

ASSOCIATION DES ACTEURS
DU VÉLO PUBLIC



Rapport du Velo Public

1^{ère} Edition – Septembre 2023

VOS INTERLOCUTEURS

Gwendal Carboeuf – INDDIGO
Guillaume Métivier - AAVP

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



INTRODUCTION



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



À RETENIR

#Impacts :

1. Remise en selle : 55% des abonnés VLD et 44% des abonnés VLS refont du vélo régulièrement !

2. Report modal : ↗ part modale vélo sur les trajets domicile-travail après utilisation, + 34% VLS, + 39% VLD

3. Intermodalité : ☑ 1/4 trajets intermodaux dont

- 43% avec les 🚆
- 30% avec la 🚗
- 24% avec le 🚝
- 24% à 🚶
- 11% à 🚲 (perso)

4. Baisse de l'usage de la voiture : ↘ 🚗 pour 49% des abonnés VLD et 26% des abonnés VLS

5. Démotorisation : 10% renoncent à l'achat ou se séparent d'une 🚗

6. Santé physique et mentale : 2/3 des usagers se sentent en meilleure santé ❤️

7. Emplois non délocalisables : 2200 🧑

Les services vélos : solution pour une France plus cyclable, durable et inclusive !

#Usages :

8. De plus en plus ♀️ féminins :

- abonnés ♀️ 62%VLD
- abonnés ♀️ 44%VLS
- abonnés ♀️ 36% freefloating

9. De plus en plus électriques ⚡ : 85 000 VAE (64% du parc) proposés à la location contre 3 000 en 2015...

10. Préféré au 🚲 individuel : 2/3 préfèrent louer un vélo public car + économique 📄, pratique, sécurisé 🛡️ et sans entretien 🛠️

POURQUOI CE RAPPORT ?

- La première édition du Rapport du Vélo public s'inscrit en complément des observatoires et études réalisés par les autres acteurs du vélo et de la mobilité, dont certains ont collaboré à ce rapport.
- Il vise à proposer une photographie qualitative et détaillée de l'offre et des impacts des services publics de location de vélos, en France.
- A la différence des études ADEME sur les services vélos en France réalisées tous les 5 ans environ, ce rapport sera désormais réalisé à fréquence plus régulière afin de mieux accompagner la dynamique du secteur.



Localisation des services ayant participé à l'enquête

SERVICES PUBLICS DE LOCATION DE VÉLO : DÉFINITIONS



Vélo en Libre-Service en station (VLS) :

Service de location de vélo automatisé, accessible sur l'espace public sur des bornes de stationnement spécifiques et partagé par plusieurs utilisateurs



Vélo en Location longue Durée (VLD) :

Service de location de vélo humanisé proposé pour une durée de plusieurs semaines à plusieurs mois, et attribué à un utilisateur unique



VLS en Free-Floating :

Service de location de vélo dématérialisé accessible sur l'espace public sans borne de stationnement spécifique et partagé par plusieurs utilisateurs

L'ASSOCIATION DES ACTEURS DU VÉLO PUBLIC

Créée en 2022, l'Association des Acteurs du Vélo Public (AAVP) regroupe 11 entreprises engagées dans les services de vélos opérés par des autorités organisatrices de la mobilité. Elle représente plus de la moitié de la flotte française en location courte, moyenne ou longue durée.

Elle vise à regrouper l'ensemble des acteurs qui opèrent, fournissent ou participent à l'émergence de ces services de vélo public. Elle rend lisible la filière auprès des pouvoirs publics et constitue son principal interlocuteur pour en promouvoir le modèle et les financements. Elle collabore avec les autres organismes de promotion ou de représentation de la filière vélo.

L'AAVP a pour but de faire grandir l'expertise vélo française. Elle démontre l'intérêt des services vélos en mettant en lumière leurs externalités positives sur la santé, l'environnement, l'économie mais surtout leur contribution à la pratique et à la culture cyclable. Elle alimente les connaissances concernant ces services pour informer les collectivités qui souhaitent les déployer et ainsi accroître leur présence partout en France. Son principal outil est le Rapport du Vélo Public.



LES PARTENAIRES

Le Rapport a été réalisé par le Bureau d'Étude



Avec le soutien technique et financier de



Et en collaboration avec



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



MÉTHODOLOGIE ET PANEL DE RÉPONDANTS

- **Une étude basée sur :**

- Identification des études + indicateurs du secteur d'activité
- 2 enquêtes :
 - gestionnaires de services => Offre
 - abonnés et usagers => >Usages & Impacts
- Extrapolation des données des non-répondants basée sur les résultats de l'Observatoire du Vélo publié par l'*Union Sport et Cycles* en 2023. [Observatoire du Cycle 2022 \(unionsportcycle.com\)](https://www.unionsportcycle.com)

