



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ADEME



AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

ACTUALISATION DE L'ÉTUDE D'ÉVALUATION DES SERVICES VELOS



FAITS & CHIFFRES

Cahier Technique

sur la location de vélos
longue durée

Septembre
2021

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 organisations interviewées pour la construction de cette étude

Citation de ce rapport

INDDIGO-ADEME, 2021.

Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos - Cahier technique sur la location de vélos longue durée

73 pages

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

SOMMAIRE

1. Introduction Générale	6
1.1. LOCATION LONGUE DUREE DE VELOS	6
1.2. ÉVOLUTION ET MISE EN PERSPECTIVE PAR RAPPORT AUX AUTRES SERVICES...	7
1.3. QUELQUES RATIOS	7
2. Caractérisation des services de VLD	8
2.1. METHODOLOGIE	8
2.1.1. Recensement exhaustif des services	8
2.1.2. Enquête exploitants ADEME Inddigo 2020	8
2.1.3. Enquête usagers ADEME Inddigo 2020	8
2.2. DISTRIBUTION DE L'OFFRE DE VLD SUR LE TERRITOIRE	9
2.2.1. Carte de référence	9
2.2.2. Répartition par type de territoires	9
2.2.2.1. Types de territoires proposant ce service	9
2.2.2.2. Part des territoires proposant un service VLD	11
2.2.3. Population française concernée	11
2.2.4. Dimensionnement des parcs VLD	12
2.2.5. Part du VAE	14
2.2.6. Évolution des parcs VLD depuis 2015	14
2.3. ANALYSE QUALITATIVE	15
2.3.1. Gestion du service	15
2.3.1.1. Modes de gestion	15
2.3.1.2. Durée moyenne des contrats de gestion du service	18
2.3.1.3. Moyens humains consacrés aux services	18
2.3.1.4. Choix du matériel	19
2.3.2. Budgets consacrés	19
2.3.2.1. Note méthodologique	19
2.3.2.2. Coûts pour la collectivité	19
2.3.2.2.1. Budget annuel par habitant	19
2.3.2.2.2. Coût d'exploitation annuel par vélo	20
2.3.2.2.3. Coût exploitation annuel par VAE	20
2.3.2.3. Recettes des services VLD	21
2.3.2.4. Reste à charge	21
2.3.3. Formules de location	22
2.3.3.1. Formules de location proposées	22
2.3.3.2. Formules renouvelables	23
2.3.3.3. Analyse de la tarification des VAELD	24
2.3.3.4. Analyse de la tarification des vélos classiques	25
2.3.3.5. Diversité des vélos proposés	25
2.3.4. Nombre de bénéficiaires	26
2.3.5. Données de fréquentation des services par tranche de population	27
2.3.6. Distances générées	28
2.3.6.1. Par vélo et par abonné	28
2.3.6.2. Par euro de reste à charge pour la collectivité	28
3. Usagers du service VLD	29
3.1. METHODOLOGIE DE L'ENQUETE	29
3.2. PROFIL DES REpondANTS	29
3.2.1. Genre	29
3.2.2. Classes d'âge	29
3.2.3. Catégorie socio-professionnelle et revenu du ménage	30

3.2.4.	Lieu de résidence et lieu de location des vélos	32
3.2.5.	Taille du ménage	33
3.2.6.	Équipement en voiture	34
3.2.7.	Équipement en vélo	35
3.3.	PROFIL MOBILITE	37
3.3.1.	Saisonnalité de la pratique du vélo	37
3.3.2.	Fréquence et motif d'utilisation du vélo	38
3.3.3.	Distance du trajet domicile-travail	40
3.3.4.	Distance parcourue par an en moyenne à vélo	41
3.3.5.	Motivations et contraintes à la pratique du vélo	41
3.3.5.1.	Principales raisons de la pratique du vélo	41
3.3.5.2.	Principales contraintes à la pratique du vélo	44
3.4.	PROFIL TYPE DE L'USAGER	44
4.	Utilisation du service.....	45
4.1.	TYPES DE VELOS	45
4.2.	FORMULES D'ABONNEMENT	45
4.2.1.	Tarifcation	45
4.2.2.	Durée de l'abonnement	47
4.2.3.	Reconduction de l'abonnement.....	48
4.3.	DIFFICULTES ET LIMITES	49
4.3.1.	Stationnement à domicile, sur le lieu de travail	49
4.3.2.	Liste d'attente	50
5.	Raisons et sources de motivation à utiliser ce service.....	51
5.1.	MOTIVATIONS A LA LOCATION D'UN VELO CLASSIQUE	51
5.2.	MOTIVATIONS A LA LOCATION D'UN VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE.....	52
5.3.	MOTIVATIONS A LA LOCATION D'UN VELO PLIANT.....	53
5.4.	MOTIVATIONS A LA LOCATION D'UN VELO CARGO	53
6.	Satisfaction sur le service	54
6.1.	ANALYSE DE LA SATISFACTION	54
6.2.	PISTES D'AMELIORATION DU SERVICE	54
7.	Impacts du service VLD sur les pratiques de mobilité.....	56
7.1.	PASSAGE DE LA LOCATION LONGUE DUREE A L'ACHAT	56
7.2.	DEMOTORISATION ET REPORT MODAL.....	58
7.2.1.	Evolution de l'équipement en véhicules et abonnement TC.....	58
7.2.2.	Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un vélo classique 61	
7.2.3.	Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un VAE.....	62
7.3.	DISTANCES PARCOURUES	62
7.3.1.	Par type de vélo	62
7.4.	BAISSE D'UTILISATION DE LA VOITURE	63
8.	Conclusions	65
9.	Recommandations.....	66
INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES.....		68
SIGLES ET ACRONYMES		70

1. Introduction Générale

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). Il couvre spécifiquement la location de vélos longue durée. À 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. Il dresse un état des lieux de l'offre actuelle de location de vélos longue durée et de son fonctionnement, puis dévoile les caractéristiques des usagers, des pratiques, des motivations et des impacts de ces services. Il permet de retrouver les principaux ratios de dimensionnement, les coûts d'installation et les meilleures pratiques à mettre en œuvre pour créer un service de location de vélos longue durée efficace.

1.1. Location longue durée de vélos

Ce document fait l'état des lieux et l'analyse des services publics de location longue durée de vélos (VLD), dont le retrait et la restitution se font via un service dit « humanisé », en vélostation par exemple, ou dans l'une des agences du service. Ces services peuvent inclure des prestations complémentaires autour de la mise à disposition du vélo : maintenance, assurance contre le vol, mise à disposition d'accessoires, choix du type de vélos...

Les services VLD laissent par ailleurs à la charge des usagers la gestion du stationnement vélo, à domicile et à destination, contrairement aux VLS.

Ces services publics de location longue durée de vélos ouvrent droit à la participation obligatoire de l'employeur à hauteur de 50 % sur les frais d'abonnement, à la différence d'autres services privés de location.

Les objectifs visés par les services VLD sont variés : Certaines collectivités les ont mis en place afin de proposer l'essai d'un modèle de vélo (vélo de ville, VAE, vélo cargo, vélo adapté au handicap, pliant, etc.) pour atténuer l'incertitude d'un achat coûteux qui pourrait ne pas répondre aux besoins de mobilité. Il s'agit d'une aide au passage à l'acte et non d'une location permanente. Pour accompagner le passage à l'acte, soit la durée maximum de location possible est limitée (Véligo location en Île-de-France, Vélostation de Chambéry, Vélo Tao à Orléans métropole, Lia vélos le Havre Seine Métropole, Myvélov dans le Grand Lyon), soit les tarifs augmentent après quelques mois ou la deuxième année (Vélhop dans l'Eurométropole de Strasbourg). Il n'est pas question pour la collectivité de mettre en place un service de location qui se substituerait à une offre privée. Les durées de location maximum sont également variables en fonction du type de vélo (généralement plus courtes pour les VAE et vélos-cargos).

Les services VLD avec un parc important de vélos classiques sans assistance électrique ciblent plutôt une location à l'année à destination d'un public étudiant (Strasbourg, Orléans).

Certains services VLD proposent également des offres de courte durée (à l'heure, à la demie journée ou à la journée) afin de capter d'autres types de publics : visiteurs et touristes de passage, sortie à la journée.

Les services VLD offrent généralement une meilleure couverture territoriale que les services VLS (Vélo libre-service) puisqu'ils ne sont pas liés à des bornes. Ils nécessitent en revanche de venir à un espace d'accueil pour récupérer son vélo. Pour permettre aux habitants des communes périphériques de bénéficier plus facilement du service, certains services proposent une livraison à domicile ou sur le lieu de travail avec un supplément tarifaire (Véligo location) ou des points-relais dans les mairies communales (Vélostation Chambéry).

Sont exclus de ce cadre d'analyse les services privés de location longue durée de vélo, et notamment :

- Les offres de financement « location longue durée de vélos » proposées par les acteurs de la banque (ARVAL, Crédit Mutuel...), par les détaillants (Décathlon, Mobeflex), ou par des intermédiaires (O² Fleet Services)
- Les offres de « location longue durée de vélos » proposées par des acteurs privés, par exemple Swapfiets

1.2. Évolution et mise en perspective par rapport aux autres services

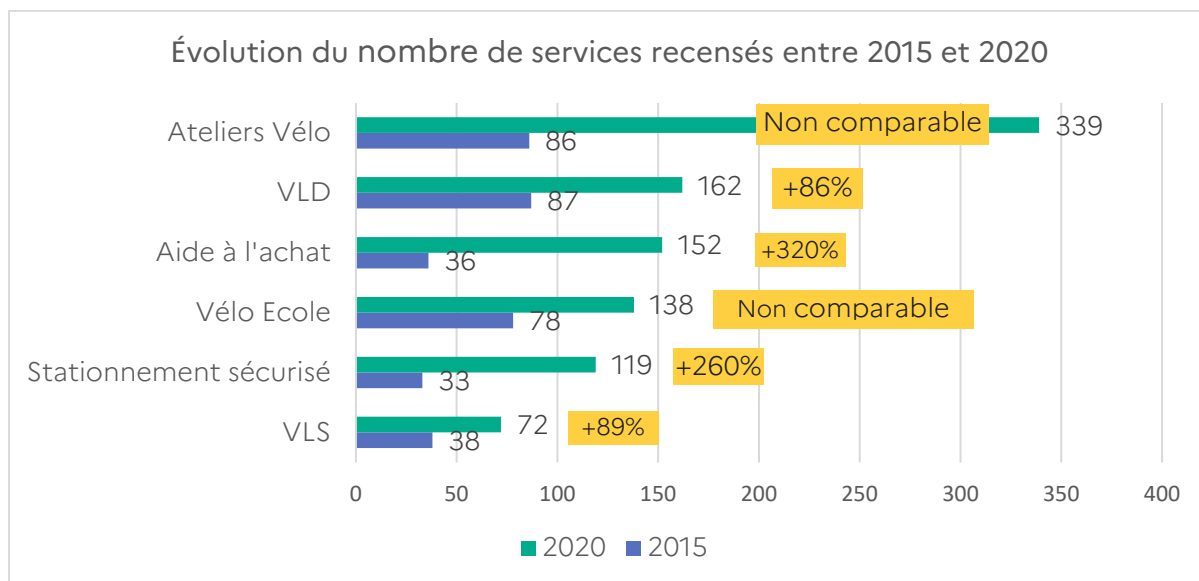


Figure 1 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020

Entre 2015 et 2020, l'offre de services publics de location longue durée a quasiment doublé en France, puisque 162 dispositifs sont désormais recensés (contre 87 auparavant).

Le niveau d'offre a nettement augmenté depuis 2015, mais moins vite que d'autres services, notamment les aides à l'achat.

Dans 47 % des cas, les collectivités proposant un service VLD proposent par ailleurs une offre de stationnement sécurisé.

Un quart des services de VLD (23 %) est aussi associé à une solution de location en libre-service (VLS).

Enfin 35 % des structures proposant un service VLD proposent également une aide à l'achat.

1.3. Quelques ratios

Les ratios de dimensionnement moyens des parcs sont les suivants : **30 vélos pour 10 000 habitants en moyenne nationale** (minimum 1 vélo pour 10 000 habitants et maximum 196 vélos pour 10 000 habitants).

Les collectivités où **la part modale vélo est supérieure à 5 %** ont des parcs de **62 vélos pour 10 000 habitants** en moyenne tandis que les collectivités avec des parts modales **inférieures à 5 %** ont des parcs de **15 vélos pour 10 000 habitants** en moyenne.

Un VAE coûte en moyenne **470 EUR/an** en frais d'exploitation tandis qu'un vélo classique coûte en moyenne **370 EUR/an** en frais d'exploitation. En moyenne **110 EUR/an/vélo sont couverts par les recettes du service**.

Il faut compter en moyenne **0,42 ETP (Équivalent Temps Plein) pour 100 vélos en service**.

2. Caractérisation des services de VLD

2.1. Méthodologie

Cette étude des services de location longue durée déployés en France s'appuie sur une collecte d'informations réalisée en 3 étapes :

- Un recensement exhaustif des services
- Une enquête auprès des exploitants complétée par des entretiens
- Une enquête auprès des usagers relayée sur la France entière par les acteurs de la mobilité et du vélo.

2.1.1. 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.

Plus spécifiquement, l'inventaire des services de VLD proposés en France s'est basé sur :

- Les données de l'enquête Vélo & Territoires 2019
- Les données de l'étude Services Vélos 2015, complétées par les bases de données de veille d'Inddigo.
- Des contacts avec les fournisseurs de parcs de vélos et exploitants, permettant d'identifier les créations de nouveaux services.

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.

2.1.2. Enquête exploitants ADEME Inddigo 2020

L'Enquête Exploitants a été administrée du 16 juin au 12 août 2020 auprès de collectivités référencées dans une base de données agrégées des contacts des agences ADEME régionales, d'Inddigo, et des associations Vélo & Territoires et Club des Villes et Territoires Cyclables (base de 300 cibles identifiées). 162 exploitants de service de location longue durée de vélo y ont répondu.

Cette enquête a permis de caractériser plus finement l'offre de location longue durée disponible en obtenant les coûts d'investissements, les coûts d'entretien, la tarification... de ces services.

Parallèlement et sur l'ensemble de l'étude Services Vélos 2020, plus de 80 entretiens ont été réalisés pour qualifier et comprendre les données auprès de collectivités et d'opérateurs.

2.1.3. 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 : VLS, VLD, stationnement sécurisé, aide à l'achat, ateliers d'autoréparation.

L'enquête a été relayée par les autorités organisatrices de transports, les exploitants de services vélo 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.

2.2. Distribution de l'offre de VLD sur le territoire

2.2.1. Carte de référence

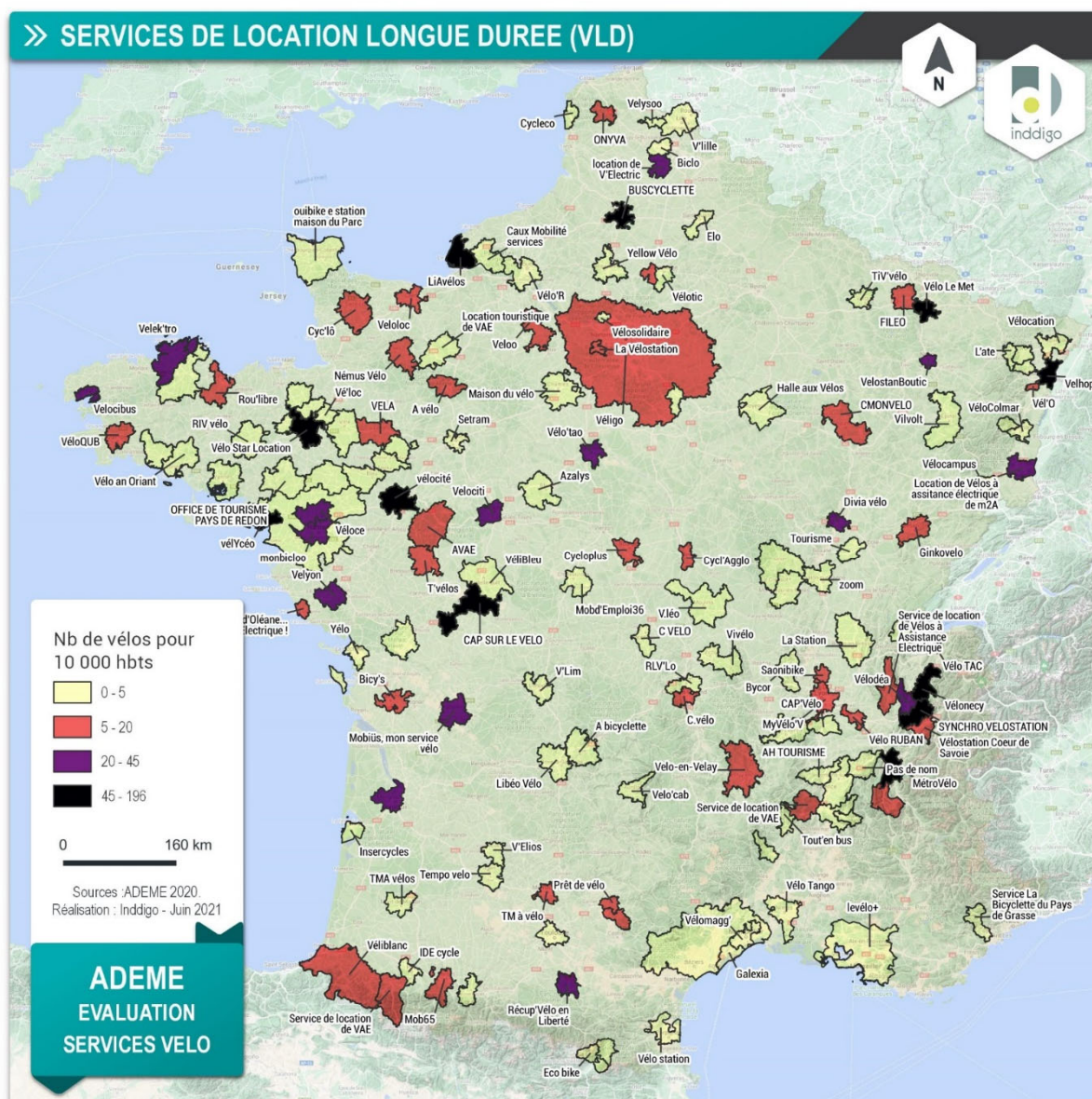


Figure 2 - Localisation et densité de l'offre par habitant des services VLD en France,
- Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2021

2.2.2. Répartition par type de territoires

2.2.2.1. Types de territoires proposant ce service

162 services de VLD sont recensés sur un échantillon de 300 collectivités enquêtées. L'étude révèle que de nouvelles collectivités se sont emparées de ce type de service. Après les communes et les intercommunalités, ce sont les parcs naturels régionaux, les pôles d'équilibres territoriaux et ruraux, la Région Ile-de-France, le Département de l'Hérault qui ont lancé leur service... ce qui démultiplie les possibilités de trouver un vélo ainsi que les territoires couverts.

