

LE GUIDE DES SERVICES VÉLOS

pour les collectivités



Réalisé par :



CLUB DES **villes & territoires**
cyclables et marchables

En
partenariat
avec :



Avec
le soutien
de :



Ce guide est une production réalisée par le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables en partenariat avec la société de conseil Inddigo et avec le soutien de l'ADEME. Le travail d'Inddigo a été rendu possible en partie grâce à l'obtention d'un crédit impôt recherche, dispositif national ayant pour but d'encourager les entreprises à engager des activités de recherche et de développement.

Donnant suite à l'étude ADEME parue en 2021, ce guide vise à prodiguer des conseils synthétiques aux collectivités pour créer ou adapter leurs services vélos. Chaque service est détaillé dans une fiche méthodologique dans laquelle les élus et techniciens trouveront des repères sur la conception, la gouvernance et le dimensionnement des services. Les fiches s'appuient sur les retours de collectivités collectés par Inddigo lors d'études de préfiguration de services vélos et par un groupe de travail Services vélos animé par le Club.

Rédaction :

Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, **Luc Berman, Axel Lambert**
Inddigo, **Julie Schwartz, Roman Ville-Glasauer, Cécile Drouet D'Aubigny**

avec la collaboration de

Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, **Catherine Pilon**
Inddigo, **Gwendal Caraboeuf, Evan Meixner**

Remerciements :

La réalisation de ce guide a été possible grâce aux contributions de nombreuses personnes auxquelles le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables exprime toute sa gratitude.

Établissements Publics

ADEME, **Élodie Barbier Trauchessec, Paul Peiffer**
CEREMA, **Marion Ailloud, Gerôme Charrier, Marie Joly, Christelle Famy**

Collectivités :

Bordeaux Métropole (33), **Pierre Brebinaud**
Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (06), **Léa Mikolajczak, Nina Pirocchi**
Grand Poitiers Communauté Urbaine (86), **Sylvain Rioland**
Lannion Trégor Communauté (22), **Laure Alleaume**

Pays de Chantonnay (85), **Aurélien Douillard**
Ville de Paris (75), **Nathalie Daclon**
Vallée Sud - Grand Paris (92), **Lisa Gautier, Yassin Seghrouchni**

Syndicats mixtes :

Île-de-France Mobilités, **Marion Chollet, Aline Gilette**
Nouvelle-Aquitaine Mobilités, **Mathilde Hérouin, Aurélien Evrard, Camille le Moulac**
Syndicat des Mobilités de l'Aire Grenobloise (38), **Laura Dumont Mollard, Damien Cottureau**
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (63), **Antoine Molle**

Conception graphique : Louise Robert

Impression : MediaGraphics, Rennes, France ; Imprimerie labellisée Imprim'vert, FSC et PEFC

Papiers Cyclus offset 100 % recyclé, certifié Cradle to Cradle® Argent

Les textes sont composés en Bricolage Grotesque (Mathieu Triay) et Hind Variable (Indian Type Foundry).

SEPTEMBRE 2024

Réalisé
par :



En partenariat
avec :



Soutenu
par :





Françoise Rossignol,

Maire de Dainville, 1^{ère} Vice-Présidente de la Communauté Urbaine d'Arras
et Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables

Des expériences, tant en France qu'à l'international, nous enseignent que la réalisation et l'entretien d'un réseau cyclable d'infrastructures sécurisées sont essentiels pour apaiser les territoires, redistribuer l'espace public en faveur de la marche et du vélo, redynamiser les territoires, et convaincre chacune et chacun que le vélo est un mode de transport du quotidien.

Les protagonistes de ces changements sont les collectivités locales : elles portent la mise en œuvre de ces travaux et donnent ainsi une réponse aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de notre temps.

Toutefois, l'action des collectivités dans cette métamorphose ne s'arrête pas à la réalisation d'infrastructures. L'autre pilier pour garantir une pratique par le plus grand nombre, y compris des publics précaires et vulnérables, consiste à déployer une palette de services tels que le stationnement sécurisé, les aides à l'achat, des sessions d'apprentissage, des vélos en libre-service, la location longue durée et des ateliers de réparation.

Si ces dispositifs semblent, de prime abord, être à la marge de l'action publique en matière de politiques cyclables, ils font au contraire partie intégrante d'un véritable système vélo dans lequel les usagers évoluent avec le moins d'obstacles à la pratique. L'amélioration continue de ce système vélo est ce qui permettra non seulement la mise en selle du plus grand nombre, mais aussi la création d'emplois locaux non-délocalisables en favorisant le dynamisme de notre filière vélo.

Les collectivités ne s'y trompent pas et mettent de plus en plus en place ce type de services : notre enquête nationale sur les politiques modes actifs avait ainsi révélé en 2022 que 7 collectivités sur 10 proposaient au moins un service vélo, avec, par exemple, une multiplication par cinq des aides à l'achat de vélo entre 2015 et 2021.

Afin d'accompagner cette tendance, le Club, en collaboration avec la société de conseil Inddigo et grâce au soutien de l'ADEME, a conçu ce guide pratique à l'attention des collectivités. Il a pour but de présenter les enjeux de chaque type de service, identifier les points de vigilance dans leur réalisation, augmenter leur visibilité auprès des habitants et donner les éléments de méthode pour aider les décideurs et concepteurs à les imaginer et à les mettre en œuvre.

Avec ce guide, nous espérons faciliter la compréhension des services vélos et ainsi contribuer, une fois de plus, à l'essor de la pratique cyclable.

Une montée en puissance des services vélos en France : les chiffres clés de l'Enquête Nationale sur les Politiques Modes Actifs - 2022

2021

Une année record pour la création de services vélos.



1354

Services mis en place



497

Services en projet

7/10

7 collectivités sur 10 proposent au moins un service vélo.



52 %

disposent d'une flotte de vélos interne



29 %

ont un service de location longue durée



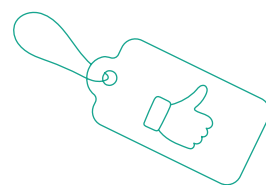
27 %

proposent une aide à l'achat de vélos



18 %

ont un service de location en libre-service.



X5

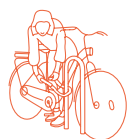
Multiplication par cinq des aides à l'achat de vélos depuis 2015

Fiches pratiques



0. Généralités sur les services vélos

6



1. Le stationnement « sécurisé »

10



2. La location longue durée

18



3. La location libre-service

26



4. Les aides à l'achat

36



5. L'apprentissage du vélo

42



6. Les ateliers d'auto-réparation

50

0. Les services vélos en France, un pilier de la politique vélo des territoires

INTRO.

Une politique cyclable globale ne se résume pas au déploiement d'infrastructures cyclables. La construction d'un écosystème de services ciblés et complémentaires à ces infrastructures est indispensable pour développer la pratique du vélo au quotidien sur les territoires.



→ Les services vélos regroupent l'ensemble des services existants pour répondre aux besoins des cyclistes et favoriser l'essor du vélo comme mode de transport. Les services les plus développés en France sont : le stationnement vélo « sécurisé » ①, la location de vélos longue durée (VLD) ② et en libre-service (VLS) ③, les aides à l'achat ④, l'apprentissage du vélo ⑤ et les ateliers participatifs de réparation vélo ⑥.

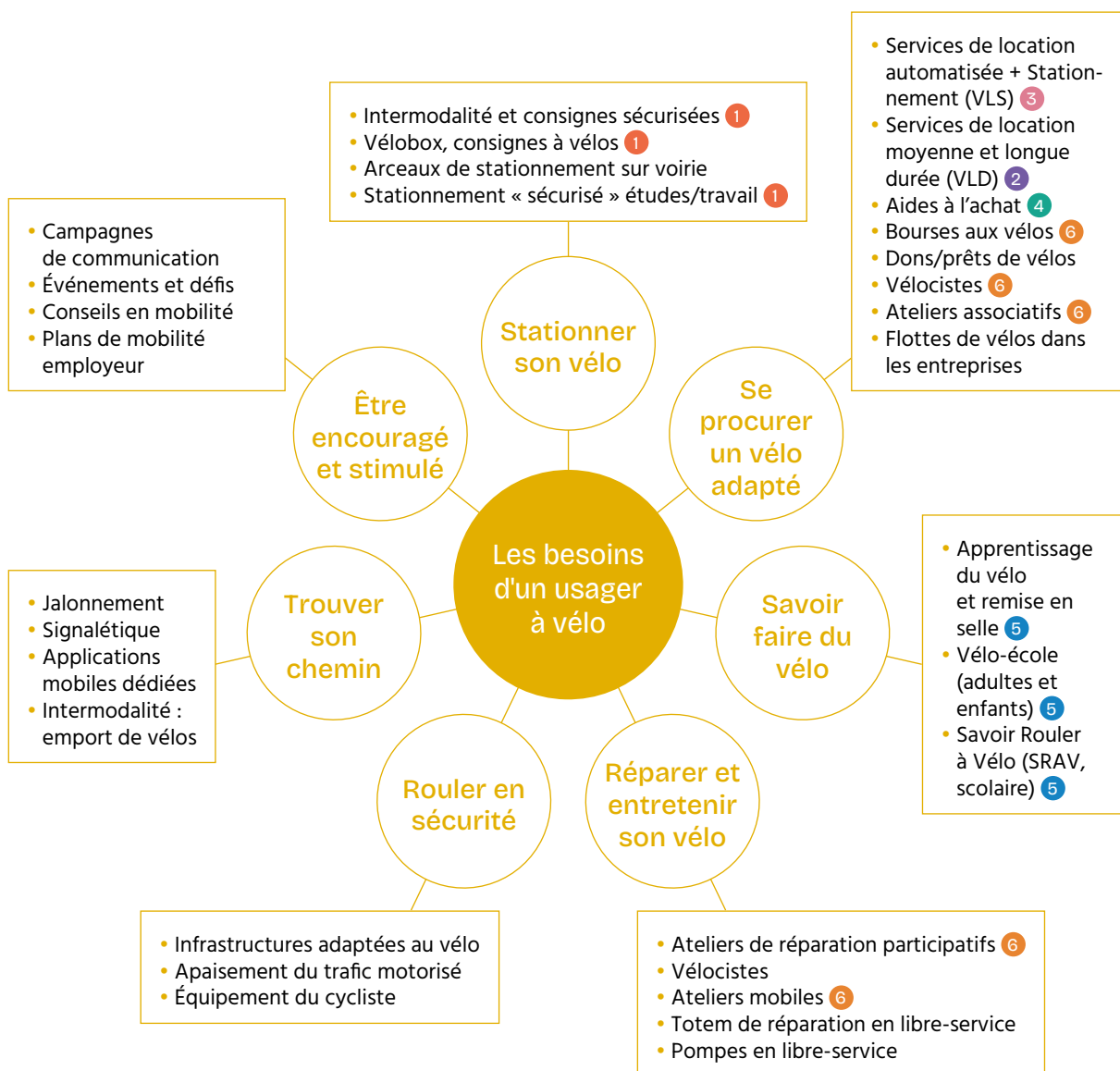
→ En plus de répondre aux besoins des cyclistes, les services vélos sont très efficaces pour encourager le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, surtout lorsqu'ils se complètent mutuellement.

→ Leur implantation favorise la création d'emplois non délocalisables, propices aux programmes d'insertion.

→ Leur développement nécessite un budget spécifique et des moyens humains suffisants, y compris pour la communication, afin de garantir la mise en place et le bon fonctionnement annuel de ces services vélos.

