



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

ACTUALISATION DE L'ETUDE D'ÉVALUATION DES SERVICES VELOS



FAITS & CHIFFRES

Rapport de diagnostic

Septembre
2021



inddigo

CE DOCUMENT EST DIFFUSE PAR L'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 19MAR000926

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : Inddigo

Coordination technique - ADEME : Elodie Trauchessec / Marie Joly

Direction/Service : Service Transport & Mobilités

Optimisation rédactionnelle et graphique : Agence Trait Singulier - Illustration : ©Chloë Kast/ADEME

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

PREAMBULE

Remerciements

Sébastien Bourcier (ADEME)
Mathieu Chassignet (ADEME)
Romain Cipolla (GART)
Antoine Coue (Vélo & Territoires)
Thierry Du Crest (DGITM)
Marie Joly (ADEME)
Thomas Jouannot (CEREMA)

Axel Lambert (Club des villes et territoires
Cyclables)
Yohan Planche (DGITM)
Claire Schreiber (ADEME)
Elodie Trauchessec (ADEME)
Stéphanie Vincent-Geslin (LAET)

Les auteurs et l'ADEME remercient par ailleurs sincèrement :

- Les collectivités qui ont participé à l'enquête Exploitants ADEME INDDIGO 2020 et ayant relayé auprès de leurs usagers et bénéficiaires l'enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020
- Les particuliers qui ont répondu à l'enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020
- Les employeurs qui ont participé à l'enquête Employeurs ADEME INDDIGO 2020
- Les acteurs du dispositif Savoir-Rouler qui ont contribué à l'enquête Savoir-Rouler ADEME Inddigo 2020
- Les organisations interviewées pour la construction de cette étude
- L'Heureux Cyclage pour la mise à disposition de sa base de données sur les ateliers participatifs

Citation de ce rapport

INDDIGO-ADEME, 2021.

Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos – Rapport de diagnostic
46 pages

Cet ouvrage est disponible en ligne www.ademe.fr/mediatheque

SOMMAIRE

1. Synthèse	8
1.1. LE PROJET	8
1.2. UNE TRES BONNE DYNAMIQUE	8
1.3. DES SERVICES COMPLEMENTAIRES	9
1.4. DES MODES DE GESTION HETEROGENES	9
1.5. DES IMPACTS EN MATIERE DE MOBILITE STRUCTURANTS	9
1.6. DES USAGERS A CONQUERIR	10
1.7. EN SYNTHESE PAR SERVICE	11
2. Introduction	13
2.1. OBJECTIFS DE L'ETUDE	13
2.2. SUIVI DE L'ETUDE	13
2.3. LIENS AVEC LA PRECEDENTE EVALUATION	13
2.4. LIVRABLES DE L'ETUDE	14
3. Méthodologie	15
3.1. RECENSEMENT EXHAUSTIF DES SERVICES	15
3.2. ENQUETE EXPLOITANTS ADEME INDDIGO 2020	15
3.3. ENTRETIENS AUPRES DE COLLECTIVITES EXPLOITANT DES SERVICES VELOS ET DES EXPLOITANTS	15
3.4. ENQUETE USAGERS ADEME INDDIGO 2020	15
3.5. BASE HEUREUX CYCLAGE	16
3.6. ENQUETE EMPLOYEURS 2020	16
3.7. ENQUETE SAVOIR-ROULER 2020	16
4. État des lieux général des services vélos en France	17
4.1. ANALYSE DE L'EVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICES SUR LA PERIODE 2015/2020	17
4.2. L'OFFRE DE SERVICES VELOS DANS LES TERRITOIRES EN 2020	18
4.2.1. Tendances générales	18
4.2.2. Focus sur l'Outre-Mer	19
4.3. DIVERSITE DE L'OFFRE DE SERVICES SUR LES TERRITOIRES	19
4.4. PROFIL DES USAGERS DES SERVICES VELOS	21
4.5. COUTS DES SERVICES VELOS POUR LA COLLECTIVITE	22
5. Impacts des différents services	23
5.1. ÉVOLUTION DES PARTS MODALES	23
5.2. IMPACT SUR L'USAGE DE LA VOITURE	23
5.3. IMPACT SUR LA POSSESSION D'UNE VOITURE	25
5.4. IMPACT CARBONE	25
5.5. IMPACT SANTE	26
6. Analyse des vélo-écoles participant au Savoir-Rouler	28
6.1. METHODOLOGIE	28
6.1.1. Base des interventions réalisées	28
6.1.2. Base des intervenants référencés	28
6.1.3. Enquête Vélos-écoles Inddigo 2020	29
6.2. ANALYSE QUANTITATIVE	30
6.2.1. Répartition par type de territoires	30
6.2.2. Population française concernée	30
6.2.3. Nombre de bénéficiaires	30
6.2.4. Données de formation	32

6.3. ANALYSE QUALITATIVE	33
6.3.1. Type de formateurs.....	33
6.3.2. Lieux de formation	34
6.3.3. Financement	35
6.3.4. Tarification horaire.....	35
6.3.5. Encadrement	35
6.3.6. Impacts	36
7. Location de vélos entre particuliers.....	37
7.1. METHODOLOGIE.....	37
7.2. ANALYSE QUANTITATIVE.....	37
7.2.1. Répartition par type de territoires.....	37
7.2.2. Données de fréquentation des services.....	37
7.2.3. Autres initiatives	38
8. Liste des entretiens réalisés	39
INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES.....	43
SIGLES ET ACRONYMES	44

RESUME

L'actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos menée en 2015 a été engagée en 2020. La démarche s'intéresse à 7 types de services vélos : le stationnement sécurisé, les solutions de location de vélos en libre-service et de longue durée, les aides à l'achat, les ateliers d'autoréparation, les services vélos en entreprise et enfin un focus réalisé sur les vélos écoles impliquées dans le Savoir Rouler.

L'étude vise à détailler dans un spectre large les principales caractéristiques techniques, financières et de gouvernance des différents services vélos. Elle identifie par ailleurs, les profils des usagers et évalue les impacts de ces différentes solutions sur leurs comportements. Pour réaliser ces analyses, un large protocole de collecte de données a été engagé, basé sur :

- La compilation des différentes bases de référencement de l'ADEME, d'INDDIGO, des associations Vélo & Territoires et Heureux Cyclage, du Ministère des Sports
- Une enquête auprès de 300 collectivités exploitant un service en France, complétée par l'interview de plus de 50 structures et exploitants,
- Une enquête usagers auprès de plus de 13 000 bénéficiaires de services,
- Une enquête diffusée auprès des partenaires du dispositif Savoir-Rouler à laquelle 151 structures ont participé,
- Une enquête auprès de 50 employeurs promouvant les déplacements à vélo

Les analyses sont présentées sous la forme de cahiers techniques relatifs à chaque service.

Trois grandes tendances se dégagent de ces analyses.

- La dynamique de déploiement de l'ensemble des services vélos sur le territoire national s'est poursuivie sur les 5 dernières années, avec un doublement du nombre de services dans la plupart des catégories de service étudiées. Les solutions proposées se sont étoffées (parcs de vélos plus grands et plus diversifiés ; de nombreuses collectivités proposent des packages de services). Elles se sont aussi démocratisées (toutes les régions métropolitaines déploient désormais des solutions de stationnements sécurisés).
- L'efficacité des solutions de services vélos pour faciliter l'accès au vélo et ancrer la pratique du vélo comme mode de déplacement est confirmée. Ces services permettent un report modal important et une démotorisation d'une partie des usagers pour des coûts par habitant ou par kilomètre parcouru très faibles.

- Complémentaires, les services vélos doivent être pensés dans une approche systémique. D'un côté, les solutions de location, les actions d'entreprises, les vélos écoles encouragent à la pratique, de l'autre, l'aide à l'achat, les ateliers d'autoréparation, le stationnement sécurisé facilitent sa pérennisation.
- Il n'en demeure pas moins un déséquilibre fort dans l'accès à ces services vélos entre les habitants des grandes agglomérations et les résidents des zones moins denses. Si tous les services ne sont pas adaptés à tous les territoires, les expériences d'aide à l'achat, d'ateliers d'autoréparation et de location de vélo longue durée montrent des résultats très encourageants dans tout le pays.

L'ETUDE
vise à détailler dans un spectre large les principales caractéristiques techniques, financières et de gouvernance des différents services vélos.

ABSTRACT

The update of the bicycle services study carried out in 2015 was initiated in 2020. The study focuses on 7 types of bicycle services: secure parking, short and long-term bike-sharing solutions, subsidies for bike purchase, self-repair workshops, workplace services, and a focus on cycling schools taking part in the *Savoir Rouler* (Know how to ride) programme.

The study outlines the main technical, financial and governance aspects of these different services, identifies the different user profiles and assesses the impacts of each solution on user behaviour.

A large data collection exercise was carried out in support of this analysis :

- Cross-analysis of different databases from ADEME, INDDIGO, the *Vélo & Territoires* and *Heureux Cyclage* cycling associations, and from the Ministry of Sports
- A survey of 300 local government bodies managing a bicycle service in France, followed by interviews with more than 50 government bodies and operators
- A survey of more than 13,000 users of bicycle services
- A survey of 50 employers promoting cycling as a mode of transport

The analysis is presented as a series of technical briefs related to each service.

Three main trends emerge from the analysis:

- The momentum behind the deployment of new bicycle services has continued to grow throughout the whole country during the last 5 years. The number of services doubled in most of the studied categories. Offers have expanded (increased number of available bicycles and greater range of options; many local governments offering packages of services) and are more widely accessible (all metropolitan regions are now creating secure bicycle parking solutions).
- Bicycle services facilitate access to cycling as an everyday mobility solution. These services enable an important shift in modal share towards cycling and reduce usage of motor vehicles for some users. This is achieved at a minimal cost per capita or per kilometres covered. Bicycle services must be considered as part of a system and as complementary to each other: renting options, employer programmes and bicycle schools drive adoption of cycling, while subsidies, DIY repair workshops and

secure bicycle parking support long-term habits.

- There is an important gap in terms of users' access to bike services between large urban areas and areas of low to medium population density. While not all services are suitable to all territories, DIY repair workshops, bicycle buying subsidies and long-term bicycle rental schemes have demonstrated encouraging results across the entire country.

THE STUDY
outlines the main
technical, financial and
governance aspects of
these different services,
identifies the different
user profiles and
assesses the impacts of
each solution on user
behaviour.

1. Synthèse

1.1. Le projet

L'actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos menée en 2015 a été engagée en 2020. La démarche s'intéresse à 7 types de services vélos : le stationnement sécurisé, les solutions de location de vélos en libre-service et de longue durée, les aides à l'achat, les ateliers d'autoréparation, les services vélos en entreprise et enfin un focus réalisé sur les vélos écoles impliqués dans le Savoir Rouler.

L'étude vise à détailler dans un spectre large, les principales caractéristiques techniques, financières et de gouvernance des différents services vélos. Elle identifie les profils des usagers et évalue les impacts de ces différentes solutions sur leurs comportements.

Pour réaliser ces analyses, un important protocole de collecte de données a été engagé, basé sur :

- La compilation des différentes bases de référencement de l'ADEME, d'INDDIGO, des associations Vélo & Territoires et Heureux Cyclage, et du Ministère des Sports
- Une enquête auprès des 300 collectivités exploitant un service en France, complétée par l'interview de plus de 50 structures et exploitants
- Une enquête usagers auprès de plus de 13 000 bénéficiaires de services
- Une enquête diffusée auprès des partenaires du dispositif Savoir Rouler à laquelle 151 structures ont participé
- Une enquête auprès de 50 employeurs promouvant la solution vélo comme mode de déplacement.

Les analyses sont présentées sous la forme de cahiers techniques relatifs à chaque service. Cette synthèse en présente les principaux enseignements.

1.2. Une très bonne dynamique

La dynamique de déploiement de l'ensemble des services vélos sur le territoire national s'est poursuivie sur les 5 dernières années, avec un doublement du nombre de services dans la plupart des catégories de services étudiées. Les solutions proposées se sont étoffées (parcs de vélos plus grands et plus diversifiés) et s'il existe encore un décalage important entre les principales métropoles et le reste du territoire, les solutions comme le stationnement sécurisé, l'aide à l'achat, la location longue durée (VLD) et les réseaux d'ateliers d'autoréparation tendent à se démocratiser.

Le développement des services de vélos en libre-service (VLS), lesquels ont par le passé donné une forte visibilité aux services vélos, est moins dynamique. Ces derniers couvrent aujourd'hui l'ensemble des grandes agglomérations, territoires où ils sont les plus pertinents.

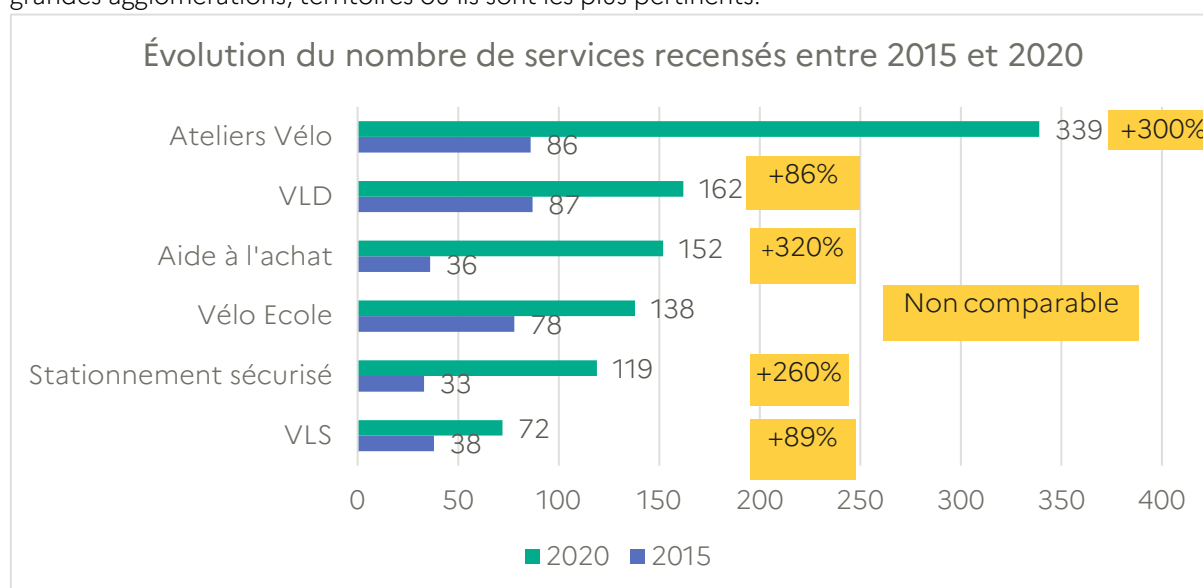


Figure 1 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020

1.3. Des services complémentaires

Les services vélos sont complémentaires : les solutions de location, les actions d'entreprises, les vélo-écoles encouragent à la pratique, l'aide à l'achat, les ateliers d'autoréparation, le stationnement sécurisé facilitent quant à eux, sa pérennisation. L'offre de services d'une collectivité est de fait rarement unique, le binôme atelier d'autoréparation et location de longue durée étant le plus fréquent.

