire » ne reste stable que grâce au succès du comuting, le vélo de déplacement - par opposition au vélo récréatif et sportif en perte... de vitesse.

Le tissu industriel français est représenté par quelques grandes firmes, telle MFC (Manufacture Française de Cycles), à Machecoul ou, à Dijon, Lapierre (groupe Axel). C'est surtout une mosaïque de micro-entreprises, très innovantes.

Soit de petites boîtes familiales ressuscitées in extremis, soit des entités venues de la culture très spéciale des start-up. Ces petites unités, parfois de simples ateliers, font souvent leur buzz et leur beurre avec une production sur

CATALOGUE VÉLOS, ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES

NOUVELLES OFFRES ●●●●

CENTRALE D'ACHAT
DU TRANSPORT PUBLIC



www.catp.fr

mesure - synonyme de mois d'attente et de prix intimidants ! Elles ont développé des concepts originaux allant de la bicyclette en bambou à la structure non tubulaire en Nylon.

Comme un avion

Numéro un français, MFC a été créée en 1925 par Marcel Brune-lière, dit le Gitan. De là le nom de sa marque la plus célèbre, Gitane, qui n'a donc rien à voir avec les cigarettes homonymes ! Bien qu'auréolée de gloire par les triomphes de Bernard Hinault et de Laurent Fignon au « Tour », la marque ne s'en retrouvait pas moins à mettre la clef sous la porte en 2012. Après la reprise par Renault, Peugeot, puis le Suédois Grimaldi, c'est enfin Intersport qui se retrouve aux commandes. La célèbre chaîne d'équipement de loisirs a décidé d'en faire son

fournisseur quasi unique, s'imposant avec une marque au nom faussement japonais, Nakamura. Des 173 salariés produisaient 130 000 unités par an lors du départ de bilan ? MFC passe à 500 emplois pour 420 000 unités. En 2014, MFC rachète même la marque prestigieuse Sunn, à Saint-Gaudens.



MFC produit les fameux Vélib' pour Smovengo. Son concurrent Lapierre produit également pour le parc libre-service des grandes villes, tel Vélo'u de Lyon pour le compte du groupe Decaux. Membre du groupe néerlandais Axel, Lapierre n'en poursuit pas moins une histoire familiale sur trois générations : fondée en 1946 par Gaston, elle connaît un point d'orgue grâce à son fils Jacky qui, dans les années 1980, voit venir la mode du VTT et devient leader historique sur le marché. En 1993, les Lapierre reviennent au vélo traditionnel avec Gilles, le petit-fils - actuel directeur des bureaux d'études du groupe Axel, d'où est sortie la très aérodynamique gamme Aéro après des essais en soufflerie, comme pour les avions. Basée à Dijon, Lapierre se taille aussi une célébrité nationale par son implication très forte dans l'équipe Groupama-Française Des Jeux.

Le rêve patriotique d'un tout-français

Quand Marc Simoncini, fondateur de Meetic, se diversifie en créant la marque Angell, il préside au mariage arrangé entre le designer Oraï-Ito et Seb, le célèbre fabricant d'électro-ménager. Qui s'étonnera de trouver ses 20 000

VAE (production annoncée) en vente dans les magasins du groupe Fnac-Darty ?

Très en vue lui aussi, Moustache donne à ses VAE un petit air rétro à la forme du guidon de ses vélos - qui donne son nom de la marque ! Constatant le succès de l'électrique aux Pays-Bas - où les dérailleurs sont subsidiaires, absence de relief oblige - Moustache a lancé les premiers VAE français, déclinés aujourd'hui entre 65 modèles et 13 familles - urbain, VTT, routier... La moitié des Moustache sont assemblés dans les Vosges, et la société, chose rare, exporte ! Dans la lignée rétro de Moustache, Coleen s'inspire également de la bonne vieille bicyclette à grand-papa, faisant quelques clins d'œil au premier vélocipède de Pierre Michaud, inventé dans le Paris haussmannien de 1861 - le pédalier avait été inspiré par la manivelle d'une meule. Fondée en 2014, Coleen vise le très haut de gamme, avec des batteries fabriquées en France à Mérignac, en banlieue bordelaise, et un cadre en carbone confectionné à Biarritz.