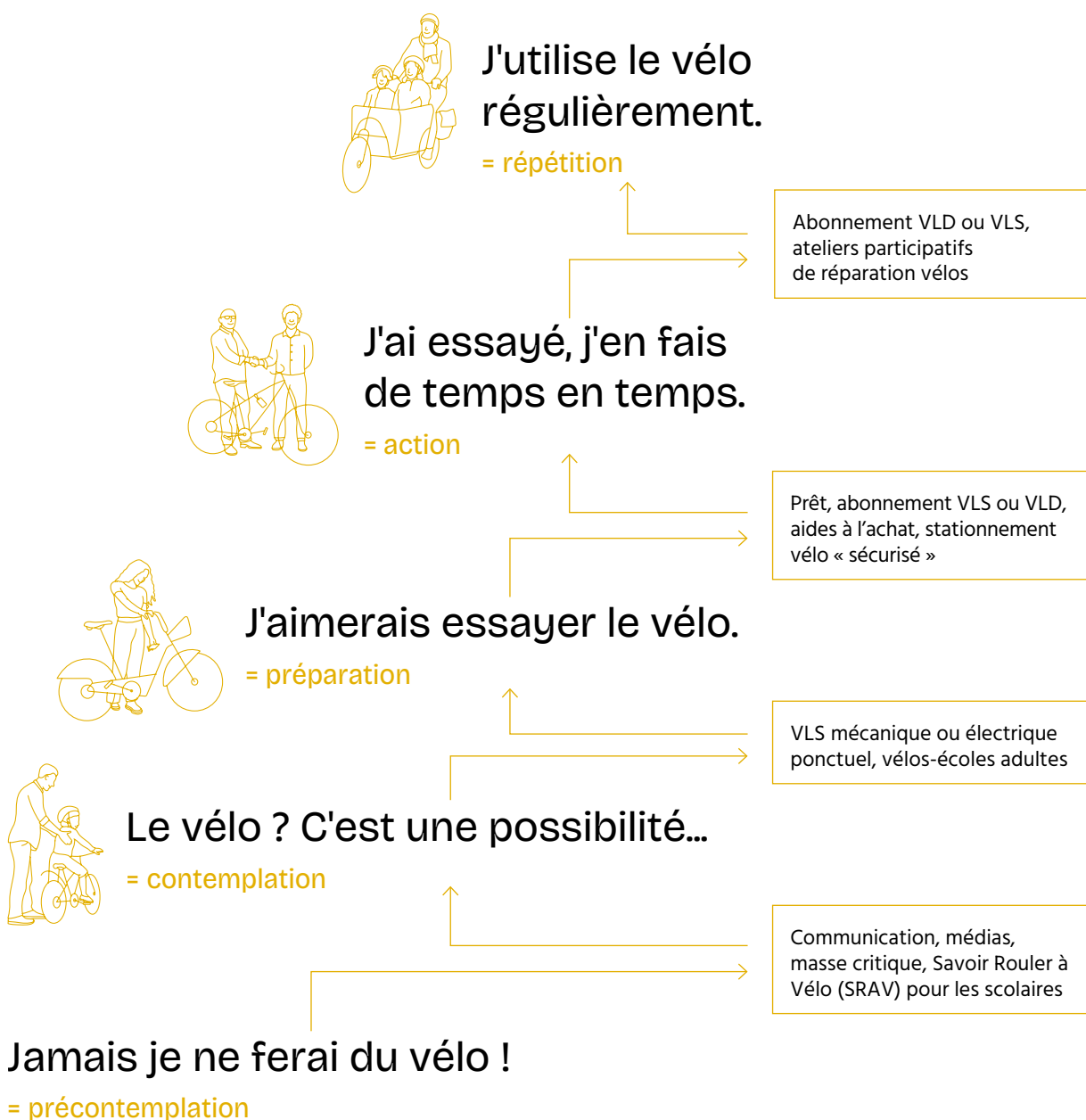
Un écosystème adapté aux besoins des cyclistes et incitant à la pratique

Le schéma ci-dessous liste les besoins à couvrir par les services vélos pour construire une politique cyclable globale. Les pastilles de couleurs 1 2 3 4 5 6 font référence aux services détaillés dans les 6 fiches du présent guide. Leur rôle consiste à accompagner les néo-cyclistes dans leur passage vers une mobilité cyclable tout en répondant aux besoins des cyclistes déjà ancrés sur un territoire.



Une articulation des services pour encourager le changement de comportement

Les services vélos interviennent à divers stades du changement de comportement, en fonction de l'effet désiré. Toutefois, la mise en place des infrastructures et du réseau cyclable est une condition préalable et complémentaire pour générer ces changements : en matière de pratique du vélo, l'offre doit précéder la demande !



1. Le stationnement « sécurisé »

INTRO.

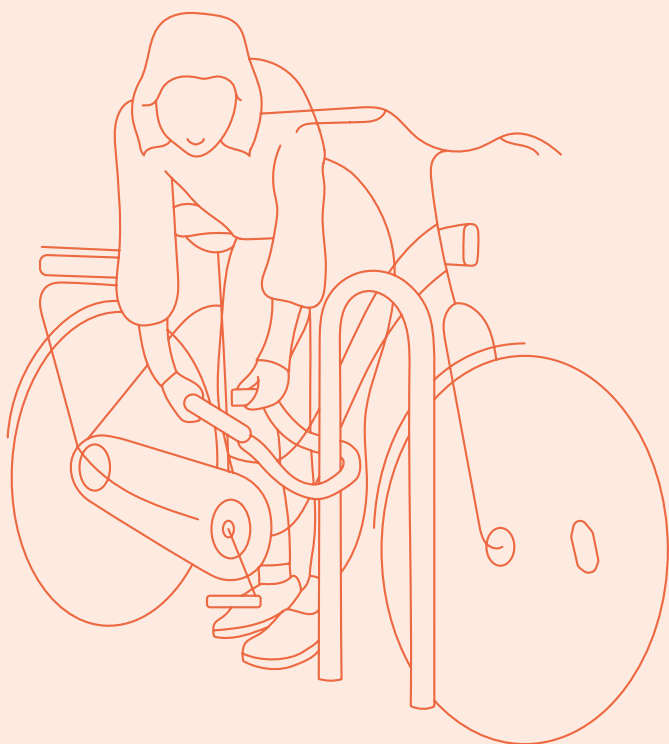
Le stationnement vélo « sécurisé » concerne les emplacements dont les accès sont contrôlés par clé, par badge, par application de smartphone ou par un gardien. Il peut prendre différentes formes selon la taille du stationnement et son usage dans la ville : consigne, vélobox, local vélos, parking vélo capacitaire en ouvrage, reconversion d'un ancien parking voitures ou de locaux vacants.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Plus de 350 000 vols de vélos par an !

Le vol est un obstacle majeur à la pratique du vélo. Sur les 16 millions de vélos actuellement utilisés en France métropolitaine, 350 000 à 580 000 sont volés annuellement. Par ailleurs, plus la part modale du vélo est élevée, plus il y a de vols, ce qui souligne la nécessité de développer massivement des solutions de stationnement « sécurisé ».

Source : Académie des mobilités actives.
Le vol de vélos en France. 2023.





Pourquoi développer le stationnement « sécurisé » ?

Pour lutter contre le vol de vélos, second frein à la pratique du vélo en France. Être victime d'un vol peut conduire à un arrêt total de la pratique.

Pour encourager l'intermodalité. Le stationnement « sécurisé » permet de renforcer l'usage du vélo en combinaison avec les transports collectifs (et réciproquement).

Pour répondre à la logique du dernier kilomètre.

Pour répondre à la montée en gamme progressive des vélos en circulation (vélos à assistance électrique, cargos et allongés, vélos de randonnée, vélos urbains haut de gamme, etc.) et participer à l'essor d'une filière vélo.

Pour éviter les mésusages et les conflits dans les espaces privés et publics (vélos encombrants, vélos garés dans les halls d'immeubles, sur des barrières, etc).



Les points d'attention avant de se lancer

L'utilité d'une offre de stationnement « sécurisé » dépend avant tout de son emplacement qui résulte des critères de sécurité, d'accessibilité, de visibilité et de proximité.

Un parc de stationnement nécessite une gestion complète pour être utile (attribution des places, entretien des espaces et du mobilier, enlèvement des vélos-ventouses, création d'une fourrière et gestion des vols).

Si la gestion du stationnement « sécurisé » sur le territoire est confiée à différents opérateurs, il est nécessaire de faciliter l'interopérabilité de ces offres ou de simplifier le parcours client.

La tarification (si existante) doit être attractive. Il est difficile, voire impossible, de couvrir

les coûts d'exploitation/investissement avec les recettes des usagers. Les AOM peuvent subventionner ces coûts.

Il est important de penser aux besoins de stationnement des vélos spécifiques en prenant en compte leurs gabarits et leur répartition au sein du territoire (écoles, commerces, etc).

Des places spécifiques pour les personnes à mobilité réduite peuvent être aménagées et réservées au plus près des accès.

Concier les usagers permet de connaître les principaux besoins en termes de localisation et de dimensionnement (enquêtes, formulaires webs et/ou retours des associations).



Les indicateurs à prendre en compte

L'équipement doit être fonctionnel et accessible. Le mobilier et les chemins réservés aux cyclistes doivent être ergonomiques. Les « pincettes-roues » sont à proscrire ; privilégier les arceaux.

L'équipement doit être sécurisé pour les vélos et pour les usagers.

La surveillance doit être adaptée (présence humaine, contrôle à distance par caméra).

Le parcours usager doit être facile (interopérable avec les titres de transport, abonnement, achat).

La tarification doit être adaptée, selon la fréquence d'utilisation et de la destination du stationnement, les formules d'abonnement doivent permettre un usage occasionnel.

L'équipement doit être attractif, lumineux et entretenu régulièrement.

L'utilisation de l'équipement peut être suivie par le taux de remplissage et la durée moyenne d'occupation des places.

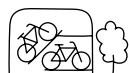
Diversité des modes de stationnement



De 5 à 6 places
+ possibilité de box
individuel

Vélobox

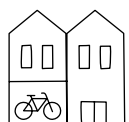
Les Vélobox, ou huches à vélo, sont des modules sécurisés d'une dimension correspondant généralement à l'emprise d'un emplacement de voiture. Il existe aussi des modules avec des box individuels.



De 20 à 100 places

Consignes autoportantes

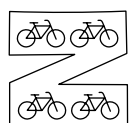
Modules sécurisés dans lesquels l'utilisateur peut entrer pour y attacher son vélo. Le mobilier est le plus souvent des racks à double-étages pour maximiser la capacité.



Spécifique au type
d'usage du bâtiment
(voir décret juin 2022)

Locaux vélos dans les nouveaux bâtiments

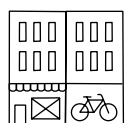
Selon l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, tous les nouveaux bâtiments, ainsi que ceux rénovés, doivent disposer de locaux pour le stationnement « sécurisé » des vélos.



De 100/150 places
à plusieurs milliers

Parcs de grande capacité

Conçus spécifiquement pour le site sur lequel ils sont implantés, ils intègrent souvent des services supplémentaires (réparation, gonflage, nettoyage, vente de pièces et accessoires, accueil humanisé).



À partir de 40/50
places

Reconversion de locaux vacants d'activité

Des locaux au rez-de-chaussée d'immeubles n'occupant plus de fonction commerciale peuvent être transformés en emplacement vélos lorsque la demande est forte.



De 8 à 10 places
par emplacement
converti

Reconversion de parcs de stationnement voitures

L'ensemble ou une partie du stationnement préalablement réservé aux voitures peut être reconverti en stationnement vélo.

Localisation et usagers

						
Centres commerciaux et zones urbaines commerciales • Clients de courte ou moyenne durée • Travailleurs faisant usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail/professionnels			•	•	•	•
Pôles d'intermodalité • Travailleurs faisant usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail/professionnels • Voyageurs en intermodalité • Usagers voulant accéder au centre-ville à pied		•	•		•	•
Lieux de résidence • Travailleurs faisant usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail/professionnels • Résidents • Visiteurs moyenne ou longue durée	•			•	•	•
Lieux de loisirs • Clients des lieux de loisirs • Travailleurs faisant usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail/professionnels • Clients de grands événements (sportifs, culturels...)		•		•	•	•
Centres administratifs et autres • Travailleurs faisant usage du vélo pour leurs trajets domicile-travail/professionnels • Flottes de vélos partagés • Usagers de passage pour des rendez-vous administratifs				•	•	•
Lieux d'éducation et de travail • Travailleurs / élèves / étudiants • Flottes de vélos partagés • Visiteurs	•	•	•	•	•	•

Légende des lieux :

Centres commerciaux et zones urbaines commerciales : rue piétonne étroite avec une forte concentration de commerces.

Pôles d'intermodalité : gares routières et ferroviaires, métros, tramways, etc.

Lieux de résidence : copropriétés, logements sociaux.

Lieux de loisirs : complexes sportifs, stades, musées etc.

Centres administratifs et autres : mairies, préfectures, centres de sécurité sociale, bureaux de poste, hôtels de police, prisons, sites militaires, etc.

Lieux de travail : parcs d'activités ou zones industrielles, bureaux, coworking, centres de recherche, CHU etc.

Lieux d'éducation : crèches, établissements scolaires, campus universitaires.

Modalités de mise en œuvre



Vélobox

L'acceptation sociale peut-être plus faible : les Vélobox peuvent être perçus comme une privatisation de l'espace public pour certains usagers.

Mise en œuvre : Les Vélobox sont implantés directement sur l'espace public en reconvertissant des places de stationnement automobile. Leur accès se fait sur abonnement la plupart du temps par une serrure à cylindre (électronique ou par clé).

Temporalité de mise en œuvre : De 6 mois à 1 an.

Coût pour la collectivité : Environ 1 500 €/place d'investissement. Puis un coût de fonctionnement à chiffrer pour assurer son entretien et la gestion des abonnés.

Dimensionnement : L'implantation des Vélobox dépend généralement de la demande des habitants et des opportunités de reconversion de places de voitures.



Consignes autoportantes

La consigne autoportante permet un déploiement rapide mais attention à fournir une offre suffisante et à l'intégration patrimoniale.

Mise en œuvre : Les consignes sont implantées sur l'espace public, sur le foncier des gares, ou en reconversion de places de parking voitures.

Temporalité de mise en œuvre : De 6 mois à 1 an.

Coût pour la collectivité : De 1 000 à 3 000 €/place d'investissement.

Dimensionnement : La taille de la consigne dépend des opportunités foncières et des flux de déplacements du site. À noter que l'offre est rapidement adaptable en fonction du besoin car les consignes sont modulaires et transportables.



Locaux vélos dans les nouveaux bâtiments

Le parcours usager doit être fluide et sans obstacles, sinon les usagers chercheront leurs propres solutions (barrières, mobilier urbain, etc). La collectivité doit sensibiliser, contrôler et accompagner les acteurs pour garantir le respect des normes lors de l'instruction des permis de construire.