Sur ces grands territoires, des solutions de portage à domicile ou encore d'agence ambulante sont proposées pour mettre à disposition le vélo au plus près du lieu de vie du bénéficiaire.

Nb de services VLD recensés	Nb d'EPCI différents (avec population connue)
162	156

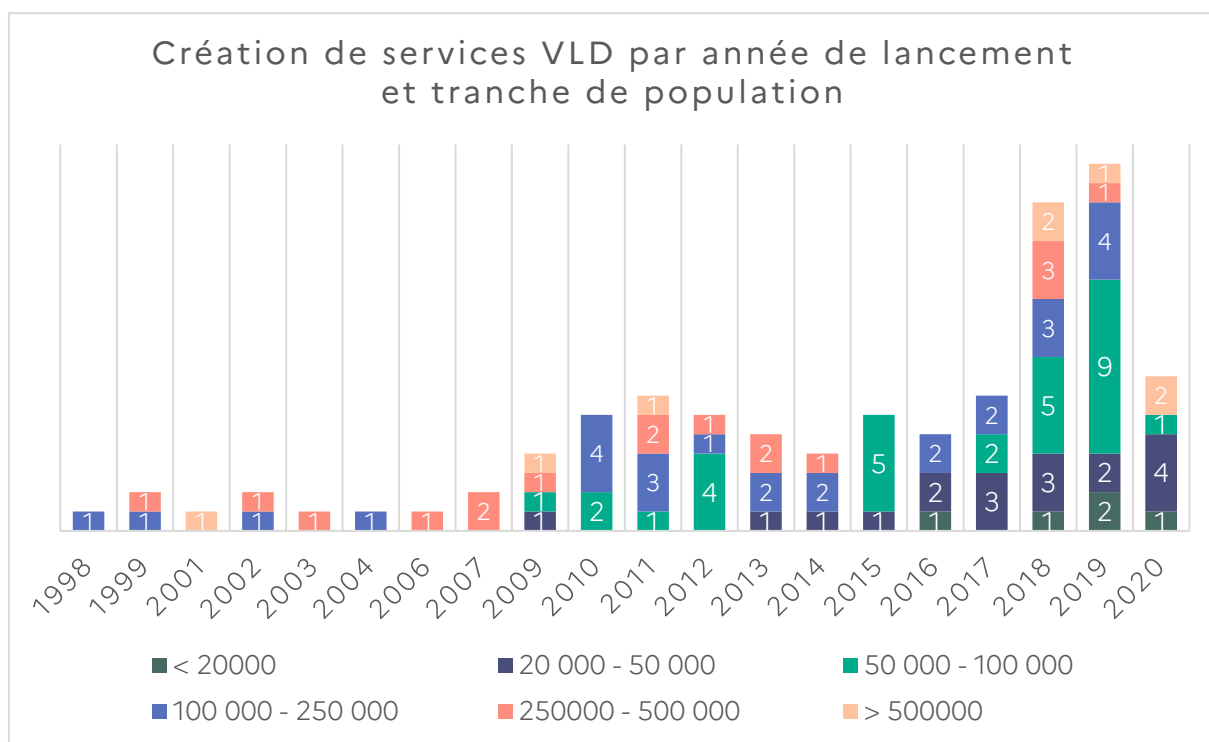


Figure 3 - Création de services VLD par année de lancement et tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les Communautés du Grand Poitiers et d'Amiens Métropole proposent des services de VLD respectivement depuis 1998 et 1999. Initialement réservés aux grands EPCI, l'offre se déploie depuis une dizaine d'années sur des EPCI de moins de 100 000 habitants. On remarque une très forte accélération des créations de services en 2018 et 2019 après une première vague de création de services qui correspondait à la fin du déploiement des services VLS (2010 à 2013). L'année 2020 a été marquée par l'épidémie de Covid et l'enquête ayant été réalisée durant l'été, elle ne capte pas une partie des services initialement prévus et qui ont in fine été lancés plus tard dans l'année.

Depuis 2013, 15 services ont été créés dans des EPCI de 20 000 à 50 000 habitants et depuis 2016, 5 nouveaux services ont été créés dans des EPCI de moins de 20 000 habitants. Les services VLD commencent donc à se déployer dans des EPCI moyennement denses, voire peu denses.

ONYVA, le service de location de la Communauté de Communes Pays de Lumbres (24 000 habitants)

La Communauté de Communes Pays de Lumbres propose un parc de 18 VAE, 2 vélos cargos et un vélo adapté (trporteur couché) à la location longue durée. Les vélos sont disponibles pour deux semaines, un mois ou un semestre. L'entretien du parc est effectué en régie et les vélos sont disponibles à la « maison France Services » qui est également le siège de la communauté de communes. Les vélos avaient été acquis pour un challenge mobilité durable et la communauté de communes a décidé de les proposer également à la location. Comme pour d'autres collectivités de même taille, la mise en place du service de location requiert des moyens humains plus conséquents que ceux prévus initialement (0,5 ETP). Les retours du public sont très positifs, notamment sur la location de vélos cargos et de vélos adaptés, c'est donc un service à consolider !

2.2.2.2.Part des territoires proposant un service VLD

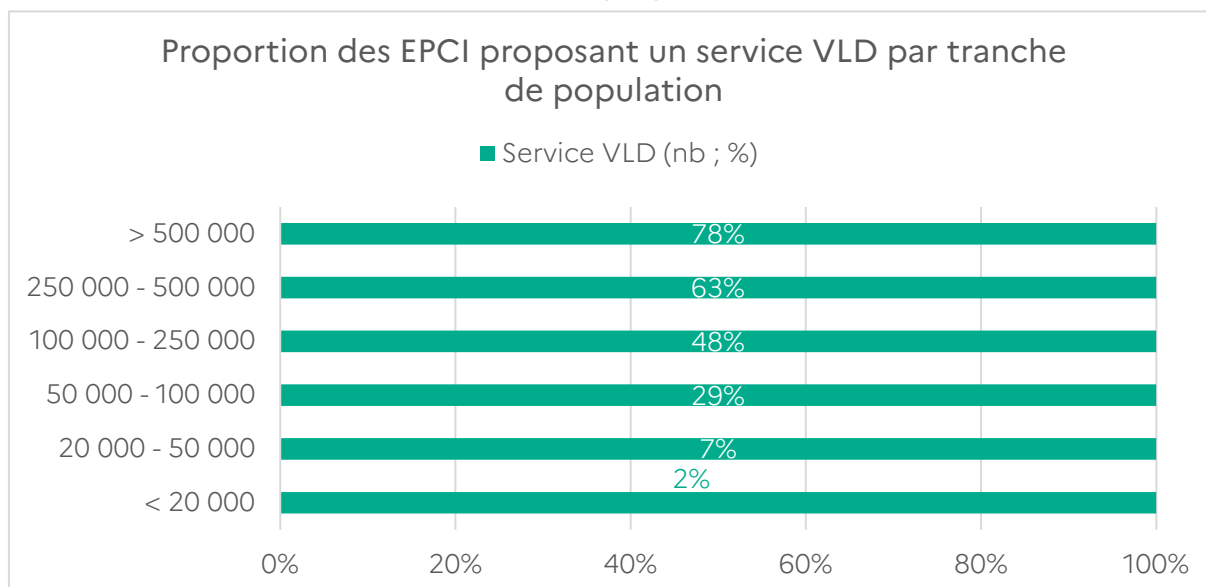


Figure 4 - Proportion des EPCI proposant un service VLD par tranche de population - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Plus les EPCI présentent une population importante, plus les services de VLD sont répandus. Seuls deux EPCI de plus de 500 000 habitants n'en proposent pas : la Métropole Nice Côte d'Azur, qui propose un service de location en libre-service, et la Métropole Européenne de Lille, dont le service VLD a été remplacé en 2018 par une augmentation du nombre de VLS disponibles, par manque d'usage de la location longue durée.

Il y a également eu 8 créations de services dans des agglomérations de plus de 250 000 habitants, soit un doublement de l'offre entre 2015 et 2020, et plus de 60 % des agglomérations de cette taille offrent désormais un tel service.

Les EPCI de 50 000 à 250 000 habitants ont ouvert 28 services supplémentaires pour 31 services existants avant 2016, soit là-encore un quasi-doublement de l'offre.

Les EPCI de moins de 50 000 habitants sont encore peu nombreux à proposer un service VLD mais c'est la catégorie qui connaît la plus forte progression avec 19 services supplémentaires ouverts depuis 2015 versus 4 services existants avant 2016. On peut imaginer que le potentiel de développement des services VLD est encore important dans ces territoires, à moins que les régions ne s'emparent de cette thématique, à l'image de la Région Ile-de-France.

2.2.3.Population française concernée

Le service est proposé par 162 collectivités, dont 159 avec une taille de population identifiée, sur un échantillon de 300 collectivités. En évitant les doubles comptes liés à des superpositions de services et en complétant les données de population manquante par les informations de l'INSEE, on estime que l'ensemble des services recensés bénéficient à **36 513 693 habitants**, soit **55,0 % de la population française** (66 355 419 habitants recensés en 2016). À noter **la présence d'Ile-de-France Mobilités** grâce à son service Véligo (bassin de population de 12 174 880 habitants) dans l'échantillon.

2.2.4. Dimensionnement des parcs VLD

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un nb de vélos connu
162	89

Les 89 collectivités ayant communiqué la taille de leur parc en VLD représentent **un parc de 55 178 vélos**, (dont 27 357 vélos à assistance électrique en location longue durée (VAELD)).

En 2015, on recensait **32 000** vélos sur toute la France et 87 services en fonctionnement. Le nombre de vélos proposés a donc augmenté de plus de 70 % en 5 ans.

Extrapolation sur la taille du parc au niveau national : le parc de 55 178 vélos recensés (dont 27 357 VAELD) représente une population cible de 27 025 707 habitants.

Rapportée à la population totale des 162 services de VLD recensés en France, la taille du parc de VLD en France peut être **estimée à environ 75 000 vélos (dont environ 37 000 VAE)**.

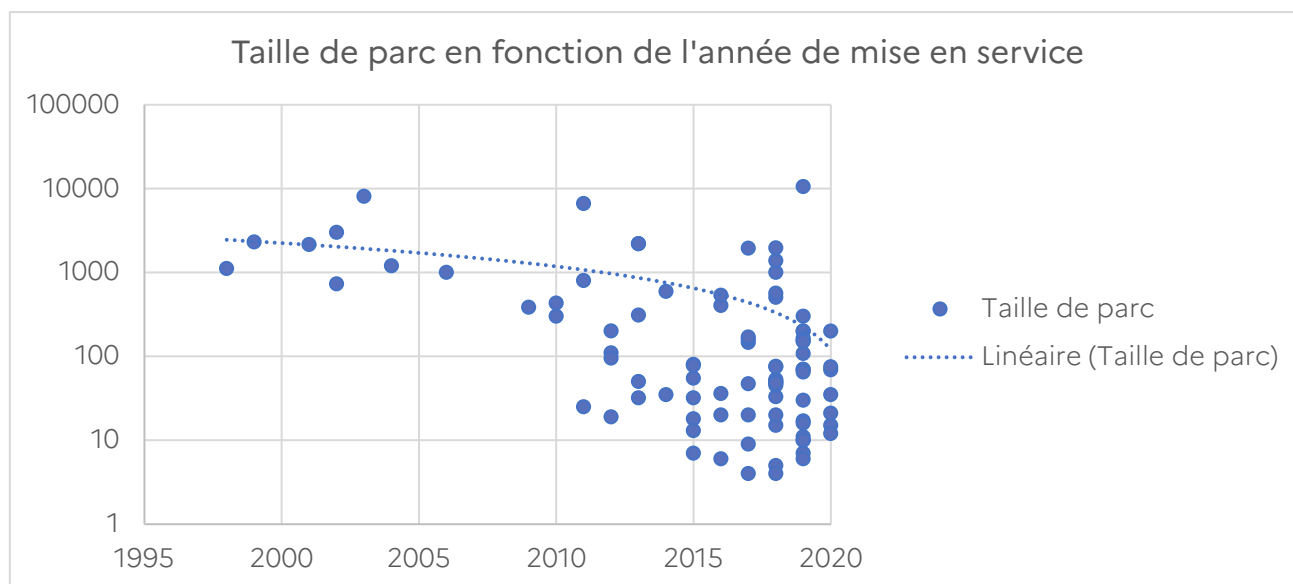


Figure 5 - Taille de parc en fonction de l'année de mise en service - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les tailles de parc moyennes des nouveaux services VLD sont en légère diminution depuis 2015 avec la création de services VLD par des EPCI de plus petites tailles lesquels nécessitent des parcs moins importants.

En 2020, seuls trois services ont des parcs de plus de 5 000 vélos : Véligo location en Ile-de-France, Vélhop à Strasbourg et Métrovélo à Grenoble. Les situations particulières de Grenoble et Strasbourg expliquent le taux d'équipement très important dans les agglomérations de 250 000 à 500 000 habitants.

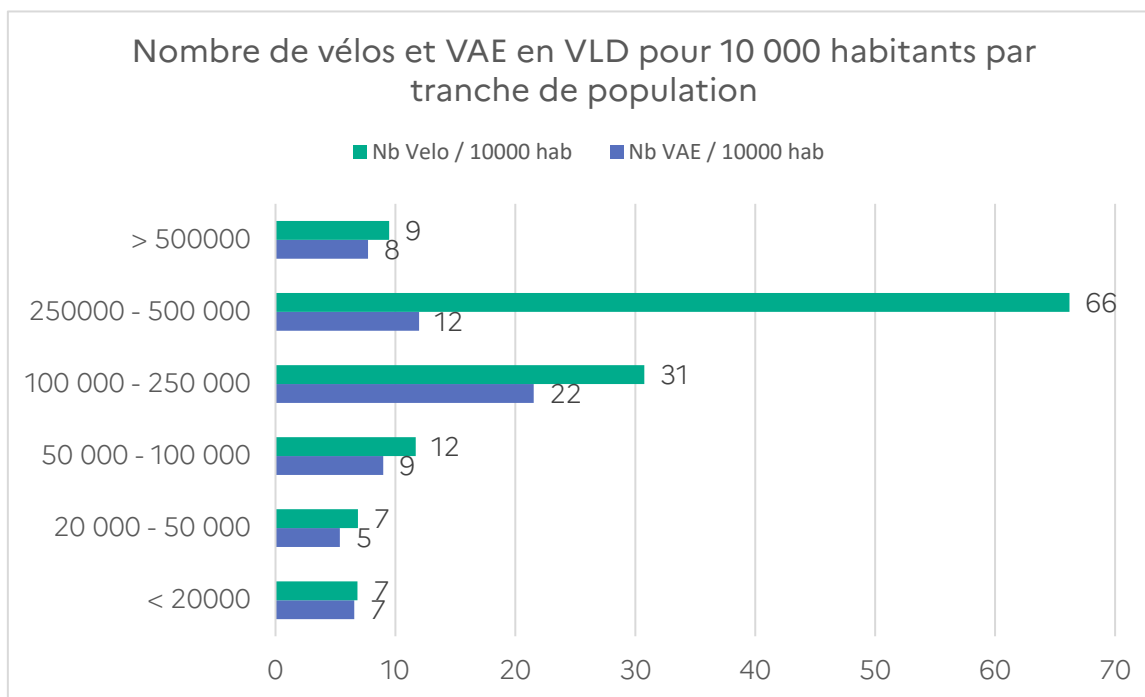


Figure 6 - Nombre de vélos et VAE en VLD pour 10 000 habitants par tranche de population (dont VAE) - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Tranche de population d'EPCI	Nombre moyen de vélo/par parc
> 500 000	2 706
250 000 – 500 000	2 138
100 000 – 250 000	480
50 000 – 100 000	86
20 000 - 50 000	25
< 20 000	10

Tableau 1 Nombre moyen de vélos par parc selon les tranches de population d'EPCI - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les EPCI de moins de 50 000 habitants se dotent de très petites flottes de 20 vélos ou moins (VAE inclus), qui ne nécessitent pas un service dédié. Les vélos sont mis à disposition dans des points relais (services publics, mairies, commerces, offices de tourisme) et la maintenance peut être confiée aux services techniques de la collectivité ou à un vélociste local.