Notons l'existence de quelques fabricants de vélo dont l'idéal est d'arriver à du 100% français. Ainsi le tout nouveau Boulhol, véritable enfant du Confinement : Juvénal Louis Jupiter Boulhol, mathéma-

ticien de formation et fan de cyclisme brevète un tout nouveau procédé de fabrication des cadres pour ses Aérocycles (1714 g) : aluminium, technique d'impression 3D en Nylon, découpe laser, permet d'obtenir des cadres non plus tubulaires mais en lames et en plaques. Le tout est associé à l'utilisation de matériaux recyclables. Boulhol relève actuellement le défi de la production sur le territoire national de roues et de freins!

Les vélos Victoire, eux, sont une entreprise auvergnate, 100% artisanale, traitant aciers spéciaux et composites de qualité aéronautique : tout est fait à la main sans recours à l'automatisation. « Randonneurs », VTT ou vélos de ville, Victoire propose le sur-mesure, après étude "posturale" du futur proprio.

Cueillis dans la bamboueraie d'Anduse

Le « hic » ? Comme chez la plupart des concurrents, il faut compter 18 mois entre la commande et la réception. Alors, Victoire vient de lancer une gamme de "prêt-à-rouler". C'est également le cas des randonneurs à la commande

de chez Berthoud, dont les ateliers sont situés à Fleurville, en Bourgogne. Là encore, on étudie avant tout la morphologie du cycliste, ses goûts et penchants en matière de conduite, l'utilisation souhaitée et sa prévisible évolution.

Etudes posturales encore chez Mecacote, lancé par Vincent Blondeau. Une fois de plus, il s'agit d'optimiser la position du cycliste, en tenant compte de ses pathologies et douleurs, pour lui proposer un cadre ergonomique en titane parfait, et même plus, car le concept est même poussé plus



loin : Mecacote a inventé le SAEP, « Suivi Après Etude Posturale », une sorte de SAV valable un an pour chaque acheteur. Le concepteur du cadre est L'Atelier Titane, en banlieue de Chambéry, qui travaille aussi pour d'autres marques haut de gamme.

En 1982, Francis Quillon a ouvert lui aussi un atelier de soudure inox, aluminium, titane ou carbone à La Fuye, en Touraine. Ces matériaux et la technologie d'assemblage sont des adaptations directes à la bicyclette du savoir-faire aéronautique : Cyfac (CYcles Fabrication Artisanale de Cadres) est lancé. Portés par les succès de Cyfac, naissent en 2019 les cycles Méral, là encore une al-

ternative au prix et aux lenteurs du sur mesure - sans renoncer aux plaisirs et à la fiabilité d'une machine artisanale.

Innovation mais matériau tout autre pour In'Bô, le rigolo et écolo vélo en bambou (cueilli à la bamboueraie d'Anduze !). In'Bô a été lancé par cinq camarades de promo de l'Ecole Nationale Supérieure des Technologies et Industries du Bois, à Epinal. Le financement est participatif. Les modèles, peuvent atteindre près de 9000 €, mais ils sont aussi disponibles, à monter soi-même façon Ikea. Si la France ne fabrique pas de dérailleurs, elle a quand même des idées ! ●

Dominique de La Tour



Des vélos dans les trains

Le décret relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs pour les services régionaux et longue distance a été publié au Journal officiel. La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, a en effet instauré l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs et renouvelés affectés au transport de voyageurs. Ce texte réglementaire concrétise la politique du gouvernement en faveur du vélo en fixant un seuil minimum de 8 emplacements vélos à prévoir à bord des trains. Il s'applique en particulier aux trains d'équilibre du territoire conventionnés par l'Etat, aux services librement organisés comme les TGV



et aux services d'intérêt régional (TER). Pour ces derniers, le seuil minimum peut être réduit jusqu'à 4 en fonction de la capacité d'emport des trains (Transilien en Ile-de-France et TER dans les autres régions) afin de prendre en compte les situations locales. L'aménagement obligatoire d'emplacements vélos concerne les matériels roulants dont l'achat ou la réno-

vation est engagée à compter de mars 2021. Cette obligation ne s'appliquera donc pas aux matériels déjà en circulation ou pour lesquels les programmes d'achat ou de rénovation sont déjà lancés. La SNCF s'est néanmoins engagée à intégrer, dans son programme « TGV du futur » lancé en 2016, un minimum de 4 emplacements vélos. ● **Pierre Cossard**