Mise en œuvre : Intégrer des locaux vélos peut se faire dans une salle au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol de l'immeuble, dans une cour fermée ou bien en mutualisation avec le parking voitures (attention cependant à l'accès).

Temporalité de mise en œuvre : De 2-3 ans pour les nouveaux locaux et les immeubles de logement.

Coût pour la collectivité : Gratuit lorsque les bâtiments sont privés. Pour les autres : de 100 à 400 €/place.

Dimensionnement : Réglementé, voir PLU communes :

- **Ensemble d'habitation :** 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales et 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales.
- **Bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant un lieu de travail :** 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
- **Bâtiments accueillant un service public :** 15 % de l'effectif des agents présents en simultanée, et 15 % de l'effectif des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
- **Ensemble commercial :** 10 % de la capacité du parc de stationnement (limite fixée à 100 emplacements).



Parcs de grande capacité

Un projet sur-mesure doit répondre aux besoins des futurs usagers (dimensions, types de vélos, etc). Une offre provisoire est souvent nécessaire et pertinente.

Mise en œuvre : Les parcs de stationnement capacitaires sont conçus spécifiquement lors de grands projets d'aménagement et d'infrastructures de mobilité, via la construction de grandes structures de stationnement.

Temporalité de mise en œuvre : De 1 à 5 ans.

Coût pour la collectivité : Entre 3 000 et 6 000 €/place d'investissement. Une humanisation du parc représente un coût non négligeable qui vient s'ajouter aux coûts classiques de fonctionnement (gestion abonnement, entretien).

Dimensionnement : Doit être pensé en fonction des besoins à venir (+ 15 ans). Le nombre de places de stationnement dépend également des opportunités foncières et de la réglementation issue de la LOM (dans le cadre des gares concernées).



Reconversion de locaux vacants d'activités

Il est important d'évaluer la faisabilité du projet avant de se lancer : le foncier commercial peut être cher à la location ou difficile à négocier.

Mise en œuvre : Reconvertir des locaux commerciaux vacants est possible lorsqu'il y a une forte demande de stationnement vélo et une vacance commerciale. Cela demande un diagnostic pour trouver des locaux adaptés. Une acquisition foncière suivi d'une commercialisation peut être nécessaire dans certains cas.

Temporalité de mise en œuvre : De 6 mois à 2 ans.

Coût pour la collectivité : De 1 000 à 10 000 €/place en fonction de l'investissement et de l'achat foncier ou la location. Les frais de fonctionnement sont souvent très élevés.

Dimensionnement : Le choix du nombre d'emplacements vélos dépend de l'opportunité foncière du local. Une place de stationnement occupe environ 1,5m². Pour du stationnement en hauteur avec du double-rack, une place occupe 1m².



Reconversion de parcs de stationnement voitures

Tous les parkings ne sont pas adaptés à accueillir des usagers à vélo : les rampes doivent pouvoir être partagées et les conditions d'évacuation conformes.

Mise en œuvre : Il est possible de reconvertir des zones (si physiquement délimitées) ou des étages entiers au sein de parkings voitures en superstructures, sous-terrain ou de plein-pied. L'accès au parking peut être partagé avec les piétons ou avec les voitures (à condition que la rampe d'accès véhicule soit empruntable et que le flux ne soit pas trop important : moins de 250 places). Il est aussi recommandé d'ajouter des services annexes tels que des stations de gonflage et de réparation sur le lieu du stationnement.

Temporalité de mise en œuvre : Si l'exploitant a la main, cela peut prendre quelques mois à plusieurs années avec une maîtrise d'œuvre plus importante.

Coût pour la collectivité : De 800 € (mobiliier et petite adaptation du site) à 6 000 €/place (rénovation, adaptation du site et compensation des pertes d'exploitation (amortissement) des places de parking voitures). Cette compensation représente également un coût de fonctionnement important.

Dimensionnement : Le nombre de places reconverties dépend du lieu d'implantation :

- Dans le cas d'une gare, le nombre de places représente environ 10 % à 20 % des voyageurs.
- Sur le lieu de travail, ou des bâtiments accueillant du public, cela représente 10 % de l'effectif des salariés et/ou visiteurs accueillis simultanément dans le bâtiment.
- Dans le cas d'une zone urbaine commerciale dense, reconvertir progressivement des étages de stationnement voitures.

Points de vigilance



	Vélobox	Consignes autoportantes	Parc de grande capacité	Locaux vélos dans les nouveaux bâtiments	Reconversion de parcs de stationnement de voitures	Reconversion de locaux vacants d'activités
Le parcours de souscription, le paiement et l'accès doivent être simples pour l'utilisateur.	•	•	•	•	•	•
L'entretien du stationnement est primordial : nettoyage des espaces et surfaces, enlèvements réguliers des vélos-épaves, entretien des mobiliers de stationnement, pompes et outillages.	•	•	•	•	•	•
Le tarif doit être ciblé en fonction des usages du stationnement : les pôles avec le plus de clients uniques doivent avoir des tarifs intéressants pour les usagers à la journée ou demi-journée.	•	•	•	•	•	•
L'atmosphère générale du parking doit être soignée, propre et suffisamment éclairée pour conférer un sentiment de sécurité aux usagers et à leur vélo.		•	•	•	•	•
L'accès au parking doit être soigné (portes, rampes et plans inclinés doivent être pensés de manière à faciliter l'accès).			•	•	•	
En fonction de la durée de stationnement, l'équipement doit être à une distance raisonnable du site. Plus le temps de stationnement est court, plus il doit être proche du site.	•	•				
Pour inciter à l'usage de l'équipement, sa distance par rapport au site visé doit être minimale, idéalement inférieure à 30 m. La LOM impose par exemple au maximum 70 m pour les gares.		•		•		

Outils de communication

						
	Vélobox	Consignes autoportantes	Parc de stationnement de grande capacité	Locaux vélos dans les nouveaux bâtiments	Reconversion de parcs de stationnement voitures	Reconversion de locaux vacants d'activités
Communication ciblée sur les usagers et les clients d'autres modes de transports.	•	•	•	•	•	•
Communication physique : créer de la visibilité sur l'espace public en communiquant sur l'équipement, jalonner l'équipement, mettre en valeur l'entrée par de la couleur, des enseignes ou une œuvre artistique en lien avec le vélo.	•	•	•		•	•
Communication numérique : les modalités d'accès et les tarifs doivent être facilement disponibles en ligne, de même que les canaux d'abonnement.	•	•	•		•	
Communication pour les cyclistes et les non-usagers.	•	•	•		•	
Communication ultra locale : animations sur l'espace public, à proximité du nouveau stationnement.	•	•				•
Campagne médias locale.	•	•	•	•	•	•
Communication en partenariat avec les syndicats d'immeubles.				•		

RESSOURCES

Alvéole +. Guide pour installer un stationnement vélo "sécurisé". 2024.

CEREMA. Le stationnement sur l'espace public : Stratégies et préconisations pour aménager. 2021.

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. Stationnement des vélos dans les constructions. 2022.

FUB. Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux. 2016.

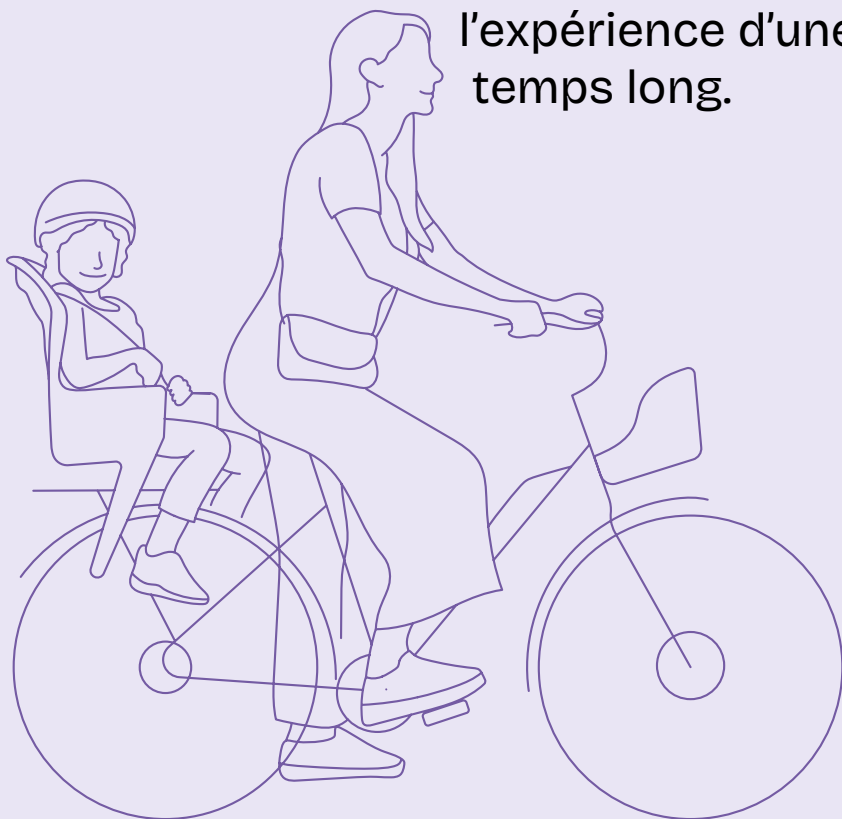
Paris en Selle. Installer un espace vélo dans sa copropriété. 2022.

Collectif vélo IDF, Paris en selle, MDB, FUB, ADMA. Guide du stationnement vélo en gare. 2023.

2. La location de vélos longue durée

INTRO.

Un service de Vélos en location Longue Durée (VLD) permet à un usager de conserver le vélo sur une période allant d'une demi-journée à plusieurs mois*. Le plus souvent, le retrait et la restitution des vélos se font dans une agence du service (fixe ou mobile) ou en vélostation dans certains territoires. Ce service permet de mettre un vélo à disposition dans le but de transformer en profondeur les habitudes de déplacements des usagers par l'expérience d'une pratique sur un temps long.



*Quelques services de VLD proposent également des offres à la demi-journée ou à la semaine.



Pourquoi développer un service de VLD ?

Pour offrir un service utile à tous les habitants, quel que soit le niveau de densité du territoire, complémentaire aux offres de transports en commun.

Pour favoriser le report modal : le service de VLD a un faible coût de mise en place pour la collectivité pour un fort potentiel de report modal de la voiture vers le vélo [cf. Zoom p.23].

Pour toucher un public plus diversifié que d'autres services : femmes, jeunes, personnes âgées voire personnes à mobilité réduite et personnes aux faibles revenus.

Pour permettre aux usagers de (re)découvrir le vélo sans engagement, avant d'envisager un achat qui peut être coûteux.

Pour bénéficier d'une relative souplesse de montage et de contractualisation tout en pouvant être porté par différents types de collectivités.



Les points d'attention avant de se lancer

S'assurer que la durée du service proposé est en adéquation avec les objectifs d'usage des vélos : favoriser le test d'un vélo avant un achat ou autoriser une location à durée illimitée dans le temps ?

Fixer la durée limite de location dans les conditions d'utilisation et communiquer clairement sur cette limite.

Proposer des modèles de vélos ciblés qui s'adaptent aux spécificités du territoire et à ses futurs usagers (VAE, vélos classiques, cargos, vélos adaptés, etc).

Réaliser des *focus groups* avec un panel d'usagers et des enquêtes régulières.

Informar sur la possibilité de se faire rembourser de minimum 50 % du prix de l'abonnement par son employeur et proposer un demi-tarif pour les personnes non salariées : les étudiants et les personnes sans activité.

Communiquer largement sur le service et rendre visible le parc de vélos loués sur l'espace public. Il s'agit de créer une marque forte et identifiée.

Déployer le VLD peut nécessiter la mise en place de listes d'attente en cas de forte demande : il faut éventuellement être en mesure d'augmenter la taille du parc pour répondre au besoin.

EXEMPLE

La communauté de communes « Rumilly Terre de Savoie » (32 000 hab.) située entre Chambéry et Annecy, a fait le pari de développer la pratique du vélo sur son territoire. Les élus de cette collectivité rurale ont profité de la fermeture du bâtiment gare de la ville centre en 2018, pour y développer un projet de vélostation intercommunale, « l'Agence J'yvélo » dans le cadre du programme « 1001 gares » de Gare & Connexions. L'intercommunalité y propose 70 vélos à assistance électrique à ses habitants, pour une durée de location d'une demi-journée à trois mois.

Scénarios de déploiement : pour qui et pour quels usages ?



Susciter un usage ponctuel

Un système à petite échelle, idéal pour tester un premier service de VLD à faible coût. Nouer un partenariat avec un chantier d'insertion ou un atelier d'auto-réparation pour l'entretien et la distribution de la flotte peut être une piste de lancement.

Le public visé

- Un public touristique/de passage.
- Un public familial pour un usage loisirs.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : La location se fait à la demi-journée, la journée, le week-end et la semaine. Ce service peut être saisonnier.
- **Type d'abonnement** : Il ne s'agit pas d'un abonnement mais d'un paiement unique.
- **Modalités d'entretien** : Compris dans la location.

L'accès au service

- **Tarification moyenne** : De 10 à 35 € la journée en fonction des vélos.
- **Construction du dossier de location** : Il doit être le plus succinct possible, mais prévoir une caution pour garantir le retour en bon état du vélo.