Les ratios de dimensionnement sont les suivants :

- 30 vélos pour 10 000 habitants en moyenne nationale (minimum 1 vélo pour 10 000 habitants et maximum 196 vélos pour 10 000 habitants).
- Les collectivités où la part modale vélo est supérieure à 5 % ont des parcs de 62 vélos pour 10 000 habitants en moyenne tandis que les collectivités avec des parts modales inférieures à 5 % ont des parcs de 15 vélos pour 10 000 habitants en moyenne.

2.2.5.Part du VAE

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un nb de vélos connu
162	90

La grande majorité des services proposent essentiellement des VAE (plus de 70 %), voire 100 % pour les EPCI de moins de 20 000 habitants. Le différentiel sur le segment des EPCI de 250 à 500 000 habitants s'explique en grande partie par le choix de deux collectivités (Grenoble et Strasbourg) qui ont conservé un parc de vélos classiques très important (13 800 vélos), renforcé depuis 2016.

À noter : la collectivité Ile-de France-Mobilités représente à elle seule 10 000 VAELD, soit 36,5 % du parc total de VAELD français, avec un doublement du parc prévu en 2021.

2.2.6.Évolution des parcs VLD depuis 2015

La plupart des services déjà existants en 2015 ont vu leur parc de vélos augmenter. Au global, on relève 11 310 vélos supplémentaires soit 35 % d'augmentation dans 27 parcs existants et 266 vélos en moins dans 5 parcs. Grenoble et Strasbourg ont fortement développé des parcs déjà importants, tandis que Rennes et Annecy ont opéré des changements d'échelle (+ 389 % soit + 1750 vélos à Rennes et + 954 vélos à Annecy). Les accroissements de parcs se sont faits essentiellement en augmentant le nombre de VAE. Certains parcs comme celui d'Amiens ont remplacé des vélos classiques par des VAE et ont donc une augmentation du parc VAE plus importante que celle du parc total. Les parcs de vélos classiques ont très peu augmenté à l'exception de Grenoble (+ 2 750 vélos) et de Strasbourg (+1 480 vélos).

Métrovélo à Grenoble

Avec 182 vélos pour 10 000 habitants et un parc total de plus de 8 000 cycles, Métrovélo est l'un des deux services de VLD les plus généreusement dimensionnés en France. Depuis 1998, le service a évolué d'une gestion associative à la gestion par la compagnie de transports en commun grenobloise puis par Vélogik. Il est actuellement géré par Cykleo. Le parc s'est progressivement étoffé et diversifié : il propose aujourd'hui 7 500 vélos classiques, 100 VAE, 200 vélos pliants (3 gammes disponibles), 200 vélos pour enfants, 60 vélos cargos de différents modèles (triporteur, allongé, biporteur), 3 tricycles adaptés aux personnes à mobilité réduite et 5 tandems. Les vélos peuvent être loués pour des durées allant jusqu'à un an, sauf les cargos (3 mois) et les tandems (journée uniquement). Les vélos sont disponibles dans deux points de location : sur le parvis de la gare et sur le campus de la gare.

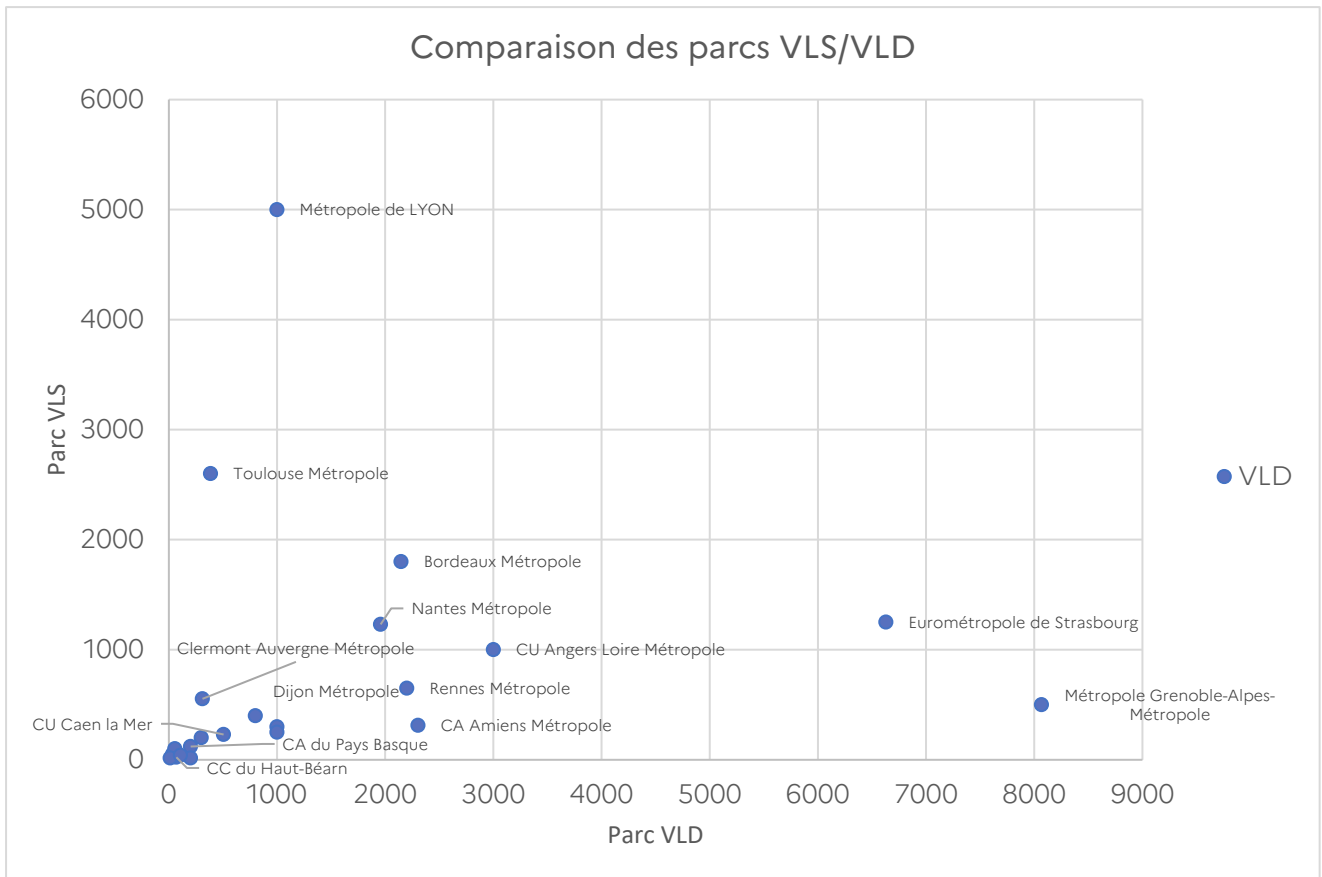


Figure 7 - Comparaison des parcs VLS/VLD - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les parcs VLD et VLS entrent fortement en concurrence pour certaines collectivités. Sur les 22 collectivités qui sont équipées des deux services et dont les dimensionnements des parcs sont connus, 6 ont un parc VLS plus important que le parc VLD, 6 ont des parcs VLD et VLS équivalents et 10 ont des parcs VLD beaucoup plus importants que le parc VLS. Les principaux différentiels sont observés sur des sites où l'un des deux services à un déficit d'image : le service MyVélov (VLD) à Lyon est méconnu face à Vélo'v (VLS), inversement à Strasbourg le Vélhop' en libre-service est peu utilisé face au Vélhop' longue durée. Lille et Montpellier ont supprimé leurs services VLD au profit du service VLS.

2.3. Analyse qualitative

2.3.1. Gestion du service

2.3.1.1. Modes de gestion

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un type de contrat connu
162	90

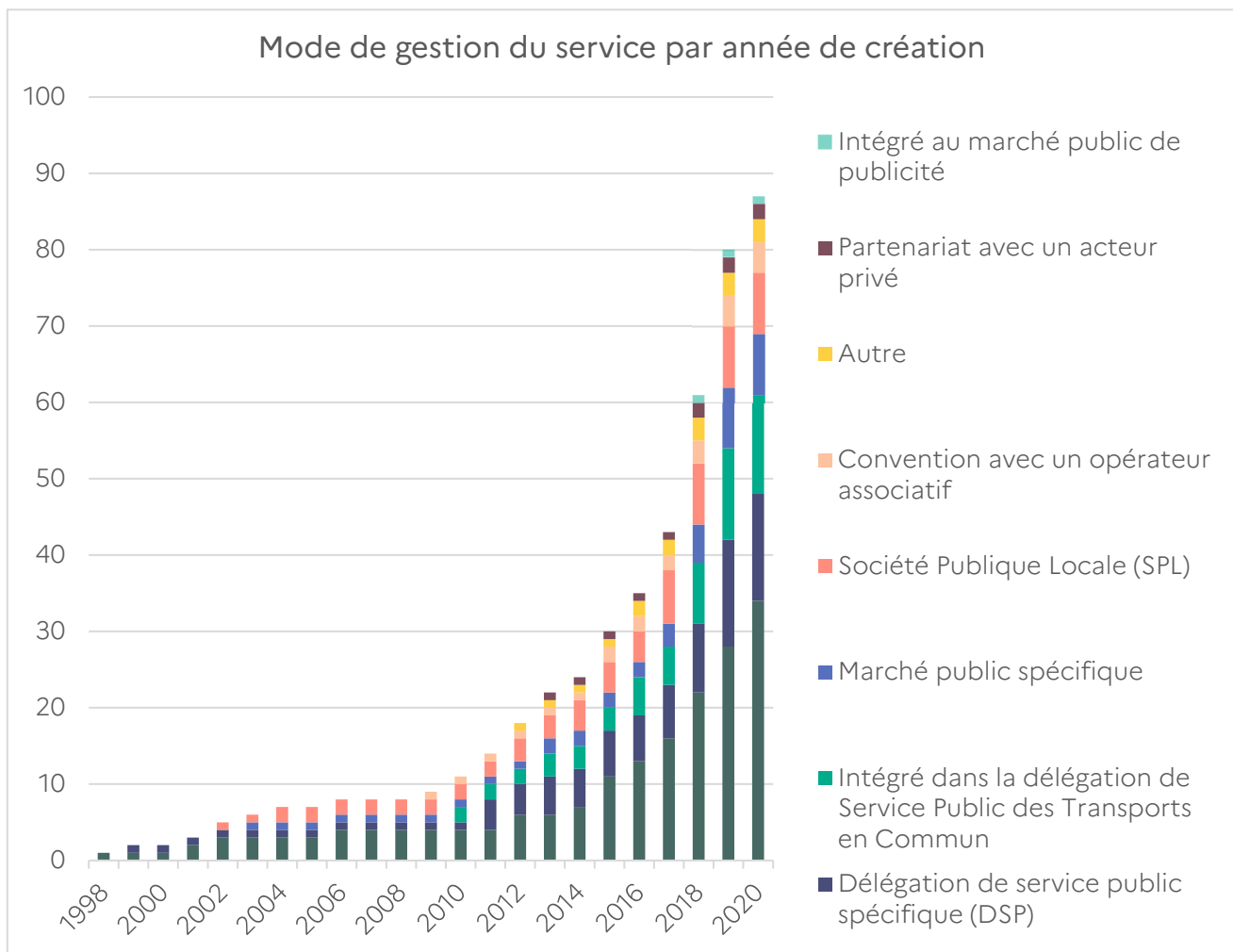


Figure 8 - Mode de gestion du service par année de création –
Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

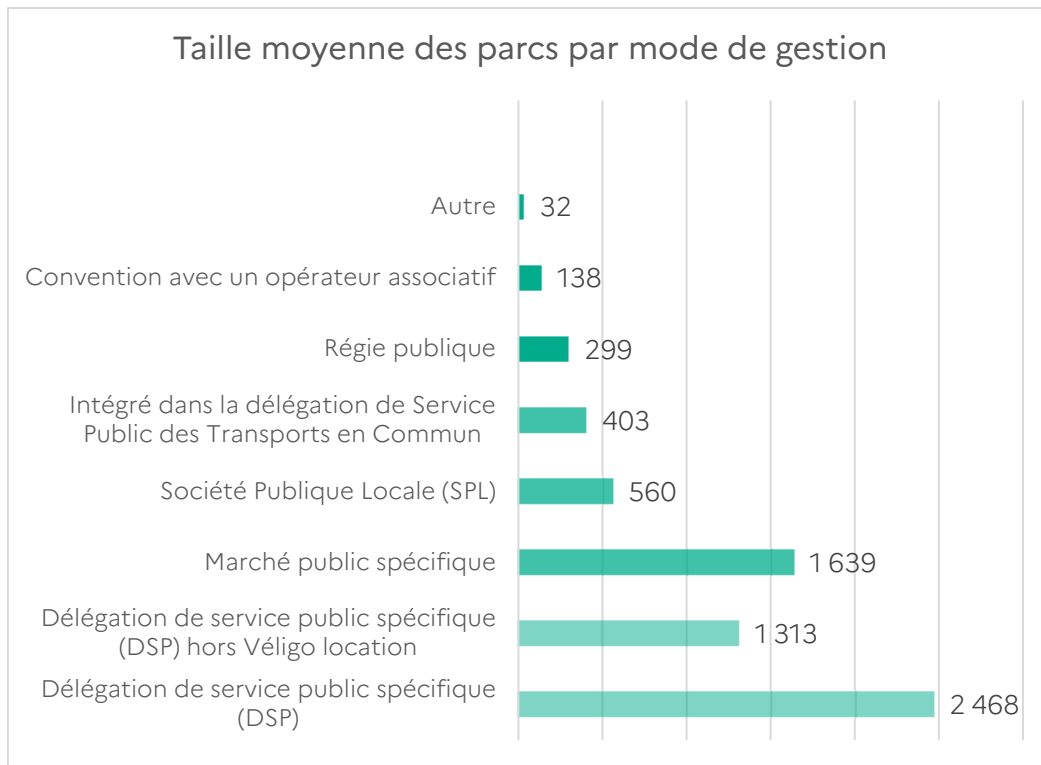


Figure 9 - Taille moyenne des parcs par mode de gestion – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Le choix du mode de gestion des services de location longue durée est lié à la taille du parc de vélos et par conséquent à la taille de la collectivité. Pour les petites structures, les services de location de vélos en longue durée sont principalement gérés par le biais de régie publique.

Cela s'explique d'une part par la relative simplicité de gestion du service : gestion d'une plateforme de réservation, maintenance d'une petite flotte de vélos et accueil clientèle simple. La maintenance est par ailleurs souvent déléguée à des partenaires (offices de tourisme, communes, vélocistes).

Au même titre et pour agir avec une relative facilité de mise en œuvre, un certain nombre d'agglomérations de taille moyenne ont fait le choix d'intégrer les solutions de location longue durée dans les DSP de transports en commun. Le service est alors organisé par les opérateurs de transports : Kéolis, Transdev via leurs filiales ou des SEM locales. 80 % des systèmes VLD sont intégrés à des DSP transports.

Les conventionnements spécifiques concernent finalement uniquement les démarches très importantes (DSP spécifique pour Véligo en Ile-de-France) ou des conventionnements avec des opérateurs associatifs. L'exploitation associative permet une gestion à moindre coût mais nécessite de conserver un service de petite dimension.

Enfin, la gestion par les Sociétés Publiques Locales (SPL) tend à se développer avec des exemples de transition, comme l'agence écomobilité Chambéry du statut associatif vers la SPL et avec l'ouverture de nouveaux services pour les EPCI nouvellement adhérents de la SPL Vélodéa Grand lac.

Les services qui font l'objet de contrats dédiés, soit sous forme de DSP, soit sous forme de marché, sont en moyenne des parcs de taille importante : plus de 1 500 vélos en gestion. Le marché de Véligo location fausse la moyenne des contrats de location type DSP dédiée, avec 10 000 vélos (option à 20 000) sur un seul contrat.

Les parcs qui sont groupés avec d'autres activités, transport en commun, publicité (et VLS), ou stationnement sécurisé (SPL), présentent en moyenne une taille intermédiaire (400 à 1 000 vélos)

Les parcs gérés en régie ou en convention avec un opérateur associatif sont en moyenne inférieurs à 300 vélos. Contrairement aux services de VLS, il y a eu peu de changements dans le temps du mode de gestion des services de VLD par les collectivités : les choix de mode de gestion relevés en 2015 restent ceux en cours en 2020 pour la plupart des services.