Ma Cycloentreprise se déploie partout en France

Apres 6 mois de phase pilote dans 8 villes, le programme Ma Cycloentreprise rentre dans sa phase de croisière en s'étendant à 9 nouvelles villes, permettant une couverture plus complète de la France métropolitaine, tandis qu'un déploiement dans les D.R.O.M. est prévu en 2022. Tous les mois, une quinzaine de formations auront lieu, animées par

des professionnels de la mobilité à vélo et membres du réseau de l'association Les Boîtes à Vélo : logisticiens, artisans, revendeurs de vélos utilitaires, etc. Les bénéficiaires, qu'ils soient déjà entrepreneurs ou en phase de création d'entreprise, profiteront



© Céline Morin.

ainsi d'une expertise concrète, autant sur le plan technique que théorique. ●

Pierre Cossard

Tisseo s'allie à Geovelo



Afin d'obtenir et d'analyser des données relatives aux déplacements à vélo, et de faciliter les déplacements des cyclistes, Tisseo Collectivités a contractualisé avec l'Application mobile Geovelo. L'agglomération se dote ainsi d'un observatoire innovant, qui permettra une meilleure compréhension de la mobilité vélo, faciliter les déplacements et améliorer les aménagements cyclables. Depuis la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) de 2019 et en application de l'article L1231-1-1 du Code des Transports, Tisseo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités, est dorénavant compétent pour organiser les services relatifs aux mobilités actives et contribuer à leur développement. Dans ce cadre, le Syndicat a décidé de se doter d'un outil, lui permettant de mieux connaître et comprendre les pratiques, besoins, et attentes des cyclistes. À terme, il s'agirait d'utiliser ces informations afin de développer des aménagements cyclables pertinents, sur les quatre intercommunalités membres (Toulouse Métropole, Sicoval, Muretain Agglo et SITPRT). ●

PC

Rémi Gribaudo, responsable des technologies industrielles du groupe Lapierre

Micro Mobilités Magazine :

Avec la crise sanitaire, le ralentissement des liaisons avec l'Extrême-Orient et la volonté de ne plus être dépendant, un mouvement autarcique est né en France. Mais le vélo 100% français existe-t-il ?

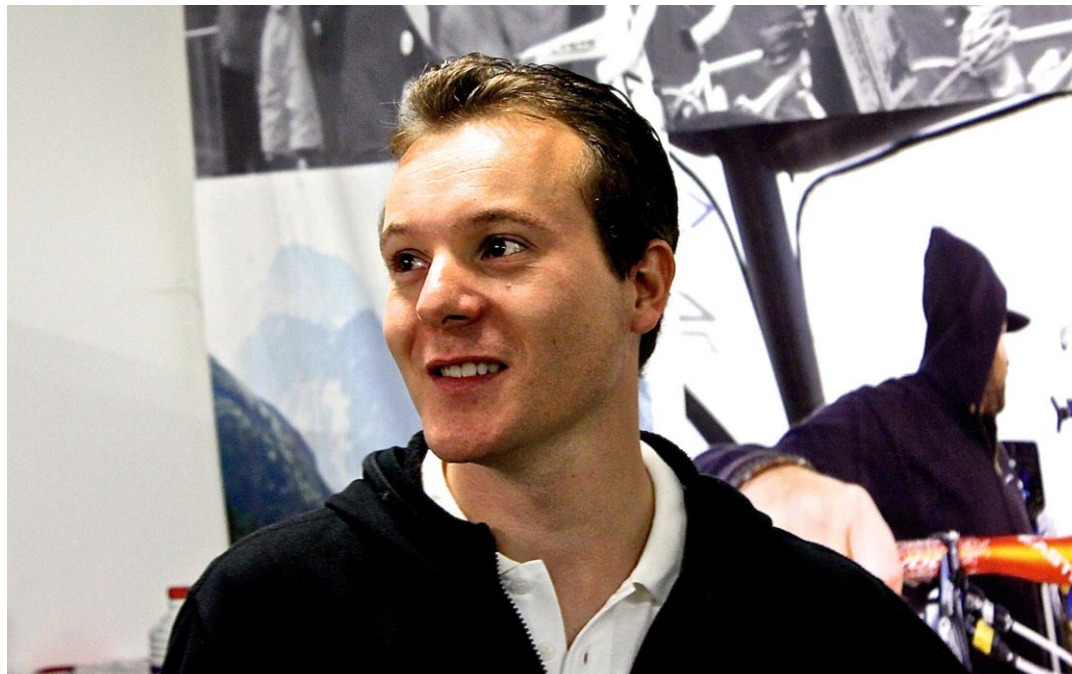
Rémi Gribaudo : Je ne crois pas. Il y a peut-être des artisans qui en sont capables, en fabriquant tout à la main, mais il n'y a pas de vélo 100% français, ni en grande série, ni en moyenne série. Parce qu'il y a des composants que les Français ne sont pas capables de faire. On fabrique des roues, des cadres, mais il n'y a pas de fabricant de selles français, ni de fabricant de dérailleur.