La diversité du matériel proposé

- Les services de VLD visant une utilisation ponctuelle sont essentiellement équipés de vélos à assistance électrique (VAE).
- Les vélos cargos et allongés s'adressent principalement aux familles.

L'implantation territoriale

- Pour atteindre les familles ou le public de passage, il est judicieux de proposer des points de location fixes en centre-ville/près des gares/près du littoral/près des lieux touristiques. Une phase de test est à prévoir pour mesurer les emplacements qui fonctionnent.
- Attention au risque de concurrence avec les vélocistes locaux. Elle peut être évitée en ajustant l'implantation territoriale.



Créer une masse critique

Le VLD à grande échelle, tel un véritable service public, pour ancrer la mobilité active des habitants du territoire dans le temps. Le tarif peut être adapté aux ressources des ménages.

Le public visé

- Un public étudiant/saisonnier/accédant à l'emploi.
- Un public d'actifs pour les déplacements domicile/travail.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : La location la plus fréquente est à l'année. Pour ce type de service, il est aussi intéressant de proposer la location par trimestre, semestre et année scolaire (9 mois) afin de proposer un service adapté aux étudiants.
- **Type d'abonnement** : l'abonnement est renouvelable, avec ou sans conditions de revenus. Certains permettent un abonnement illimité.
- **Modalités d'entretien** : peut être à la charge du locataire pour inciter à la prise d'autonomie.

L'accès au service

- Certaines collectivités peuvent choisir de mettre en place des tarifs sociaux voire la gratuité pour certains publics.
- **Tarification moyenne** : De 30 à 60 € par mois. L'utilisateur peut demander le remboursement de 50 % du prix de la location à son employeur.
- **Construction du dossier de location** : il doit permettre de cibler l'accès au service aux résidents voire employés du territoire.

La diversité du matériel proposé

- Le vélo mécanique permet de fournir une flotte très importante à moindre coût, mais peut être un obstacle pour un territoire très vallonné.
- Les VAE peuvent intéresser plus spécifiquement les actifs pour les déplacements utilitaires ou encore les personnes ayant une limitation dans une fonction physique.
- La taille de cette flotte de VLD est bien plus importante que celle des deux autres scénarios présentés ici (souvent 10 fois supérieure).

L'implantation territoriale

- Des points fixes bien identifiés (vélostation, maison du vélo) permettant de gérer et d'entretenir une flotte importante.
- Pour toucher les territoires excentrés, il est possible de proposer des points de collecte de vélos itinérants et mobiles ou de créer des partenariats avec des acteurs locaux (ex : universités lors de la rentrée).
- Des temps de communication sont à prévoir pour faire connaître le service (rentrées scolaires et universitaires, semaine de la mobilité, Mai à vélo, etc).

Ex. : Vélycéo à Saint-Nazaire - 5 000 vélos en 2024.



Créer le déclic vélo, VAE ou vélo adapté

Utiliser le VLD comme un coup de pouce pour (re)-découvrir le vélo et comme un tremplin pour encourager l'achat.

Le succès est parfois tel, que les usagers souhaitent garder le vélo plus longtemps : permettez-leur de le racheter !

Le public visé

- Un public d'actifs pour les déplacements domicile/travail.
- Un public diversifié : Personnes à mobilité réduite, jeunes, personnes âgées.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : Les locations les plus fréquentes s'échelonnent de 1 à 6 mois suivant une logique « essayez avant d'acheter ».
- **Type d'abonnement** : Ils sont le plus souvent non renouvelables, dans un objectif d'incitation à l'achat après la location. Une partie du public n'en a cependant pas les moyens. Le taux de rotation des vélos est ainsi plus élevé et limite le besoin en termes d'investissement pour l'exploitant.
- **Modalités d'entretien** : Compris dans la location.

L'accès au service

- **Tarifcation moyenne** : De 20 à 80 € par mois. L'utilisateur peut demander le remboursement de 50 % du prix de la location à son employeur.
- **Construction du dossier de location** : Il doit permettre de cibler l'accès au service aux résidents/employés du territoire. Avec le prix souvent élevé du vélo, il peut également proposer des assurances en cas de vol ou de casse.

La diversité de matériel proposé

- Du matériel robuste et universel permet de faire essayer le vélo dans les meilleures conditions et inciter l'utilisateur à passer à l'achat.
- Une grande diversité de matériel est le plus souvent proposée pour attirer un public diversifié : vélos classiques, VAE, vélos cargos, vélos allongés, vélos adaptés. Cette diversité est cohérente avec le prix élevé des vélos, car les usagers préfèrent les essayer avant d'acheter.
- Possibilité de proposer le rachat du vélo par l'utilisateur et/ou d'organiser une vente collective d'anciennes flottes VLD.

L'implantation territoriale

- Des points de mise à disposition mobiles, pour toucher des plus grands territoires, tels que les vélos-huttes, les agences mobiles, mais aussi la livraison/animation à domicile ou en entreprise.

Ex. : Vélek'tro à Lannion-Trégor - 500 VAE en 2022 ; VAE de la Maison du Vélo de Rennes - 2 000 VAE en 2022.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le VLD diminue l'utilisation de la voiture

De 5,5 trajets en voiture hebdomadaires effectués avant l'abonnement au service de VLD (cas du VAE) à 3,7 trajets hebdomadaires après la fin de l'abonnement de VLD.

Source : ADEME - INDDIGO. Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos. Cahier technique sur la location de vélos longue durée. 2021, p.62.

→ La régie publique

Gestion directe par la collectivité. La régie est fréquemment utilisée pour la location de vélos longue durée.

Avantages :

- La régie permet l'intégration aux services de la collectivité, ce qui assure la maîtrise totale de l'organisation et du fonctionnement du service.
- Il y a un réel intérêt de la régie lorsque la collectivité est propriétaire de la flotte de vélos.
- Elle est simple à mettre en œuvre juridiquement.

Contraintes :

- La collectivité doit se doter des compétences techniques et des ressources humaines nécessaires pour faire fonctionner le service sur le long terme.
- Elle est assujettie aux règles de la commande publique et peut entraîner des démarches administratives plus longues. La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) peut être une opportunité.
- Le renouvellement de la flotte peut être complexe une fois le contrat de fourniture initial achevé.

→ La Délégation de Service Public (DSP)

Le délégataire assure le service avec son propre personnel selon les méthodes de la gestion privée et porte les risques financiers. La commune lui octroie en contrepartie un monopole d'exploitation du service.

Avantages :

- Le service est intégralement délégué.
- La délégataire peut être en charge de la gestion du service ainsi que de la fourniture du matériel.
- La DSP minimise la prise de risque pour la collectivité.
- Le coût global est connu d'avance pour la collectivité.
- La gestion globale du service et le reversement des recettes sont incitatifs pour les opérateurs privés.

Contraintes :

- La procédure de contrat est longue à mettre en place.
- Il faut anticiper le devenir des vélos en fin d'opération.
- Il faut un seuil minimum du parc de vélos pour séduire les opérateurs.

→ La SPL ou le SEM

La Société Publique Locale est un mode de gestion avec un opérateur interne tandis que le Syndicat d'Économie Mixte permet une gestion hybride semi-interne.

Avantages :

- La SPL permet de regrouper plusieurs collectivités au sein d'une même structure (ex : SPL départementale).
- Elle permet de garder l'expertise en interne et d'évoluer de manière flexible.
- La SPL peut permettre à une collectivité de récupérer la gestion d'un service déjà existant et précédemment opéré par une association.

Contraintes :

- La SPL est juridiquement complexe à monter.
- Elle doit être gérée avec un compte d'exploitation, un budget, un chiffre d'affaires.

→ Le marché public spécifique

L'opérateur exécute une prestation précise sur la base d'un cahier des charges avec une marge de manœuvre restreinte.

Avantages :

- Le marché public offre une certaine souplesse de procédure avec la possibilité d'allotir (fourniture et exploitation).
- L'exploitation du service est complète mais la collectivité conserve le contrôle.
- Il est possible de passer un marché sur une partie spécifique du service (ex : pour la communication).
- Il est possible de gérer les recettes via une convention de mandat.

Contraintes :

- Le marché s'accompagne de la mise en place et du suivi d'une régie de recette (difficulté de mise en œuvre du paiement en ligne, pas de souscription d'abonnement en itinérance, etc).
- Il est peu incitatif pour l'opérateur, qui a une marge de manœuvre restreinte.
- La collectivité garde un certain risque financier car elle gère le budget.
- Le marché demande un suivi par la collectivité nécessitant une compétence de gestion en interne.

Points de vigilance

→ Le public

L'usage intensif des vélos par certains publics (les professionnels de la livraison par exemple) peut entraîner une dégradation de la flotte. L'opérateur doit anticiper cet usage ou l'interdire dans le contrat (limite kilométrique).

→ Les conditions extérieures

Les aléas climatiques peuvent exposer les vélos à la dégradation (oxydation sur le littoral, transmission adaptée en secteur vallonné, etc).

→ Le stationnement

En fonction des lieux où les vélos seront souvent garés, ils peuvent être plus ou moins exposés au vol. La collectivité doit développer une offre de stationnement « sécurisé » en parallèle d'un service de VLD .

→ L'adéquation de la flotte au public attendu

Une part importante de VAE peut engendrer un désintérêt pour les vélos mécaniques s'ils n'ont pas d'avantages propres (tarification incitative, qualité et entretien) et un service trop coûteux (location ou caution) peut réduire fortement son usage par une population à faibles revenus.

→ La cyclabilité du territoire

Il s'agit d'un service destiné à créer de nouveaux usagers du vélo, sans limite de couverture territoriale. Si les conditions ne sont pas réunies pour faire du vélo en se sentant en sécurité, il risque d'y avoir peu de demande.

Outils de communication

→ Les différents canaux

Sur internet et sur les réseaux sociaux, dans la presse locale, auprès des entreprises du territoire en fonction du type de service de VLD visé.

→ L'événementiel

La communication du service peut-être adossée à des temps forts (événement inaugural du service, début du printemps, Mai à vélo, rentrée scolaire, Semaine européenne de la mobilité, etc).

→ L'espace public

Les vélos en mouvement ou stationnés dans l'espace public sont les principaux supports de communication du service, la marque doit être très visible et les vélos doivent donner envie (couleurs, qualité, confort visible).

→ Les actions ciblées

L'intégration tarifaire du service à un abonnement de transports en commun peut rendre l'offre de VLD plus visible.

Insister, lors de campagnes publicitaires, sur le remboursement employeur.

Pour les vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite, des actions de communication ciblées, un travail partenarial avec les structures de santé et un accompagnement (maisons départementales des personnes handicapées) sont à mener.

RESSOURCES

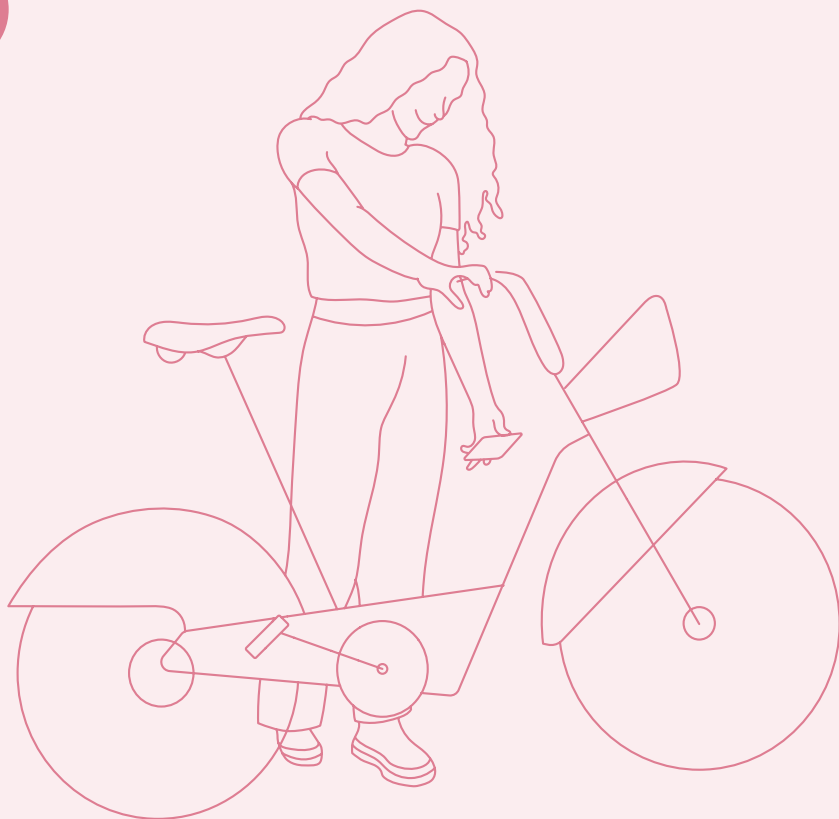
CEREMA. La boîte à outils mobilité en zone peu dense : les services de vélo en location longue durée. 2022.
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires. Formation AGIR sur les modèles économiques, la méthodologie et la mise en pratique de la location de vélos moyenne et longue durée. 2023.