2.3.1.2. Durée moyenne des contrats de gestion du service

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec une année de création connue
162	88

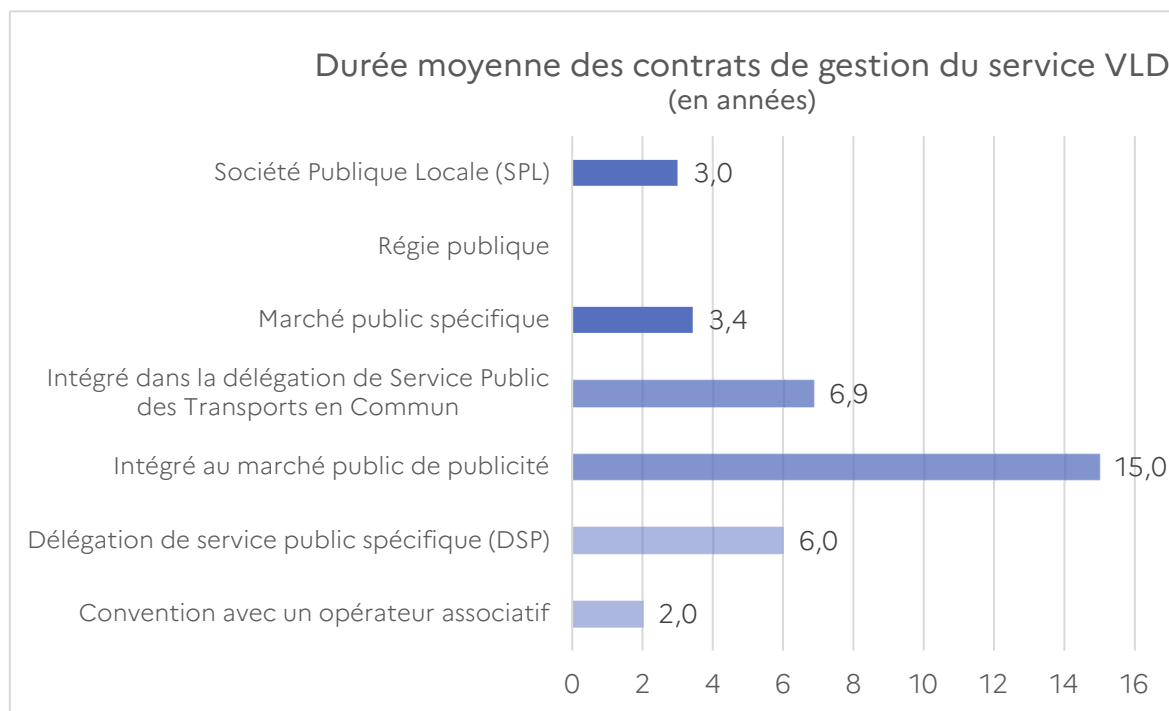


Figure 10 - Durée moyenne des contrats de gestion du service VLD (en années) – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les durées moyennes des contrats de gestion des services de VLD sont très liées au mode de gestion retenu.

Si l'on ne considère pas les contrats où la location de vélos est associée à une autre prestation de service (transports, publicité) et dont l'objet principal a une plus forte incidence sur la durée du contrat, la durée moyenne d'un contrat de VLD est de 3 ans. Les gestions sous forme de conventionnement (avec une association ou une SPL) sont plus courtes, de 3 ans en moyenne pour la gestion par une SPL et 2 ans pour les subventions à un opérateur associatif.

Seul exemple de contrat intégré VLD, VLS et mobilier urbain publicitaire : le Grand Lyon qui a fixé la durée du contrat à 15 ans lors du renouvellement en 2018.

2.3.1.3. Moyens humains consacrés aux services

Il faut compter en moyenne 0,42 ETP pour 100 vélos en service (ratio établi sur les parcs de location de plus de 100 vélos).

Les services largement dimensionnés permettent de réaliser des économies d'échelle :

- Pour les services supérieurs à 1 000 vélos, il faut compter 0,30 ETP pour 100 vélos en circulation.
- Pour les plus petits parcs de location, le ratio est plus difficile à établir, les collectivités n'ont pas mentionné de moyens humains inférieurs à 1 ETP pour des flottes de quelques vélos gérés en régie. Les moyens humains affectés sont plus proches de 1 ETP pour 100 vélos en circulation sur ce type de flottes.

Les moyens humains nécessaires augmentent considérablement avec la part de VAE car ils nécessitent des interventions plus longues et plus qualifiées sur les parties électroniques et le moteur.

2.3.1.4.Choix du matériel

Les vélos mis en circulation au sein de services VLD sont en moyenne amortis sur 5,5 années. Les collectivités ont des stratégies très variables en matière de choix du matériel et en fonction des objectifs ciblés par le service. Sur les grands parcs de location, les collectivités réalisent des économies d'échelle en passant un marché global pour l'achat de l'ensemble du parc ou un marché à bons de commandes dans le cadre d'un renouvellement progressif du parc de vélos. Il n'y a alors souvent qu'un seul modèle de vélo par type de vélo (un modèle de vélo classique, un modèle VAE, un ou plusieurs types de cargos).

D'autres collectivités font le choix de privilégier l'achat local auprès des vélocistes du territoire et proposer une diversité de modèles de vélos pour permettre aux usagers de tester plusieurs modèles réellement disponibles dans le commerce (exemple de Chambéry Métropole).

Les dernières réalisent leurs achats par l'intermédiaire des centrales d'achat public : UGAP ou CATP.

En fin de vie, les vélos sont cédés, revendus aux enchères ou donnés. Une partie des collectivités récupèrent une part de l'investissement via les bénéfices de la vente des vélos.

2.3.2.Budgets consacrés

2.3.2.1.Note méthodologique

Un retraitement de certaines données d'investissement saisies par les répondants a été nécessaire. En effet, certains services récents ont saisi le montant intégral des investissements alors qu'il était nécessaire de saisir le montant de l'amortissement annuel. Les données de certains territoires dont les montants étaient anormalement élevés ont donc été corrigées pour appliquer un amortissement sur 5 ans du parc de vélos.

2.3.2.2.Coûts pour la collectivité

2.3.2.2.1. Budget annuel par habitant

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un budget total annuel et une population connus
162	37

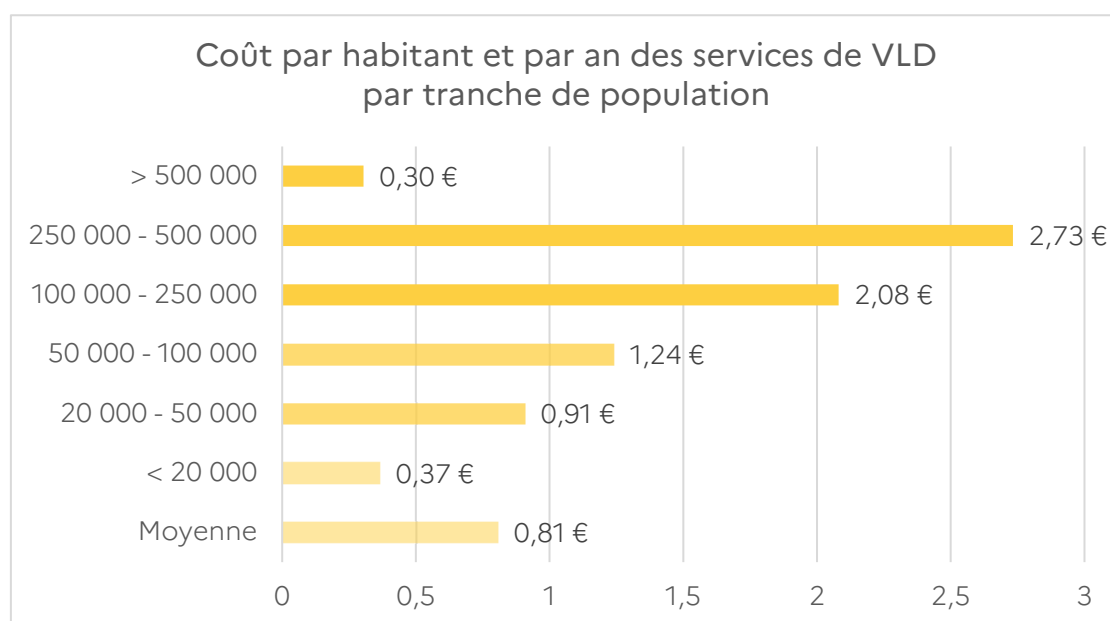


Figure 11 - Coût par habitant et par an des services de VLD par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Plus la taille de la collectivité est importante, plus le budget par habitant est élevé. Cela est totalement corrélé au nombre de vélos proposés par habitant.

2.3.2.2. Coût d'exploitation annuel par vélo

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un budget total annuel et un nb de vélos connus
162	37

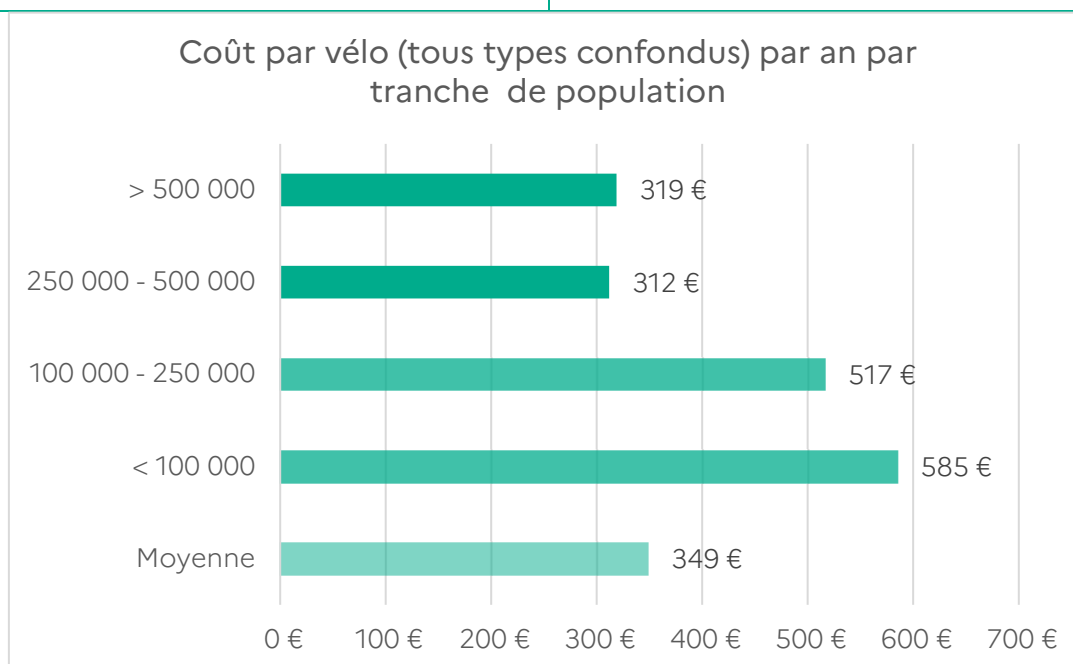


Figure 12 - Coût par vélo (tous types confondus) par an par tranche de population - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Toutes tranches de population confondues, le coût moyen d'exploitation par vélo (y compris VAE) par an est de 349 EUR.

Les données n'étant pas suffisantes sur les petites agglomérations, un regroupement a été effectué avec les EPCI de moins de 100 000 habitants. Le coût a tendance à diminuer en fonction du poids de population (mais surtout de la taille du parc). Les moyennes masquent des écarts importants en fonction des modes de gestion (subvention de fonctionnement à une association liée au financement du VLD, vélos confiés à titre gratuit à des partenaires...).

2.3.2.2.3. Coût exploitation annuel par VAE

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec budget total annuel et population connus et parc 100% VAE
162	12

Toutes tranches de population confondues, le coût moyen d'exploitation par VAE par an est de 466 EUR. Le surcoût lié aux VAE sur les parcs composés majoritairement de VAE est de l'ordre de 100 EUR/vélo/an. Il n'existe pas de corrélation entre le coût par VAE/an et la taille de la collectivité, ce qui est en revanche très marqué pour les services de VLS. Le VAELD est un format de services vélos qui se décline bien sur les petits territoires.

2.3.2.3. Recettes des services VLD

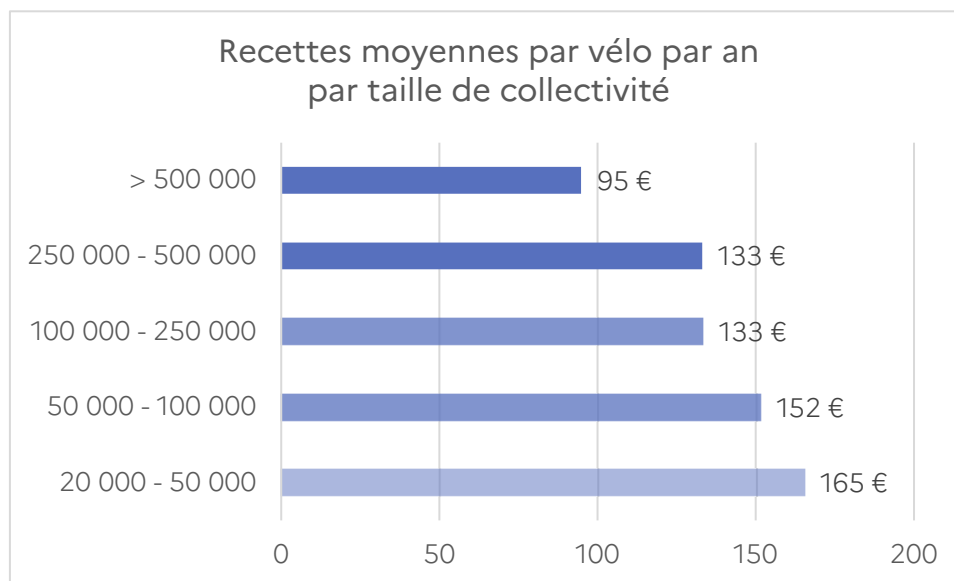


Figure 13 - Recettes moyennes par vélo par an par taille de collectivité – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

La recette par vélo par an des collectivités de plus de 500 000 habitants (95 EUR/an) est inférieure à celle des autres collectivités, principalement en raison des données communiquées par Ile-de-France Mobilités. Pour ce service, les recettes prises en compte sont celles de l'année 2019, alors que le parc de vélos concerne l'année 2020. L'agrandissement significatif du parc intervenu en 2020 n'est donc pas pris en compte dans les recettes 2019, d'où une recette moyenne par vélo inférieure à la réalité.

Les recettes supérieures observées dans les territoires de moins de 100 000 habitants peuvent s'expliquer par la prédominance des VAE dans leur parc, le prix de location de VAE étant plus élevé que pour les vélos classiques.

2.3.2.4. Reste à charge

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec des coûts annuels, des recettes annuelles, une taille de parc et une population connus
162	27

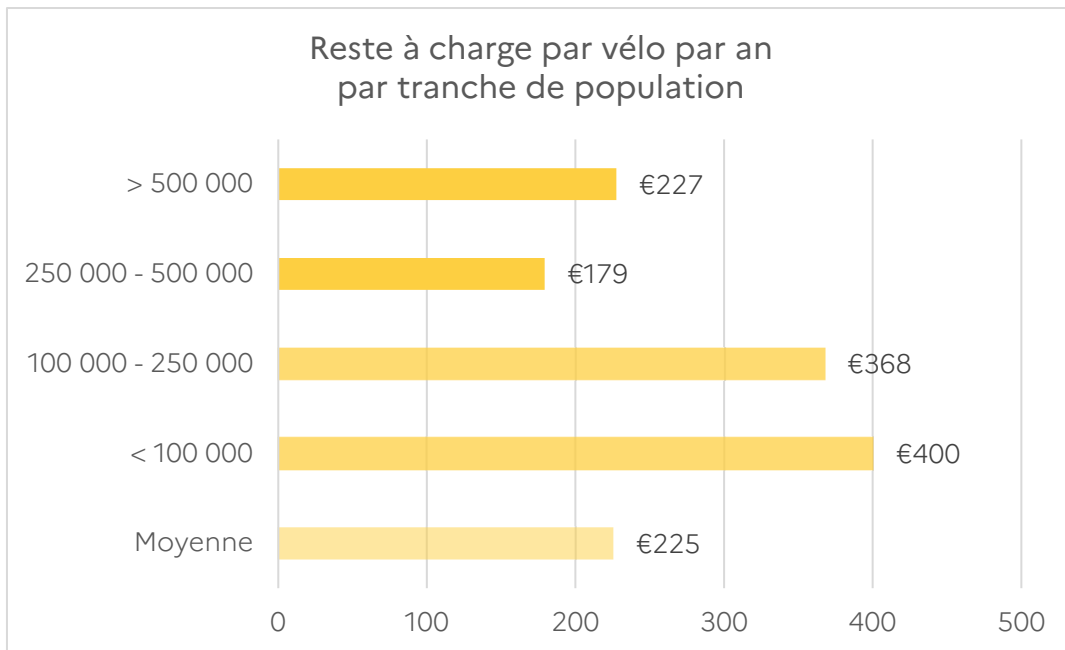


Figure 14 - Reste à charge par vélo par an par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Le reste à charge est significativement plus élevé pour les petits EPCI, dont certains ont appliqué une gratuité sur leurs locations, et donc une absence de recettes, alors que les parcs sont très généralement en VAE. Cette gratuité impacte très fortement les restes à charge sur les petites tranches de population. En imaginant la mise en place d'une tarification « normale », le reste à charge de ces territoires serait vraisemblablement au même niveau que les services des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants. Les services des territoires de moins de 250 000 habitants n'arrivent en effet pas à bénéficier des économies d'échelles de services plus importants.