MMM : Mais enfin, peut-on réellement être compétitif face à la production asiatique ?

RG : Oui. Par exemple quand la pièce peut être fabriquée avec un robot, et qu'en Asie, ils ne trouvent pas rentable d'automatiser à cause du bas coût de la main d'oeuvre. Avec les tarifs douaniers et l'économie en transport, oui, on devient compétitif.

MMM : Où en est-on de ce vieux système un peu hypocrite : on importe tout, on visse en France, et on peut clairoonner que c'est français ?

RG : Chez Lapierre, nos cycles sont faits avec des pièces qui viennent d'un peu partout dans le monde ; rien que nos cadres :



selon les vélos, ils viennent de Chine, du Vietnam, mais aussi du Portugal et bientôt de Belgique ! Seuls quelques fournisseurs de composants sont français : les jantes, les rayons, Michelin pour les pneus... Mais attention : pour éviter de l'import de vélo dissimulé, l'UE impose de se plier à certaines règles, car il y a des limites si on ne veut pas payer de taxes anti-dumping. Et il y a plusieurs niveaux de taxation, qui diffèrent selon le pays d'importation, et selon que la pièce est essentielle (le cadre, la fourche, le cintre...) ou non. Même parmi les pièces essentielles, un cadre brut est moins taxé qu'un cadre peint. Pour être "européen" (et donc non-taxé) le vélo doit afficher au moins 34% de valeur ajoutée, pourcentage calculé selon le temps passé mais aussi selon le prix ajouté.

MMM : Cette situation favorise-t-elle la hausse de la qualité ?

RG : On y est surtout poussé par des normes de plus en plus sévères. Notre intérêt à tous est qu'elles soient de plus en plus strictes. Ce n'est certes pas nous qui les imposons, mais nous faisons partie des comités que l'on consulte. Aujourd'hui, il y a encore des cadres qui plient, mais le choc pour y parvenir n'est pas le même ! Notre intérêt est d'augmenter la qualité en poussant les nouveaux matériaux, le carbone, le composite... ainsi que la nouvelle technologie.

MMM : Pourtant, il y a la grosse cavalerie des grandes chaînes d'équipement sportif...

RG : Pas sûr que les grandes chaînes aient intérêt à vendre de la mauvaise qualité. Prenons le cas de Décathlon : leurs vélos sont un peu bulldozer. Ils sont

surdimensionnés en solidité, mais pourquoi ? Pour avoir le moins de retours possible. Décathlon est un des plus exigeants, parce que les vélos qu'ils produisent n'ont pas de détailant.

MMM : La concurrence doit-elle être dure...

RG : Je dirais plutôt que le problème, c'est qu'il y a pas assez de concurrence sur le marché français. A part Lapierre, il y a Cycleurope près de Troyes, qui produit Peugeot et Gitane, et Intersport qui produit Nakamura et Sunn, et puis Moustache qui est en énorme progression. Mais on ne produit pas en suffisance. La crise ne va pas se résorber avant 18 mois : soit les fournisseurs arrivent à produire plus de vélo, soit la demande va diminuer. La concurrence vient de l'Allemagne, où la croissance est la plus agressive, notamment

pour l'électrique, avec Cube et Focus. Mais c'est vrai qu'il y a moins d'innovation que chez nous, et que l'Allemagne est surtout agressive sur les prix.

MMM : Ils ont mieux compris que nous le "made in local" ?

RG : Ils s'y sont mis en ressentant la dépendance avec la crise, mais c'est moins dans la mentalité que chez nous. Les Néerlandais non plus n'ont pas le Made in Holland au cœur. Si la tendance qui se dessine est d'es-

sayer de fabriquer moins loin, c'est à cause de la pénurie en vélos, pas du patriotisme.

MMM : Au bout du compte, qui occupe le premier rang mondial ?

RG : Taïwan. Il faut savoir que, même si c'est fabriqué en République populaire de Chine, c'est souvent une firme taïwanaise qui est derrière un cycle. L'Inde, le Vietnam montent, mais comme tout le monde a basculé en même temps vers le Vietnam,

la main d'œuvre manque. Le pays n'a ni la taille, ni donc les ressources humaines de la Chine.