Association des acteurs du Vélo public. Rapport du Vélo Public. 2023.
Observatoire National des Politiques Locales de mobilité recensant la présence de services de VLD : <https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-localesmobilité>

3. La location de vélos en libre-service

INTRO.

Un service de Vélos en Libre-Service (VLS) permet à un usager de louer un vélo de manière automatisée sur l'espace public, pour une durée généralement comprise entre quelques minutes et plusieurs heures. Le système encourage l'usage du vélo en ville, favorisant le report ou la complémentarité des modes de transport et la diffusion d'un réflexe vélo chez un large public.





Pourquoi développer un service de VLS ?

Pour répondre à la problématique de la congestion urbaine en proposant un moyen de déplacement sobre en émissions, bon pour la santé, sans que l'utilisateur n'ait à gérer de vélo (par de risque de vol, pas de stationnement « sécurisé » nécessaire, pas d'entretien).

Pour toucher un public néophyte, pour tester le vélo en ville et accompagner vers une sensibilisation à l'usage du vélo.

Pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun en résolvant la problématique du stationnement et de l'emport dans les véhicules. Il peut assurer le relais des transports en commun aux heures creuses où aux horaires de faible desserte.

Pour modérer les besoins en stationnement (voiture et vélo) aux abords des gares ou des grands pôles générateurs et, donc, la consommation d'espace.

Pour montrer son ambition. Le VLS est encore aujourd'hui un marqueur fort du vélo dans le paysage urbain, il affirme sa place en tant que service de mobilité et affiche les couleurs de la collectivité.

Pour attirer un public jeune ou étudiant par la grande liberté qu'il procure et son faible coût pour l'utilisateur via les abonnements annuels.

Pour faciliter les trajets des usagers non-résidents.



Les points d'attention avant de se lancer

La robustesse du vélo doit permettre d'assurer sa longévité et sa disponibilité.

Les coûts d'exploitation peuvent être élevés : dégradations, exposition aux aléas climatiques, personnel pour la régulation, etc.

Le maillage de stations doit être dense : pour un service en trace directe, l'utilisateur n'aura confiance que s'il peut accéder facilement à une station proche de son point de départ et de son arrivée.

La contractualisation peut s'avérer complexe : propriété du vélo, occupation du domaine foncier, continuité de service, etc.

Le service n'a pas d'intérêt en dessous de 3 rotations/jour/vélo ou 10 abonnés annuels/vélo.

Proposer des VAE permet de toucher des nouvelles cibles mais s'avère plus complexe à exploiter : batteries, électrification des infrastructures, qualification des réparateurs, etc.

Réaliser des *focus groups* avec un panel d'utilisateurs et des enquêtes régulières.

Scénarios de déploiement : pour qui et pour quels usages ?



VLS privé en free-floating

Le VLS en free-floating se déploie dans les territoires urbains denses par les entreprises privées spécialisées : contrôler les conditions de mise à disposition des vélos, notamment leur place dans l'espace public, est crucial pour réguler le système et limiter les conflits d'usage.

Le public visé

- Les occasionnels et les touristes.
- Des actifs « premium » domicile-travail/professionnels.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : La location la plus fréquente est pour quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement** : Il existe des formules d'abonnements pour un usage régulier.

L'accès au service

- **Tarification moyenne** : Sans abonnement, entre 0,15 € et 0,30 € la minute avec souvent un déblocage d'en moyenne 1 €. Avec abonnement, la mensualité se situe entre 35 et 80 € avec des conditions spécifiques en termes de durée du trajet et nombre de trajets total.

Type de flotte

- Une offre 100 % VAE.
- Les VAE sont particulièrement prisés pour leur fiabilité de service, la rapidité de souscription et leur flexibilité.

L'implantation territoriale

- Spécifiquement implantés dans les métropoles.
- Un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) permet à une collectivité d'autoriser sous certaines conditions, l'implantation des vélos sur son espace public (emplacements réservés, vitesse abaissée en aires piétonnes) et de limiter le nombre de véhicules par emplacement pour faciliter l'acceptabilité.

Exemples : Lime, Dott, Pony, Tier.



VAELS « flexibles »

Un VLS électrique souple et flexible, en bornes et en free-floating, qui permet d'attirer des nouveaux usagers cyclistes : sa mise en place peut faire l'objet d'une expérimentation.

Le public visé

- Tout public.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : Quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement** : Les formules d'abonnement à l'année constituent une clé du service pour toucher les usagers quotidiens.

L'accès au service

- Le service permet des abonnements mensuels ou annuels avec les 30 premières minutes gratuites. Le coût pour l'utilisateur est souvent supérieur à celui d'une offre de VLS classique.

Type de flotte

- Une offre 100 % VAE pouvant être fixé sur des bornes ou en station virtuelle.

L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et/ou touristiques où le vélo peine à décoller. La création d'un service de VAELS permet d'attirer les usagers en créant un effet « nouvelles mobilités innovantes ».

Les points d'attention

- La disponibilité des vélos pose souvent des problèmes.

Exemples : Zoov dans l'agglomération de Paris-Saclay, levélo au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Vilvolt dans la communauté d'agglomération d'Epinal.



VLS classique massifié

Le VLS classique qui s'impose comme une évidence pour les grandes métropoles : une image de marque et un service public de location de vélos très populaire pour compléter l'offre de transports en commun. Une exploitation réussie combine un taux de rotation suffisant des vélos, sans pour autant atteindre la saturation du service menant à des surcoûts conséquents.

Le public visé

- Déplacements pendulaires.
- Les occasionnels, touristes.
- Les étudiants.
- L'accès aux gares en intermodalité.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : Quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement** : Les formules d'abonnements à l'année constituent une clé du service pour toucher les usagers quotidiens.

L'accès au service

- Le service propose des abonnements similaires à l'offre VAEs.

La diversité de matériel

- Une quantité de vélos importante souvent mixte VAE/ mécanique sur bornes.
- Des vélos robustes.

L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et/ou touristiques en complément d'une offre de transports en commun.

Les points d'attention

- La maintenance des vélos peut s'avérer lourde et coûteuse.

Exemples : Vélib' pour la Métropole du Grand Paris, Vélov' pour le Grand Lyon ou encore V3 pour Bordeaux Métropole.



VLS « intermodal »

Le VLS intermodal est un coup de pouce pour faciliter l'usage des transports en commun. Il renforce la solution de maillage en porte-à-porte pour les trajets depuis un PEM ou une gare et concurrence ainsi l'usage de la voiture individuelle, y compris sur les territoires peu denses. L'intégration de la tarification du vélo au billet de train renforce l'attractivité du service.

Le public visé :

- Les usagers occasionnels des transports en commun.
- Des actifs en déplacements professionnels.

Le type de location le plus courant

- **Durée de location** : La location la plus fréquente est pour la demi-journée ou la journée.
- **Type d'abonnement** : des tarifs préférentiels liés aux transports en commun peuvent être mis en place.

L'accès au service

- **Tarification moyenne** : Entre 5 et 10 € la journée.

La diversité de matériel

- Un vélo mécanique permet de limiter les coûts d'exploitation.
- Un VAE permet d'attirer un plus grand nombre d'usagers.

L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et intermédiaires dotés d'un réseau ferroviaire à forte densité de circulations.
- Spécifiquement implantés le long des gares avec une desserte importante de pôles d'équipements et de services dans un rayon de 1 à 5 km.

Les points d'attention

- Un service complémentaire à d'autres services vélos en gare.

Exemples : Vélo Modalis en Nouvelle-Aquitaine en 2023, OV-Fiets aux Pays-Bas, Blue-bike en Belgique.



« Micro-service VLS »

Le VLS est historiquement né de flottes de vélos recyclés par des militants. Ce type de VLS est aujourd'hui principalement développé dans le cadre d'appels à projets et peut faire l'objet d'un partenariat avec des recycleries, par exemple. Il est parfaitement adapté au test d'un système de VLS à petite échelle sur des territoires peu denses qui souhaitent essayer ce type de service. Sans borne spécifique, il peut être équipé d'un cadenas connecté.

Le public visé

- Les occasionnels habitants le territoire, pour les loisirs principalement.
- Les touristes.

Le type de location le plus courant

- Une location en boucle, pour découvrir le territoire sans voiture.
- **Type d'abonnement** : les formules d'abonnements sont principalement à la demi-journée ou à la journée.

L'accès au service

- La tarification se rapproche d'un service de VLS ponctuel.

La diversité de matériel

- Principalement une petite offre de vélos, autant mécaniques qu'électriques.

L'implantation territoriale

- Pour les territoires intermédiaires qui ont répondu à des appels à projets.

Les points d'attention

- Un service avec un faible taux de rotation des vélos.

Exemple : 30 VLS de TAC Mobilités dans l'agglomération d'Annemasse ou la flotte de VLS de la commune de Saverdun en Ariège en 2024.



VLS « Cargo »

Encore peu développé à l'échelle de la France, ce système de VLS pour les vélos cargos a un fort potentiel d'usage dans les zones urbaines denses. Il répond aussi bien à un besoin spécifique d'usagers souhaitant tester ce type de vélo qu'à des usagers ponctuels devant transporter des charges lourdes/encombrantes ou des passagers.

Le public visé

- Les familles avec enfants ne disposant pas d'un cargo
- Les déplacements ponctuels de marchandises (grosses courses, achat de meubles, petit déménagement, organisation d'événements, etc).

Le type de location le plus courant

- Une location en boucle
- Type d'abonnement : les formules d'abonnements sont principalement à la demi-journée ou à la journée.

La diversité de matériel

- Principalement des vélos cargo de type biporteurs avec une caisse à l'avant, modulable avec un siège enfant.

L'implantation territoriale

- Grandes métropoles, grandes à petites agglomérations peuvent être concernées.

Les points d'attention

- Un service avec un faible taux de rotation des vélos et des dégradations ou vols potentiels sur des vélos coûteux.

Exemple : 15 CargoVélo'v de la Métropole du Grand Lyon en 2023.

Gouvernance et type de parc VLS : quel mode de gestion ?

Le mode de gestion des services de VLS et le risque qu'il fait porter sur la collectivité ainsi que le dimensionnement de la flotte sont étroitement liés :

	« Micro-service VLS »	VLS « intermodal »	VAELS « flexibles »	VLS classique « massif »	VLS « cargo »	VLS privé en free-floating
Risque porté par la collectivité						
Régie publique	•				•	
Marché public spécifique	•	•	•	•	•	
Intégré dans une DSP Transports en commun			•	•		
Délégation de Service Public spécifique			•	•		
Appel à Manifestation d'intérêt	•				•	•
Risque porté par l'opérateur						

Les modes de gestion sont détaillés dans les pages suivantes.



→ La régie

Permet de tester un service de VLS, notamment sur une petite flotte.

Disposer d'une expertise technique interne de gestion de la maintenance et du service client est indispensable pour assurer le bon fonctionnement du service. La régie permet à la collectivité d'exercer un contrôle direct sur la gestion quotidienne du service et d'offrir une flexibilité dans son adaptation aux besoins des usagers.

Les coûts d'investissement et de fonctionnement sont portés directement par la collectivité bien qu'elle puisse obtenir des subventions.

Les points d'attention

- La collectivité doit s'assurer du bon équilibre financier du service à long terme, les recettes des usagers ne compensent pas les frais de fonctionnement du service.

→ Le marché public

Permet à la collectivité, en exploitation ou en expérimentation, de garder la main sur la forme du service (emplacement, propriété du matériel) et de renouveler rapidement l'exploitant en cas de besoin ou de changement d'orientation.

Les contrats sont assez courts, de 1 à 4 ans, les investissements sont portés directement par la collectivité. Ce mode de contrat permet d'expérimenter un service sur une ou plusieurs années.

Un système de bonus/malus bien pensé permet de motiver le délégataire pour optimiser le fonctionnement du service.

Les points d'attention

- Par le passé, le marché public lié à la publicité était mobilisé pour les flottes historiques de VLS. Aujourd'hui, seules quelques collectivités ont choisi de renouveler ce type de contrat.

→ L'intégration à une DSP Transports en commun

Mode de gestion le plus répandu pour les flottes importantes de VLS. Il permet d'obtenir des conditions financières avantageuses pour l'exploitation du réseau de VLS.

Les principaux exploitants de réseaux TC disposent de filiales exploitantes de services vélos.

Les points d'attention

- La temporalité de ce mode de gestion est liée à la temporalité d'évolution du réseau TC, plus longue que celle du vélo. Il est important de prévoir l'évolutivité du service dès la conception du contrat (mix vélos classiques/VAE, fonctionnement des stations, modes d'achat, etc.) afin de rester à jour.
- Les indicateurs d'activité du service (coûts, utilisation de la flotte, maintenance) peuvent être complexes à obtenir ou dissocier du contrat principal.

→ La Délégation de Service Public spécifique

Permet de composer une « DSP services vélos » qui peut inclure d'autres services tels que la location longue durée, la gestion du stationnement vélo « sécurisé », la gestion de « maisons du vélo », l'accompagnement à la mobilité, la gestion de vélos-écoles...

La durée est souvent comprise entre 3 et 6 ans pour permettre à l'opérateur d'amortir ses investissements et permettre un renouvellement hors d'une période électorale.