Une vingtaine de collectivités en France proposent un bouquet de services étoffés : aide à l'achat, location en libre-service et longue durée, stationnement sécurisé.

Le financement d'ateliers d'autoréparation et de vélos-écoles est généralement complémentaire de cette offre de services.

Il faut enfin noter que l'offre de stationnements sécurisés, en grande partie portée par les régions, est aussi plus répandue qu'il n'y paraît. Les déploiements en gare notamment sont en cours dans toutes les régions métropolitaines.

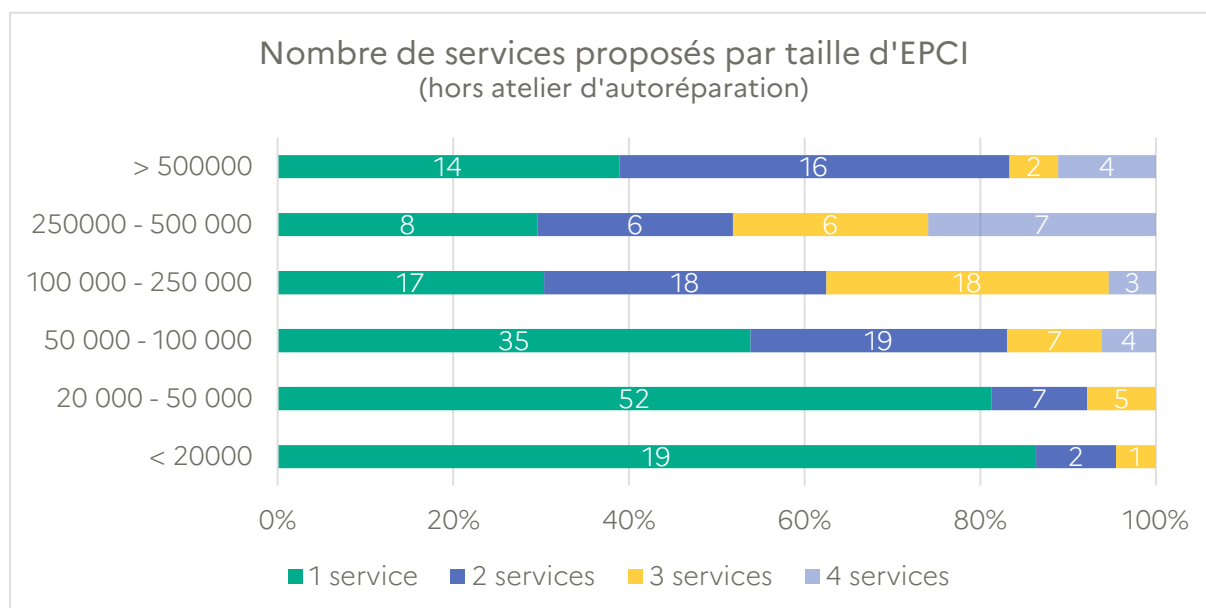


Figure 2 - Nombre de services proposés par taille d'EPCI (hors atelier d'autoréparation) - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

1.4. Des modes de gestion hétérogènes

Aucune règle ou tendance ne ressort de l'analyse des modes d'exploitation des différents services. Assez classiquement, plus le service est important, plus sa gestion a tendance à être déléguée via une délégation de services publics ou un marché spécifique. Cependant, cela n'est pas systématique.

L'autre élément d'analyse porte sur l'intégration plus ou moins forte des services vélos aux services de mobilité du territoire. Si une intégration complète offre une meilleure visibilité aux services, et une plus grande facilité d'usage pour les bénéficiaires, elle réduit fortement les données statistiques d'exploitation.

1.5. Des impacts en matière de mobilité structurants

L'enquête auprès des usagers interroge les impacts des services vélos en matière de mobilité (utilisation de la voiture, des transports en commun, du vélo en termes de part modale et de nombre de trajets hebdomadaires). Tous les services analysés génèrent une baisse significative de l'utilisation de la voiture. La complémentarité des services vélos est ici très importante. Dans une logique de report modal, les stratégies d'aide à l'achat et de location longue durée sont les plus efficaces.

Mais elles doivent assez rapidement être suivies de solutions pratiques pour sécuriser le stationnement du vélo sur les lieux d'intermodalité, à proximité des lieux de résidence, dans les centres urbains ou les lieux de travail.

Le VLS apparaît pertinent en zone urbaine dense, lorsque les solutions de stationnement sécurisés ne sont pas disponibles et comme une solution de mobilité efficace pour les personnes ne résidant pas dans l'agglomération qui se rendent dans le centre urbain.

Du côté des ateliers d'autoréparation, les bénéficiaires, déjà faiblement motorisés et utilisateurs de la voiture, déclarent être passé de 2,8 à 1,8 déplacements en voiture par semaine.

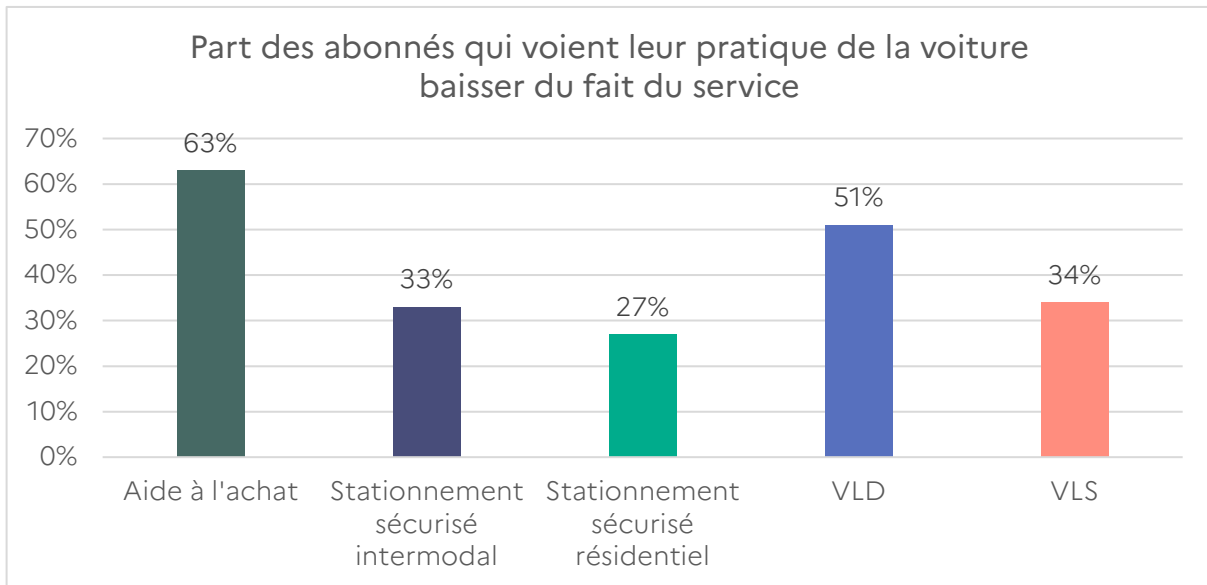


Figure 3 - Part des abonnés qui voient leur pratique de la voiture baisser du fait du service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

1.6. Des usagers à conquérir

Le profil des bénéficiaires des services vélos est centré sur les hommes de plus de 45 ans et appartenant à une CSP supérieure, comme en 2015. La cible tend cependant à s'élargir sur les tranches d'âge adjacentes.

Quelques services touchent des cibles d'usagers différents :

- La location longue durée de vélos classiques touche plutôt les étudiants, et les personnes à plus faibles ressources.
- La location longue durée de vélos à assistance électrique touche un public majoritairement féminin.
- Les ateliers vélos touchent une population plus variée mais résidant principalement dans les centres villes.
- Les vélos en libre-service ciblent une population d'actifs de plus de 35 ans.

1.7. En synthèse par service

SERVICE	ELEMENTS DE DIMENSIONNEMENT	ELEMENTS FINANCIERS	IMPACTS	PRINCIPALES CONCLUSIONS
Vélos en Libre-Service	43 000 vélos. 72 services identifiés avec une distinction forte à faire entre système de VLS classique (stations en réseau) et solutions ponctuelles d'1 ou 2 stations.	Reste à charge de 1 981 EUR/vélo. ou de 0,56 EUR/km à 1,35 EUR/km parcouru à vélo	1 720 km/an parcouru à vélo par usager 236 km/mois de voiture évités par usager d'un VAE 139 km/mois de voiture évités par usager d'un vélo classique	Une offre mature qui permet aujourd'hui une solution panachée Vélos classiques/VAE. Une offre pertinente seulement dans les grands centres urbains. Des solutions ponctuelles onéreuses qui ont un intérêt limité à des situations très particulières et ne peuvent se substituer à une offre de services plus large.
Vélos en Location longue durée	Plus de 75 000 vélos en location longue durée en France (dont 37 000 VAE) répartis dans 162 services.	Reste à charge de 225 EUR/vélo/an ou 0,10 EUR/km parcouru à vélo	51 % des usagers réduisent durablement leur utilisation de la voiture 13 % des abonnés VAE renoncent à l'achat d'une voiture et 12 % se sont séparés d'une voiture (10 et 4 % pour les vélos classiques)	Une solution adaptée à tous les types de territoires. Une stratégie à étoffer pour toucher des publics nouveaux (entreprise, jeunes, familles, PMR).
Aide à l'achat	152 dispositifs proposés et 44 000 bénéficiaires en 2019.	230 EUR d'aide en moyenne par vélo. Soit 0,019 EUR/km parcouru à vélo	63 % des bénéficiaires ont diminué leur usage de la voiture.	Une aide à l'achat à optimiser pour les catégories à plus faibles ressources en simplifiant la question administrative et des avances de frais.
Stationnement sécurisé	50 000 places proposées sur l'ensemble de la France. 90% des places destinées à l'intermodalité	Investissement : 1 000 à 2 000 EUR/place	34 % des usagers ont réduit leur usage de la voiture. Parmi les usagers de stationnement intermodaux, 7 % renoncent à l'achat d'une voiture et 8 % se	Améliorer la lisibilité de l'offre et des conditions d'accès. Simplifier l'accès en limitant les démarches d'inscription préalable.

			séparent d'une voiture	
Ateliers vélo	339 ateliers / 110 000 bénéficiaires en 2019. 55 % des français vivent dans une intercommunalité dotée d'un atelier.	Coût pour la collectivité de 0,013 EUR / km parcourus à vélo	11 % des adhérents renoncent à l'achat d'une voiture et 9 % se séparent d'une voiture	Un développement des ateliers vélos à accompagner en aidant à l'identification de locaux suffisamment dimensionnés. Une stratégie à combiner entre ateliers d'autoréparation et usagers de VLD passant à l'achat pour proposer une solution d'entretien pérenne.

Tableau 1 - En synthèse par service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

L'engagement d'une stratégie vélo en entreprise est assez rare. Il ressort de l'enquête auprès des entreprises proactives sur le sujet deux grandes conclusions :

- Les entreprises doivent traiter en priorité la question du stationnement vélo. Trop d'entreprises aujourd'hui ne proposent pas de solutions sécurisées.
- Une fois ce prérequis validé, l'association d'une action de soutien à la pratique (type forfait mobilité durable), d'accompagnement et d'encouragement (animation) permet de gagner 2,5 points de pratique du vélo.

Des synergies entre les entreprises et les collectivités sont à trouver pour maximiser les impacts des actions, l'entreprise pouvant compléter une solution d'aide à l'achat, la collectivité pouvant soutenir les actions d'animation et de formation dans les entreprises.

2. Introduction

2.1. Objectifs de l'étude

Cette étude a pour objectif de réaliser l'état des lieux et l'analyse des services vélos en France en 2020.

Les services vélos constituent des maillons indispensables du système vélo, des maillons à déployer sur tous les territoires pour lever les freins physiques, psychologiques et culturels à la pratique du vélo.

Cette étude s'adresse principalement à l'Etat et à ses opérateurs, aux collectivités territoriales et exploitants de services vélos, aux associations et plus globalement à l'ensemble des acteurs qui contribuent au développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement.

2.2. Suivi de l'étude

Le suivi de l'étude a été assuré par un comité de pilotage composé de :

- Axel Lambert (Club des villes et territoires Cyclables)
- Antoine Coue (Vélo & Territoires)
- Stéphanie Vincent-Geslin (LAET)
- Mathieu Chassignet (ADEME)
- Marie Joly (ADEME)
- Sébastien Bourcier (ADEME)
- Claire Schreiber (ADEME)
- Elodie Trauchessec (ADEME)
- Thierry Du Crest (DGITM)
- Yohan Planche (DGITM)
- Thomas Jouannot (CEREMA)
- Romain Cipolla (GART)

Pour l'ADEME, la coordination a été assurée par :

- Elodie Trauchessec
- Marie Joly

2.3. Liens avec la précédente évaluation

Une première évaluation des services vélos a été réalisée en 2015. Les 5 dernières années ont vu une évolution très forte du contexte mobilité : tenue des assises de la mobilité, lancement du bonus d'Etat VAE, lancement du Plan vélo et modes actifs, du Fonds mobilités actives et du programme AVELO, promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités, répercussions de la crise sanitaire liée au COVID-19 sur le développement des aménagements cyclables, les ventes de vélo et de la pratique du vélo...

Il semblait donc pertinent de mettre à jour cette étude pour disposer d'un état des lieux précis du déploiement des services vélos sur tout le territoire national, et caractériser les usagers et l'impact sur leur mobilité.

Afin d'apporter un focus particulier sur certaines tendances, les évolutions suivantes ont été introduites :

- Concernant les vélos-écoles, l'analyse s'est portée non pas sur les vélo-écoles à destination d'un public adulte, comme c'était le cas en 2015, mais sur les vélo-écoles orientées sur le Savoir Rouler (réservé aux publics scolaires).
- Concernant les services vélos en entreprises, l'approche a consisté cette fois-ci à sonder les employeurs sur leur politique vélo et non les agents et salariés.
- Concernant les services de vélos en libre-service (VLS) et en location longue durée (VLD), un focus particulier a été réalisé sur le développement de la pratique du VAE.
- Et de manière générale, l'étude vise à mieux appréhender l'ancrage des différents services dans les territoires.