	GESTIONNAIRES	USAGERS
Période	20/01/2023 - 29/04/2023	20/01/2023 - 7/05/2023
Données	Données d'exploitation 2022	Pratiques et usages courants
Connexions	598	5761
Réponses (questionnaires terminés ou partiellement complétés)	215	4571 dont : 49% d'usagers VLD 57% d'usagers VLS 12% d'usagers Free-Floating 85 départements représentés
Services Répondants (VLD, VLS et FreeFloating)*	168 dont : 10 services Free-floating 113 services de VLD 45 services VLS	-
Vélos Déclarés	124 000 vélos	-

*Rappel : 152 services répondants en 2019 pour l'ADEME

OFFRE



Soutenu par



Réalisé par



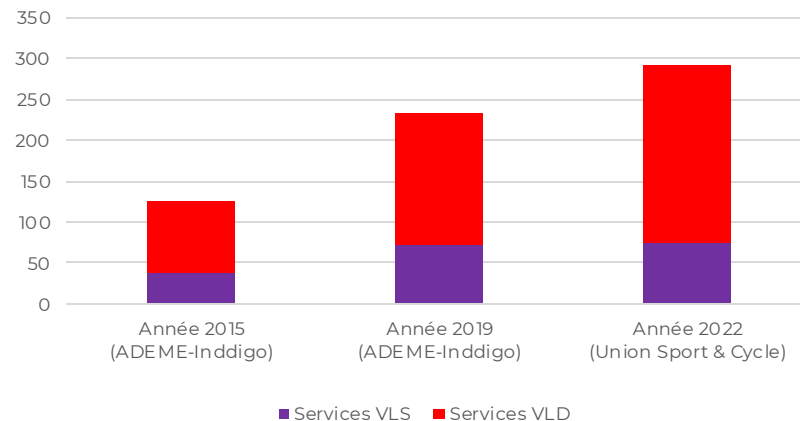
En collaboration avec



L'OFFRE DE SERVICES DE LOCATION EN FRANCE

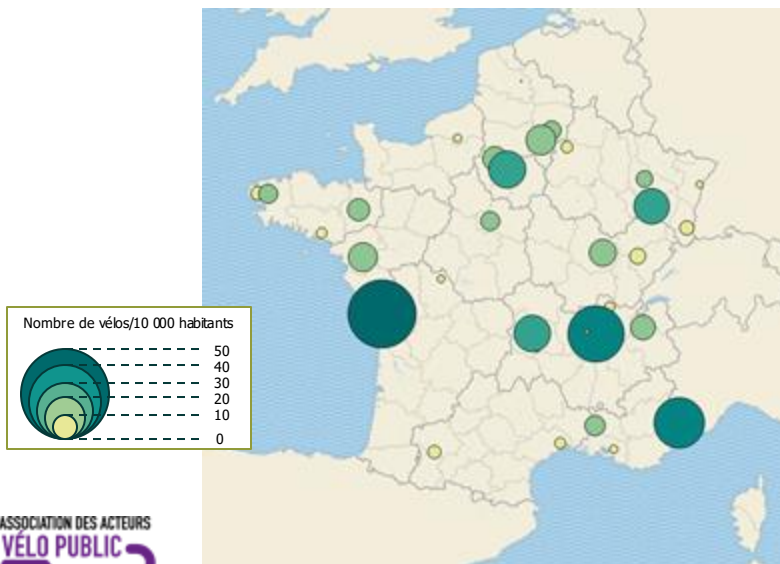
	VLS	VLD	TOTAL
Nb Services	74*	217*	291*
Vélos	45 500	87 500*	133 000
Abonnés	800 000	140 000	940 000
Km parcourus	190 millions	80 millions	270 millions

Evolution du nombre de services VLD et VLS recensés en france



NIVEAU DE REPRÉSENTATIVITÉ DES RÉPONDANTS - VLS

Les 45 répondants à l'enquête
représentent une offre variée de VLS :



Nb VLS/10 000 habitants

La densité de VLS par habitant est assez
homogène :

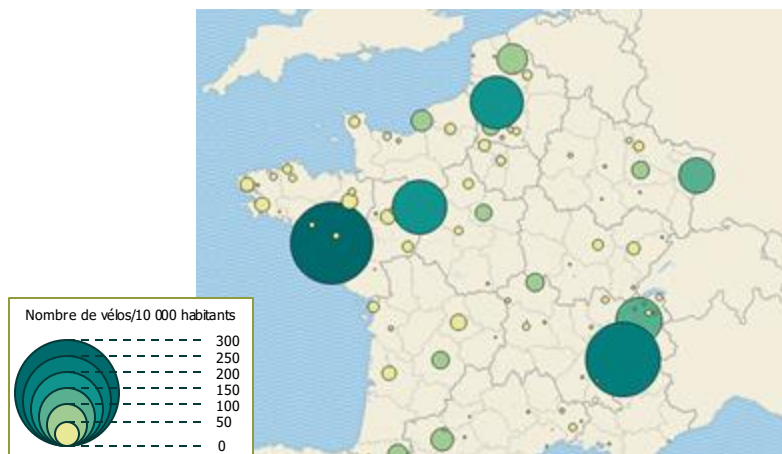
- Moyenne en France :
13,7 VLS / 10 000 hab