Une vingtaine de services ont prévu ou réalisent déjà la revente des vélos du service en fin d'amortissement. Toutefois les données disponibles sont insuffisantes pour déduire les bénéfices de la revente de ces vélos et n'ont donc pas été prises en compte ici.

2.3.3. Formules de location

2.3.3.1. Formules de location proposées

Nb de services VLD recensés	Dont services avec des formules de location proposées connues
162	91

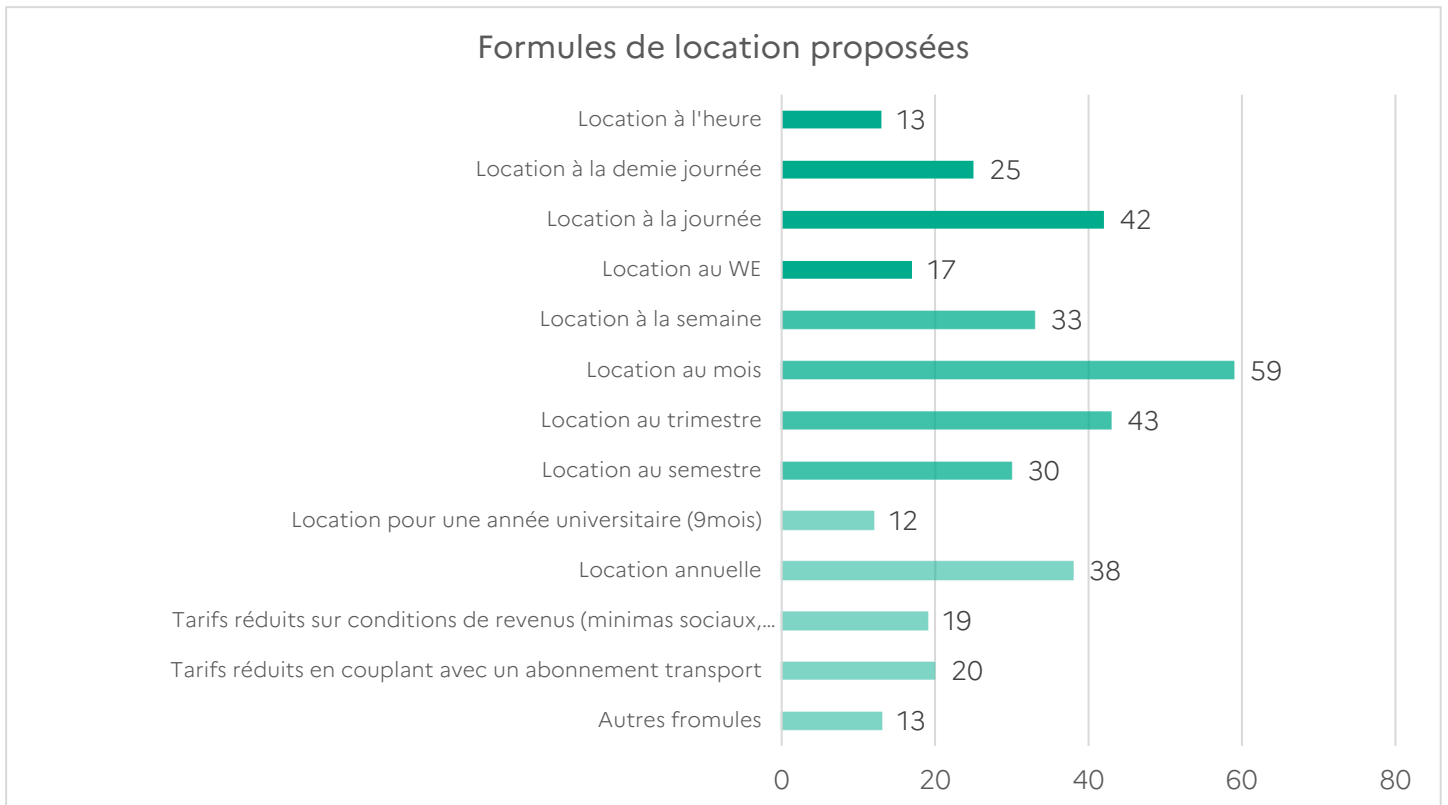


Figure 15 - Formules de location proposées - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les formules de locations proposées sont connues pour 91 services de l'échantillon, pour lesquels 364 formules de location différentes sont recensées, soit en moyenne 4 formules proposées par service.

La formule la plus souvent proposée est la location au mois (proposée par 65 % des services de l'échantillon), devant la location au trimestre (47 %) et la location à la journée (46 %).

2.3.3.2. Formules renouvelables

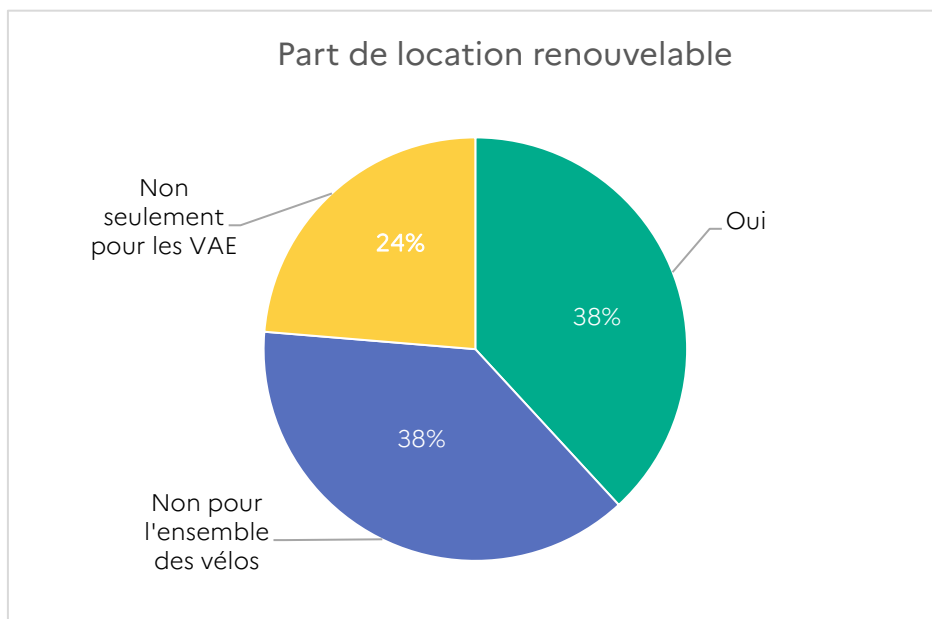


Figure 16 – Part de location renouvelable – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

À noter que les offres de location non renouvelables sont majoritaires et concernent tantôt l'intégralité du parc, tantôt seulement les VAE.

2.3.3.3. Analyse de la tarification des VAELD

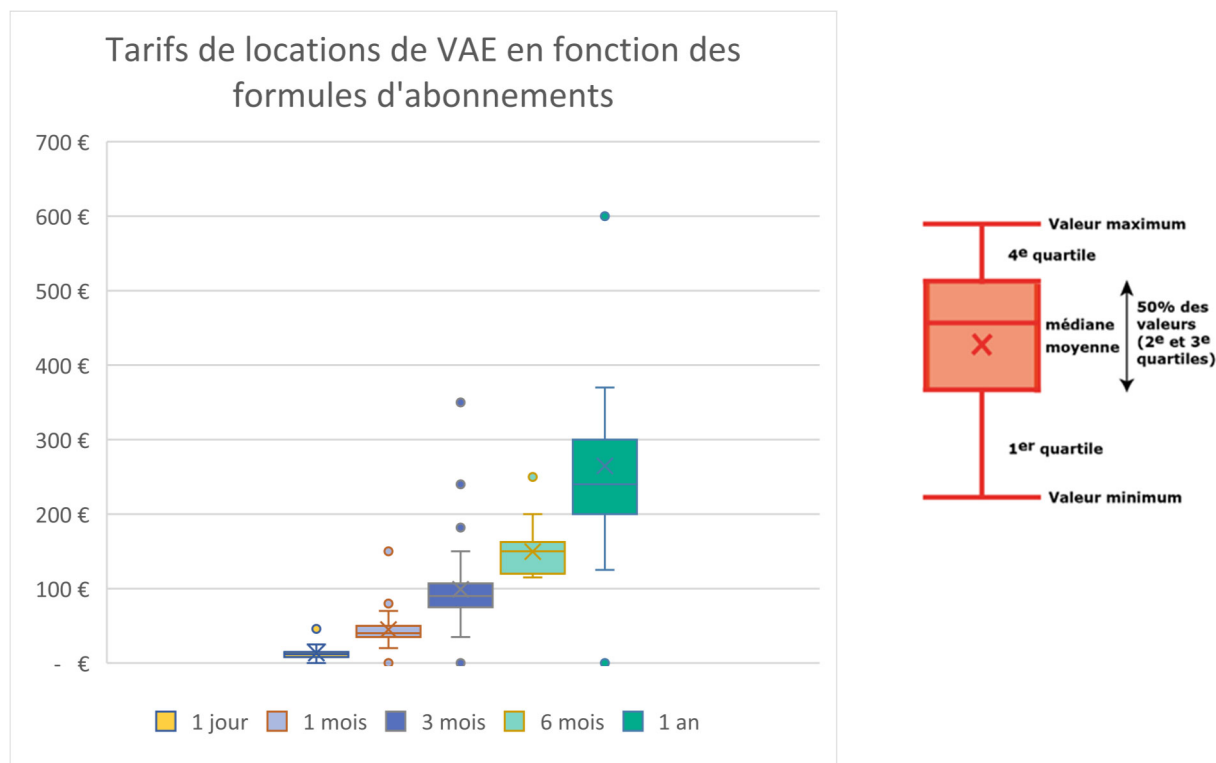


Figure 17 - Analyse de la tarification des VAELD – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Ce graphique est représenté sous forme de boîte à moustaches (ou Boxplot) pour une meilleure compréhension de l'échantillon.

Les points sont des avertissements, des valeurs considérées comme aberrantes car elles ressortent fortement du nuage de point. Elles sont toutefois prises en compte dans les moyennes.

Les tarifs de location de VAE sont très variables avec des écarts très élevés. On note encore aujourd'hui des services qui proposent de la gratuité, même à l'année. Alors que d'autres services ont déployé des tarifications plus élevées, pour accompagner les usagers vers l'achat (exemple : Grenoble avec 350 EUR/trimestre, non renouvelable – soit 115 EUR/mois, ou Lyon avec 600 EUR/an, non renouvelable soit 50 EUR/mois). La tarification joue un rôle dans la popularité du service mais n'explique pas le succès ou l'échec relatif des services (ex : 40 EUR/mois en Ile-de-France avec une liste d'attente vs 50 EUR/mois dans le Grand Lyon où de nombreux vélos restent à louer un an après le lancement.)

2.3.3.4. Analyse de la tarification des vélos classiques

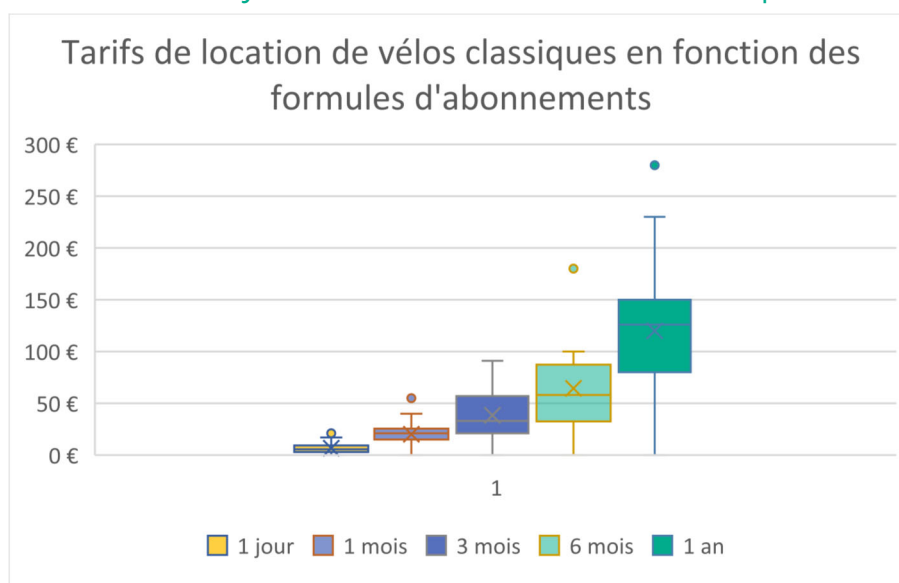


Figure 18 Analyse de la tarification des vélos classiques - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les tarifs de location de vélos classiques sont également assez variables avec des écarts élevés entre les offres gratuites et des locations au mois à 55€. On pourra retenir la valeur moyenne de 20€/mois pour un abonnement mensuel.

2.3.3.5. Diversité des vélos proposés

Nb de services VLD recensés	Dont services avec une composition du parc connue
162	89

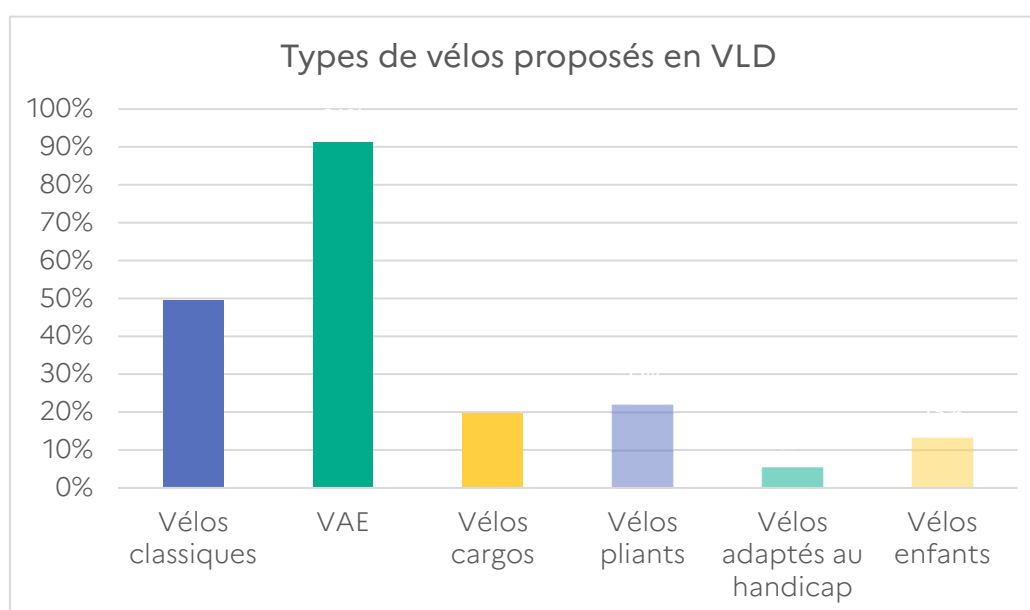


Figure 19 - Types de vélos proposés en VLD – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les VAE sont devenus le modèle de référence, présents sur 91 % des parcs de location longue durée. Les vélos classiques ne sont plus présents que sur 49 % des parcs alors qu'ils étaient encore majoritaires en 2015.

Les vélos cargos et les vélos pliants, qui n'étaient proposés que par quelques services en 2015, le sont aujourd'hui par 20 % d'entre eux, dont des offres de vélos cargos électriques. Quelques services de location proposent des vélos adaptés au handicap (tricycles, vélos couplés à un fauteuil, tandems, etc.). Il s'agit d'une tendance à ne pas négliger : ces vélos représentent un très fort surcoût à l'achat, même en version sans assistance électrique et sont difficilement accessibles à l'essai chez les vélocistes. Ils permettent par ailleurs de répondre à différents types de handicap (motricité, équilibre, etc.).

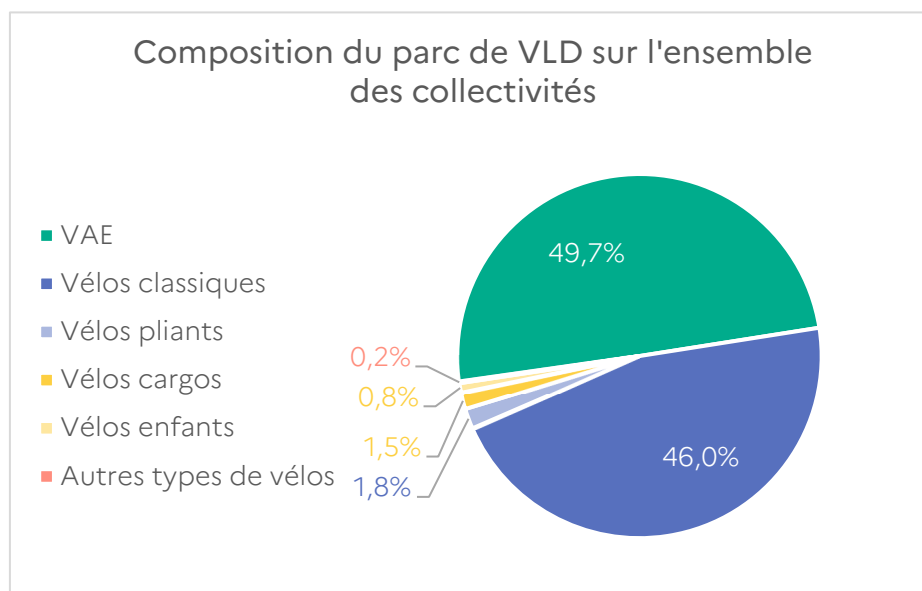


Figure 20 - Composition du parc de VLD sur l'ensemble des collectivités – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Les 89 collectivités recensées disposent, dans le cadre de leurs services de VLD, d'un parc total de 55 178 vélos. Les VAE représentent près de la moitié de leur parc.