MMM : Est-il possible de ne se positionner que sur le musculaire aujourd'hui ?

RG : Ce serait absurde puisque les ventes du musculaire sont stables, et que ce qui monte en régime, c'est évidemment l'électrique, pas seulement en chiffre d'affaires (normal, le VAE est plus cher) mais même en nombre d'unités vendues. La ten-

dance française c'est l'augmentation de l'électrique et l'essor du comuting. Cela dit, moi et tous les ingénieurs de chez Lapierre, nous nous préoccupons plus du vélo qui va sortir à long terme que du vélo d'aujourd'hui. Après la grosse révolution de l'électrification du vélo, qui gagne même le VTT qui a lancé Lapierre, la grande évolution, ce sera la généralisation des matériaux composites. ●

Propos recueillis par
Dominique de La Tour

COLLECTIVITÉ RÉGULATION

Lyon veut réguler le stationnement des trottinettes

Du 1^{er} février jusqu'au 15 mars, la ville de Lyon expérimente, sur un périmètre restreint du 7^e arrondissement, un procédé de stationnement pour les trottinettes électriques en libre service, en partenariat avec les opérateurs Dott et TIER.

Le stationnement anarchique et souvent gênant des trottinettes électriques est souvent mis en lumière par les détracteurs de ce nouveau mode de déplacement urbain qui prend de l'ampleur dans les agglomérations. Comme tous les Engins de Déplacements Personnels Motorisés, ils envahissent les trottoirs.

A Lyon, pour limiter leur intrusion exagérée et à titre expérimental, les trottinettes électriques seront exceptionnellement admises dans les arceaux à vélo.

Il n'y aura donc pas de nouvelles installations, mais les trottinettes en libre-service partageront avec les vélos les arceaux existants. Ce partage d'espace concerne une quarantaine d'emplacements de



ce type répartis à travers le périmètre retenu. En plus de ces arceaux à partager entre vélos et trottinettes électriques, ont été identifiées virtuellement une quinzaine d'emplacements où stationner les trottinettes électriques, toujours sur cette même zone expérimentale.

Eviter la saturation des arceaux à vélos

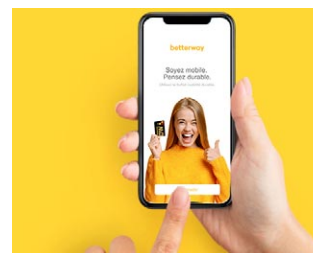
Ces emplacements complémentaires virtuels ne sont pas matérialisés. Ils sont uniquement repérés sur les applications Dott et Tier des deux opérateurs retenus avec lesquels est organisée cette

expérimentation, en compagnie des arceaux à vélos à partager. Ils sont choisis pour leur accessibilité et l'espace disponible. Cette offre de stationnement disponible supplémentaire doit permettre d'éviter la saturation des arceaux pour vélos. Parallèlement à la mise en œuvre de cette expérimentation, un site de signalement de problèmes ou d'observations a été ouvert via le web par la municipalité.

A l'issue de cette expérimentation, une évaluation sera menée par la collectivité et les opérateurs, afin d'envisager la suite à lui donner. ● **Jean-François Bélanger**

ENTREPRISE STRATÉGIE

Bird s'associe à Betterway



Le spécialiste de la micro-mobilité, Bird, a annoncé le 20 janvier 2021 qu'il s'associerait avec l'entreprise française Betterway pour encourager les salariés à utiliser les trottinettes en libre-service pour effectuer leurs trajets quotidiens domicile-travail.

Les trajets effectués en Bird peuvent désormais être pris en charge jusqu'à 500 € par an par les entreprises si elles appliquent le Forfait Mobilités Durables. Pour cela, il suffit pour le salarié de payer ses trajets réalisés avec une trottinette électrique Bird avec la carte de paiement Betterway, solution bancaire acceptée par l'application Bird.

Bird, en tant que membre du Club des Partenaires de Betterway, propose aussi une offre exclusive à ces adhérents : Chaque porteur de la carte a droit à 10% de réduction sur tous les trajets domicile-travail payés avec la carte Betterway (dans la limite de 120 trajets par trimestre, soit l'équivalent d'un aller-retour, 5 jours par semaine). ●

PC

Le vélo pour remplacer la voiture de fonction ?