Palmarès :

- CA de La Rochelle
42 VLS / 10 000 hab
- Métropole de Lyon
35 VLS / 10 000 hab
- Métropole Nice Côte d'Azur
31 VLS / 10 000 hab

NIVEAU DE REPRÉSENTATIVITÉ DES RÉPONDANTS - VLD

L'offre de VLD est aussi bien représentée par les 113 répondants à l'enquête :



Nb VLD/10 000 habitants

Moyenne
32,6 vélos/10 000 habitants

Palmarés :

- CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (Carene)
251 vélos/10 000 hab
- Métropole Grenoble-Alpes-Métropole
229 vélos/10 000 hab
- CU Le Mans Métropole
166 vélos/10 000 hab
- CA Amiens Métropole
162 vélos/10 000 hab
- CA du Grand Annecy
140 vélos/10 000 hab

UN RESTE À CHARGE DES COLLECTIVITÉS FAIBLE

Reste à charge	VLS	VLD	Moyenne par vélo public
Par an par vélo	1490€/an/vélo	490€/an/vélo	990€/an/vélo
Par km	0,35€/km	0,57€/km	0,46€/km
Par Hab par an	1,05€/hab/an	0,91€/hab/an*	0,98€/hab/an

*0,81€ en 2020

≈1/15^{ème} des dépenses vélos des collectivités**

À comparer à :

- Budget transport des EPCI = 88€/hab/an**
- Budget voiries/transport départements ≈68€/hab/an***
- 30€/hab/an demandé en investissement vélo par l'Alliance du Vélo (dont 50% par l'Etat)

**selon les chiffres de l'Enquête nationale politiques Modes Actifs

***source DGCL

USAGES & USAGERS



Source : Green-On

DISTANCES PARCOURUES PAR VELO PUBLIC

Les Vélib' sont de loin les Vélos publics les plus utilisés en France !

Les VLS montrent une grande disparité dans leur efficacité en fonction du type de territoire, alors que les VLD enregistrent des distances significatives quel que soit le type de territoire, avec même un pic dans les Communautés d'Agglomérations.

Distances parcourues par type de territoire	VLS	VLD
Communauté de Communes	8 km/vélo/an	554 km/vélo/an
Communauté d'Agglomération	272 km/vélo/an	1 360 km/vélo/an
Communauté Urbaine	408 km/vélo/an	453 km/vélo/an
Métropoles sans Paris	2 225 km/vélo/an	839 km/vélo/an
Métropole du Grand Paris	9 144 km/vélo/an	1 059 km/vélo/an

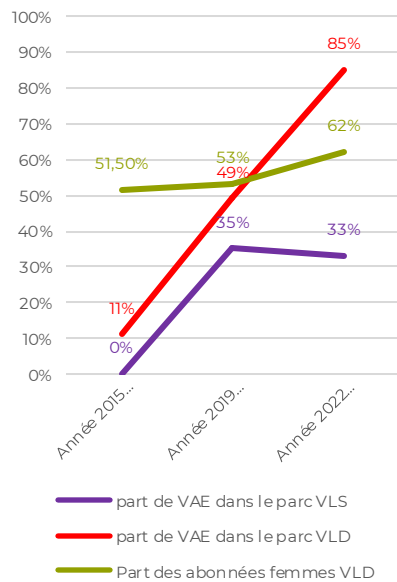
VÉLOS ÉLECTRIQUES: + ÂGÉS ET + DE FEMMES

L'augmentation de la part de VAE dans l'offre de vélos publics a coïncidé avec l'augmentation de la part des femmes dans les abonnés VLD.

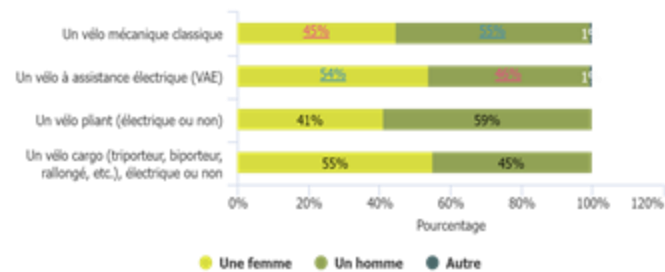
Les vélos cargos, essentiellement à assistance électrique séduisent aussi une majorité des femmes.

Les utilisateurs de VAE sont les plus âgés en moyenne.