2.4. Livrables de l'étude

6 services vélos font l'objet d'un cahier spécifique croisant éléments d'offre et d'usage :

- Atelier d'autoréparation de vélos
- Services de vélos en location longue durée
- Aides à l'achat
- Solutions de stationnement sécurisé proposé à proximité des pôles d'intermodalité, en centres urbains et en stationnement résidentiel
- Services de vélos en libre-service
- Services vélos proposés par les employeurs.

Ces cahiers sont par ailleurs illustrés par des infographies et fiches Ils l'ont fait !

3. Méthodologie

Ce cahier fait partie d'une démarche globale d'actualisation de l'étude réalisée en 2015 sur les services vélos en France pour le compte de l'ADEME (Agence de la Transition Ecologique). A noter que 6 autres documents complémentaires permettent d'explorer le panorama complet des services vélos en France en 2020. Ce cahier s'adresse aux décideurs publics, collectivités, opérateurs de transports et gestionnaires de parkings.

Cette étude repose sur une méthode en 3 temps :

- Un recensement quasi-exhaustif des services proposés en France
- Une enquête auprès des exploitants des services, complétée par des entretiens
- Une enquête auprès des usagers de ces services

Des enquêtes spécifiques ont par ailleurs été réalisées pour cibler les employeurs d'une part et les organismes dispensant les formations de Savoir Rouler d'autre part. Enfin, l'étude repose sur l'exploitation d'une base de données préexistante sur les ateliers de réparation participatifs.

3.1. Recensement exhaustif des services

Une première étape de recherche a permis la constitution d'une base de données (1 889 entrées réparties sur environ 1 000 communes françaises) recensant les consignes sécurisées à travers le territoire national, les solutions de location de vélos, les aides à l'achat... Plusieurs entrées pouvant constituer un seul service, au final 982 services ont été identifiés.

Cette étape a été facilitée par la mise en place d'outils contributifs permettant aux collectivités de signaler des services non identifiés.

Les informations concernant par exemple la tarification ou le montant des aides ont été complétées à partir des sites internet des structures d'exploitation ou de la collectivité, lorsque l'information était disponible.

3.2. Enquête Exploitants ADEME Inddigo 2020

L'enquête Exploitants a été diffusée du 16 juin au 12 août 2020 auprès de collectivités référencées dans une base de données agrégées des contacts de Vélo & territoires, du Club des Villes et Territoires Cyclables, des agences ADEME régionales et Inddigo (base de 300 cibles identifiées et collectées). *In fine*, **152 collectivités exploitants des services vélos ont répondu.**

3.3. Entretiens auprès de collectivités exploitant des services vélos et des exploitants

Sur l'ensemble de l'étude Services Vélos 2020, plus de 50 entretiens ont été réalisés auprès de collectivités opérant des services vélos pour qualifier et comprendre les données récoltées lors de l'enquête auprès des exploitants. Ces entretiens ont été réalisés suivant une grille d'entretien.

Une vingtaine de ces entretiens se sont focalisées sur la question du stationnement.

La liste des entretiens réalisés est fournie en annexe.

3.4. Enquête Usagers ADEME Inddigo 2020

Une enquête Usagers a été engagée de juin à septembre 2020. Le questionnaire structuré sous forme de sections conditionnelles permettait d'aborder l'ensemble des services vélos proposés par les collectivités : VLS, VLD, stationnement sécurisé, aide à l'achat, ateliers d'autoréparation.

L'enquête a été relayée par les autorités organisatrices de transports, les collectivités exploitantes des services vélos et les associations.

Elle a permis de collecter plus de 13 000 réponses tous services confondus.

Un redressement géographique suivant le poids de population du lieu de résidence du répondant est systématiquement fait pour limiter les biais statistiques de sympathie ou de mobilisation locale.

3.5. Base Heureux Cyclage

Pour les ateliers d'autoréparation, l'association Heureux Cyclage a bien voulu mettre à disposition sa base de données quasi-exhaustive issue de son enquête 2020 et compilant des structures adhérentes au réseau Heureux Cyclage ou non, soit 143 réponses sur 380 services recensés.

3.6. Enquête Employeurs 2020

52 employeurs publics et privés ont participé à l'enquête services vélos employeurs. L'enquête a été diffusée par le biais des agences ADEME régionales auprès des entreprises engagées dans un plan de mobilité ou dans un PDIE (Plan de Déplacement Inter-Entreprises), auprès de la base des entreprises ayant déployé l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV), et auprès du réseau des CCI.

Il s'agit donc d'employeurs fortement engagés dans des démarches d'accompagnement aux mobilités alternatives à la voiture individuelle.

3.7. Enquête Savoir-Rouler 2020

Une enquête a été diffusée du 16 juin au 19 juillet 2020 auprès des acteurs du dispositif (FUB, MCF, USEP, FFC, UFOLEP, FFCT, Prévention Routière) ainsi qu'aux intervenants référencés. 151 structures ont participé.

4. État des lieux général des services vélos en France

4.1. Analyse de l'évolution de l'offre de services sur la période 2015/2020

Services Vélos	Nombre de démarches recensées en 2015	Nombre de démarches recensées en 2020	Niveau d'exhaustivité des données 2020
VLS	38	72	Exhaustif
VLD	87	162	Fort niveau d'exhaustivité
Aide à l'achat	36	152	Fort niveau d'exhaustivité
Vélos-Ecoles	78	138	Enquête orientée Savoir Rouler
Ateliers Vélos	86	339	Exhaustif
Stationnement sécurisé	33	119	Fort niveau d'exhaustivité
TOTAL	358	982	-

Tableau 2 - Dynamique de développement du nombre de services entre 2015 et 2020- Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

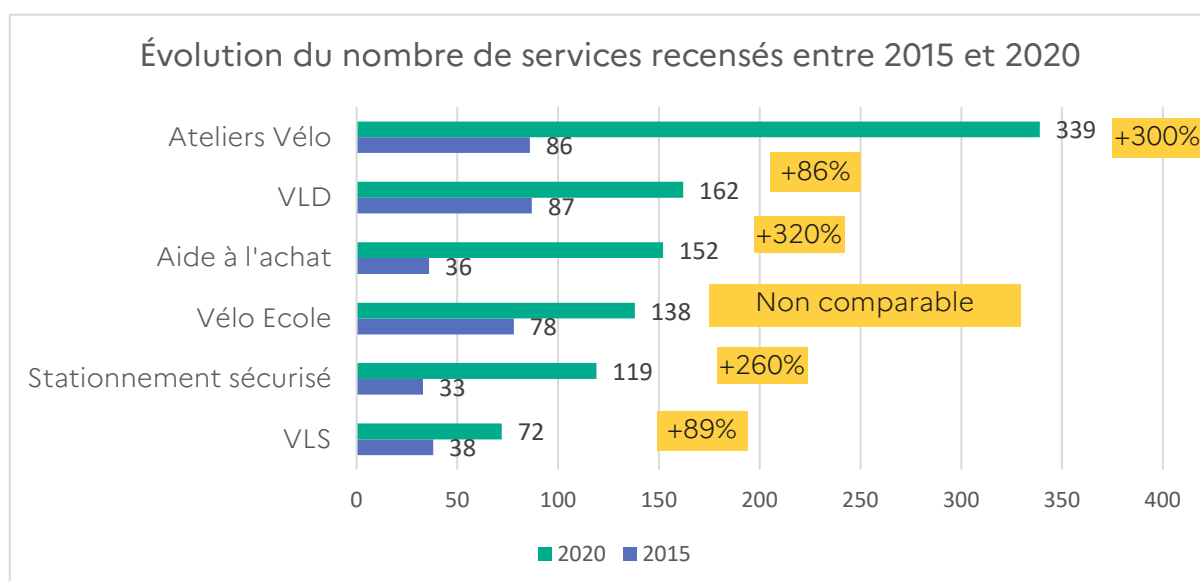


Figure 4 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020

Ce graphique illustre la dynamique des services vélos étudiés sur une période de 5 ans. Entre 2015 et 2020, on constate un déploiement soutenu de tous les types de services vélos en France.

Le recensement des ateliers de réparations participatifs n'était pas exhaustif dans l'étude d'Évaluation des Services vélos ADEME INDDIGO de 2015. La comparaison des données n'est donc pas faisable. On peut par contre noter, sur la base des données de l'Heureux Cyclage, une augmentation de 62% du nombre d'ateliers entre 2015 et 2020.

Concernant le stationnement sécurisé, il est important de noter qu'en 2015 les 33 démarches recensées concernaient uniquement des cas d'intermodalité. En 2020, il s'agit à la fois de stationnement intermodal, urbains et résidentiel.

De même, un changement de focus a été proposé pour les vélo-écoles. Tandis que l'étude ciblait en 2015 la remise en selle pour adultes, il s'agit en 2020 d'étudier uniquement la participation de ces structures au programme « Savoir-Rouler à vélo », initié par le gouvernement et destiné aux enfants de 6 à 11 ans au sein des établissements scolaires.

4.2. L'offre de services vélos dans les territoires en 2020

4.2.1. Tendances générales

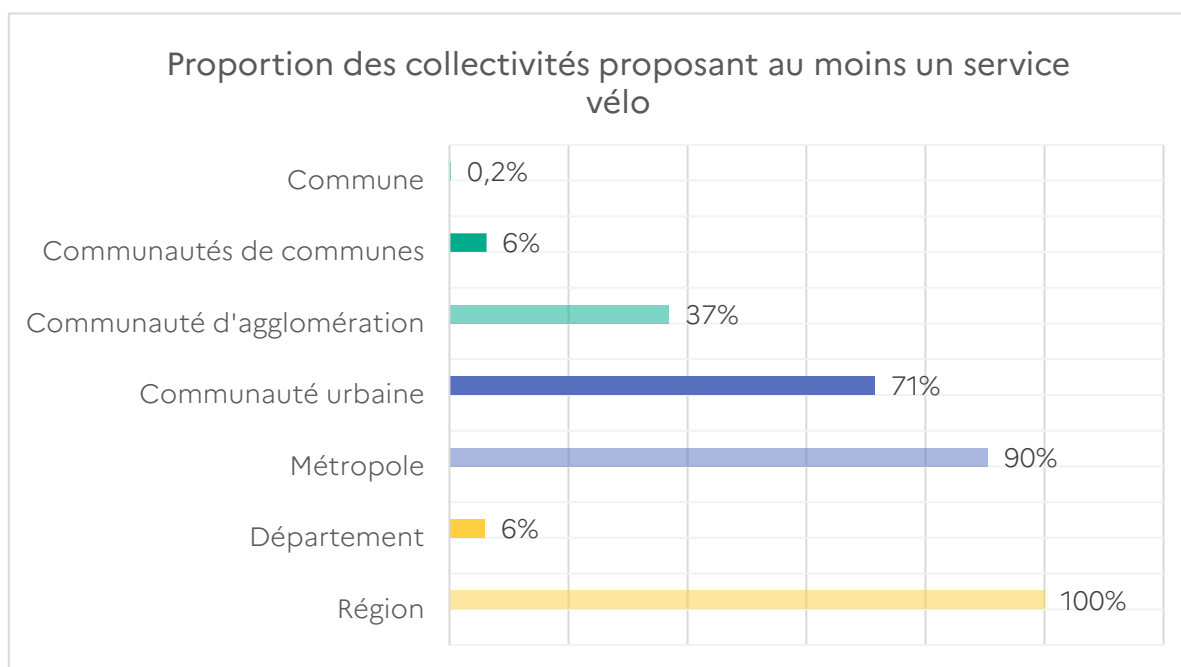


Figure 5 - Proportion des collectivités proposant au moins un service vélo - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

* Lire : 90% des métropoles françaises disposent d'au moins un service vélos.

En cohérence avec leurs compétences obligatoires, les métropoles, communautés urbaines, régions et communautés d'agglomérations sont les échelons les plus dynamiques concernant la mise en œuvre de services vélos.

4.2.2. Focus sur l'Outre-Mer

L'Outre-Mer n'est pas représentée dans le panel de répondants concernant les services de VLS, VLD, l'aide à l'achat et le stationnement sécurisé.

En revanche dans les enquêtes complémentaires :

- 2 ateliers d'autoréparation ont été identifiés et sont actifs : la Maison du vélo en Martinique et la Kaz à vélo en Guyane.
- Plusieurs structures participent par ailleurs à la mise en œuvre du Savoir-Rouler à la Réunion et en Martinique.

Plusieurs dynamiques sont engagées pour lancer des services par l'intermédiaire de communautés de communes lauréates de l'appel à projet Vélo & Territoires de l'ADEME, notamment la CADEMA de Mayotte qui étudie la mise en œuvre d'un service de location de vélos.



Figure 6 - Kaz a velo – Cayenne - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

4.3. Diversité de l'offre de services sur les territoires

Les services vélos sont présents de façon plus ou moins systématique dans les territoires, notamment en fonction de la taille de l'intercommunalité concernée.

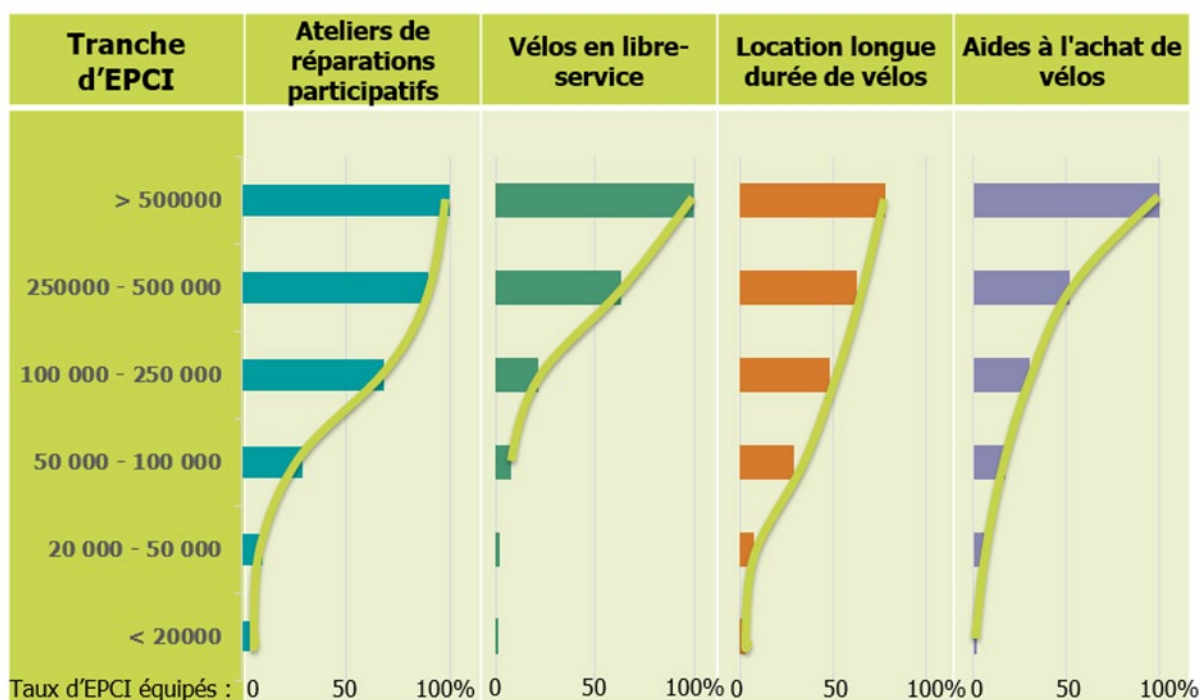


Figure 7 - Diversité de l'offre de services sur les territoires - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les ateliers de réparation sont le service le plus déployé : présents dans quasiment tous les EPCI de plus de 100 000 habitants, ils se rencontrent également de plus en plus dans les territoires peu et moyennement denses. À l'opposé, l'offre de vélos en libre-service se concentre logiquement sur les territoires de plus de 250 000 habitants.