Après plusieurs années de croissance soutenue de l'utilisation du vélo dans nos villes, la crise sanitaire accompagnée de ses contraintes ont déroulé un tapis rouge pour la petite reine durant l'année dernière. Cette année, c'est pour les déplacements professionnels des entreprises que le vélo devrait poursuivre son essor.

COLLECTIVITÉ DÉPLOIEMENT

TIER à Saint-Quentin-En-Yvelines



TIER a lancé le 26 janvier 2021 son service de trottinettes en libre-service au sein de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines.

Elle devient ainsi la deuxième agglomération en France à mettre en service une flotte de trottinettes électriques sur les 12 communes qui la composent et choisit TIER comme seul et unique opérateur. Pour s'adapter à la demande plus ou moins forte dans certains secteurs, les stations seront de 3 tailles différentes. Certaines stations se verront également équipées de mobilier urbain type « support-trottinettes » pour garantir le bon rangement des engins garés.

TIER met par ailleurs en circulation à Saint-Quentin-En-Yvelines une nouvelle génération de trottinettes électriques avec des batteries amovibles que les usagers pourront eux-mêmes échanger. Ces batteries s'intègrent dans un réseau d'infrastructure innovant, le TIER Energy Network, qui consiste à installer dans l'agglomération des bornes de chargement destinées à alimenter des véhicules électriques de manière efficace et durable. Ainsi, entre 30 et 60 bornes seront déployées sur Saint-Quentin-En-Yvelines. ●

PC

Depuis la sortie des confinements, les vélos sont pris d'assaut. Comme les autres formes de mobilité alternatives individuelles, ils font partie des modes revendiqués par les utilisateurs du quotidien, souvent au détriment des transports collectifs. Aujourd'hui, ses promoteurs souhaitent encore aller plus loin et substituer les flottes de vélos aux flottes de voitures dans les entreprises. Gain de temps, diminution de coûts, facilité de stationnement, sont les principaux arguments avancés pour accélérer cette mutation, en milieu urbain surtout. Cette pratique du vélo en entreprise est soutenue par les politiques pro-vélo. Ainsi, la Banque Publique d'Investissement a accompagné le développement de la plateforme Tim Manager qui permet aux entreprises et aux salariés de gérer leur flotte en temps réel. « Le vélo de fonction est au-



jourd'hui une alternative sérieuse à la voiture de fonction », se réjouit ainsi Jérôme Blanc, co-fondateur de Tim Sports.

Lancement du programme Employeur Pro-vélo

Lancé par le ministère de la transition écologique, le programme « Objectif employeurs pro-vélo » soutient les employeurs publics ou privés dans leur démarche de labellisation Employeur Pro-vélo. D'ici à trois ans, son objectif est

de labelliser plus de 4 000 entreprises françaises et d'aider à la création de 20 000 places de stationnement réservées aux vélos. Un programme qui ne peut que réjouir Zenride, la première start-up française à proposer un service de location de vélos de fonction. Cette entreprise pionnière sur son secteur compte développer son portefeuille riche d'une soixantaine de sociétés clientes parmi lesquelles Veolia, Microsoft, Havas Sport, Hermès... ●

Jean-François Bélanger

ENTREPRISE NOUVEAUTÉ

Vasimimile relooke la visibilité

L'enjeu de la visibilité est d'autant plus important l'hiver, avec des journées qui raccourcissent alors que les salariés sont de plus en plus nombreux à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens. D'où le succès de Vasimimile, une marque Made in France, dont les ateliers sont situés en Auvergne Rhône-Alpes à moins



de 100 km de son siège basé à Grenoble, qui réinvente la visibilité à vélo et à trottinette. Les modèles

développés sont de formes ergonomiques, souvent humoristique, réalisée par des personnes en situation de handicap. Selon la marque, les modèles sont spécialement conçus pour la pratique sportive (formes ergonomiques, poches, facilité à s'adapter à toutes les morphologies et à tous les besoins). ●

Pierre Cossard

Comment toute la filière vélo se digitalise et rencontre un nouveau public

La crise pandémique que nous traversons a mis en exergue les bénéfices des usages liés aux mobilités douces. Symbole de la distanciation sociale, l'usage de ces dernières n'a cessé de croître. Dès lors, il devient nécessaire d'assurer une transition urbaine saine pour la sécurité et le bien-être des usagers.