Evolution de la part des VAE dans l'offre VLS et VLD et de la part des abonnés VLD

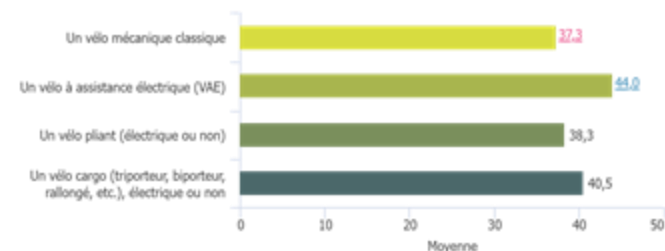


Type de vélo loué en fonction du genre



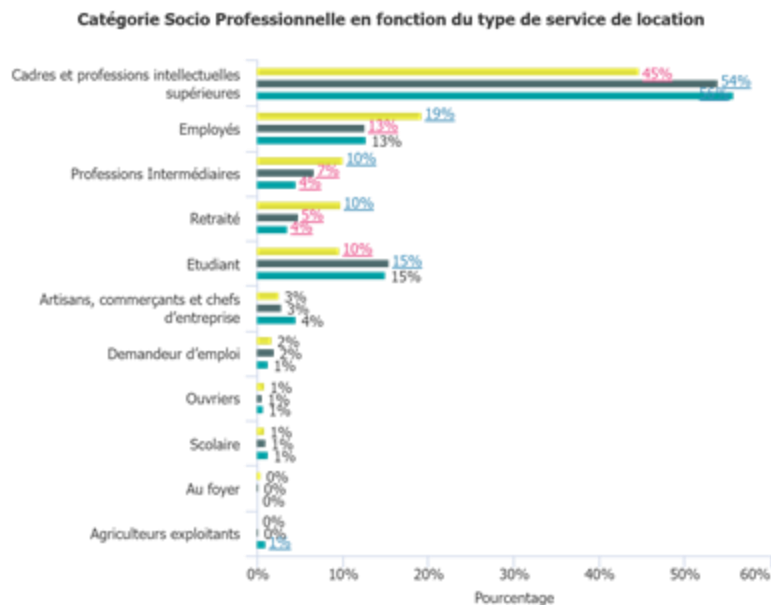
La relation est très significative. $p\text{-value} < 0,01$; $\chi^2 = 36,3$; $ddl = 6$.

Age moyen en fonction du type de vélo loué



La relation est très significative. $p\text{-value} < 0,01$; Fisher = 63,3.
Variance inter = 12 696,0. Variance intra = 200,5.

À CHAQUE SERVICE SON PROFIL D'USAGERS



● VLD (Vélo en location longue durée) ● VLS (Vélo en libre-service AVEC station)
● Vélo en free-floating (Vélo en libre-service, SANS station)

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $Khi2 = 152,7$; $ddl = 20$.

Cadres et CSP+ \approx 50% des répondants

Quelques nuances en fonction des services :

Les **VLD** séduisent plus fortement :

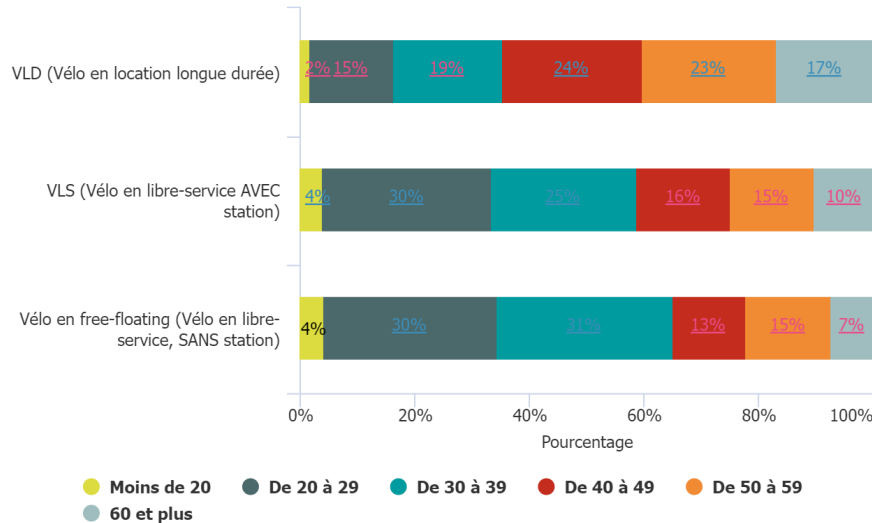
- les employés
- les professions intermédiaires
- les retraités

Les **VLS**, avec ou sans station attirent plus :

- les étudiants
- les CSP+

DES USAGERS VLS PLUS JEUNES, VLD PLUS AGÉS

Tranche d'âge des répondants en fonction du type de service



■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi2} = 263,8$; $\text{ddl} = 10$.

Les **VLD** séduisent plus fortement les plus âgés et notamment :

- les 40-59 ans

Les **VLS**, avec ou sans station attirent plutôt les jeunes, en particulier :

- les 20-39 ans

50% des bénéficiaires de vélos cargos, proposés en VLD, sont âgés de 30 à 39 ans.