Les services de location longue durée ne sont pas systématiques dans les grandes métropoles qui ont pour certaines priorisées l'offre VLS, mais sont présents dans toutes les tailles de territoires, et de façon croissante en territoire peu et moyennement denses.

Des aides à l'achat sont disponibles dans toutes les grandes métropoles, dans la moitié des EPCI de 250 000 à 500 000 habitants et de façon croissante dans les territoires de moindre population.

Les services vélos sont complémentaires : les solutions de location, les actions d'entreprises, les vélos-écoles encouragent à la pratique, l'aide à l'achat, les ateliers d'autoréparation, le stationnement sécurisé facilitent quant à eux, sa pérennisation. L'offre de services d'une collectivité est de fait rarement unique, le binôme atelier d'autoréparation et location de longue durée étant le plus fréquent.

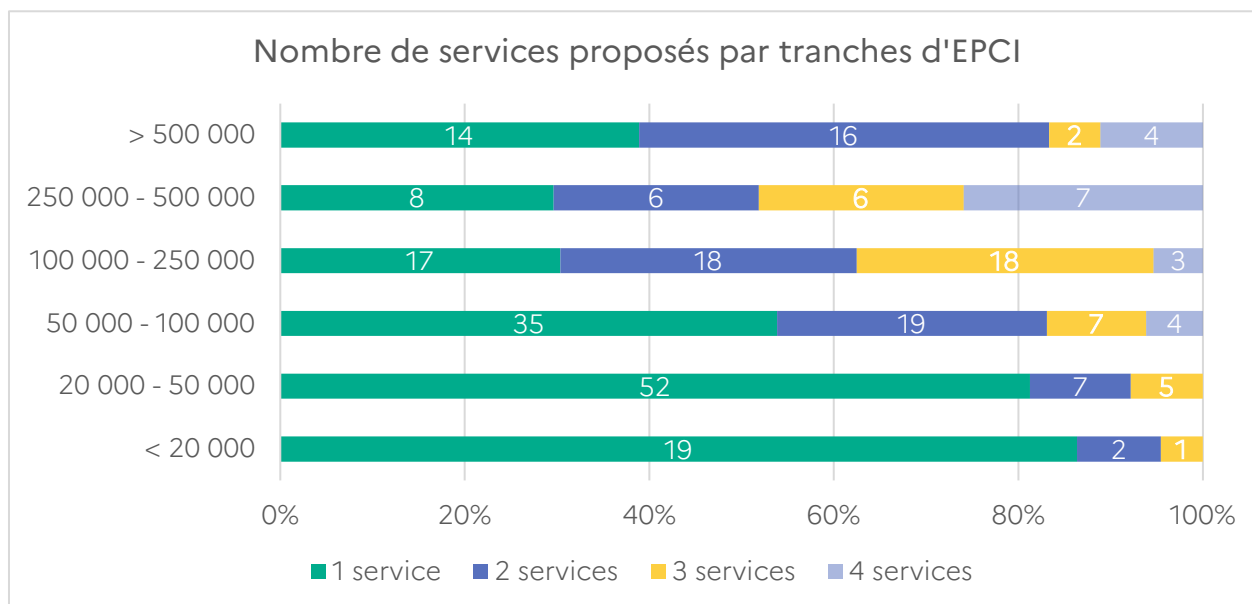


Figure 8 - Nombre de services proposés par tranches d'EPCI – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les EPCI de 100 à 250 000 habitants sont ceux qui concentrent le plus d'offres de services.

Les EPCI de moins de 20 000 habitants sont peu dotées de services et proposent, le cas échéant, un seul service alors que les EPCI de 250 à 500 000 habitants proposent dans plus de 20 % des cas les 4 services (VLS, VLD, aide à l'achat, stationnement sécurisé).

Toute taille confondue, une vingtaine de collectivités en France proposent un bouquet de services étoffés : aide à l'achat, location en libre-service et longue durée, stationnement sécurisé.

Le financement d'ateliers d'autoréparation et de vélo écoles est généralement complémentaire de cette offre de services.

Concernant les bouquets de services proposés, on note :

- Une récurrence assez forte (couleur jaune) des bouquets stationnement sécurisé et VLD ou VLS
- Une faible occurrence (couleur rouge) des bouquets VLS avec Aide à l'achat ou VLD
- Des dispositifs d'aide à l'achat de vélos et des services de VLS qui sont moins souvent proposés en bouquet avec d'autres services.

Service proposé	Service VLD	Service VLS	Stationnement sécurisé	Aide à l'achat
Service VLD	100%	23%	47%	35%
Service VLS	51%	100%	61%	39%
Stationnement sécurisé	65%	37%	100%	48%
Aide à l'achat	38%	18%	38%	100%

Tableau 3 - Réurrence des bouquets de services proposés - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

4.4. Profil des usagers des services vélos

	Ateliers de réparations participatifs	Vélos en libre-service	Location longue durée de vélos	Aides à l'achat de vélos	Stationnement sécurisé	Population française
Part de femmes parmi les usagers	42 %	42 %	53 %	43 %	42 %	52 %
Tranche D'âge :						
- de 25 ans	4 %	14 %	6 %	4 %	8 %	30 %
26 – 35 ans	44 %	32 %	29 %	20 %	26 %	12 %
36- 45 ans	26 %	19 %	27 %	27 %	29 %	12 %
46 – 55 ans	15 %	21 %	25 %	23 %	23 %	13 %
+ de 55 ans	10 %	13 %	14 %	25 %	15 %	33 %
Actifs	83 %	81 %	90 %	81 % (75 % en 2015)	86 % (= 2015)	72 %

Tableau 4 - Profils des usagers des services vélos - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les services vélos adressent des publics cibles relativement homogènes, avec toutefois quelques spécificités :

- Si la plupart des services sont davantage utilisés par des hommes, les offres de location longue durée de vélos bénéficient en 1er lieu à un public féminin
- Les services vélos bénéficient fortement à la tranche d'âge 26-55 ans. Les jeunes et seniors y sont très sous-représentés. Comparativement aux autres services, les jeunes bénéficient davantage des services de vélo en libre-service, les seniors des dispositifs d'aide à l'achat.

- L'ensemble des services étudiés bénéficient en majorité aux actifs, notamment pour leurs déplacements domicile-travail

4.5. Coûts des services vélos pour la collectivité

Indicateurs	Ateliers de réparations participatifs	Vélos en libre-service	Location longue durée de vélos	Stationnement sécurisé	Aides à l'achat de vélos
Ratios	35 EUR/an/adhérent	1 980 EUR/vélo/an	225 EUR/vélo/an	1 000 à 2 000 EUR/place	230 EUR /vélo
Cout au kilomètre parcouru à vélo par usager (€/km)	0,013 EUR	0,56 à 1,35 EUR	0,10 EUR	/	0,019 EUR

Tableau 5 - Coûts des services vélos pour la collectivité - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les services vélos présentent une efficacité économique au kilomètre plus ou moins forte en fonction des services : si les vélos en libre-service peuvent être plus ou moins efficaces du fait de leur coût et de l'usage plus ou moins important qui est fait des vélos, les ateliers de réparation participatifs et les aides à l'achat de vélo présentent eux un cout au kilomètre parcouru exceptionnellement bas.

5. Impacts des différents services

5.1. Évolution des parts modales

Par usager	Ateliers de réparations participatifs	Vélo en libre-service	Location longue durée de vélos classiques	Location longue durée de VAE	Aides à l'achat de vélos classique	Aide à l'achat de VAE
Part modale vélo	De 52 à 64 % : + 12 %	de 26 à 38% : + 14 %	Non évalué	Non évalué	De 37 à 68 % : + 31 %	De 16 à 45% : +29 %
Part modale voiture	De 16 à 7 % : - 9 %:	De 23 à 8 % : - 15%	De 22 à 14 % : - 8 %	De 48 à 18 % : - 30 %	De 19 à 7 % : - 12%:	De 41 à 9 % : - 32 %
Part modale transport collectif	De 16 à 8 % : - 8 %	De 38 à 25 % : - 13 %	De 23 à 8 % : - 15%	De 26 à 10 % : - 16 %	De 18 à 9 % : - 9 %	De 22 à 3 % : - 19 %

Tableau 6 - Évolution des parts modales suite au recours au service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les bénéficiaires d'un service vélo voient leur usage du vélo augmenter fortement (évolution la plus notable dans le cas des dispositifs d'aide à l'achat) au détriment de leur usage de la voiture et, dans une moindre mesure, des transports en commun. Cette évolution est pérenne, même après la fin de l'adhésion au service.

5.2. Impact sur l'usage de la voiture

Pour **chaque service**, l'analyse des impacts environnementaux s'est basée sur l'évolution du report modal et de la baisse de l'usage de la voiture, en prenant en compte les impacts à long terme.

Pour les services relatifs à l'aide à l'achat, au stationnement sécurisé, aux vélos en libre-service, et aux vélos en location longue durée, la question est abordée dans le questionnaire « Usagers ».

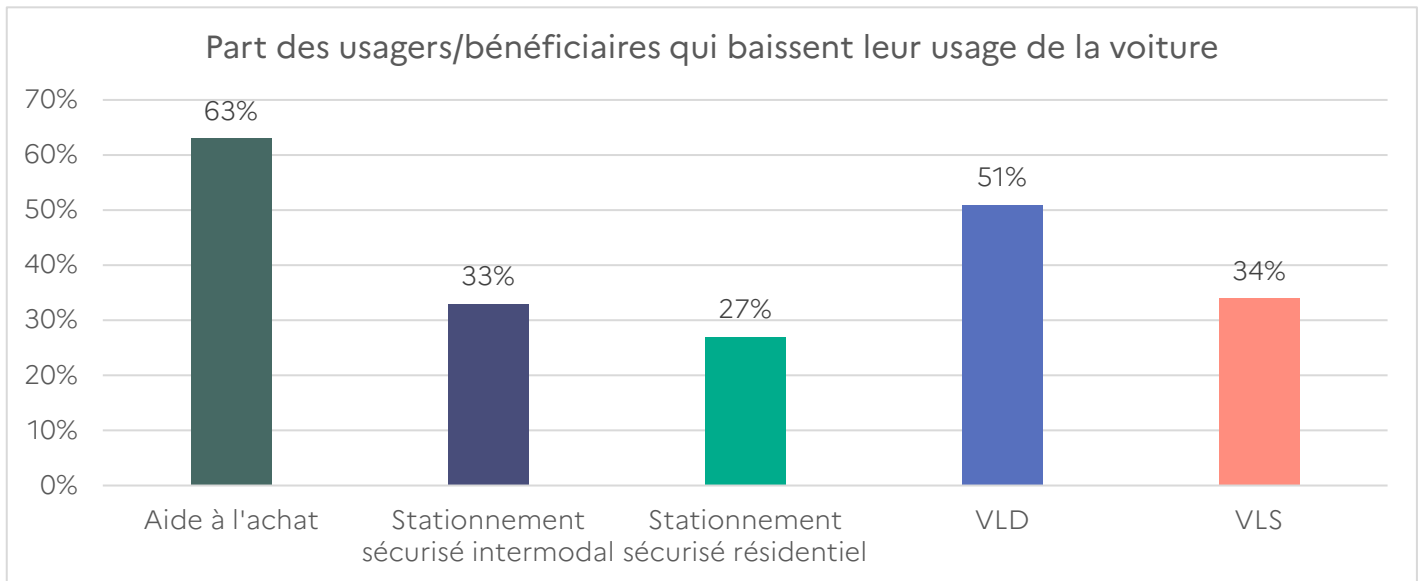


Figure 9 - Part des usagers/bénéficiaires qui baissent leur usage de la voiture – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Ainsi, 63 % des bénéficiaires d'une aide à l'achat déclarent avoir diminué leur usage de la voiture, 51 % des bénéficiaires d'une location longue durée et 27 % des bénéficiaires d'un stationnement résidentiel.

Lorsqu'ils avaient déclaré avoir réduit leur pratique de la voiture, les bénéficiaires étaient invités à estimer cette réduction sur une base mensuelle. Cette réduction est très variable suivant les services et assez cohérente. Les plus forts bénéfices concernent le stationnement sécurisé en intermodalité (306 km de moins par mois) et les plus faibles le stationnement résidentiel (164 km par mois) ou le VLS (183 km par mois).