Les initiatives publiques adoptées pour pérenniser ces nouveaux usages engendrant l'accélération du développement des pistes cyclables en région parisienne se soldent par un remarquable supplément de 150 km de pistes cyclables à Paris et les départements de proche couronne. Ces nouvelles pratiques soulèvent cependant de nouveaux défis associés aux impératifs de sécurité et de soutenabilité qui impliquent directement l'ingénierie des matériaux empruntés. Partant de ce constat, il est impératif de se pencher sur les innovations proposées par l'industrie technologique afin de répondre aux défis portés par l'essor de l'utilisation du vélo à assistance électrique.

Un engouement citoyen pour des solutions de qualité

Les efforts fournis par l'industrie technologique ont notamment permis l'essor du Vélo à Assistance Électrique, dont les ventes en 2019 ont bondi de 37% par rapport à l'année précédente. L'électrique s'érige alors comme pilier incontournable de la filière vélo et représente désormais 45% du marché. L'essor du VAE témoigne également d'un phénomène d'en-

gouement pour les vélos de qualité. Le prix moyen d'une monture, tous segments confondus, a augmenté de 15% entre 2018 et 2019. Ces chiffres illustrent notamment la demande croissante des Français pour des machines durables et de meilleure qualité.

L'industrie technologique se réinvente chaque jour afin de rendre l'expérience utilisateur innovante, sûre et durable dans le temps. Les acteurs de la mobilité douce intègrent la digitalisation et ont bien identifié ses bénéfices en termes de productivité, de coût, d'efficacité et d'impact sur les ventes. Parmi les nombreuses pierres posées pour parvenir à digitaliser et à connecter toute la filière de la fabrication à l'utilisation finale des véhicules, un protocole de communication semble être l'une des clés maîtresses.

Une innovation pour standardiser et permettre l'interopérabilité des données

Le mécanisme sur lequel repose un VAE ne peut être optimal qu'en tendant vers une homogénéisation de fonctionnement des différents équipements qui le composent. C'est sur ces efforts que se concentrent les industriels afin de tendre vers une standardisation des technologies consacrant le VAE. Cette standardisation peut être appliquée grâce à l'utilisation du protocole "Can Bus". Inspiré par l'industrie automobile, ce protocole s'illustre par un dispositif de transmission de données partagé entre plusieurs composants



d'un système numérique. Appliqué à l'automobile, il permet alors de rendre interopérables les différents capteurs ou actionneurs dans la voiture en diminuant la quantité de câbles. Appliqué aux VAE, une tendance vers une interopérabilité optimale permettrait de maximiser la maintenance sur plusieurs années, la sécurisation des approvisionnements des pièces détachées ainsi que la valorisation de la durabilité des équipements, enjeux clés de leur développement.

Un protocole destiné à consacrer la croissance du marché de la mobilité douce électrique

Aujourd'hui, en cas de panne sur une mobilité douce électrique, le véhicule nécessite une immobilisation longue et donc coûteuse tant pour l'utilisateur que pour le fabricant. La solution sanctionnée par le protocole « Can Bus » permet de faire dialoguer les équipements d'un véhicule plus facilement et de manière plus sécurisée. En outre, il permet également de fiabiliser le véhicule et de le doter d'équipements de sécurité tels que les phares puissants

intelligents, les freins électriques, les doubles batteries etc. sans augmenter les difficultés d'intégration de la connectique.

Une bonne connectique garantit donc une simplicité d'usage. En s'appuyant sur la géolocalisation des machines connectées, les fabricants peuvent initier une maintenance à distance qui s'illustre par sa rapidité, sa précision et son degré d'anticipation (dé-marches de maintenance préventive). Le protocole permet de consulter instantanément l'état de son propre véhicule et de réaliser les opérations de maintenance nécessaires à la garantie de son état de fonctionnement opérationnel tout en réduisant drastiquement le temps d'immobilisation des VAE. Ce protocole représente donc un triple gain en termes de temps, de coûts financiers et d'ingénierie tout en répondant aux enjeux de maintenance, de durabilité et sécurité. Fort de ses capacités, la standardisation et l'utilisation du protocole « Can Bus » est voué à permettre à la mobilité douce électrique de passer à l'échelle. ●

Par Pierre Régner,
PDG de Velco
www.velco.tech

ENTREPRISE NOUVEAUTÉ

Wello lance des triporteurs électriques



Wello, start-up française basée à la Réunion et au Mans, qui conçoit des vélos triporteurs à assistance électrique, connectés et solaires, a présenté le 26 janvier 2021 son vélo cargo électrique Pick-Up. Cette offre nouvelle s'adresse aux entreprises et collectivités inscrites dans une démarche de mobilité durable. Il a déjà séduit plusieurs grandes entreprises comme EDF ou La Poste à la Réunion, ainsi que plusieurs collectivités nationales et un ministère. Le Wello Pick-Up dispose d'une assistance électrique de 25km/h et son autonomie allant jusqu'à 100 km. De plus, il dispose d'une aide au démarrage et d'une batterie lithium-ion 48V – 1,1kW/h.