PLUS DE FEMMES CHEZ LES USAGERS DU VLD

La VLD permet notamment d'équiper le vélo d'un porte-bébé, et apporte un meilleur niveau de confort grâce à la quasi généralisation de l'assistance électrique

% d' ABONNÉS 

62%

VLD

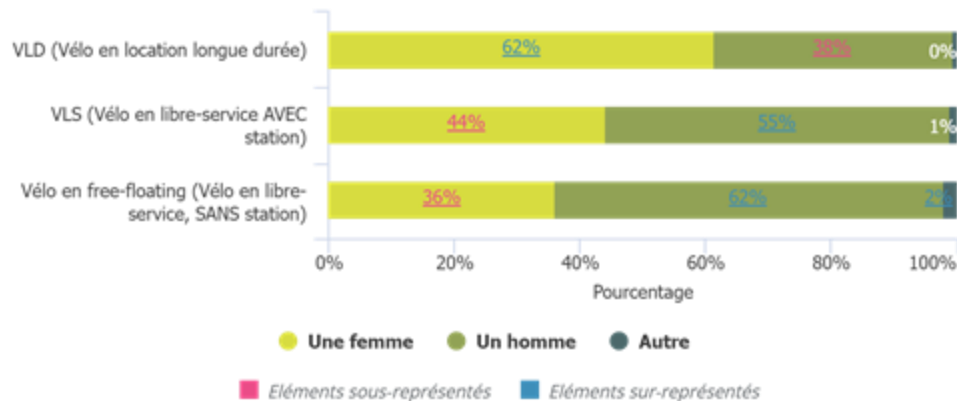
44%

VLS

36%

Free-Floating

Genre des répondants en fonction du type de service



La relation est très significative. $p\text{-value} = < 0,01$; $\text{Khi}2 = 148,8$; $\text{ddl} = 4$.

DES SERVICES VLD PARFOIS VICTIMES DE LEURS SUCCÈS

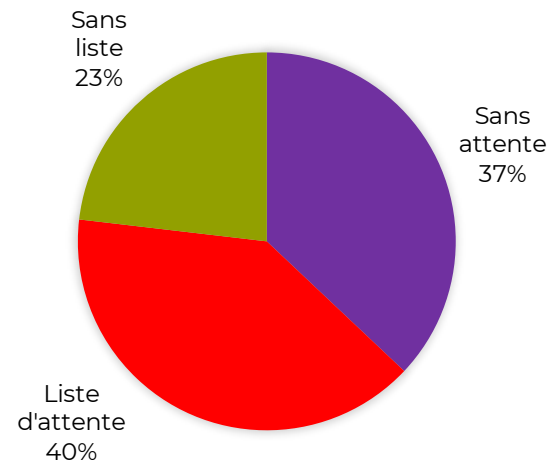
40%

des services VLD ont une liste d'attente

avec en moyenne :

- 100 personnes sur liste d'attente
- 46 jours d'attente avant d'avoir un VAE
- 27 jours d'attente pour un vélo cargo
- 6 jours pour un vélo classique

LISTES D'ATTENTE DES SERVICES VLD



FAIRE DU VELO : QUELLE MOTIVATION ?

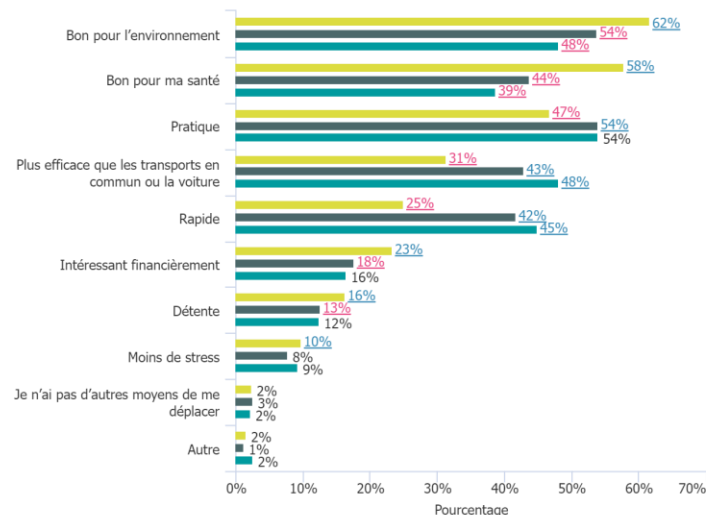
Des motivations variées :

- Conscience environnementale forte quel que soit le service mais plus élevée chez les usagers VLD
- Bien être et santé plus fort pour les abonnés VLD que pour VLS et freefloating
- Rapidité et efficacité par rapport aux transports en commun et à la voiture plus marquées chez les abonnés VLS et Free-Floating

Et un usage peu contraint :

- Seulement 2 à 3% déclarent ne pas avoir d'autres moyens de se déplacer

Motivations pour se déplacer à vélo en fonction du type de service utilisé



● VLD (Vélo en location longue durée) ● VLS (Vélo en libre-service AVEC station)
 ● Vélo en free-floating (Vélo en libre-service, SANS station)