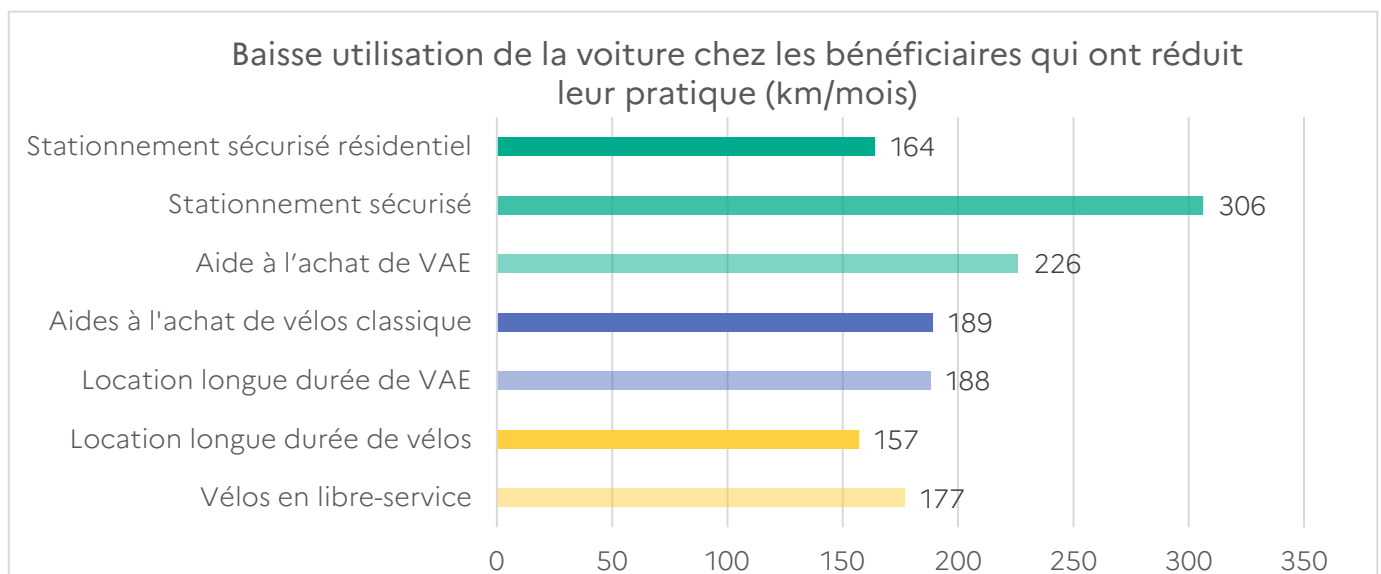


Figure 10 - Baisse utilisation de la voiture chez les bénéficiaires qui ont réduit leur pratique (km/mois) – Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Pour estimer le report modal par usager, l'hypothèse est de considérer que les autres usagers conservent une pratique constante (hypothèse confirmée par les enquêtes). Dans ce cas, la diminution des kilomètres parcourus mensuellement en voiture peut être moyennée à l'échelle de l'ensemble des usagers en intégrant le taux d'usagers diminuant leur usage.

On obtient ainsi le kilométrage moyen de réduction de la pratique, tous bénéficiaires confondus :

	Vélos en libre-service	Location longue durée de vélos	Location longue durée de VAE	Aides à l'achat de vélos classique	Aide à l'achat de VAE	Stationnement sécurisé résidentiel	Stationnement sécurisé intermodal
Baisse utilisation de la voiture (km/an)	747	565	1 525	929	1 817	531	1 212

Tableau 7 - Baisse de l'utilisation de la voiture en km/an - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Concernant les **ateliers d'autoréparation vélos**, le questionnaire n'était pas formulé de la même façon. Les usagers étaient invités à indiquer l'évolution du nombre de trajets par semaine en voiture.

Ainsi, les bénéficiaires déjà faiblement motorisés et utilisateurs de la voiture déclarent être passé de 2,8 déplacements par semaine en voiture à 1,8 déplacements, soit le gain d'un déplacement pour le vélo.

Le trajet moyen en voiture en milieu urbain est de 6,1 km. Il est donc possible d'estimer que l'économie des déplacements en voiture est de l'ordre de 6.1 km par semaine et par usager du service.

Concernant les services de **vélos en entreprises**, la question du report modal n'a pas été posée. En revanche, on constate sur l'ensemble des entreprises ayant engagé des actions vélos, une évolution de 2,5 % de la part modale du vélo dans les déplacements des travailleurs.

Rapporté à un trajet domicile-travail moyen de 11,1 km, cela permet d'estimer le nombre moyen de kilomètres transférés vers le vélo.

5.3. Impact sur la possession d'une voiture

	Ateliers de réparations participatifs	Location longue durée de vélos	Location longue durée de VAE	Stationnement sécurisé intermodal	Stationnement sécurisé résidentiel
Renoncent à l'achat d'une voiture	11 %	10 %	13 %	7 %	7 %
Se séparent d'une voiture	9 %	4 %	12 %	8 %	3 %

Tableau 8 - Impact sur la possession d'une voiture - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

10 à 25 % des bénéficiaires d'un service vélo se démotorisent suite à l'adhésion au service ! C'est la location longue durée de VAE qui a l'impact le plus fort en la matière : 13 % des usagers renoncent à l'achat d'une voiture et 12 % se séparent d'une voiture.

5.4. Impact carbone

Pour estimer l'impact carbone des différents services par usager, par an, on utilise le ratio moyen d'émission de GES du parc de voitures français (Base carbone ADEME-2021 – 0,178 kgCO₂/km) rapportés au nombre de kilomètres en voiture économisés.

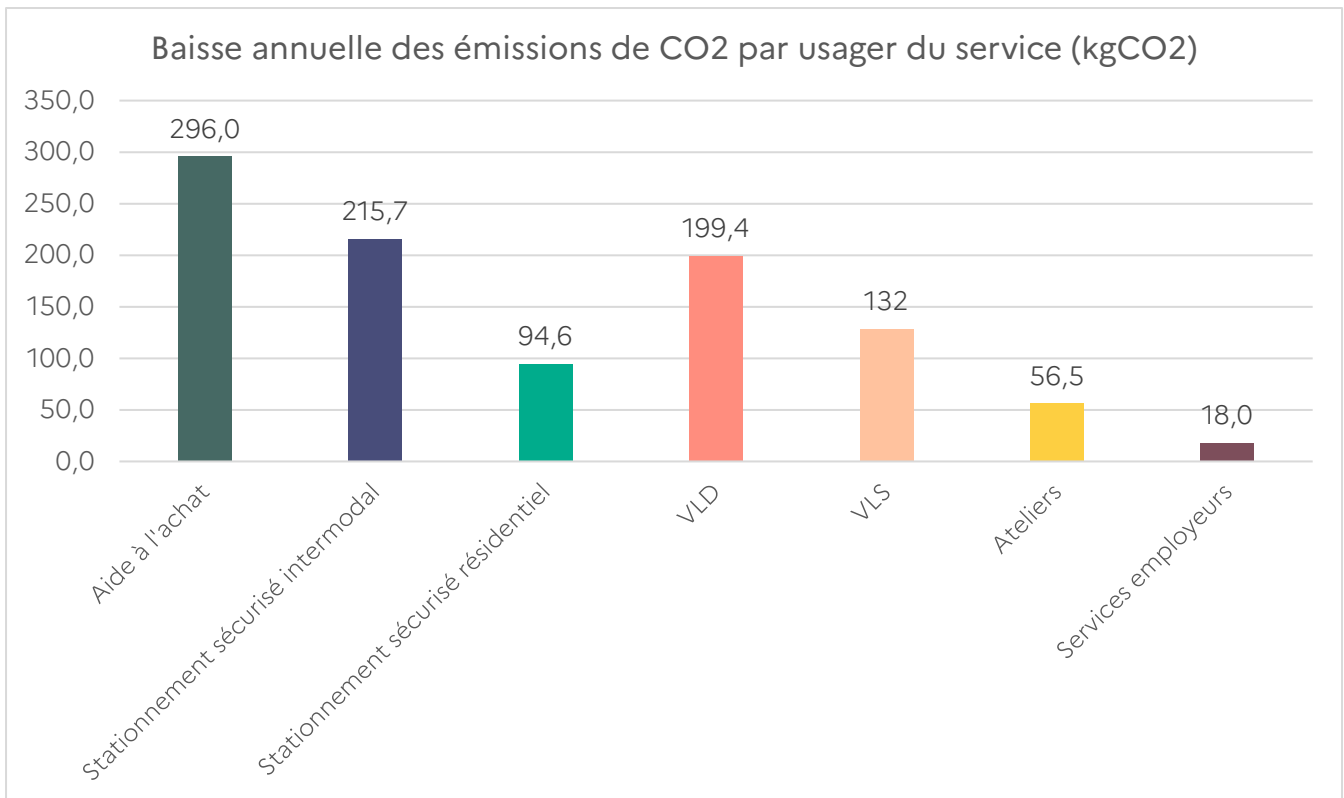


Figure 11 - Baisse annuelle des émissions de CO2 par usager du service (kgCO2) – Base enquête ADEME – Inddigo 2020

Du point de vue des émissions de GES, les services les plus efficaces par usager sont l'aide à l'achat, le stationnement sécurisé intermodal et la location longue durée.

Le cas du stationnement sécurisé intermodal est intéressant : si seulement 33% des usagers modifient leurs comportements, ils les modifient radicalement et sur des distances assez longues.

5.5. Impact santé

Dans la même logique, en s'appuyant sur le nombre de kilomètres supplémentaires à vélo réalisés chaque mois par les usagers et en le multipliant par le ratio de 0,69 EUR/km d'économie de santé issu du rapport sur l'économie du vélo, il est possible d'estimer les économies sur les dépenses de santé réalisées pour chaque usager des services vélos.

Les données d'augmentation de la pratique s'appuient sur l'évolution du nombre moyen de trajets par semaine et sur une distance moyenne de parcours à vélo. Par exemple pour le service VLS, cette dernière est de 2,9 km (tous motifs confondus pour un usage des VLS).

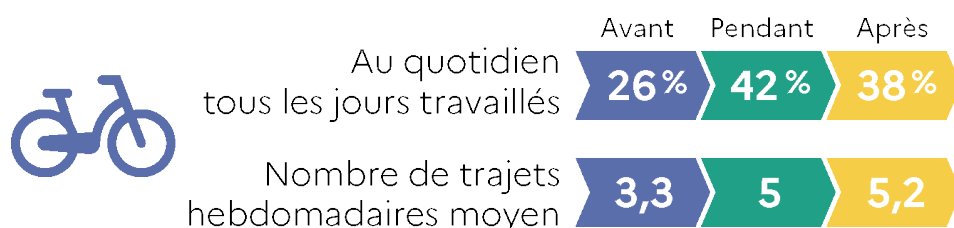


Figure 12 - Impact santé - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Cette information n'est en revanche pas disponible pour les services en entreprises et pour le stationnement.

Pour les autres services, nous obtenons les éléments suivants :

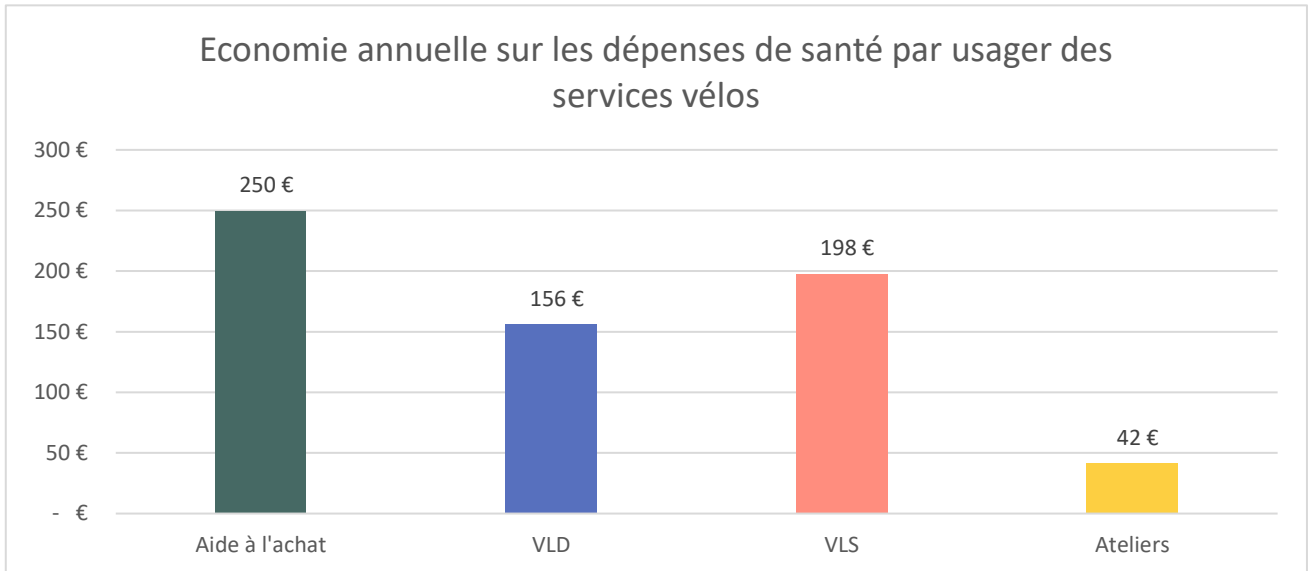


Figure 13 - Economie annuelle sur les dépenses de santé par usager des services vélos - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020

Les économies sur les dépenses de santé sont très marquées pour les services qui accompagnent une évolution des pratiques.

Il est normal que sur ce volet, les ateliers qui viennent confirmer et pérenniser la pratique aient un impact plus faible. Ils n'en sont pas moins fondamentaux dans l'écosystème vélo.

Si on rapporte ces économies sur la santé par rapport au coût pour la collectivité par bénéficiaire :

- Les aides à l'achat permettent d'économiser 5 x le coût pour la collectivité
- Les ateliers et services de VLD et VLS permettent d'économiser 1 x le coût pour le collectivité

6. Analyse des vélo-écoles participant au Savoir-Rouler

Concernant le volet vélos-écoles, cette nouvelle étude se focalise sur l'analyse de l'offre consacrée au Savoir-Rouler.

En effet, l'étude de 2015 traitait essentiellement de l'offre de vélos-écoles pour adultes avec des analyses d'impact qui semblent être encore d'actualité aujourd'hui.

En revanche, le lancement du programme Savoir-Rouler, le 17 avril 2019, donne une « nouvelle dimension » aux vélos-écoles à destination des scolaires.

Extrait du communiqué de presse de lancement :

Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. Cette initiative interministérielle, pensée au bénéfice direct des enfants et des familles, a été pilotée par la Ministre des Sports, avec le Ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, le Ministre de l'Intérieur, et la Ministre des Transports.



Figure 14 - Logo du savoir rouler à vélo

C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans de suivre une formation encadrée de 10 heures réparties en 3 étapes.

- *Bloc 1 - Savoir pédaler = maîtriser les fondamentaux du vélo.*
- *Bloc 2 - Savoir circuler = découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.*
- *Bloc 3 - Savoir rouler à vélo = circuler en autonomie sur la voie publique.*

Cette formation est dispensée sur tout le territoire dans le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire et par le biais des nombreux partenaires du Programme « Savoir-Rouler à Vélo », comme la Fédération Française de Cyclisme ou la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui mobilisent tous leurs clubs, en association avec la Prévention Routière.