2.3.4. Nombre de bénéficiaires

Nb de services VLD recensés	Dont collectivités avec un nb d'actes de location et une population connus
162	55

Un acte de location correspond à la mise à disposition d'un usager, que ce soit pour une heure, une journée ou une période plus longue, d'un mois ou d'un an.

Les 55 collectivités dont le nombre d'actes de location par an est connu représentent **90 568 actes de location** (c'est-à-dire une location ou le prolongement d'une location) pour une population globale de 21 276 469 habitants, **soit un taux de souscription de 0,43 %**.

À noter que la Métropole de Strasbourg représente à elle seule 38 110 actes de location.

En appliquant ce taux au nombre d'habitants ayant accès aux services de VLD (36 513 693 habitants -cf. précédent), **le nombre d'utilisateurs de services de VLD en France est estimé à environ 157 000 personnes**.

2.3.5. Données de fréquentation des services par tranche de population

Zoom sur la location de vélos adaptés au handicap

6 services en France proposent des vélos adaptés aux handicaps :

- Métrovélo à Grenoble-Alpes-métropole propose 3 tricycles (facilitant l'équilibre)
- Monbicloo à Nantes métropole propose des tricycles électriques et tricycles classiques
- Vélostan Boutic dans le Grand Nancy propose des tandems (accompagnement de personnes malvoyantes), des tricycles et des Rollfiets (permettant de coupler un fauteuil à un cadre de vélo)
- Buscyclette à Amiens métropole propose des tandems, tricycles et Rollfiets
- Veloo dans la Communauté d'Agglomération d'Évreux-Portes de Normandie propose deux modèles de tricycles électriques (2 roues arrière ou avant)
- ONYVA dans la Communauté de Communes Pays de Lumbres propose un tricycle électrique pour deux mois

Deux services existants (Bordeaux et Rennes) ont supprimé l'offre qui avait été mise en place. Ces services peinent à rencontrer leur public, avec de rares demandes mais aussi une offre de vélos insuffisamment diversifiée et pas forcément qualitative. Selon Camille Péchoux (Praxie Design), le succès de la mise à disposition de vélos adaptés dépend de facteurs multiples : diversification des vélos proposés, travail de l'opérateur de location en lien avec des ergothérapeutes pour faire connaître le dispositif, communication via les réseaux spécialisés (mise en place d'ambassadeurs du programme, médecins, associations, maisons départementales des personnes handicapées), accompagnement à la remise en selle couplé à la location. L'obligation apportée par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) faite aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de proposer une offre de mobilité active inclusive (accessible à tous) devrait favoriser le développement des offres de ce type dans les prochaines années.

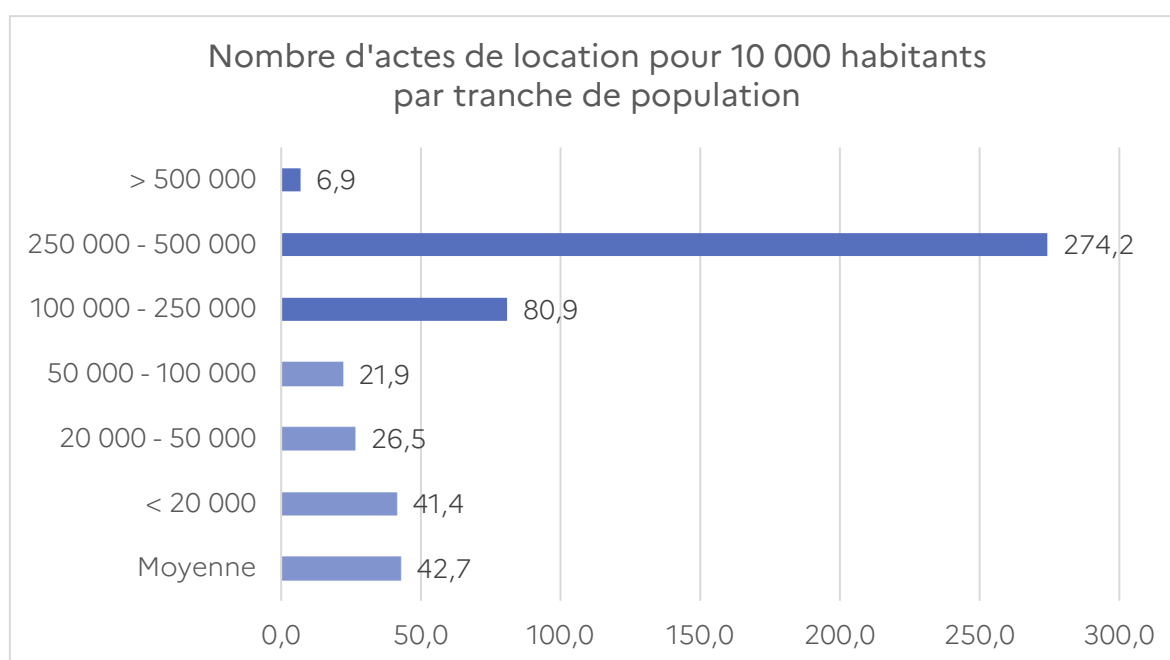


Figure 21 - Nombre d'actes de location pour 10 000 habitants par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Le nombre d'actes de location pour 10 000 habitants est nettement supérieur à la moyenne pour les EPCI de la tranche 250 000 – 500 000 habitants, du fait du nombre important de locations réalisées par les métropoles de Strasbourg (38 110 actes/an) et Grenoble (15 000 actes/an).

La faible activité pour les grandes métropoles s'explique par la forte activité des services de VLS qui peuvent être en concurrence sur le plan de l'usage mais également de la communication lors des campagnes de conquête clientèle.

On note que les collectivités de moins de 20 000 habitants enregistrent un nombre d'actes de location pour 10 000 habitants significatif.

2.3.6. Distances générées

2.3.6.1. Par vélo et par abonné

Les opérateurs ne disposent pas des données de distance parcourues par les vélos, notamment les gros exploitants de parcs de vélos classiques comme Grenoble et Strasbourg.

Sont en revanche disponibles les données générées par les compteurs de VAELD sur les services de :

- L'Agglomération de Poitiers, qui mesure une distance moyenne parcourue par vélo et par mois de 101,7 km (sur un extrait de 131 VAE), soit 1 224 km/an /vélo
- La Métropole de Lyon, et son service MyVélo qui ont mesuré des distances moyennes par vélo et par mois de 180 km (estimations réalisées par les relevés lors des passages de vélos en ateliers), soit 2 160 km/an /vélo

En parallèle, nous avons relevé les distances déclarées dans notre enquête auprès des utilisateurs de services VLD :

- Sur le panel d'abonnés à ces services :
 - La distance moyenne déclarée par les abonnés VLD mécaniques : 2 404 km/an
 - La distance moyenne déclarée par les abonnés VLD à assistance électrique : 1 921 km/an
 - La distance moyenne déclarée par an pour les abonnés VLD : 2 159 km/an

2.3.6.2. Par euro de reste à charge pour la collectivité

Nous avons identifié un reste à charge moyen par an et par vélo en VLD de 227 EUR/an.

Nous identifions la distance parcourue par vélo et par an d'après les distances déclarées dans notre panel d'enquête à 2 159 km. **Le reste à charge estimé pour la collectivité pour un vélo en VLD s'élève donc en moyenne à 0,10 EUR/km parcouru à vélo.**

3. Usagers du service VLD

3.1. Méthodologie de l'enquête

Afin de constituer le panel de répondants, les exploitants de services ont été invités à relayer l'enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 auprès de leurs abonnés (par mail, ou par le biais de newsletters d'abonnés). Une campagne de relance auprès de ces interlocuteurs a ensuite été réalisée par téléphone afin de rééquilibrer les réponses, par type de service, mais aussi par type de territoire, pour d'obtenir un panel représentatif des services.

L'enquête a permis de collecter 3 638 réponses d'usagers actuels ou passés d'un service de VLD, répartis dans l'ensemble de la France.

Plusieurs hypothèses de redressement ont été envisagées (par exemple en fonction du nombre de locations). Les données étaient malheureusement encore trop partielles. Le redressement est finalement basé sur l'offre de vélos disponible dans chaque EPCI (prestataire de service) où le répondant a indiqué louer son vélo.

Pour les données manquantes (environ 50 % des services), l'offre considérée est basée sur l'offre de vélos moyenne des EPCI appartenant à la même tranche de population.

Les données présentées dans la suite de ce document sont redressées sur ce principe.

3.2. Profil des répondants

3.2.1. Genre

Le service compte une clientèle majoritairement féminine : les femmes représentent 56 % des utilisateurs de vélo classique et 52 % des utilisateurs VAE. Ces chiffres diffèrent peu de ceux de l'étude menée en 2015 sur le service de location longue durée (51 % de femmes pour le service de location d'un vélo classique et 56 % de femmes pour le service de location d'un vélo à assistance électrique en 2015).

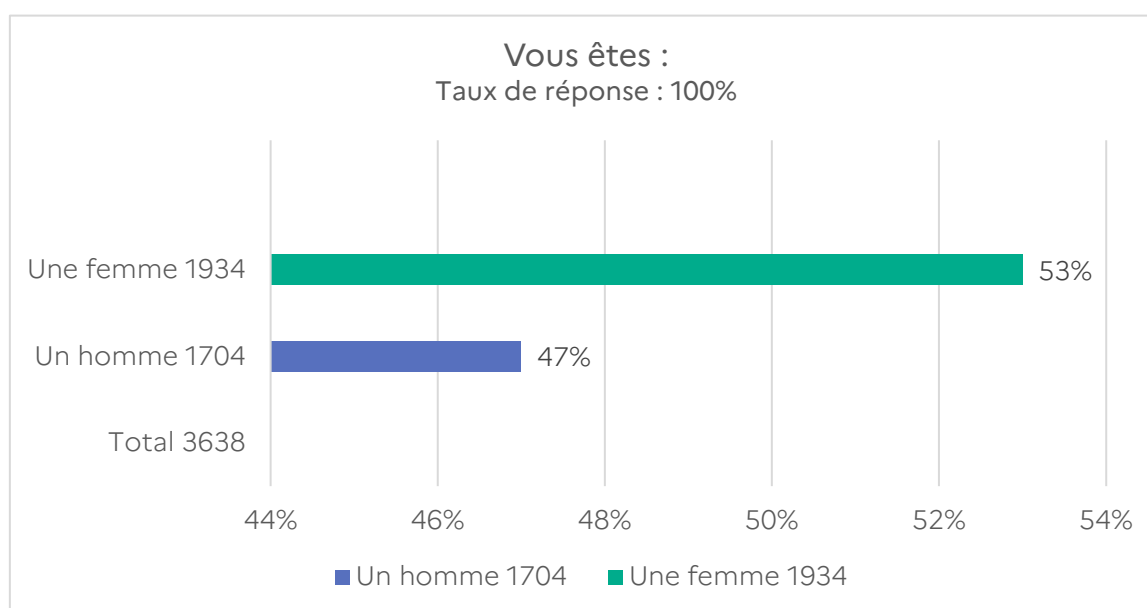


Figure 22 - Répartition Femmes /Hommes – Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

3.2.2. Classes d'âge

L'âge moyen des utilisateurs du service est de **42 ans**. Les tranches d'âge comprises entre 25 et 55 ans concentrent l'essentiel des utilisateurs (81 %). Comparées aux estimations de population proposées par l'INSEE au 1er janvier 2021, on remarque que ces trois classes sont surreprésentées par rapport à la population-type française (les 26 – 55 ans représentant 37 % de la population française).

	Un vélo spécifique	Un vélo classique	Un vélo à assistance électrique	Total
Moins de 25 ans	12%	11%	2%	6%
26 – 35 ans	48%	47%	16%	30%
36 – 45 ans	32%	18%	33%	27%
46 – 55 ans	7%	14%	33%	24%
Plus de 55 ans	1%	11%	17%	14

Tableau 2 – Répartition des répondants par classes d'âge

On note une très forte spécificité de la location des VAE répondant aux aspirations des 36 – 55 ans, alors que les vélos spécifiques (cargos, pliants) et les vélos classiques sont plutôt plébiscités par la tranche des 26-35 ans.

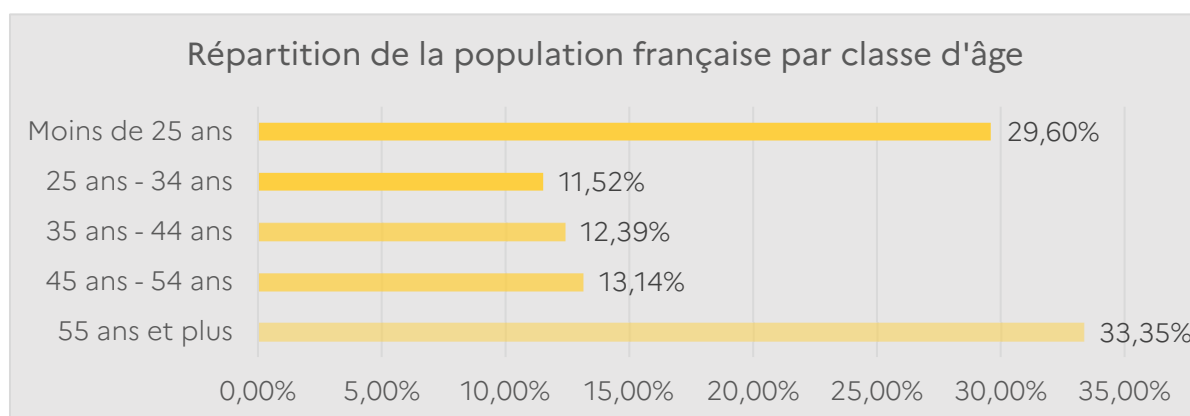


Figure 23 - Répartition de la population française par classes d'âge (INSEE 2021)

À l'inverse, les plus de 55 ans, mais surtout les moins de 25 ans sont sous-représentés.

3.2.3. Catégorie socio-professionnelle et revenu du ménage

Les actifs sont les utilisateurs majoritaires de ce service (environ 90 % des abonnés).

Par ailleurs, on constate une surreprésentation des CSP+ par rapport à la part que cette catégorie sociale représente au sein de la population globale (55 % vs. 18 %).

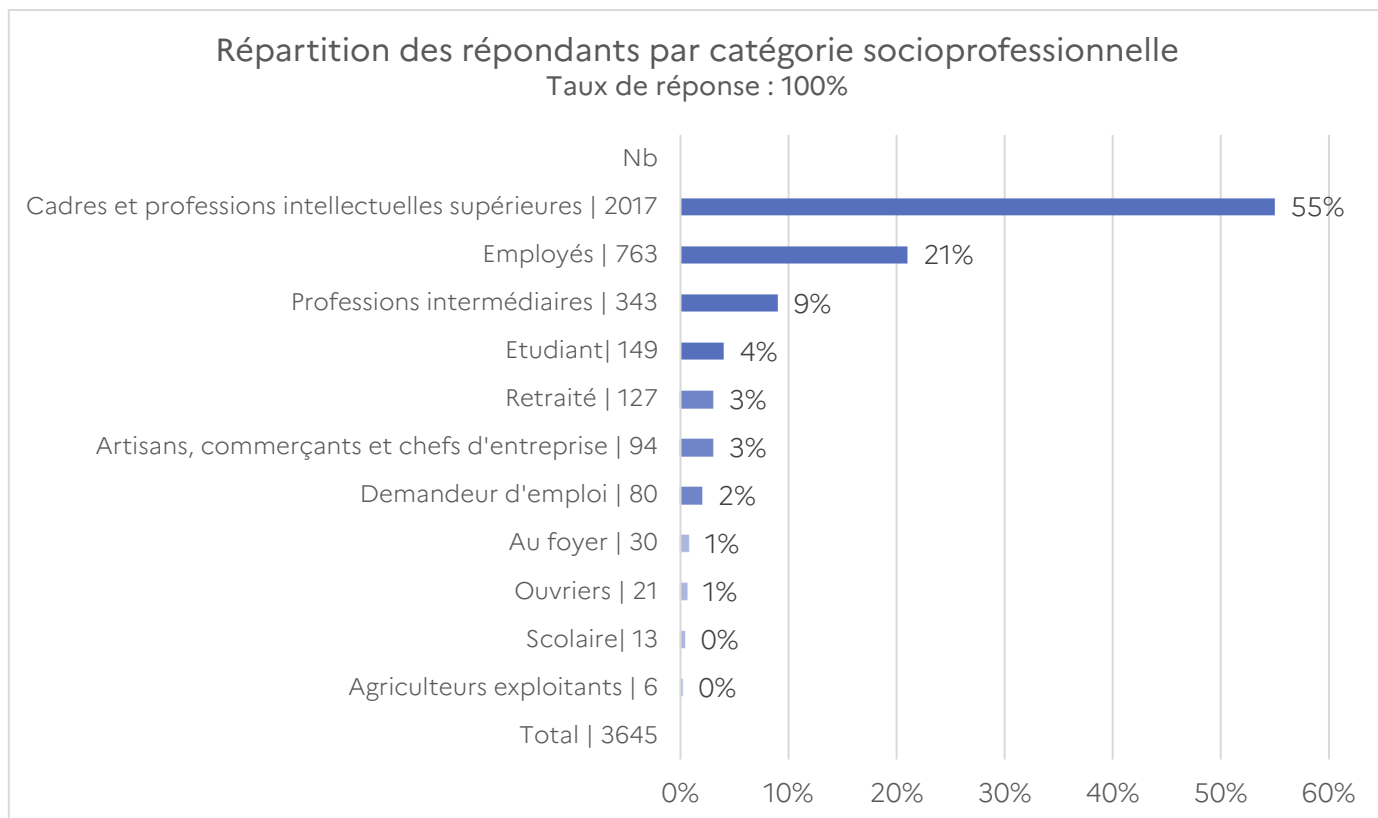


Figure 24 - Répartition des répondants par catégories socio-professionnelles - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Le VLD est un service qui cible davantage les actifs et leurs déplacements domicile – travail avec des conditions tarifaires qui sont souvent avantageuses en combinaison avec le remboursement employeur (50 %). Nous avons donc interrogé les usagers afin de mieux connaître la proportion de ceux qui bénéficient de ce remboursement :

- 57 % appartiennent aux professions intermédiaires ;
- 55 % sont des employés ;
- Seulement un tiers de cadres et de professions intellectuelles est concerné.