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



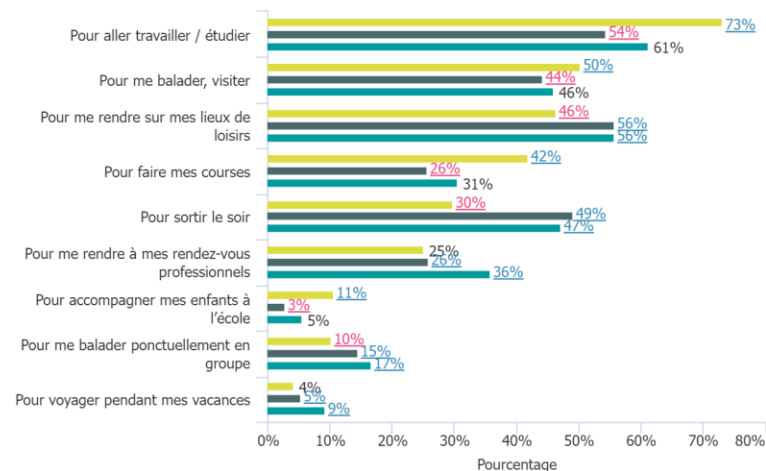
DES MOTIFS D'UTILISATION VARIES

Des motifs d'utilisation qui varient en fonction du type de service utilisé :

- Le VLD est bien plus utilisé pour aller travailler (73%) ou faire les courses (42%)
- VLS et Free-floating utilisés pour sortir le soir par près d'un utilisateur sur deux

Mais encore de nouveaux usages à développer, notamment l'accompagnement des enfants à l'école...

Motifs d'utilisation en fonction du type de service



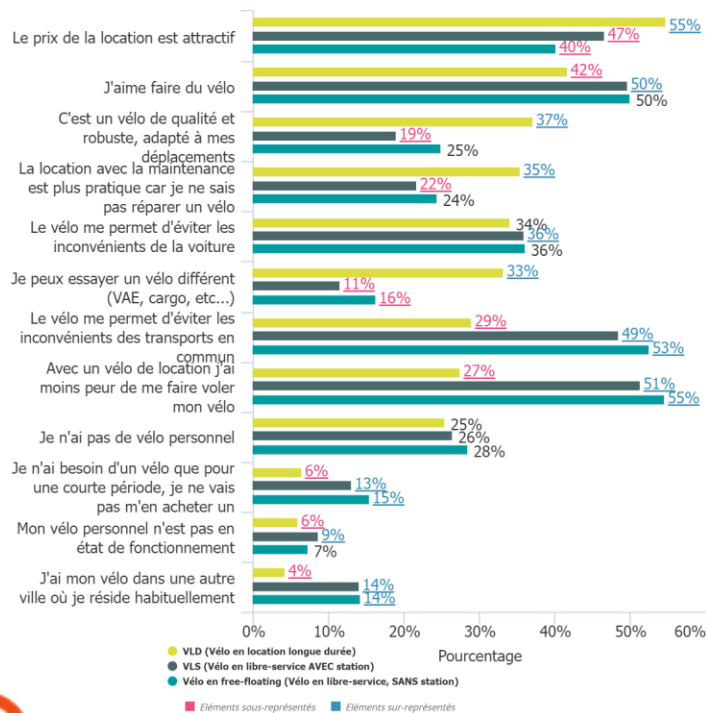
● VLD (Vélo en location longue durée) ● VLS (Vélo en libre-service AVEC station)
 ● Vélo en free-floating (Vélo en libre-service, SANS station)

■ Eléments sous-représentés ■ Eléments sur-représentés

La relation est très significative. $p\text{-value} < 0,01$; $\text{Khi}2 = 437,1$; $\text{ddl} = 16$.

LOUER PLUTÔT QU'UTILISER SON VÉLO PERSONNEL

Les raisons de préférer un vélo public en fonction du type de service



La relation est très significative. p -value = < 0,01 ; $\chi^2 = 878,9$; $ddl = 22$.

2/3

Part des répondants qui disposent d'un vélo personnel en état de fonctionnement et préfèrent louer un vélo public.

Raisons principales :

- Prix attractif
- Peur du vol
- Service de réparation intégré
- Possibilité de tester un vélo différent (VAE, cargo...)