La liste complète des partenaires est disponible sur www.savoirroulavelo.fr.



Figure 15 - Liste des partenaires - Source : www.savoirroulavelo.fr.

6.1. Méthodologie

6.1.1. Base des interventions réalisées

Le site officiel du Savoir-Rouler a plusieurs vocations, et propose notamment un portail dédié aux intervenants, afin de s'identifier et de saisir les interventions réalisées : <https://savoirroulavelo.fr/intervenant/>

L'étude s'appuie sur un export réalisé le 3 juin 2020 des 653 interventions saisies depuis le 19 avril 2020.

Cette base a été retraitée pour recalibrer des données qui n'étaient pas réparties dans les bonnes colonnes.

6.1.2. Base des intervenants référencés

Un export a été réalisé le 3 juin 2020 sur le même site pour obtenir la liste des 486 intervenants (personnes physiques) enregistrés.

La base a été retraitée pour bien faire correspondre les données aux bonnes colonnes.

6.1.3. Enquête Vélos-écoles Inddigo 2020

L'enquête Vélos-écoles a été diffusée du 16 juin au 19 juillet 2020 auprès des acteurs du dispositif (FUB, MCF, USEP, FFC, UFOLEP, FFCT, Prévention Routière) et auprès des intervenants référencés. 151 structures y ont participé.

Cette participation est significative mais difficile à remettre en contexte car le nombre de vélo écoles potentielles identifié sur le site du Savoir-Rouler est très élevé. Une carte référence l'intégralité des 2 200 structures adhérentes aux différents réseaux d'opérateurs du Savoir-Rouler :

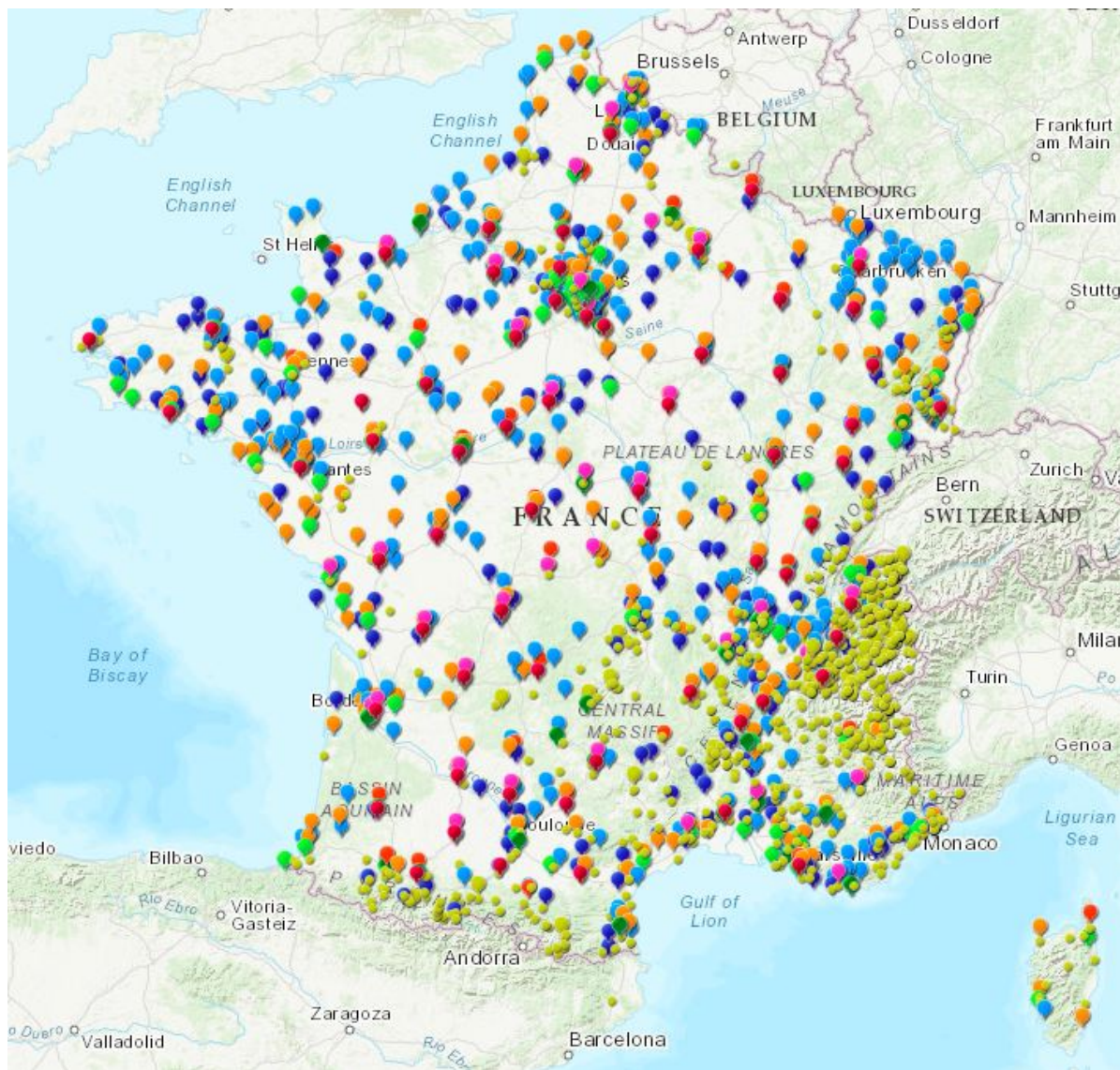


Figure 16 - Enquête vélo école : opérateurs - Source : <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/article/pres-de-chez-vous>

Les opérateurs

- | | | |
|---|---------------------------------|-----------------|
| Fédération Française de Cyclisme | UFOLEP | Ecole MCF |
| Fédération Française de Cyclotourisme | USEP | Indépendant MCF |
| Fédération des Usagers de la Bicyclette | Association Prévention Routière | |
| Fédération Française de Triathlon | Association Prévention MAIF | |

Source : <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/article/pres-de-chez-vous>

Ces 2 200 structures ne sont que très partiellement actives pour la mise en œuvre du Savoir-Rouler, puisque la base d'intervenants actifs ne recense que 486 personnes. Il s'agit plutôt d'une illustration des structures (associatives et professionnelles) potentiellement concernées par la mise en œuvre du Savoir-Rouler. On ne retrouve pas dans cette carte les acteurs publics : ETAPS, enseignants... qui sont par ailleurs actifs dans le Savoir-Rouler et référencés dans la base des intervenants.

6.2. Analyse quantitative

6.2.1. Répartition par type de territoires

La base des intervenants ne référence pas les adresses physiques des personnes ou des structures, il n'est donc pas possible de produire une analyse territoriale.

En revanche, la base des interventions réalisées donne quelques éléments concernant les formations réalisées par département, qui sont analysées par la suite.

6.2.2. Population française concernée

Le Savoir-Rouler s'adresse aux enfants du CE2 au CM2. Il est particulièrement adapté aux élèves de CM1 et CM2 puisqu'il intègre des notions du programme scolaire comme la représentation dans l'espace, les espaces urbains et ses caractéristiques, les notions de distance.

En 2020, la France compte 836 900 élèves scolarisés en classe de CE2, 829 700 élèves scolarisés en classe de CM1 et 843 100 élèves de niveau CM2. Il y avait donc en moyenne sur les trois niveaux, 836 567 élèves concernés par le Savoir-Rouler en France en 2020 (puisque le Savoir-Rouler ne se dispense qu'une fois par enfant sur la classe d'âge 6-11ans).

6.2.3. Nombre de bénéficiaires

En 2019, 24 340 blocs de formation Savoir-Rouler ont été dispensés. Il faut 3 blocs de formation pour bénéficier d'une formation complète, soit dans l'hypothèse la plus favorable 8 113 formations complètes. Cela signifie donc que 1 % des enfants d'un niveau scolaire ont été formés au Savoir-Rouler en 2019 (836 000 étant la moyenne des effectifs d'une classe d'âge du CE2 au CM2).

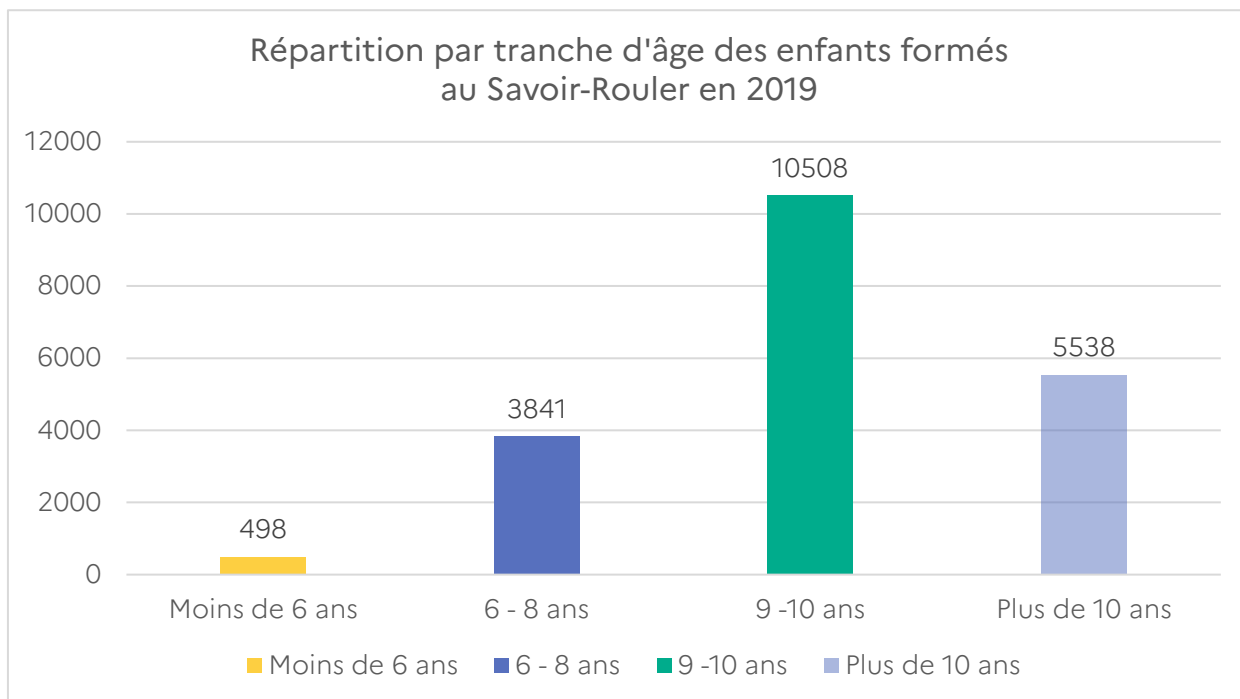


Figure 17 - Répartition par tranche d'âge des enfants formés au savoir-rouler en 2019 –
Enquête Savoir-Rouler ADEME INDDIGO 2020

- 52 % des enfants ayant reçu l'enseignement du Savoir-Rouler sont dans la tranche d'âge des 9-10 ans,
- 26 % ont plus de 10 ans,
- Et 19 % ont entre 6 et 8 ans.

Un tiers des formations se déroule durant le temps extra-scolaire.

63 % des formations sont dispensées durant la période scolaire, un tiers des formations se déroule durant le temps extra-scolaire et seulement 5 % durant les temps périscolaires. Il semble important de ce fait de tenir compte de la motivation et de la disponibilité des enseignants, dans la mesure où ils doivent adapter leur programme en fonction de ces temps de formation, mais aussi faire le lien entre le programme et leur formation.

6.2.4. Données de formation

70 départements sont représentés dans la base, soit 70 % des départements français.

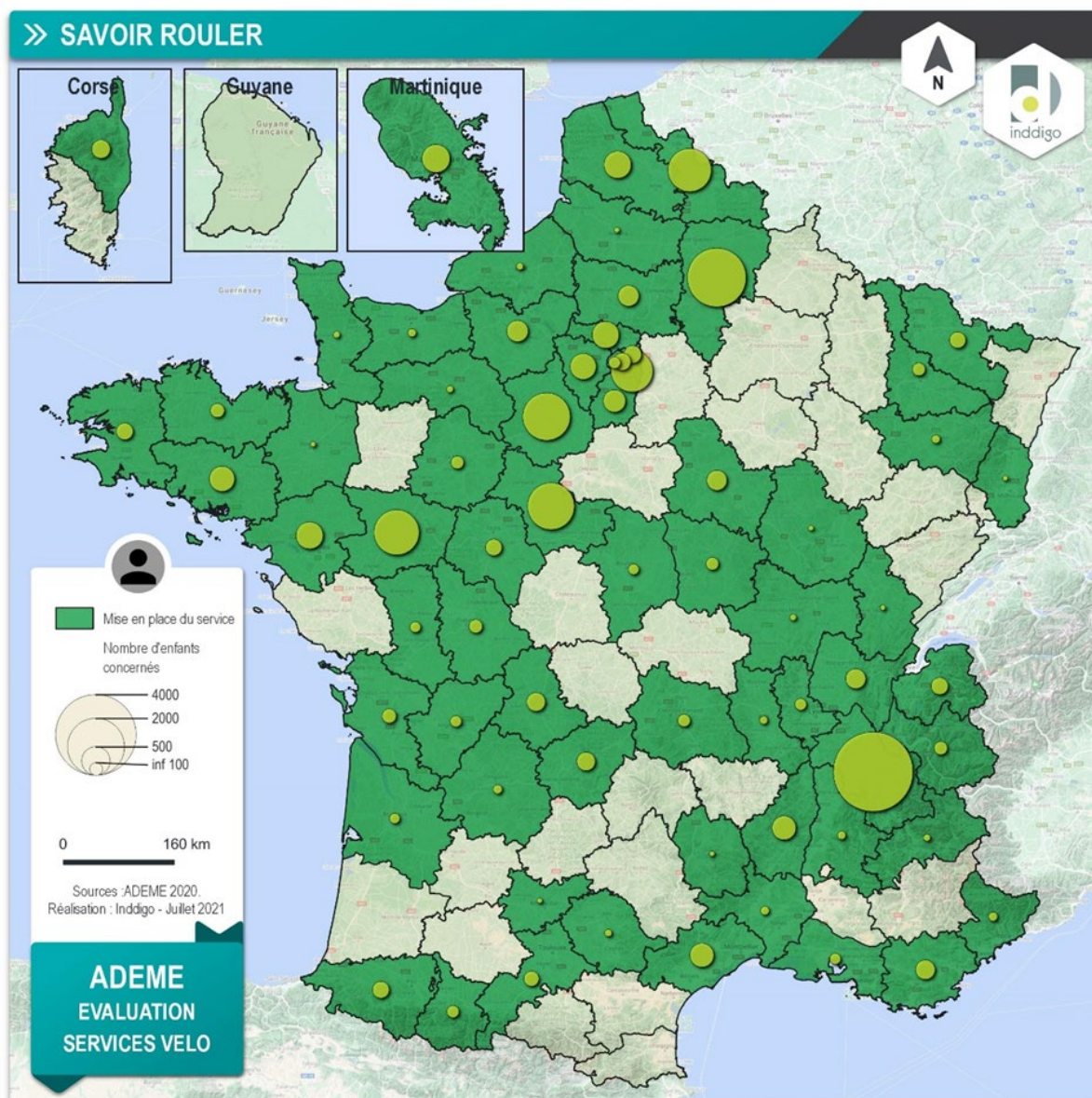


Figure 18 - Mise en place sur Savoir-Rouler et nombre d'enfants formés par département - Enquête Savoir-Rouler ADEME INDDIGO 2020