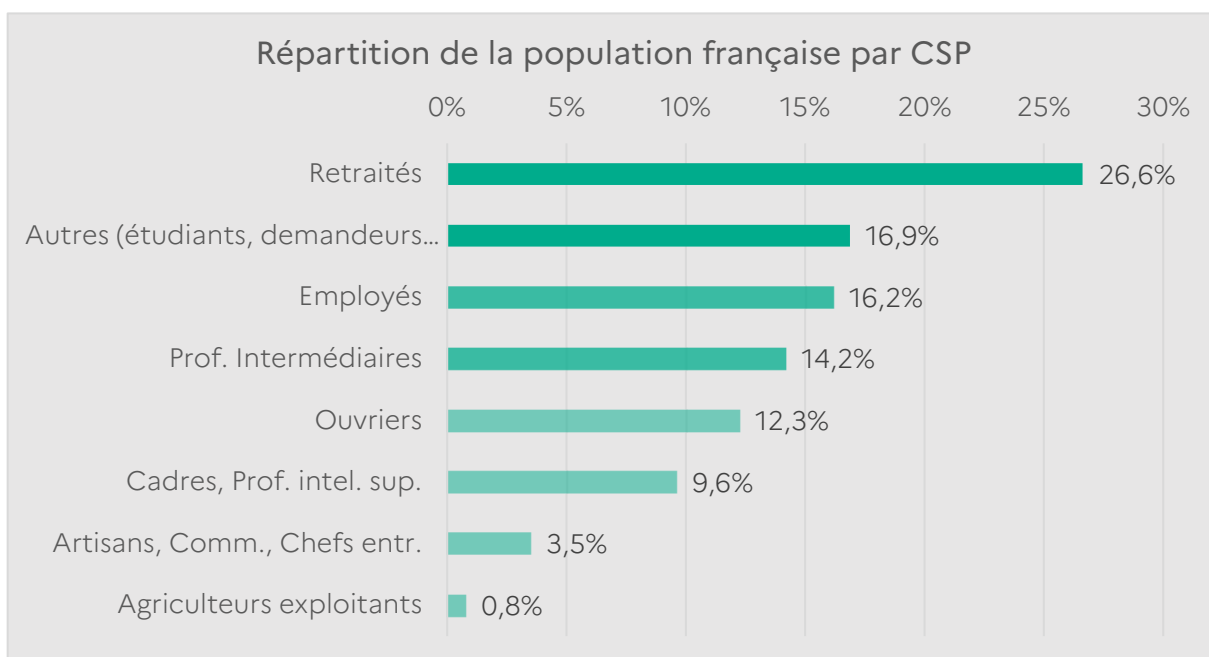


Figure 25 - Répartition de la population française par CSP - INSEE 2017

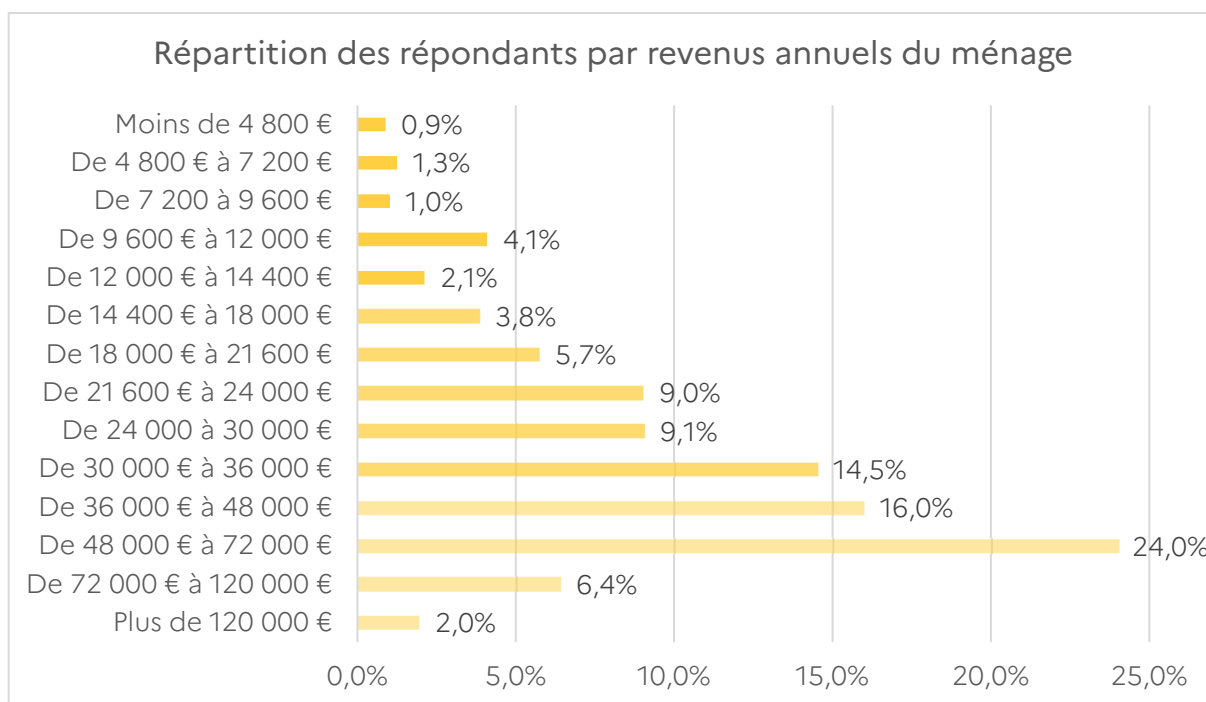


Figure 26 - Répartition des répondants par revenus annuels du ménage - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Cette surreprésentation des CSP+ se traduit au niveau des revenus des usagers des services de VLD. On note en effet une sous-représentation des 4 premiers déciles de revenu (28 % des usagers ont un revenu inférieur à 24 000 EUR/an), alors que les hauts revenus (supérieurs à 48 000 EUR/an, entre les 7e et le 8e déciles) sont surreprésentés, avec 32 % des utilisateurs du service.

3.2.4. Lieu de résidence et lieu de location des vélos

Les utilisateurs du service de location vélos longue durée résident en majorité au sein de métropoles moyennes accueillant une population comprise entre 100 000 et 500 000 habitants. Les EPCI les plus

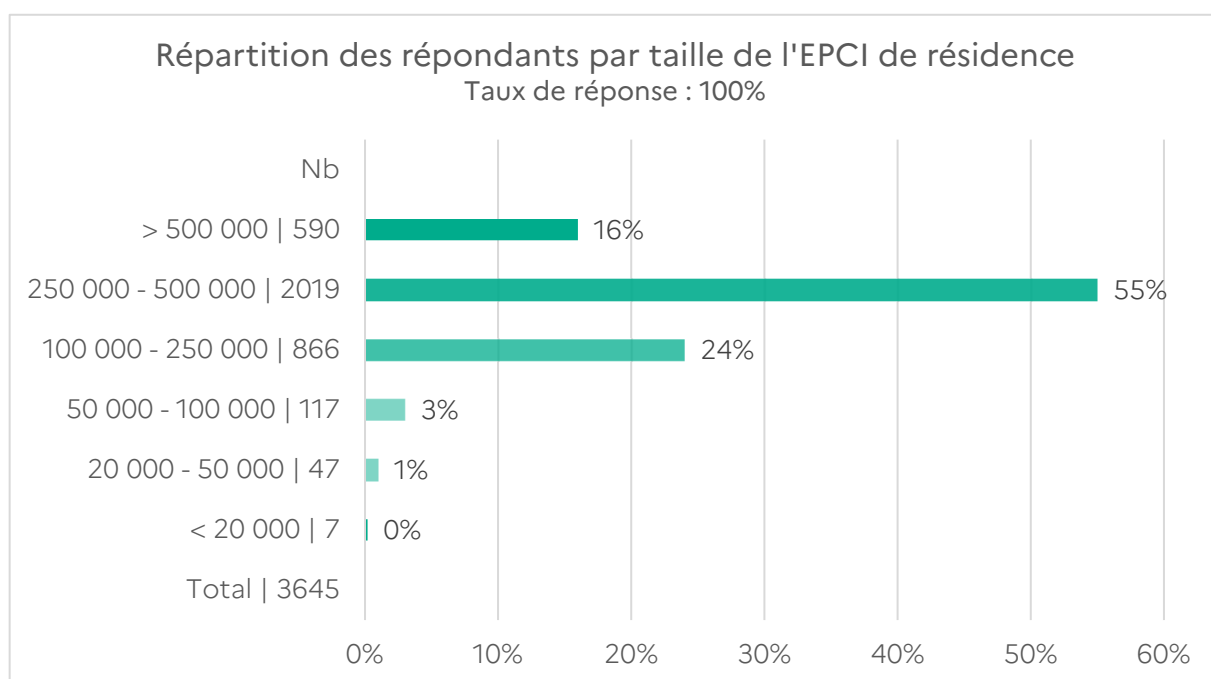


Figure 27 – Répartition des répondants par taille de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

représentés sont Grenoble-Alpes-Métropole (8 % des utilisateurs du service) et l'Eurométropole de Strasbourg (plus de 7 %).

3.2.5. Taille du ménage

Les ménages sans enfants sont légèrement surreprésentés par rapport à la moyenne nationale (48 % contre 42 % à l'échelle nationale). Les autres ménages ont en moyenne 2 enfants.

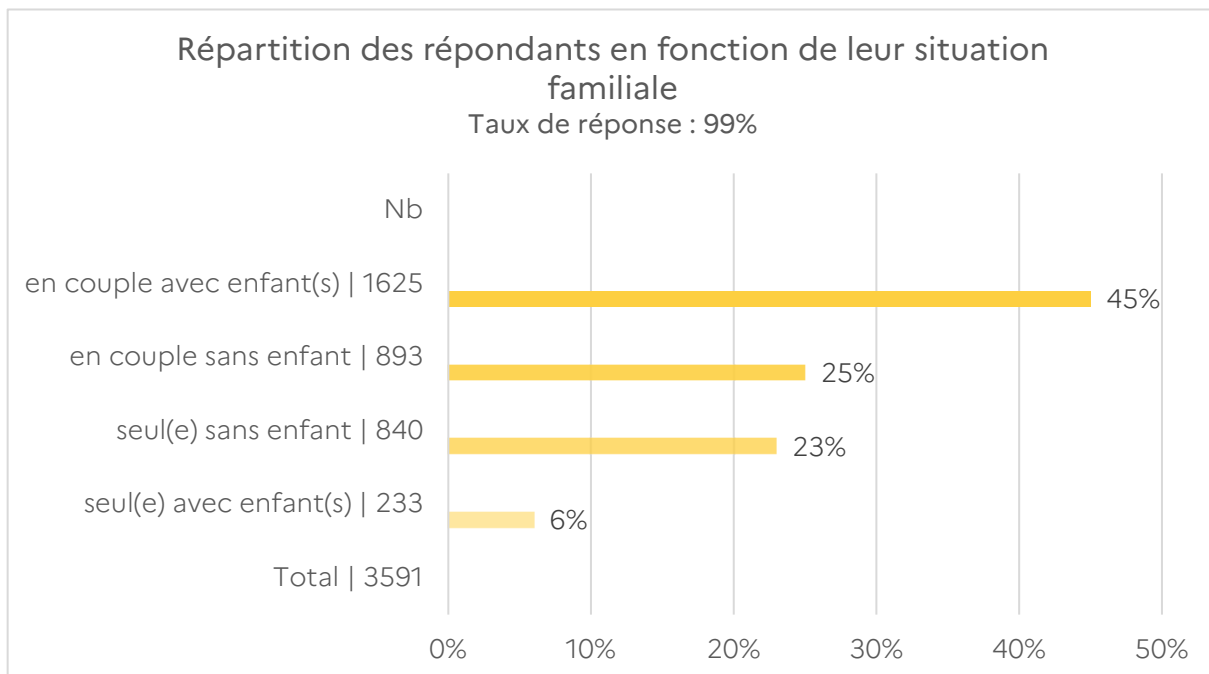


Figure 28 - Répartition des répondants en fonction de leur situation familiale - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 - Données redressées

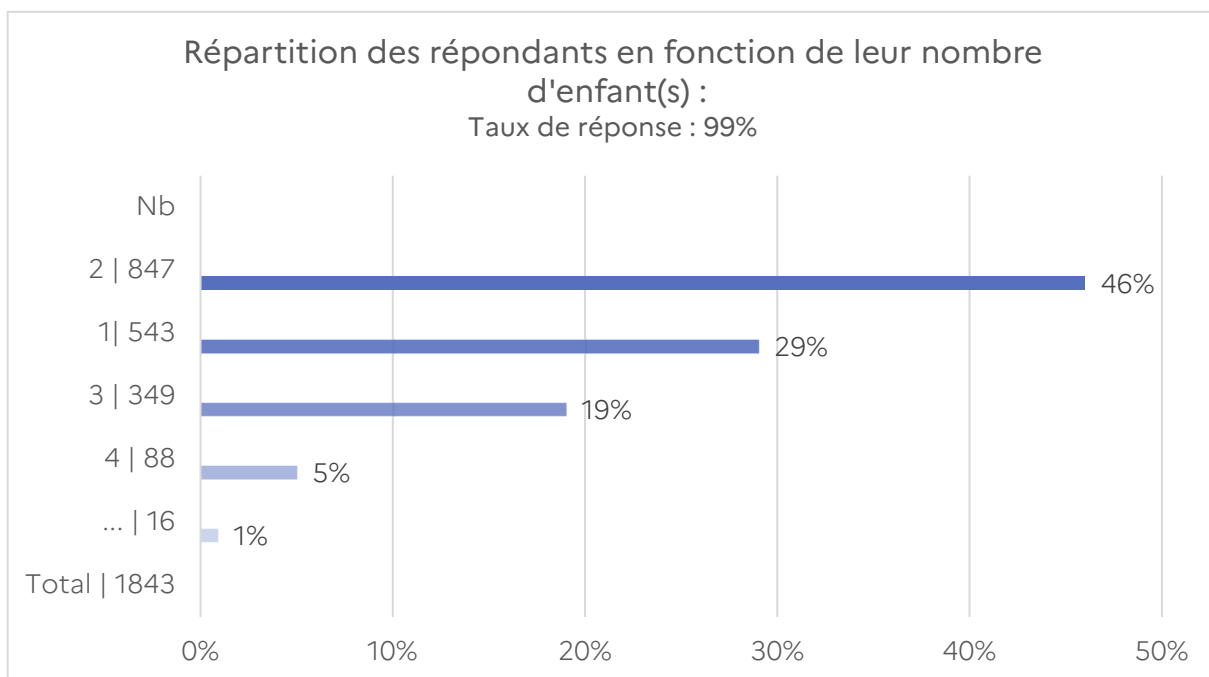


Figure 29 - Répartition des répondants en fonction de leur nombre d'enfant(s) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 - Données redressées

Répartition de la population française en fonction de la situation familiale

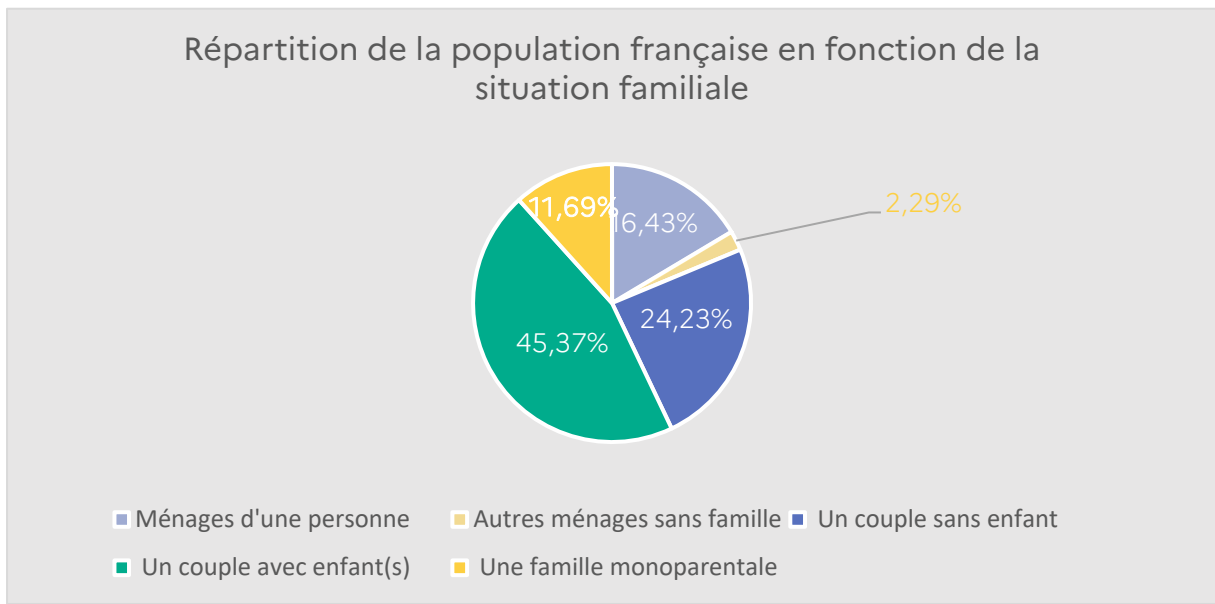


Figure 30 - Répartition de la population française en fonction de la situation familiale - INSEE 2017

3.2.6.Équipement en voiture

Les utilisateurs du service de location de vélos longue durée sont légèrement moins motorisés que la moyenne des Français puisque 22 % d’entre eux ne possèdent pas de voiture contre 19 % à l’échelle nationale, et inversement, les ménages possédant 2 voitures ou plus sont également légèrement moins représentés : 33 %, contre 35 % à l’échelle nationale.