IMPACTS



Soutenu par



Réalisé par



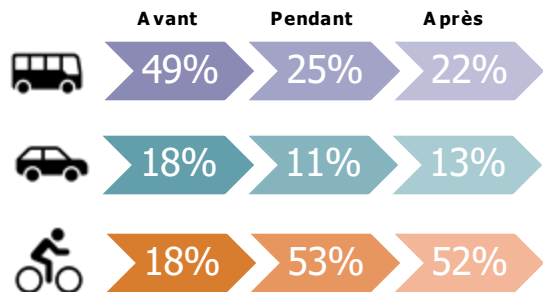
En collaboration avec



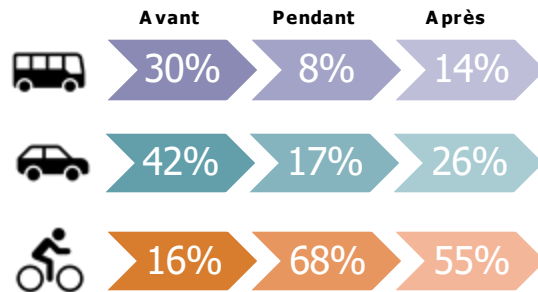
UN REPORT MODAL DEPUIS LA VOITURE CONSÉQUENT

Evolution de la part-modale du mode de transport principal utilisé pour les trajets domicile-travail avant / pendant / après la location

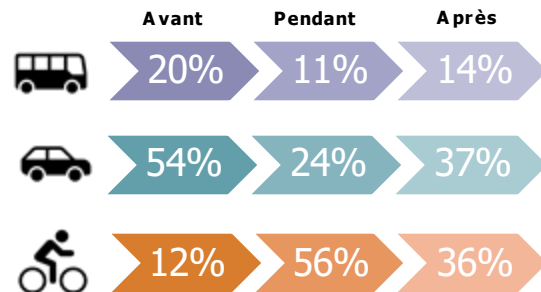
Vélo en Libre-Service



Vélo en Location Longue-Durée



Dans les Communautés d'Agglomération



BEAUCOUP D'INTERMODALITÉ, DES TRAJETS PLUS LONGS

% abonnés intermodaux sur les trajets domicile-travail :



- **VLD** : 22%
- **VLS & freefloating** : 28%

Cette combinaison se fait avec :



Transport en Commun **43%**

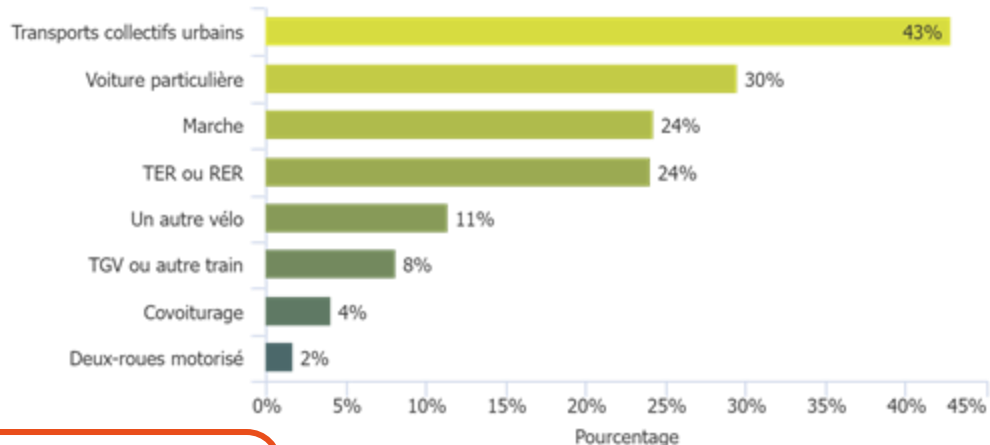


Voiture **30%**



Train **30%** (TER et RER + TGV cumulés)

Si oui, avec quels autres moyens de transport ?



Trajet moyen (aller simple) :

Intermodaux : 27km
(avec le second mode)

Non- Intermodaux : 7,9km
(en porte à porte)

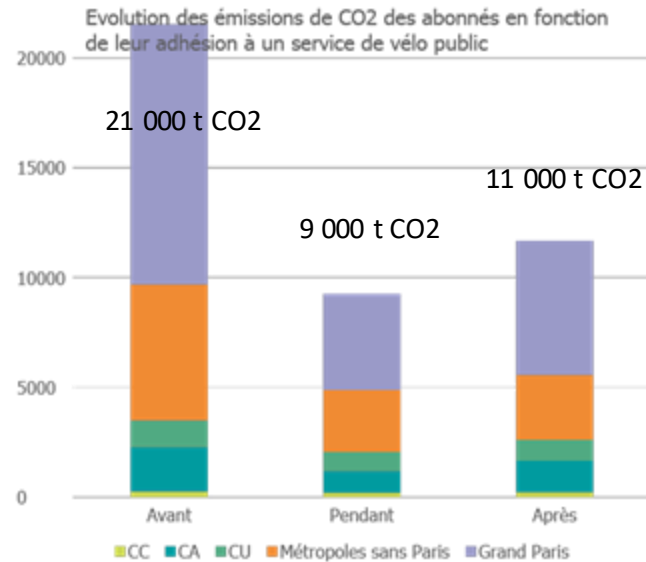
UNE FORTE CONTRIBUTION À LA DÉCARBONATION DES TERRITOIRES

Décarbonation
grâce aux services vélos publics
>12 000 tCO₂ évités/an

= 90kg de CO₂/vélo/an évité

VLS : 187kg de CO₂/vélo/an

VLD : 43 kg CO₂/vélo/an



+ forte
Décarbonation :