Les points d'attention

- Ce type de contrat nécessite une préparation minutieuse afin d'estimer l'équilibre économique que pourra trouver le ou les futurs opérateurs ainsi qu'un pilotage et un suivi fin.

→ L'appel à manifestation d'intérêt pour le free-floating

Permet à une collectivité de choisir un ou plusieurs prestataires privés qui exploiteront un service de vélos en free-floating sur l'espace public.

Cette formule permet de bénéficier d'un service à moindre coût (sauf ressources humaines liées à l'AMI et mise en place de places dédiées) et sans investissement. Mais les tarifs pour l'utilisateur plus élevé ne permettent pas d'en faire un service socialement inclusif.

Les points d'attention

- La gestion des échanges avec les opérateurs afin de faire respecter les emplacements de dépose-reprise des vélos peut être chronophage pour la collectivité.



Points de vigilance

→ Le public

Public plutôt jeune, usages très variés et inattendus (transport de personnes, animaux, livraison...). Faire de la prévention autour de l'usage des vélos pour éviter les mésusages, voire adapter les modèles.

→ Les conditions extérieures

Les aléas climatiques peuvent exposer les vélos et les points d'accroches à la dégradation (oxydation sur le littoral, transmission adaptée en secteur vallonné).

→ La fourniture du matériel

Suivre la quantité de vélos en circulation et le nombre de stations disponibles en fonction du contrat négocié.

→ La gestion du parc

Surveiller le taux de disponibilité de la flotte pour s'assurer que l'opérateur réalise consciencieusement son travail de maintenance. S'assurer que le mode de gestion de la recharge des vélos électriques est adapté (swapping ou recharge sur bornes).

→ Le rééquilibrage des stations

S'assurer que l'opérateur intervienne régulièrement sur le rééquilibrage des vélos dans les stations.

→ L'implantation des stations

Être en dialogue avec les opérateurs pour optimiser et éventuellement déplacer les stations pour les rendre plus attractives. Privilégier des stations sur voirie à proximité des aménagements cyclables plutôt que sur les trottoirs.

Outils de communication

→ Identité du service

Nom, logo et slogan facilement reconnaissables et se distinguant des autres services de mobilité. S'inspirant du contexte local, véhicule d'une image positive.

→ Campagnes de marketing

Informar sur la présence et l'intérêt du service en fonction des publics cibles sur l'ensemble des réseaux de communication et notamment les réseaux sociaux.

Insister, lors de campagnes publicitaires, sur le remboursement employeur.

→ Événements de promotion

Actions ciblées à la rentrée scolaire et universitaire.

Fêter les anniversaires du service.

Accompagner la dynamique événementielle du territoire pour proposer des codes promotionnels.

Mise en place de stations éphémères (sites sportifs, culturels, festivals etc).

RESSOURCES

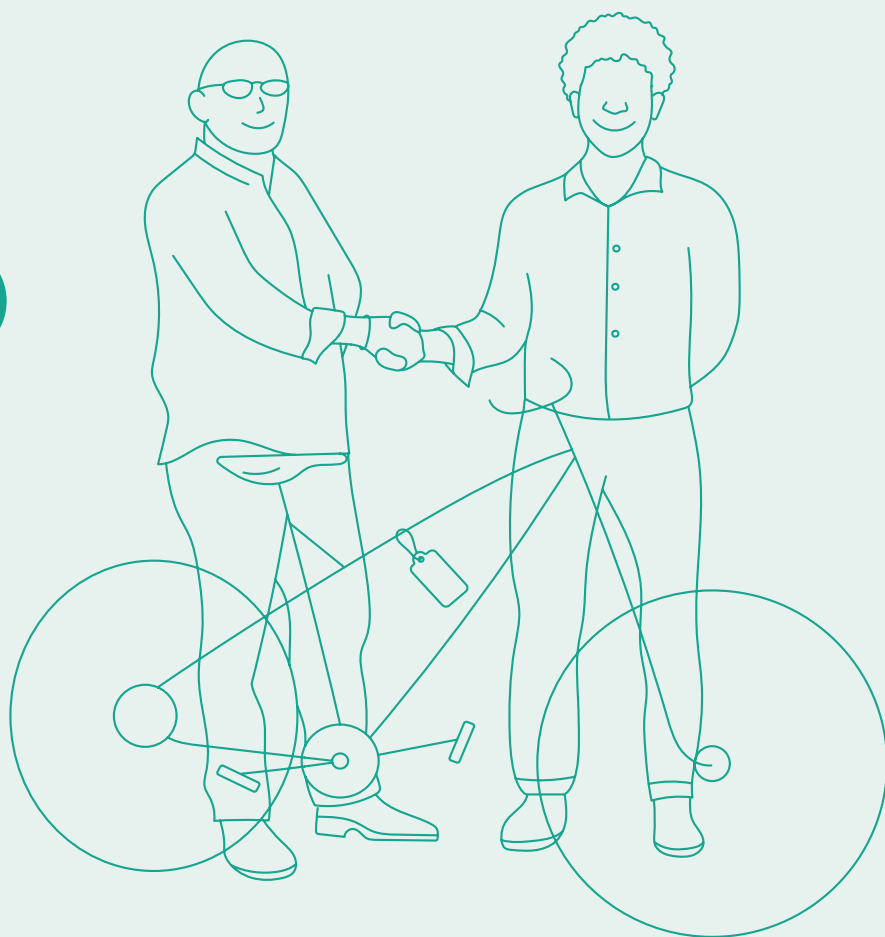
CEREMA. Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre. 2019.
Association des acteurs du Vélo Public. Rapport du Vélo Public. 2023.

CEREMA. Cartographie interactive. Les offres de Mobilité, France Mobilités.

4. Les aides à l'achat au vélo

INTRO.

Une aide à l'achat est une subvention versée par une institution à un particulier ou à une personne morale pour accompagner l'achat d'un vélo (classique, pliant, électrique, cargo, etc). En fonction de l'objectif recherché, elle peut être plus ou moins ciblée ou conditionnée.





Pourquoi développer une aide à l'achat ?

Pour développer la part modale du vélo et diminuer de manière significative l'usage de la voiture. Cette aide a le plus d'impact sur l'usage de la voiture en comparaison aux autres services vélos. Le nombre de trajets hebdomadaires en voiture baisse de 40 % pour les bénéficiaires d'une aide à l'achat pour un VAE, celui du vélo augmente de 90 %.

Pour massifier la présence et l'usage du vélo dans un territoire et augmenter sa visibilité. Une aide à l'achat démultiplie les ventes de vélos. Les bénéficiaires d'une aide utilisent ensuite quasi quotidiennement le vélo.

Pour son efficacité coûts-bénéfices pour la collectivité par rapport aux autres services vélos. Le versement d'une aide à l'achat de 230 €/vélo tous les 5 ans revient à 46 €/an/vélo.

Pour offrir un bouquet de solutions de mobilité en l'associant à d'autres services vélos tels qu'une location de vélo longue durée ².

Pour favoriser la pratique du vélo en réduisant la barrière d'accès financière.

Pour soutenir les détaillants de cycles locaux. 58 % des bénéficiaires de l'aide achètent leur vélo auprès d'un vélociste indépendant.



Les points d'attention avant de se lancer

Recenser les offres existantes sur le territoire et leur compatibilité/complémentarité, y compris les aides nationales.

Diversifier les aides pour toucher différents publics cibles en fonction des spécificités de son territoire :

- VAE pour les actifs, seniors, en cas de dénivelés importants sur le territoire.
- Cargos pour un usage familial ou professionnel. 6 % des aides proposées en 2020 sont ouvertes aux personnes morales : cela représente un véritable tremplin pour accompagner l'essor de la cyclologistique, des artisans à vélo et des ZFE (exemple de Paris).
- Classiques et/ou d'occasion afin de favoriser le réemploi et permettre l'accession au vélo à tous les publics.
- Pliants pour un usage intermodal quotidien avec les transports en commun.

Ne pas sous-dimensionner l'aide au risque de voir ses coûts de déploiement peser sur le budget prévisionnel. Il est fréquent que l'enveloppe consacrée soit rapidement dépensée et crée du mécontentement. En moyenne, 3 aides distribuées pour 1 000 habitants. 4 aides distribuées dans les EPCI entre 20 000 et 100 000 habitants.

Choisir un mode de gestion adapté en fonction du nombre d'aides à déployer et des spécificités territoriales pour assurer le succès de l'aide.

Opter pour une tarification sociale afin de toucher les publics les plus éloignés. 50 % des bénéficiaires sont issus d'une catégorie socio-professionnelle supérieure, 60 % des bénéficiaires sont des hommes, actifs, âgés de 46 ans en moyenne (Étude ADEME INDDIGO 2021). C'est également le cas des aides à l'achat distribuées par l'État. La mise en place d'une tarification sociale entraîne un reste à charge plus important. Actuellement, l'aide sous conditions de revenus représente seulement 1 dispositif sur 5 en France.

Établir un règlement d'utilisation précis afin de limiter les échanges chronophages avec les bénéficiaires.

Concier les vélocistes et ateliers vélos locaux du territoire pour choisir les modalités de versement des aides à l'achat.

Scénarios de déploiement : pour qui et pour quels usages ?



Une aide très ambitieuse ouverte à tous pour susciter le boom du vélo

Une aide à l'achat sans condition constitue le levier le plus puissant pour déclencher une utilisation accrue et une bonne visibilité des vélos sur son territoire : tester son déploiement sur 1 an avec un budget donné est le meilleur moyen d'observer rapidement son impact.

Objectif : Créer un choc de demande avec une aide universelle à fort impact.

Types de vélos : Tous, y compris les vélos mécaniques.

Moyenne des aides tous modèles confondus :
Plusieurs territoires avec des aides jusqu'à 500 € pour des VAE.

Impacts potentiels : Très forts, 15 aides/1 000 habitants

Points d'attention :

- Une demande plus élevée en année 1 qui se stabilise dans le temps. Attention, un budget très rapidement consommé pour la collectivité.
- Dans les faits, il est constaté que la distribution de ces aides est d'abord captée par les ménages les plus informés, dotés d'une culture administrative, souvent les CSP+.

Exemples : Paris, Île-de-France, Corse, en post-covid en 2020.



Une aide ciblée pour orienter spécifiquement la politique cyclable

Une aide ciblée, avec l'accent mis sur certains types de vélos, peut avoir un effet notable, bien que moins marqué, sur le taux d'équipement d'un territoire. L'ouverture des aides aux vélos d'occasion permet de favoriser leur réemploi et de toucher l'ensemble des ménages quelques soient leurs ressources.

Objectif : Se concentrer sur l'accompagnement à l'achat de certains modèles de vélos.

Types de vélos : Cargos, VAE (le plus courant), pliants, adaptés.

Moyenne des aides tous modèles confondus : 230 €

Médiane des aides :

- Cargos : 300 €
- VAE : 200 €
- Pliants : 150 €
- Vélos adaptés : 300 €

Impacts potentiels : 6 aides/1 000 habitants

Points d'attention :

- Une aide à déployer dans le temps pour ne pas déstabiliser les revendeurs locaux.

Exemples : Paris, Île-de-France, Corse, en post-covid en 2020.



Une aide sous condition de ressources pour prioriser les publics précaires et maîtriser son budget

L'accès aux aides à un public sous conditions de ressources risque de réduire leur visibilité et le succès du dispositif. La communication est primordiale pour atteindre efficacement un public en situation de précarité souvent peu informé des dispositifs d'aides disponibles.

Objectif : Se concentrer sur l'accompagnement de certains publics cibles précaires.

Types de vélos : Tous, y compris les vélos mécaniques.

Moyenne des aides tous modèles confondus : 500 €

Communication : favoriser des canaux de communication en lien avec le tissu associatif local et les réseaux sociaux.

Impacts potentiels : 1 aide/1 000 habitants

Points d'attention :

- D'autres dispositifs d'accompagnement sous forme de parcours vers une mobilité vélo (diagnostic, vélo-école/remise en selle, prêt/location de vélo, puis aides à l'achat) renforcent l'accompagnement des ménages aux bas revenus vers l'utilisation du vélo au quotidien. Par exemple : Vélo-Égaux (anciennement Mon vélo de A à Z)
- Le remboursement après achat est un frein à l'utilisation de l'aide.
- Les canaux de communication doivent être particulièrement travaillés.

Points de vigilance

→ La gestion du service

Des aides en grande partie gérées par les services administratifs de la collectivité. Certaines collectivités avec un très grand nombre d'aides à traiter délèguent la gestion à un prestataire.

Une gestion qui peut s'avérer chronophage et gourmande en ressources humaines pour les collectivités. Il faut prévoir 4 ETP pour 10 000 aides et 1 ETP pour 1 700 aides. En moyenne, il faut compter 15 €/dossier.

L'attribution est principalement effectuée sur remboursement *a posteriori* avec justificatif d'achat. La remise directe lors de l'achat chez le vélociste ou la mise à disposition d'un bon d'achat chez les vélocistes locaux reste très minoritaire.

→ Les limites du service

Il n'est généralement attribué qu'une aide à l'achat par personne, voire par foyer.

L'application de critères dans l'attribution des vélos pour éviter les mésusages du service peut être nécessaire :

- Exclusion des VTTAE dont l'usage est principalement axé pour les loisirs.
- Engagement de non-revente du vélo pendant 3 ans.