L'analyse des interventions révèle par ailleurs une surreprésentation de 6 départements qui totalisent à eux seuls 50 % des interventions réalisées en France en 2019 :

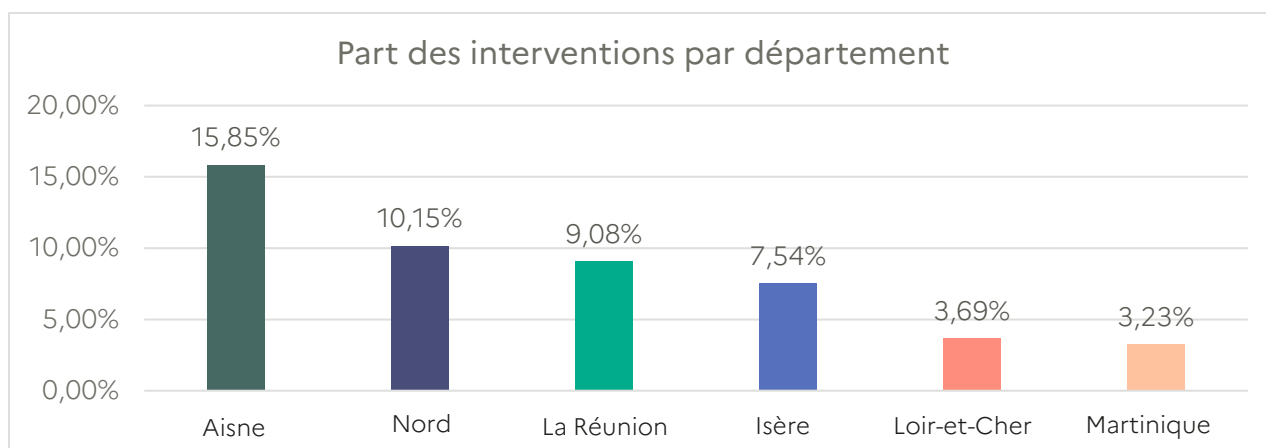


Figure 19 - Part des interventions par département - Enquête Savoir Rouler ADEME INDDIGO 2020

Le Département de l'Aisne est sans surprise le premier représenté, compte tenu du fait qu'il a été territoire pilote pour la mise en œuvre du dispositif. Dans ce département, la Commune de Laon (24 700 habitants) est en tête des formations à l'échelle nationale. Elle a bénéficié du dispositif de territoire pilote en proposant la formation à quatre écoles. Lille est la deuxième ville la plus investie.

L'expérimentation dans le Département de l'Aisne en 2019 a été réalisée sous l'impulsion de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale (DDCS). La préfecture s'est appuyée sur l'Association A Laon Bike, le Ministère des Sports, la DDT de l'Aisne, la Ville de Laon, Prévention Maif, le Crédit Agricole et la Macif. Le Département du Nord est le deuxième département le plus investi avec 10 % des formations dispensées sur le Savoir-Rouler. La Réunion a réalisé 9 % des formations en 2019 et l'Isère 7,5 %. Enfin, le Loir-et-Cher compte 3,7 % des jeunes formés en 2019 et la Martinique 3,2 %. On note ainsi une bonne activité de la part de l'Outre-Mer sur cette thématique.

Les 64 autres départements représentent chacun de 0,15 à 2,3 % des interventions réalisées.

6.3. Analyse qualitative

6.3.1. Type de formateurs

La majeure partie des formations sont dispensées par les **MCF (Moniteur Cycliste Français)** qui comptabilisent **40 % des formations réalisées en 2019**.

Le deuxième organisme formateur est la Fédération Française de cyclotourisme (FFVélo) avec 15 % des formations réalisées. L'USEP (Union Sportive de l'Enseignement du premier degré) est le troisième formateur en 2019 avec 14 % des formations réalisées.

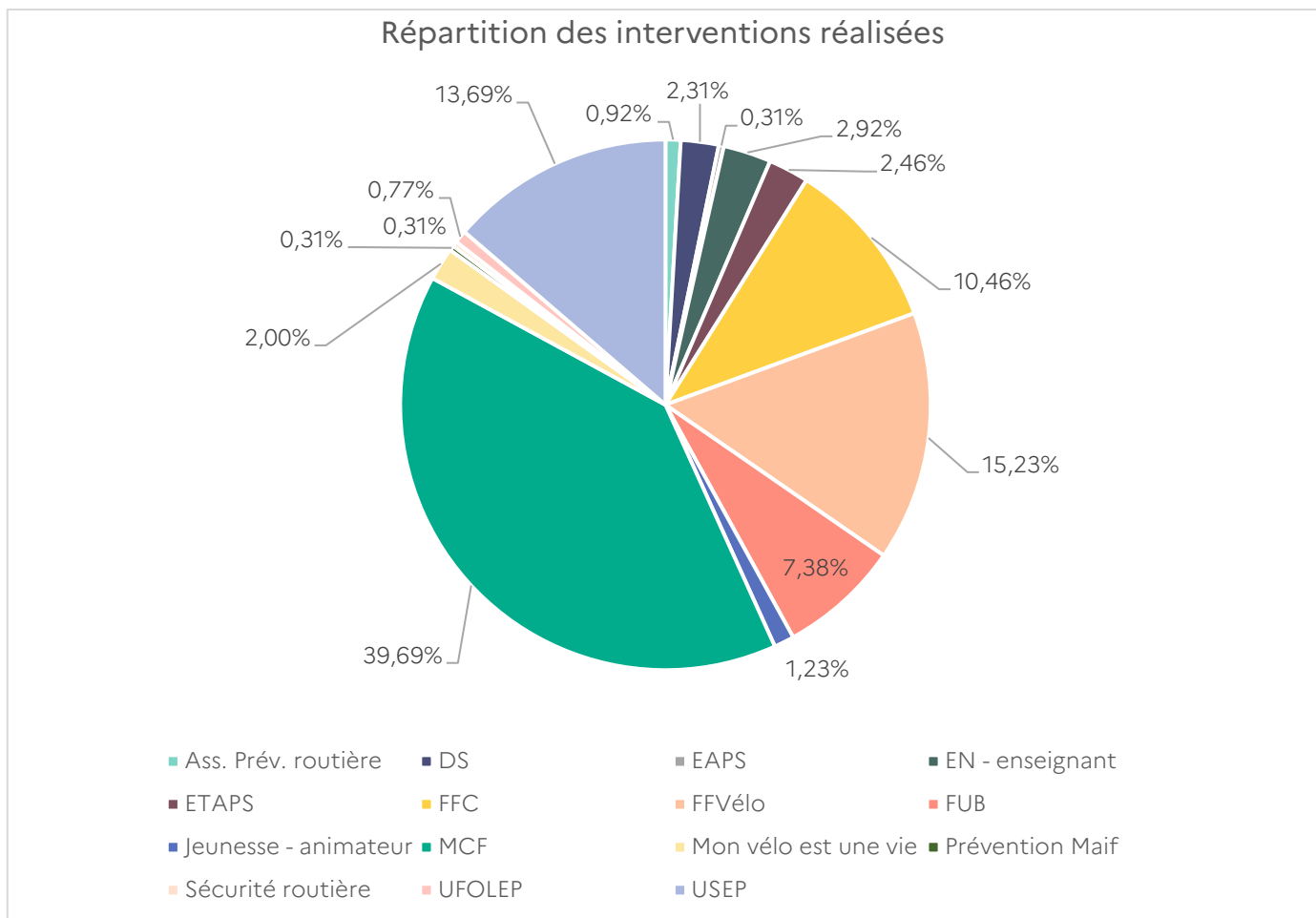


Figure 20 - Répartition des interventions réalisées par opérateur - Enquête Savoir Rouler ADEME INDDIGO 2020

2 200 structures référencées en France pourraient potentiellement assurer la formation du Savoir-Rouler. Parmi ces structures, seuls 486 formateurs sont référencés aujourd’hui auprès des services de l’État.

La France compte plus de 1 000 MCF en France mais seuls 102 sont référencés et ont dispensé une formation sur le Savoir-Rouler en 2019, soit 10 % de l’effectif.

Les différents statuts des formateurs complexifient le déploiement du dispositif de formation.

Seuls les MCF sont dispensés de disposer du Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) pour encadrer les formations.

L’obtention de ce certificat est un frein puisque **seuls deux centres de formation** permettent d’obtenir cet agrément.

6.3.2.Lieux de formation

Plusieurs solutions sont envisageables pour assurer les formations au sein d’un territoire :

- Les formateurs peuvent se rendre dans les écoles et assurer la formation dans l’enceinte de l’école. Cette solution nécessite de transporter le matériel utile à la formation (panneaux, plots, etc.) et s’avère contraignante pour le formateur.
- Certaines communes ont fait le choix de dédier un lieu sur l’espace public en créant des pistes d’apprentissage. Les Communes de Bourg-en-Bresse ou Saint-Etienne ont été précurseurs sur ce sujet. Cet équipement permet de déployer le Savoir-Rouler à plus grande échelle. L’équipement est dédié à cet effet, il est donc plus confortable qu’une cour d’école. Enfin, cet espace a l’intérêt de pouvoir accueillir tous les publics pour assurer la formation Savoir-Rouler (séniors, personnes en difficulté sociale par exemple).

6.3.3. Financement

Le financement du Savoir-Rouler demeure la principale interrogation des communes, qui pilotent les formations. Celles-ci peuvent éventuellement bénéficier de fond de soutien de leur EPCI ou de leur département (via leur compétence action sociale et sportive).

Le [programme Génération Vélo](#) ambitionne de répondre à ce besoin.

Pour accompagner les objectifs du Plan Vélo et mobilités actives, le Gouvernement accompagne avec un budget de 21 millions EUR, la formation de 6 000 intervenants et accompagnants pour assurer la formation des enfants, (jusqu'à 800 000 enfants). Le financement sera accessible aux collectivités mettant en place un projet Savoir-Rouler.

6.3.4. Tarification horaire

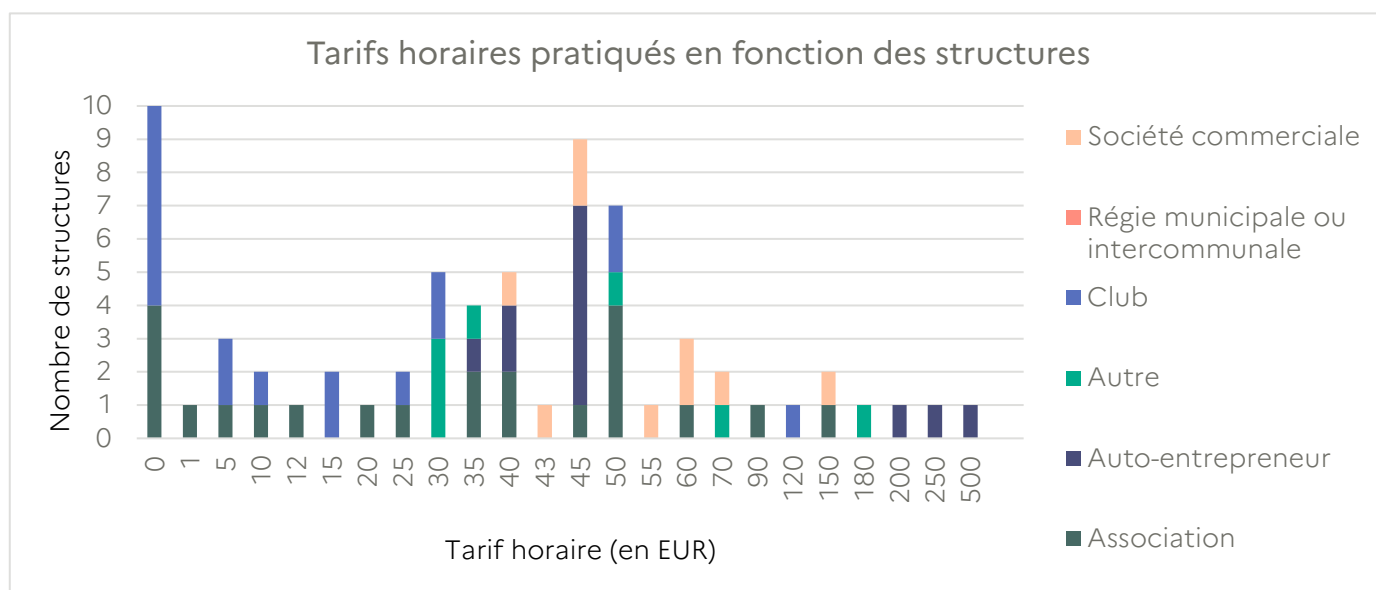


Figure 21 - Tarifs horaires pratiqués en fonction des structures - Enquête Savoir-Rouler ADEME INDDIGO 2020

Les structures pratiquent des tarifs horaires très divers : de nombreuses structures associatives ou clubs interviennent gratuitement alors que les professionnels pratiquent généralement un tarif horaire de 50 EUR voire au-delà.

Concernant le coût d'un élève formé au Savoir-Rouler, on trouve différentes estimations :

- Un questionnaire de la Fubicy en 2018-2019 estimait que le coût de formation par élève pour un cycle complet comprenant les trois modules s'élève à 65 EUR, soit 1 500 EUR pour une classe de 24 élèves.
- Dans le cadre de l'enquête Vélos-écoles 2020 : le tarif horaire moyen est 44 EUR (hors gratuité), la réalisation d'une formation complète nécessite 10 h (ou 6 séances de 1 h30). Un intervenant est en capacité d'encadrer une demi-classe (12 élèves). Soit un tarif horaire de 37 EUR par élève et un minima de 900 EUR par classe auquel il faut rajouter les frais de déplacements et la mise à disposition de matériel.
- Les MCF estiment un tarif de 50 à 65 EUR par élève, soit 1 200 à 1 500 EUR par classe.