Grand Paris en
valeur absolue
&
dans les
**Communautés
d'Agglomération
s rapporté à
chaque usager**

DIMINUTION DE L'USAGE DE LA VOITURE



Diminution de l'usage de la voiture

VLD : 49%

Freefloating : 30%

VLS : 26%





Renonciation à l'achat
ou Vente d'une voiture (Démotorisation)

≈10%

pour tous les services

Effets sur l'usage de la voiture par types de territoires :

		
Bourgs ruraux	60%	6%
Ceintures urbaines	57%	9%
Centre urbains intermédiaires	60%	7%
Grands centres urbains	28%	9%
Petites villes	59%	16%
Rural à habitat dispersé	49%	8%
Rural à habitat très dispersé	29%	0%

AMÉLIORATION DE LA SANTÉ

72%

des répondants a le sentiment d'un **impact positif sur sa santé**

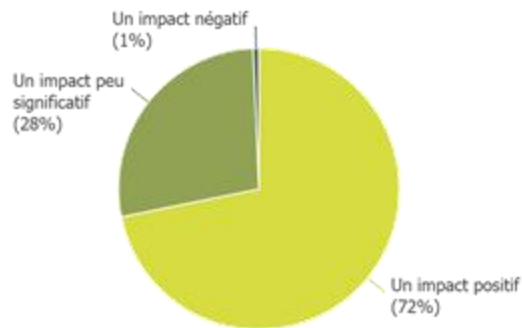
1% déclare avoir un impact négatif



#Accidents

- aucun accident grave pour 87% des services
- 1 accident grave pour 13 services et 28 accidents grave pour Vélib' en 1 année
- Soit 1 accident grave pour 6,6 millions de km parcourus

Avez-vous le sentiment d'un impact sur votre santé avec la pratique du vélo public ?



CREATION D'EMPLOIS NON DELOCALISABLES

≈ **2200 ETP**

(Equivalents Temps Plein)

pour **291* services**

(emploi direct et sous-traitance)

Répartition :

- 1000 ETP pour les VLS, soit 1 ETP / 45 VLS

- 1200 ETP pour la VLD, soit 1 ETP / 73 VLD

&

3,7 ETP en moyenne pour la gestion intégrée du service

3 ETP en moyenne en sous-traitance pour l'exploitation



Atelier de la Villette – Fluou, Vélogik

DES SERVICES INCLUSIFS

2/3

des services publics proposent un tarif réduit à destination des jeunes, séniors, personnes sous conditions de ressources, sans emploi...

10 services VLD

proposent des vélos adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

#InclusivitéTerritoriales

15% des communautés de communes et 50% des Communautés d'Agglomération et la quasi totalité des communautés urbaines et Métropoles proposent au moins un service (Source Union Sport & Cycles).



Vélo adapté PMR Vélhop – Eurométropole de Strasbourg

SYNTHESE



Soutenu par






Réalisé par



En collaboration avec



TABLEAU GÉNÉRAL

SERVICES	OFFRE	€	CO2/vélo/an ÉVITÉ	IMPACTS	CONCLUSIONS
VLS	45 000 vélos 77 services*	1490 €/vélo/an 0,35 €/km	187kg	25%  18% (abonnés VAE) renoncent à l'achat d'une voiture 3% se séparent d'une voiture 7% VAE 4% vélos mécaniques	Public majoritaire : <ul style="list-style-type: none"> • Cadres et CSP+ (54%), étudiants (15%) • Jeunes 20-39 ans • masculins (55%).
VLD	87 000 vélos* 217 services*	490 €/vélo/an 0,57€/km	43kg	49%  20% (abonnés VAE) renoncent à l'achat d'une voiture 6% se séparent d'une voiture 9% VAE 3% vélos mécaniques	Public majoritaire : <ul style="list-style-type: none"> • Cadres et CSP+, employés, professions intermédiaires, Retraités • Age moyen(40-59 ans) • féminins (62%) +  : grands centres urbains & communes rurales à habitat très dispersé Liste d'attente pour 40% des services (46 jours en moyenne)



CONCLUSION

Des vélos publics désormais installés dans de nombreuses collectivités avec :

- Un impact fort sur la décarbonation des déplacements
- Un impact bien-être et santé ressenti par les abonnés
- Une demande forte, soutenue par des listes d'attentes
- Un potentiel pour un développement de l'offre, notamment dans les communautés d'agglomération, là où l'impact sur la voiture individuelle est le plus fort



Source : Fifteen

ASSOCIATION DES ACTEURS
DU VÉLO PUBLIC



UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR INDDIGO POUR L'AAVP
WWW.AAVP-ASSO.FR

AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE L'ADEME.

AOÛT 2023

VOS INTERLOCUTEURS

Gwendal Caraboeuf
g.caraboeuf@inddigo.com
06 82 48 95 66

Guillaume Métivier
contact@aavp-asso.fr
06 60 741 746

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