La complexité de l'accès au service par le chevauchement des aides (communes, EPCI, département, régions, et Etat) doit être prise en compte.

EXEMPLES

Île-de-France Mobilités, dispositif régional

- Remboursement *a posteriori* sur facture à hauteur de 50 % du prix d'achat plafonné à 400 €
- En moyenne plus de 6 aides/1 000 habitants
- Un pilotage de l'aide et du paiement par IDFM mais une instruction déléguée à un prestataire (y compris prestation logicielle)
- Un coût de traitement optimisé par des économies d'échelles : 7 €/dossier

Communauté d'agglomération du Grand Lac (Savoie) : 2018-2022

- Système de bons d'achat de 150 € cumulables avec les autres aides communales.
- 2 850 bons distribués, en moyenne plus de 36 aides/1 000 habitants.
- Un taux d'équipement exceptionnel de 36 VAE/1 000 habitants soit 6 fois plus que la moyenne nationale.
- L'aide est désormais terminée.

Outils de communication

Les actions de promotion des aides à l'achat sont essentielles, notamment au lancement, pour faire connaître le dispositif et convaincre les futurs usagers cyclistes.

→ Une communication multicanal

Une communication multicanal crée l'effet démultiplicateur du recours à l'aide à l'achat.

En 2020, à l'échelle de toutes les collectivités proposant une aide à l'achat, 33 % des bénéficiaires ont eu connaissance de l'existence du dispositif via internet, suivi de 26 % par la presse, puis de 22 % par du bouche-à-oreille.

→ Une communication ciblée

Cibler la communication envers les abonnés de VLD lors de la fin de leur contrat permet également de bénéficier d'une fenêtre d'opportunité pour inciter à l'achat.

Actions de simplification

La complexité d'accès aux aides peuvent rendre le service moins efficace, plusieurs actions peuvent être mises en place :

→ Faciliter les démarches

Limitier les documents demandés à un justificatif de résidence (le vélociste ne peut pas gérer de document relatif aux ressources du candidat).

Créer un système de bon d'échange pour sécuriser la demande d'aide : l'acheteur fournit les pièces justificatives, sur internet ou en mairie, et reçoit en retour un bon d'échange à remettre aux vélocistes. La liste des vélocistes participants est remise avec le bon d'échange pour éviter les risques d'erreur.

Un site gratuit, ouvert à tous et participatif existe pour répertorier et informer sur les aides disponibles : mesaidesvelo.fr.

→ Faciliter le remboursement

Proposer aux vélocistes de s'inscrire sur une plateforme en amont pour avoir la garantie d'être éligible aux remboursements.

Organiser la mutualisation des remboursements grâce à un guichet unique à l'échelle de l'EPCI facilite la démarche pour l'utilisateur (exemple du Grand Chambéry).

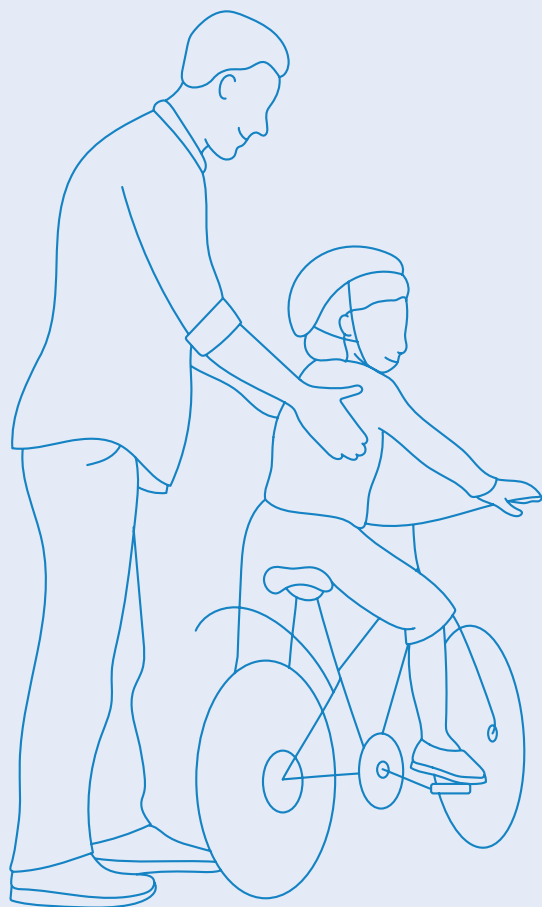
RESSOURCES

ADMA. Les aides à l'achat de VAE. 2023.
ADEME INDDIGO. Cahier technique sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo. 2021.

5. L'apprentissage du vélo

INTRO.

L'apprentissage du vélo fait référence aux programmes qui permettent de (ré)apprendre à faire du vélo ou se remettre en selle : il touche toutes les tranches d'âge. Il peut s'agir du dispositif national Savoir Rouler à Vélo (SRAV), de sessions d'apprentissage ou de remise en selle, d'ateliers à thèmes ou de mini-stages de circulation.





Pourquoi développer l'apprentissage du vélo ?

Pour encourager la pratique du vélo chez les enfants et, plus tard, à l'âge adulte.

Pour contribuer à l'égalité des chances en offrant à tous la possibilité de se déplacer avec un mode de transport rapide et peu coûteux. Aujourd'hui l'apprentissage du vélo en France est encore concentré dans les sphères familiales (69 % par les parents).

Pour développer une culture vélo dès le plus jeune âge, lutter contre la sédentarité et apprendre les règles de cohabitation sur l'espace public et le respect du code de la route.

Pour accompagner de nouveaux usagers adultes qui ne se sentent pas à l'aise pour utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien.

Pour développer l'usage du vélo dans les Quartiers Politiques de la Ville et atteindre un public principalement féminin (80 % des participants sont des femmes, souvent en recherche d'emploi ou femmes au foyer).

Pour former des cyclistes responsables et autonomes.



Les points d'attention avant de se lancer

L'apprentissage du vélo nécessite la structuration d'une filière spécifique avec une forte coordination : des moyens humains (formation ou recrutement d'animateurs) et matériels (constitution de flottes de vélos, transport de vélos, lieux de stockage et d'apprentissage).

Les financements sont aujourd'hui partiels et réservés à l'apprentissage du vélo auprès des enfants. L'organisation de vélo-écoles pour adultes fluctue en fonction des dynamismes locaux.

L'adoption du vélo après l'apprentissage est conditionnée par la qualité du réseau cyclable : lors de l'analyse de celui-ci, on peut se poser la question : y laisserions-nous pédaler un enfant en autonomie ?

La diversité des actions d'apprentissage

L'apprentissage du vélo offre diverses actions adaptées à différents publics et qui peuvent être lancées par différentes structures :

→ Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

Dispositif lancé par l'État en 2019 visant la généralisation de l'apprentissage du vélo à tous les enfants entre 6 et 11 ans.

Il s'agit d'un parcours de 10 heures divisé en trois blocs :
Le premier bloc consiste à apprendre aux enfants les fondamentaux du vélo (pédaler, tourner, freiner).
Le deuxième bloc consiste à apprendre aux enfants à circuler à vélo en groupe dans un lieu sécurisé.
Le troisième bloc consiste à apprendre aux enfants à circuler en autonomie en situation réelle.

→ Les sessions/séjours d'apprentissage

Des sessions de 2 heures en général, qui ont pour but d'apprendre aux débutants à faire du vélo dans un cadre sécurisé puis en situation réelle sur la voirie. Ces sessions touchent souvent les habitants des quartiers prioritaires et notamment les femmes.

L'apprentissage dure en moyenne entre 10 et 12 heures, réparties selon la structure : en sessions accélérées d'une semaine ou en séances de 2 heures par semaine sur plusieurs semaines.

Il existe également des séjours d'apprentissage où les participants apprennent à maîtriser le vélo tout en profitant d'un cadre touristique. Il peuvent durer plusieurs jours et inclure des hébergements et des repas pour une expérience complète.

→ Les ateliers de remise en selle

Des ateliers pour les personnes ayant déjà appris à faire du vélo mais ne se sentant pas assez à l'aise pour l'utiliser lors de leurs trajets quotidiens.

Ils s'agit généralement de sessions de 30 minutes à 2 heures, avec un rappel de la pratique puis une mise en situation en fonction du niveau.

Ces ateliers peuvent être proposés en entreprise par des vélo-écoles associatives. Les collectivités peuvent aider les entreprises en les mettant en contact avec des associations ou en initiant des plans de mobilité inter-entreprises.

→ Les ateliers pour publics spécifiques

Des ateliers ciblés pour apprendre la pratique du vélo à des groupes de personnes aux besoins spécifiques.

Par exemple, des adolescents souffrant de troubles psychiques et en situation de désinsertion sociale, l'atelier ayant alors une deuxième fonction de médiation thérapeutique.

→ Les mini-stages de circulation

Des sessions de 30 minutes à 3 heures pour aider les nouveaux acquéreurs de vélos à circuler en ville.

Ils peuvent être rendus obligatoires pour les bénéficiaires d'une aide à l'achat venant de la collectivité. Ils peuvent également être proposés en entreprise.

Publics et structures

Le public concerné et les structures à l'origine de l'apprentissage varient en fonction des actions possibles :

	Savoir Rouler à Vélo	Sessions /séjours d'apprentissage	Ateliers de remise en selle	Ateliers spécifiques	Mini-stages de circulation
Adultes		•	•	•	•
Seniors		•	•	•	•
Personnes en situation de handicap		•	•	•	•
Adolescents		•		•	•
Enfants de 6 à 11 ans	•	•			

Les structures généralement à l'origine de l'action d'apprentissage

Collectivités	•	•	•	•	•
Le public concerné et les associations	•	•	•	•	•
Professionnels du cycle		•	•	•	
Écoles	•				

Scénarios de déploiement : pour qui et pour quels usages ?

Une collectivité qui souhaite accompagner les habitants de son territoire dans l'apprentissage du vélo peut agir de différentes manières selon son statut et le public visé :



Déployer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

Investir sur la formation des enfants à la pratique du vélo construit les mobilités futures de son territoire.

Piste d'orientations :

- Généralisation à une classe d'âge du territoire.
- Travail avec un groupe d'écoles volontaires.
- Généralisation géographique à l'échelle d'un quartier.

Coûts : entre 60 € et 100 €/enfant.

Moyens contractuels de soutien financier aux vélo-écoles :

- **Commune :** Programme génération vélo pour élaborer un plan de déploiement du SRAV et obtenir des financements.
- **Cités éducatives :** Programme national politique de la ville qui agit sur 200 Cités éducatives pour mieux accompagner les jeunes de 0 à 25 ans. Possibilité d'y insérer des projets d'apprentissage et d'avoir un soutien financier pour l'achat de flottes de vélos.
- **EPCI :** Prêt de vélos et subventionnement possible (à hauteur de 50 % par exemple).
- **Mobiliser et structurer tous les acteurs de la communauté éducative EPCI :** Via une subvention de fonctionnement dans le cadre de leur schéma directeur cyclable. Prestations par Groupement d'Action Local.
- **Préfecture/Etat :** Fonds de Coopération de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire (FONJEP), Direction de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative (DJEVPA)





Stimuler l'offre de vélo-écoles multi-générationnelles

Rapprocher la vélo-école adulte de la marque de services vélos du territoire permet d'atteindre des usagers qui n'auraient naturellement pas fait usage d'une vélo-école. Par exemple, le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise, en 2022, conditionne son service de prêt gratuit de VAE à une balade de prise en main avec un animateur.

Types d'activités les plus courantes :

- Ateliers remise en selle lors de la remise d'un VLD ou de l'attribution d'une aide à l'achat.
- Ateliers vélo-écoles en milieu scolaire ou auprès d'employeurs.
- Stages ou sessions d'apprentissage du vélo par des associations ou professionnels de la vélo-école.

Coûts : Variable en fonction des types d'activités déployées.

Moyens contractuels de soutien financier aux vélo-écoles :

- **Commune :** Via les contrats de ville Fonds de cohésion sociale, politique de la ville, des subventions aux associations locales notamment pour le milieu scolaire ou marchés à bons de commande.
- **EPCI/Département :** Via une subvention de fonctionnement dans le cadre de leur schéma directeur cyclable.
- **Département :** Via des prestations de services pour les centres sociaux territoriaux ou des conventionnements.
- **Région :** Via les FEDER pour un projet global et conséquent à l'échelle régionale ou le Fond Social Européen.



Développer l'apprentissage du vélo auprès des publics précaires

L'insertion d'une formation vélo au sein d'un parcours vers l'emploi participe à diffuser une culture vélo auprès d'un public précaire en lui offrant une nouvelle solution de mobilité : nouer un partenariat avec un atelier vélo associatif permet de fournir des flottes de vélos d'occasion et d'accompagner les bénéficiaires vers l'achat.

Types d'activités les plus courantes :

- Proposer des sessions d'apprentissage gratuites pour les personnes précaires (migrants, QPV, demandeurs d'emploi, sans domicile fixe, etc).
- Ateliers vélo-écoles en QPV sur l'espace public.