Ainsi, en retenant un coût **par élève de 57 EUR en moyenne**, un budget d'environ **48 millions EUR** permettrait de former **toute une classe d'âge, chaque année**.

6.3.5. Encadrement

Concernant l'encadrement nécessaire, on estime qu'un intervenant est en mesure de former environ 500 élèves/an.

Ceci correspond à :

- 8 demi-journées de formation possibles par semaine
- 5 cycles de formation par an entre les vacances scolaires (1 cycle = 3 modules)
- 40 groupes formés par an (correspondant à une demie classe)
- Soit 20 classes de 25 élèves
- Donc 500 élèves par an

Pour former 836 000 élèves, il serait nécessaire de disposer **d'un peu plus de 1 700 intervenants**.

Concernant l'état des lieux des intervenants professionnels :

- Les diplômes spécialisés :
 - On compte un peu plus de 1 000 moniteurs MCF formés à l'encadrement
 - 34 diplômés du CQP Educateur Mobilité à Vélo (depuis 2016)
- Les diplômes généralistes (qui permettent d'enseigner les activités physiques mais ne forment pas à la pratique vélo) :
 - 36 000 universitaires STAPS (Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives) titulaires de la carte professionnelle Jeunesse & Sports ou BP APT (Brevet Professionnel Activités Physiques pour Tous) (mars 2017, Ministère de la ville de la Jeunesse et des Sports)
- Les agents de la fonction publique territoriale :
 - 18 400 ETAPS [Éducateur Territorial des Activités Physiques et Sportives] (Selon l'enquête nationale sur les métiers territoriaux au 31 décembre 2012, réalisée sous l'égide de l'observatoire de la FPT du CNFPT).

Il ressort des entretiens avec les différentes structures que les leviers pour former rapidement des intervenants professionnels seraient :

- **Une mise à niveau des intervenants** qualifiés dits **généralistes** ou **de la fonction publique** par un module complémentaire de 2 à 3 jours.
- **Une multiplication des sessions de formation du CQP EMV** (Éducateur Mobilité à Vélo) qui permet en 150 h d'avoir des spécialistes de l'enseignement de la mobilité à vélo pour enfant et adulte (profil vélo école de la FUB). Les MCF travaillent activement et en partenariat avec la FUB et la FFV sur ce point.

6.3.6.Impacts

À ce jour il n'est pas possible de mesurer l'impact de ce dispositif. Il s'agirait pour y parvenir de suivre une cohorte d'élèves formés sur plusieurs années.

7. Location de vélos entre particuliers

7.1. Méthodologie

Les recherches menées en ligne confirment l'existence d'un phénomène de location de vélos entre particuliers. Les usagers d'un tel service cherchent avant tout une solution plus économique qu'en passant par un loueur professionnel et plus pratique pour un usage ponctuel du vélo. Deux autres avantages à ce type de location : le choix d'un type spécifique de vélo ainsi que la proximité du lieu de retrait du vélo (sous réserve que l'offre existe).

Pour l'heure, ce type d'offre reste cependant marginal avec moins d'une dizaine de plateformes virtuelles françaises permettant de connecter des particuliers qui souhaitent mettre à la location leur vélo et ceux désirant en louer un.

Ainsi, il existe des offres locales sur :

- Be Bike (plus d'un millier d'offres en France en 2018 et plateforme référencée par le site web TER de la Région Bretagne), www.so-bebike.com
- location-velos-entre-particuliers.fr,
- Zilok
- Ainsi que sur les sites classiques de petites annonces tels que Le Bon Coin ou Vivastreet.

L'offre actuelle, relativement faible, combinée à la disparition de plateformes de ce genre ayant existé entre 2015 et 2020 (à l'instar de BandBike dont on ne trouve plus trace sur le web), laisse penser que la lisibilité du service est présentement insuffisante pour faire perdurer un tel modèle.

« Des vélos pour l'hosto » : zoom sur un exemple d'économie du partage basée autour du vélo

Dès le début du premier confinement de mars 2020 en pleine crise Covid-19, l'initiative « Des vélos pour l'hosto » a connu un vif succès. Parti d'une initiative citoyenne puis relayé par les réseaux sociaux pour aboutir à une plateforme web structurante, ce projet solidaire de prêt gratuit de vélos inutilisés au profit du personnel soignant était porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et l'assureur MAIF. Ce modèle de mise en relation à but non lucratif, bien que temporaire et né dans un contexte d'urgence sanitaire, a le mérite d'exister. Basé sur un esprit de réciprocité et l'idée d'une meilleure utilisation de la capacité existante, ce modèle relève en effet de l'économie dite « du partage » ou « collaborative ». En ce sens, il se rapproche de ce qui se fait déjà dans les domaines de l'hébergement (Couchsurfing), de la mobilité partagée (Blablacar, Tapazz) ou encore du partage d'objets (Peerby).

7.2. Analyse quantitative

7.2.1. Répartition par type de territoires

D'après les offres consultées en ligne, on observe une concentration de l'offre de vélos proposés à la location entre particuliers en région parisienne ainsi qu'au sein de grandes agglomérations françaises et dans les zones touristiques estivales. La densité de population et l'attractivité touristique semblent être les facteurs de réussite du système car cela augmente la potentialité d'offres comme de locataires intéressés.

Pour autant, le service peut s'avérer également pertinent dans des petites villes où il n'existerait pas de loueur spécialisé.

7.2.2. Données de fréquentation des services

À ce jour, nous n'avons aucune estimation du nombre de vélos proposés à la location par le biais de ces services, ni du nombre de transactions/locations/durées qui sont générées.

Le site **Be Bike** indique que **plus de 3 000 vélos sont référencés** à la location via son application. Le Play Store de Google indique (février 2021) que l'application a été téléchargée plus de 5 000 fois depuis sa mise en ligne en 2016.

Ce même site est administré par une entreprise qui exploite d'autres services : Oubike, un portail pour les professionnels de la location de vélos à vocation touristique, et plusieurs parcs de locations de vélos.

Il indique que le développement et la promotion de ce portail ne font pas l'objet d'une stratégie ou d'un budget dédié.

Les frais de mise en relation (un tiers du montant de la transaction entre les particuliers) permettent de maintenir l'application en ligne mais pas de financer son développement.

7.2.3. Autres initiatives

En parallèle de l'offre de location de vélos des collectivités, celle proposée par des particuliers, des associations ou des loueurs professionnels a tendance elle aussi à s'accroître. Les outils numériques aident désormais au recensement national de ces offres très spécifiques, ainsi que l'illustre la base de données conçue lors du hackathon vélo 2020. Il s'agit d'un événement collaboratif et créatif organisé fin novembre par l'association *La Fabrique des Mobilités* et le blog des vélos d'occasion *Velook.fr*, www.hackathonvelo.fr.

L'équipe lauréate de ce concours, la STAARP, est à l'initiative d'un outil d'aide à la mise en relation entre loueurs et locataires : <https://frama.link/velohandi>.

8. Liste des entretiens réalisés

Structure	Service	Type d'acteur
CIE Bike Share Expert Group	VLS	Privé
MCF	Savoir-Rouler	Associatif
Club des villes et territoires Cyclables	VLS et VLD	Associatif
Métrovélo / Grenoble Alpes Métropole	VLD + Stationnement sécurisé	Collectivité
Lannion Tregor	VAELD	Collectivité
Poitiers Cap Vélo	VAELD	Collectivité
FUB	Savoir-Rouler	Associatif
Maison du vélo - Toulouse	Vélo-école	Associatif
Tisséo	Tous services	Collectivité
Cykléo	Stationnement sécurisé	Privé
Altinnova	Stationnement sécurisé	Privé
Brignais	VLS	Collectivité
La Clavette (Lyon)	Atelier auto-réparation	Associatif
Mobilidees	Atelier auto-réparation	Associatif

Le REPAR (Paris)	Atelier auto-réparation	Associatif
IDFM	Subventions à l'achat	Collectivité
Green-On	Services vélos aux entreprises	Privé
Be Bike	Location entre particuliers	Privé
Cyclable entreprises	Services vélos aux entreprises	Privé
Ecovélo Human Concept	VLS	Privé
Vélogik	VLD et VLS	Privé
Géovélo	Service Numérique	Privé
Strava	Service Numérique	Privé
Pony Bikes	Free-Floating	Privé
Vélo & Territoires	VLD + Stationnement sécurisé	Associatif
Heureux Cyclage	Atelier auto-réparation	Associatif
Mairie de Paris	Subventions à l'achat	Collectivité
Ecomobilité Chambéry	Tous	Associatif
Union Sport Cycle	Subventions à l'achat	Privé
Moustache	Subventions à l'achat	Privé

CU d'ARRAS	Subventions à l'achat	Collectivité
Koboo	VAELS	Privé
Zoov	VAELS / Free Floating	Privé
Buscyclette - Ametis / Amiens	Vélo-école	Privé
Les boîtes à vélo	Logistique vélo	Associatif
ADEME	COFIL	Public - autre
GART	COFIL	Associatif
DGITM	COFIL	Public - autre
CEREMA	COFIL	Public - autre
VCUB - Bordeaux	VLS	Collectivité
Arcade Cycles	VLD	Privé
FFC	Savoir-Rouler	Associatif
Prévention Routière	Savoir-Rouler	Associatif
Ufolep	Savoir-Rouler	Associatif
USEP	Savoir-Rouler	Associatif
ROZO + FUB	Stationnement sécurisé	Associatif

SNCF Voyageurs Grand Est	Stationnement sécurisé	Privé
ECLF	Services de promotion de la logistique vélo	Associatif
SNCF Gares & Connexion	Multimodalité en gares	Privé
Ministère Sport	Savoir-Rouler	Public - autre

Tableau 9 - Liste des entretiens réalisés - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2021

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

Tableau 1 - En synthèse par service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	12
Tableau 2 - Dynamique de développement du nombre de services entre 2015 et 2020- Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	17
Tableau 3 - Récurrence des bouquets de services proposés - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	21
Tableau 4 - Profils des usagers des services vélos - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	21
Tableau 5 - Coûts des services vélos pour la collectivité - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	22
Tableau 6 - Évolution des parts modales suite au recours au service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	23
Tableau 7 - Baisse de l'utilisation de la voiture en km/an - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	25
Tableau 8 - Impact sur la possession d'une voiture - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	25
Tableau 9 - Liste des entretiens réalisés - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2021	42

FIGURES

Figure 1 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020	8
Figure 2 - Nombre de services proposés par taille d'EPCI (hors atelier d'autoréparation) - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	9
Figure 3 - Part des abonnés qui voient leur pratique de la voiture baisser du fait du service - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	10
Figure 4 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020	17
Figure 5 - Proportion des collectivités proposant au moins un service vélo - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	18
Figure 6 - Kaz a velo – Cayenne - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	19
Figure 7 - Diversité de l'offre de services sur les territoires - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	19
Figure 8 - Nombre de services proposés par tranches d'EPCI –	20
Figure 9 - Part des usagers/bénéficiaires qui baissent leur usage de la voiture –	24
Figure 10 - Baisse utilisation de la voiture chez les bénéficiaires qui ont réduit leur pratique (km/mois) –	24
Figure 11 - Baisse annuelle des émissions de CO2 par usager du service (kgCO2) – Base enquête ADEME – Inddigo 2020	26
Figure 12 - Impact santé - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	26
Figure 14 - Economie annuelle sur les dépenses de santé par usager des services vélos - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2020	27
Figure 15 - Logo du savoir rouler à vélo	28
Figure 16 - Liste des partenaires - Source : www.savoirroulervelo.fr	28
Figure 17 - Enquête vélo école : opérateurs - Source : https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/article/pres-de-chez-vous	29
Figure 18 - Répartition par tranche d'âge des enfants formés au savoir-rouler en 2019 –	31
Figure 19 - Mise en place sur Savoir-Rouler et nombre d'enfants formés par département - Enquête Savoir-Rouler ADEME INDDIGO 2020	32
Figure 20 - Part des interventions par département - Enquête Savoir Rouler ADEME INDDIGO 2020	33
Figure 21 - Répartition des interventions réalisées par opérateur - Enquête Savoir Rouler ADEME INDDIGO 2020	34
Figure 22 - Tarifs horaires pratiqués en fonction des structures - Enquête Savoir-Rouler ADEME INDDIGO 2020	35

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de la transition écologique (anciennement Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
COFIL	Comité de Pilotage
CQP	Certificat Qualification Professionnelle
DDCS	Direction Départementale de la Cohésion Sociale
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
EMV	Éducateur Mobilité à Vélo
EPCI	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
FUB	Fédération des Usagers à Bicyclette
GART	Groupe des Autorités Responsables de Transport
MCF	Moniteur Cycliste Français
PEM	Pôle d'Échanges Multimodal
STAARP	Section Tandem des Auxiliaires des Aveugles de la Région Parisienne
UFOLEP	Union Française des Œuvres Laïques et d'Éducation Physique
USEP	Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré
VAE	Vélo(s) à Assistance Électrique
VLD	Vélo(s) en Location Longue Durée
VLS	Vélo(s) en Libre-Service

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique - nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, gaspillage alimentaire, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos – Service de location de vélos longue durée

L'actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos menée en 2015 a été engagée en 2020. La démarche s'intéresse à 7 types de services vélos : le stationnement sécurisé, les solutions de location de vélos en libre-service et de longue durée, les aides à l'achat, les ateliers d'auto-réparation, les services vélos en entreprise et enfin un focus réalisé sur les vélos écoles impliqués dans le Savoir-Rouler.

L'étude vise à détailler dans un spectre large les principales caractéristiques techniques, financières et de gouvernance des différents services vélos. Elle identifie par ailleurs les profils des utilisateurs et évalue l'impact de ces services sur leurs comportements.

Trois grandes tendances se dégagent :

- La dynamique de déploiement de l'ensemble des services vélos sur le territoire national s'est poursuivie sur les 5 dernières années, les solutions proposées se sont étoffées et démocratisées
- L'efficacité des solutions de services vélos pour faciliter l'accès au vélo et ancrer la pratique du vélo comme mode de déplacement est confirmée.
- Complémentaires, les services vélos doivent être pensés dans une approche systémique.

Si l'on constate toujours un déséquilibre fort dans l'accès à ces services vélos entre les habitants des grandes agglomérations et les résidents des zones peu et moyennement denses, les expériences d'ateliers de réparation participatifs, d'aide à l'achat et de location de vélo longue durée montrent des résultats très encourageants partout sur le territoire français.