Il est également doté d'une caisse avec une capacité d'export modulaire jusqu'à 80 kg et 400L. Une remorque peut augmenter le chargement jusqu'à 1,3m³. ● **PC**

ENTREPRISE STRATÉGIE

La France dans le viseur de TIER

TIER, un des leaders européens de la micro-mobilité a annoncé le 14 janvier 2021 qu'il souhaitait opérer dans 15 nouvelles agglomérations de plus de 50 000 habitants dès cette année. L'opérateur souhaite par ailleurs développer son offre à destination des entreprises en s'intégrant aux plans de mobilité (PDM) et à implémenter son réseau de recharge TIER Energy Network.

Le Plan de mobilité est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. L'offre de trottinettes électriques TIER s'intègre dans cette démarche, qui est même obligatoire pour les entreprises de plus 100 salariés depuis janvier 2018. Dans cette logique, l'opérateur a développé TIER For



Network est une innovation consistant à installer dans des villes européennes des milliers de bornes de chargement destinées à alimenter des véhicules électriques de manière efficace et durable. Le déploiement des powerbox devrait avoir un impact positif sur le fonctionnement et l'intégration des solutions de micro-mobilité.

En effet, la rotation des trottinettes sera ainsi un point moins prépondérant dans le quotidien des territoires.

TIER va ainsi déployer 500 bornes en 2021, de pair avec la mise en circulation de son nouveau modèle de trottinettes avec des batteries amovibles et que les usagers pourront eux-mêmes retirer.

En complément, ces trottinettes intégreront des nouvelles normes de sécurité avec des clignotants avant / arrière et des casques intégrés. ● **Pierre Cossard**

Business, un outil destiné aux entreprises, et à leurs collaborateurs leur permettant d'intégrer la micro-mobilité partagée dans leurs plans de déplacement et éligible au forfait mobilité. Cette application complémentaire, permet aux entreprises d'allouer à leur salariés un budget dédié à la mobilité douce et de regrouper l'ensemble de la facturation.

Un réseau de recharge

Par ailleurs, le réseau TIER Energy

ENTREPRISE INNOVATION

Bub-up® une bulle de protection contre la pluie

Si le marché français du vélo a le vent en poupe, il reste encore une ombre au tableau : la météo. Car qui dit automne/hiver/printemps dit pluie... Et les études indiquent clairement que les intempéries constituent l'un des premiers freins à l'utilisation du vélo. D'où l'innovation lancée par Rainjoy, une nouvelle start-up française : Bub-up®, une bulle de protection contre la pluie pour les déplacements à vélo. Cette bulle protection protège



plus de 80% du corps contre la pluie et le froid. De plus, sa forme et sa structure ont été spécialement étudiées pour offrir le compromis idéal entre rigidité et souplesse face au vent réel et/ou apparent. ● **Pierre Cossard**



Pour anticiper l'avenir,
vous pouvez,

acheter pour
172 € de boîtes
de conserve



Ou vous pouvez,

vous abonner à
Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année



Bulletin d'abonnement

■ Un an

11 numéros+ 4 numéros hors-série de la revue
France Métropolitaine **172€** / Outremer et étranger **202€**

■ Deux ans

22 numéros+ 8 numéros hors-série de la revue
France Métropolitaine **320€** / Outremer et étranger **380€**

Je joins mon règlement

☐ par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° :

expire fin :

cryptogramme n° :

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte (barette 3 cases)

☐ Je règle par mandat administratif à réception de facture
et je joins un bon de commande

☐ Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de
A l'adresse :



Date et signature obligatoires

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Nom : Prénom :

Société :

Adresse : ☐ professionnelle ☐ personnelle
(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

Code postal : Ville :

Pays :

Fonction :

Tél. : ☐ professionnel ☐ personnel

Email :

Siret : TVA intra. :

Retournez ce bulletin par courrier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison
mobilitésmagazine.com