Coûts : Environ 200 €/stagiaire

Moyens contractuels de soutien financier aux vélo-écoles :

- **Commune :** En régie publique, en conventionnement ou marché avec une association locale.
- **EPCI / département :** Via les Fonds Européens de Développement Régional FEDER.
- **Département :** Via des financements spécifiques liés aux compétences d'insertion par l'emploi ou des prestations de services pour les centres sociaux territoriaux ou des conventionnements.
- **Préfecture/Etat :** Fonds de Coopération de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire (FONJEP), Direction de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative (DJEPVA)

Points de vigilance : la logistique de l'apprentissage du vélo aux enfants

Pour l'apprentissage du vélo à destination des enfants, la collectivité doit intervenir en interne ou en externe sur trois modules de logistique principaux :



« Savoir Rouler à Vélo »,... autour de Claret (34) © Christophe Colrat

→ L'équipement

Du matériel est nécessaire pour déployer l'apprentissage du vélo aux enfants (flotte de vélos, plots, panneaux de signalisation, casques, etc).

Si la collectivité assure l'apprentissage en régie, elle peut acheter ses propres vélos pour les sessions d'apprentissage. L'Agence Nationale du Sport peut aider la collectivité financièrement pour l'achat de la flotte. Il est aussi possible pour la collectivité d'externaliser l'apprentissage tout en proposant le matériel nécessaire. Dans ces deux cas, la collectivité doit être en mesure d'assurer le diagnostic et l'auto-réparation voire la maintenance des vélos en début de séance. L'avantage d'avoir une flotte au sein de la collectivité est d'inciter à la pérennisation de la pratique, un objectif recherché par le gouvernement avec le programme SRAV.

Il est aussi possible pour la collectivité de demander aux enfants d'apporter leur propre vélo. Cependant, la collectivité peut quand même décider d'assurer une flotte minimale pour les enfants qui n'ont pas de vélo.

Enfin, le matériel peut aussi être entièrement fourni par une association de vélo-école ou par un professionnel du cycle qui assure toute la maintenance, à qui l'apprentissage a été externalisé.

RESSOURCES

FUB. Gérer et animer une vélo-école : Guide Méthodologique. 2021.

Ministère des Sports. Guide d'accompagnement du Savoir Rouler à Vélo à l'usage des collectivités. 2023.

CVTCM. À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires. 2024.

Mobiscol. La plateforme du portail national de l'écomobilité scolaire : Savoir Rouler À Vélo. [10/06/2024] <https://mobiscol.org/srav/>

Maison du Vélo de Lyon. Cours de vélo pour Adultes. [12/06/2024] <https://www.maisonduvélolyon.org/apprendre-velo-lyon/>

Maison du Vélo de Toulouse : Devenir un usager Cycliste. [12/06/2024] <https://www.maisonduvélotoulouse.com/devenir-un-usager-cycliste/>



Cours de vélo © Maison du Vélo Toulouse

→ Les infrastructures

Le Savoir Rouler à Vélo nécessite un lieu sécurisé pour les deux premiers blocs d'apprentissage, puis un espace dans la ville en situation réelle pour le troisième bloc.

Que la collectivité assure l'apprentissage en régie ou non, elle peut [mettre à disposition des pistes sur le foncier de la ville](#) pour les premières sessions d'apprentissage [ou laisser les écoles qui ont assez de place](#) accueillir le Savoir Rouler à Vélo dans leur enceinte.

Pour les sessions de mises en situation, [la collectivité peut baliser un circuit en ville](#) et mobiliser des agents pour assurer la sécurité des enfants.



Cour de l'École des Bleuets à Massy © Virginie Rabillard

→ La formation des éducateurs

Le troisième pilier de la logistique de déploiement de l'apprentissage du vélo dans les écoles concerne la formation des éducateurs spécialisés qui enseignent le SRAV aux enfants.

Dans la plupart des cas, la collectivité externalise la formation des enfants au SRAV, en démarchant des professionnels du cycle ou des associations vélo-écoles. Le plus souvent, les éducateurs du SRAV sont formés par les Moniteurs Cyclistes Français (MCF), l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP) et la Fédération française de cyclotourisme (FFVélo).

Cependant, [la collectivité peut aussi former des agents en interne](#) : les éducateurs des activités physiques et sportives (ETAPS) peuvent être formés au Savoir Rouler. Il est aussi possible pour la collectivité de former des professeurs des écoles ou des animateurs du périscolaire.

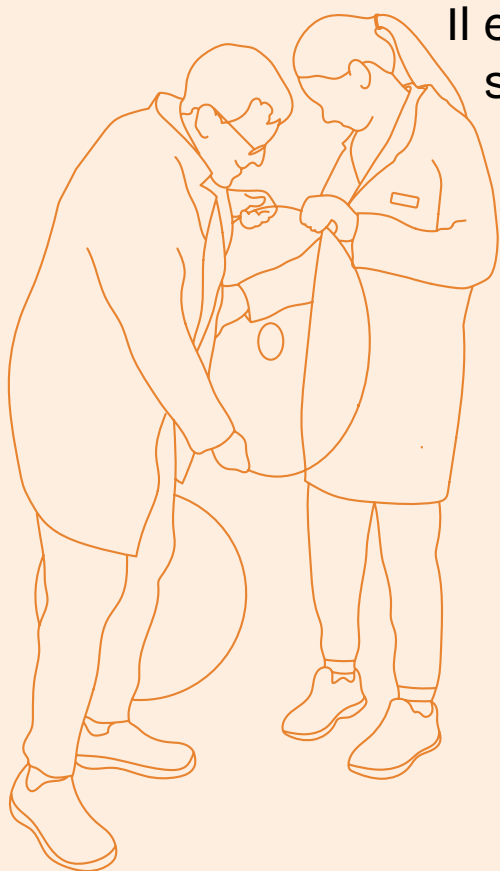
Le programme Génération Vélo (2022-2024) de la Fédération française des usagers de la Bicyclette peut financer 50 % des cycles de SRAV mis en place par la collectivité et [peut prendre en charge à 100 % la formation des intervenants](#).

6. Les ateliers d'auto-réparation

INTRO.

Les ateliers d'auto-réparation ou de réparation de vélos participatifs et solidaires sont des ateliers fixes ou mobiles qui permettent à leurs membres d'apprendre à réparer eux-mêmes leur vélo avec l'aide de bénévoles et parfois de salariés. Une cotisation est souvent demandée à l'année et une participation peut être demandée pour les pièces d'occasion issues du réemploi.

Il est fréquent que les collectivités soutiennent ces structures financièrement et/ou par la mise à disposition de locaux.





Pourquoi développer des ateliers d'auto-réparation ?

Pour renforcer la pratique du vélo : ils autonomisent les usagers dans la réparation de leur propre vélo et structurent une pratique cyclable solide sur un territoire.

Pour aider les étudiants et personnes à faibles revenus à accéder à la pratique du vélo dans une démarche d'éducation populaire.

Pour créer une filière de réemploi des vélos non-utilisés : ils réduisent l'impact environnemental (déjà peu élevé) de la pratique et participent à diminuer les apports dans les déchetteries locales ainsi qu'à stimuler l'activité des ateliers.

Pour leur rôle d'animation des quartiers : ils créent du lien social fort entre les cyclistes (rencontres, échanges de conseils, dimension sociale de la pratique).

Pour compléter l'offre de réparation disponible sur une commune, en se positionnant notamment sur la réparation des vieux vélos, peu rentable pour les vélocistes.

Pour favoriser la création d'emplois non délocalisables et être vecteurs d'insertion, notamment dans le cadre d'une convention « atelier et chantier d'insertion » (ACI).



Missions des ateliers d'auto-réparation

Promouvoir le vélo : Les ateliers promeuvent la pratique du vélo en jouant un rôle d'animation de quartier où les cyclistes peuvent se rencontrer et échanger. En plus de leurs activités régulières, les ateliers participent et/ou organisent des événements festifs liés au vélo et/ou des actions de promotion/ateliers mobiles au sein d'entreprises.

Favoriser le réemploi : La plupart des ateliers récupèrent des pièces détachées et/ou des vélos qui sont remis en circulation grâce aux membres. Certains ateliers organisent aussi des

événements qui favorisent le réemploi comme les bourses aux vélos.

Partager les connaissances : Le cœur des ateliers réside dans le partage des connaissances sur la mécanique et la réparation des vélos. Les membres des ateliers sont accompagnés par les bénévoles et des supports pédagogiques ainsi qu'un outillage vélo sont mis à disposition de tous. Ce partage des connaissances permet de créer des liens sociaux entre les membres et au sein d'un quartier.



Points d'attention avant de se lancer

Les ateliers ont une couverture géographique relativement faible (77 % des adhérents résident à moins de 5 kilomètres de leur atelier*).

Ils attirent surtout des usagers déjà cyclistes et principalement des hommes. Des créneaux d'ouverture réservés à certains publics se développent progressivement.

Sans les aides publiques financières ou matérielles, les ateliers ont une faible viabilité économique.

L'offre de services qu'ils proposent repose principalement sur des bénévoles. Elle est souvent aléatoire en termes d'horaires ou de jours d'ouverture.

Aujourd'hui, les ateliers rencontrent des difficultés pour réparer les VAE, mais peuvent tout de même traiter tous les aspects mécaniques de la réparation de ces vélos.

* Source : Heureux Cyclage. Répartition des adhérents selon la distance entre leur domicile et l'atelier. 2022. [21/06/2024] <https://panorama.heureux-cyclage.org/>

La diversité d'activités des ateliers vélo

Les ateliers vélo ne se limitent pas simplement à l'auto-réparation des vélos. Ils peuvent prendre des formes variées et, à travers leurs nombreuses activités, contribuent à créer de la richesse tant au sein de l'atelier que sur tout le territoire. Voici leurs principales activités :

- Aide à la réparation de vélos : ateliers fixes et mobiles.
- Vente de vélos d'occasion (bourses).
- Location ou prêt de vélos/matériel.
- Collecte, récupération de vélos (réparation ou recyclage de pièces).
- Vélo-école (adultes/enfants).
- Contribution à l'essor d'une culture vélo (voyages à vélo, événements, activités sportives, etc).
- Contact au plus proche des usagers (ateliers mobiles), notamment dans les Quartiers Politique de la Ville, dans les écoles ou dans les entreprises.
- Autres activités que le vélo (café, recyclerie, jardin partagé, etc).

Intervention de la collectivité : comment et à quel niveau ?

→ Actions communales

La mise à disposition d'un local par la commune est un véritable tremplin pour permettre le démarrage ou le développement d'un atelier vélo.

Subventionner les ateliers présents sur le territoire (y compris par l'achat de vélos cargos ou de remorques pour les ateliers hors les murs, l'adaptation des locaux, le gros matériel, etc). La collectivité joue un rôle crucial en finançant les ateliers pour qui les subventions représentent une part importantes des ressources.

Prêter ou louer des locaux appartenant à la collectivité. Elle peut aussi prêter ou mettre à disposition des locaux à prix modique pour donner l'opportunité aux ateliers de s'y installer. Le bail emphytéotique peut permettre de pérenniser l'activité à long terme d'un atelier.

Intégrer l'apprentissage de la réparation (« savoir-réparer ») dans les programmes d'apprentissage du vélo SRAV et confier ce volet aux ateliers d'auto-réparation.

Proposer un marché de prestations de services pour intervenir auprès de publics spécifiques (scolaires, QPV) en proposant des prêts de vélos, maintenance incluse.

→ Actions des intercommunalités

Créer un partenariat inscrit dans le schéma directeur cyclable d'un EPCI permet d'assurer un soutien dans le temps des ateliers d'un territoire.

Aider à la recherche d'opportunités foncières. La collectivité peut mener un travail avec les bailleurs sociaux sur la mise à disposition de locaux en pied d'immeuble. Elle peut également chercher des solutions dans son propre patrimoine ou mettre à disposition des

bâtiments en occupation temporaire, en attendant la réalisation de projets urbains.

Susciter le dialogue inter-associatif pour favoriser le regroupement des ateliers en CLAVettes* locales. La collectivité peut encourager le dialogue entre les associations et le regroupement des ateliers pour faciliter une répartition des subventions. Le financement d'un poste de coordination inter-atelier permet de dégager des ressources pour favoriser l'essaimage et la création de nouveaux ateliers.

Proposer une aide à l'achat de vélos d'occasion versée aux ateliers pour valoriser le travail de réemploi.

*CLAVettes : Coordinations Locales d'Ateliers Vélo sur un même territoire

→ Actions départementales, régionales ou étatiques

Les départements ou les régions peuvent faciliter la création des ateliers en dédiant une ligne de financement spécifique dans leurs plans vélos. Par exemple, la Région Île-de-France finance 50 % des travaux nécessaires à la création d'un atelier vélo, dans la limite de 80 000 €. L'État soutient les ateliers implantés dans les quartiers prioritaires via les contrats de ville.

Soutenir la création d'emplois locaux et appuyer la formation des mécaniciens spécialisés dans le réemploi.

Consulter les ateliers vélos lors des politiques publiques de mobilité vélo ou de réemploi territorial.

Proposer un marché de prestation de services pour intervenir auprès des publics spécifiques (collégiens, lycéens, étudiants).



**Club des villes et territoires
cyclables et marchables**

33 rue du Faubourg
Montmartre
75009 Paris

tél.: (+33)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

www.villes-cyclables.org



Réalisé
par :



En partenariat
avec :



Soutenu
par :