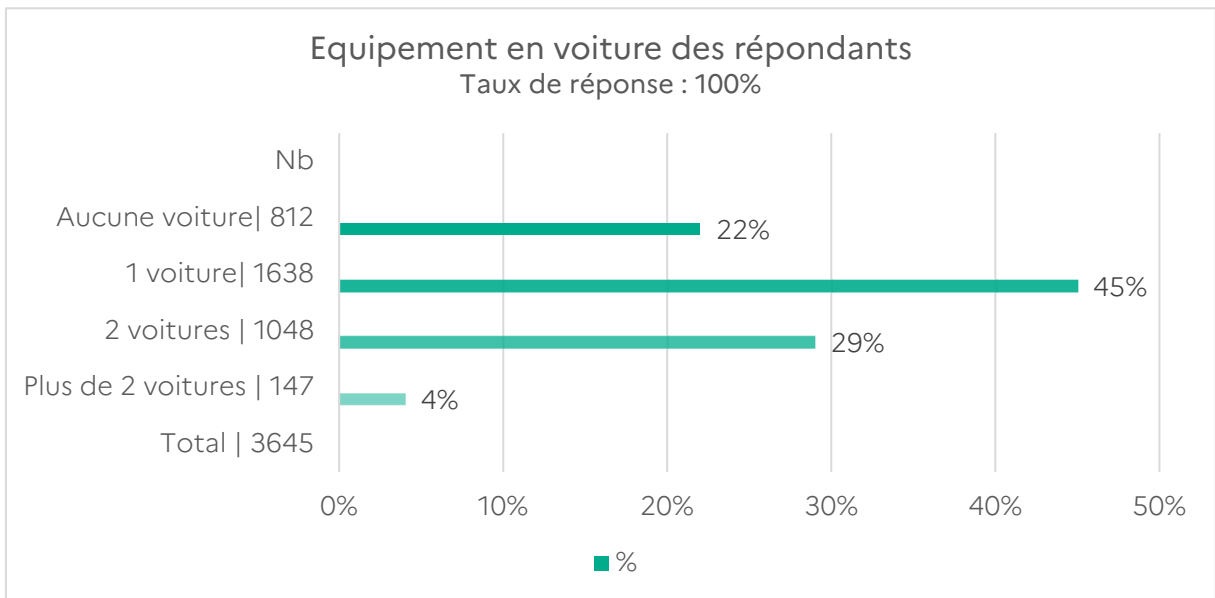


Figure 31 - Equipement des répondants en voiture - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

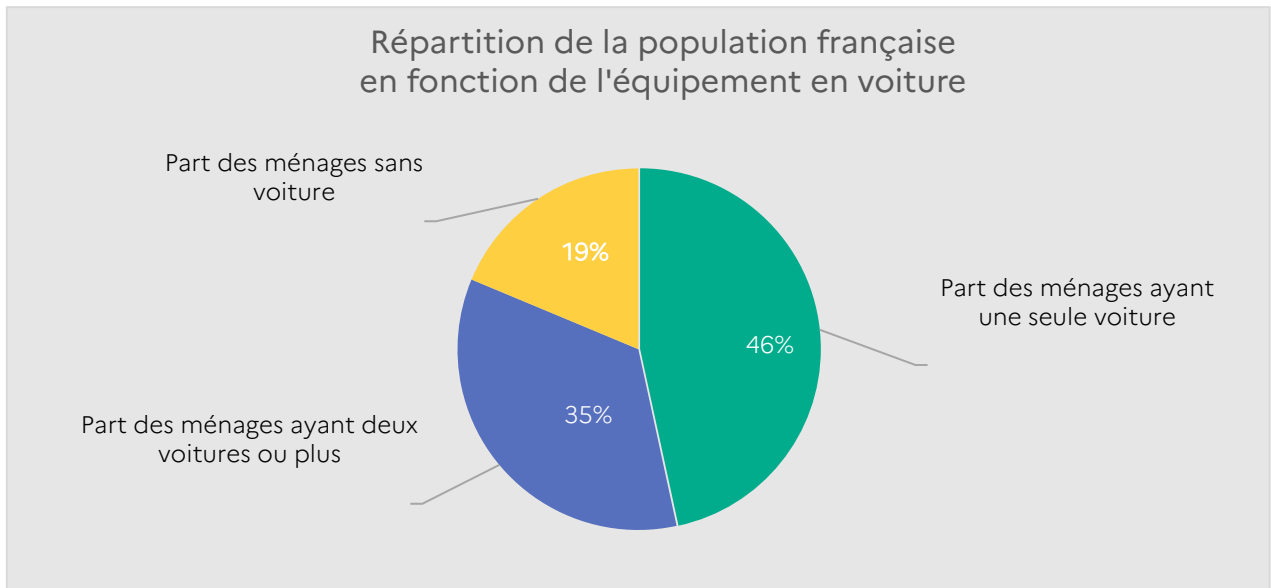


Figure 32 - Répartition de la population française en fonction de l'équipement en voiture - INSEE 2017

3.2.7. Équipement en vélo

En plus du vélo qu'ils louent, les utilisateurs du service sont 72 % à posséder au moins un vélo à titre personnel. Ce taux d'équipement est supérieur à la moyenne nationale, quelle que soit la tranche de population de l'EPCI considérée.

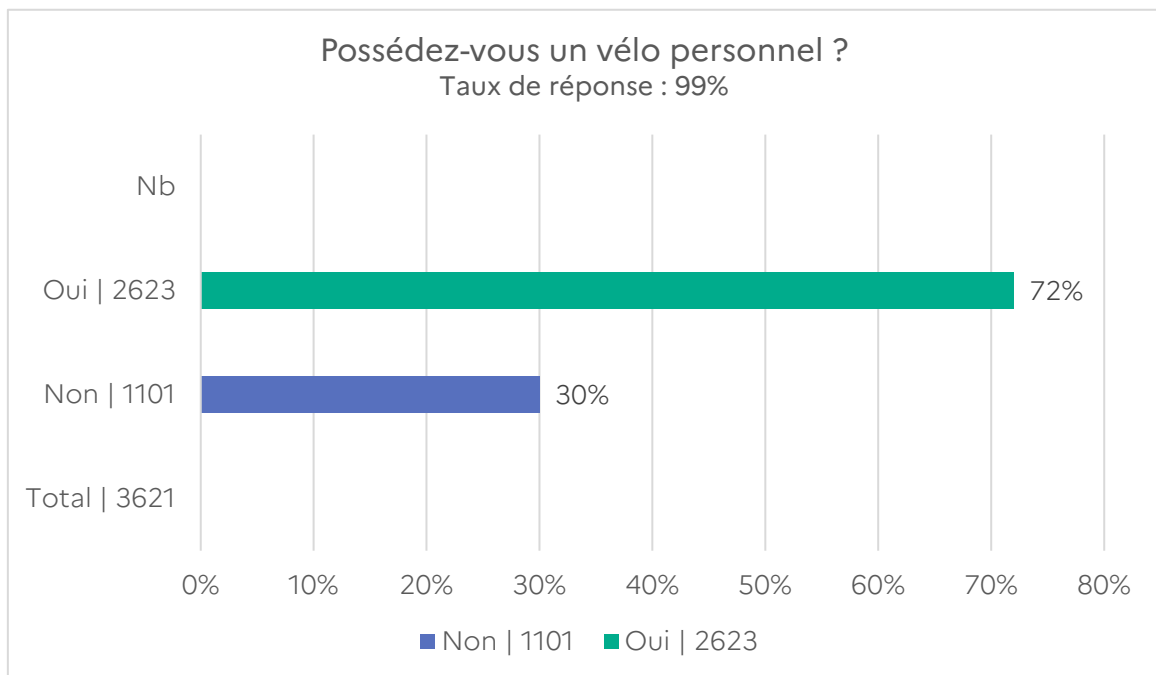


Figure 33 – Equipement des répondants en vélo personnel - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

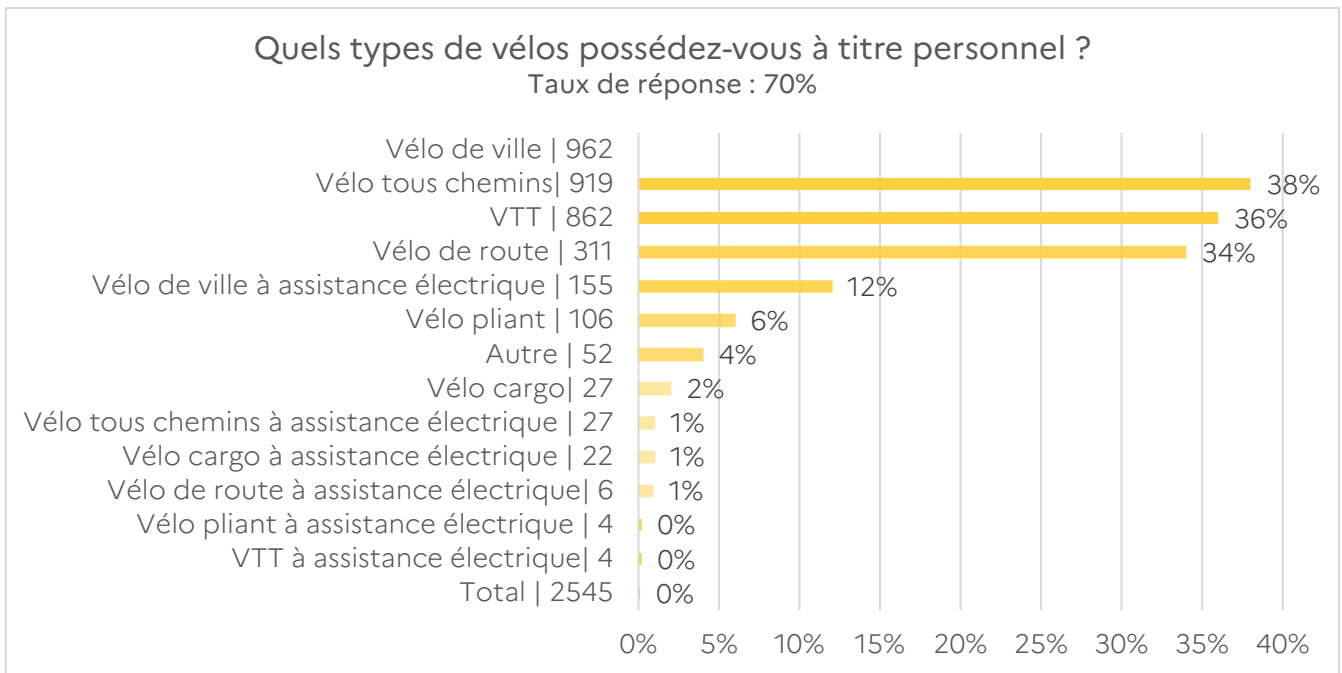


Figure 34 - Types de vélos possédés à titre personnel - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Ces vélos sont en premier lieu des vélos de ville (pour 38 % des utilisateurs possédant leur propre vélo), mais aussi des vélos tous chemins (36 %) et des VTT (34 %).

A noter la faible proportion de vélos de ville à assistance électrique, qui est dans une majorité des cas, le type de vélo loué dans le cadre d'une location longue durée.

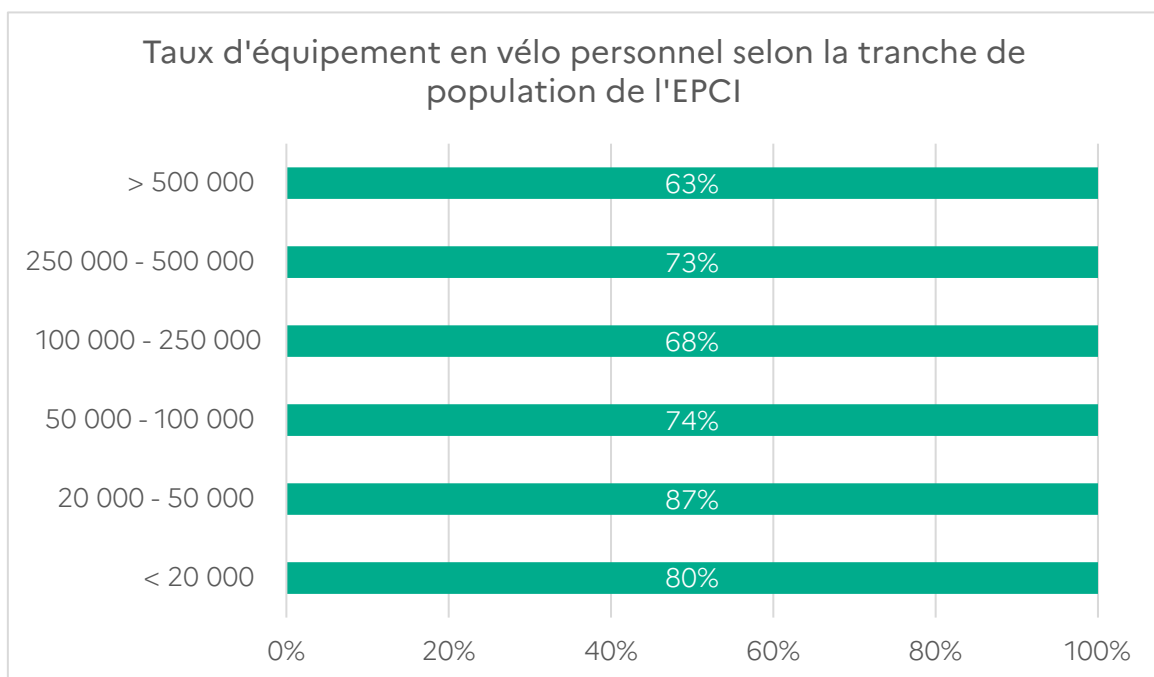


Figure 35 - Taux d'équipement en vélo personnel selon la tranche de population de l'EPCI - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Les répondants qui ne possèdent pas de vélo personnel en dehors du vélo de location sont majoritairement des habitants des grandes agglomérations (+ de 250 000 habitants). Cela peut s'expliquer en grande partie par le manque de place pour stationner un vélo et par l'usage des étudiants nouvellement arrivés dans leur ville d'études.

Concernant les CSP d'appartenance, ce sont les professions intermédiaires, suivies des artisans, commerçants et chefs d'entreprise et enfin les cadres et professions intellectuelles supérieures, au sein des abonnés à un service de VLD, qui possèdent le plus un vélo personnel (entre 79 % et 75 %). À l'inverse, les catégories sociales les moins aisées sont également celles possédant le moins un vélo personnel : seulement 26 % des personnes au foyer et 36 % des demandeurs d'emplois.

Les services de location longue durée de vélo remplissent donc deux objectifs :

- La fourniture d'un vélo ou d'un VAE pour les personnes n'ayant pas les moyens d'en acquérir ou de s'équiper avec un matériel de qualité ;
- Une aide à l'expérimentation pour des personnes possédant déjà un vélo mais souhaitant essayer un VAE avant de passer à l'achat

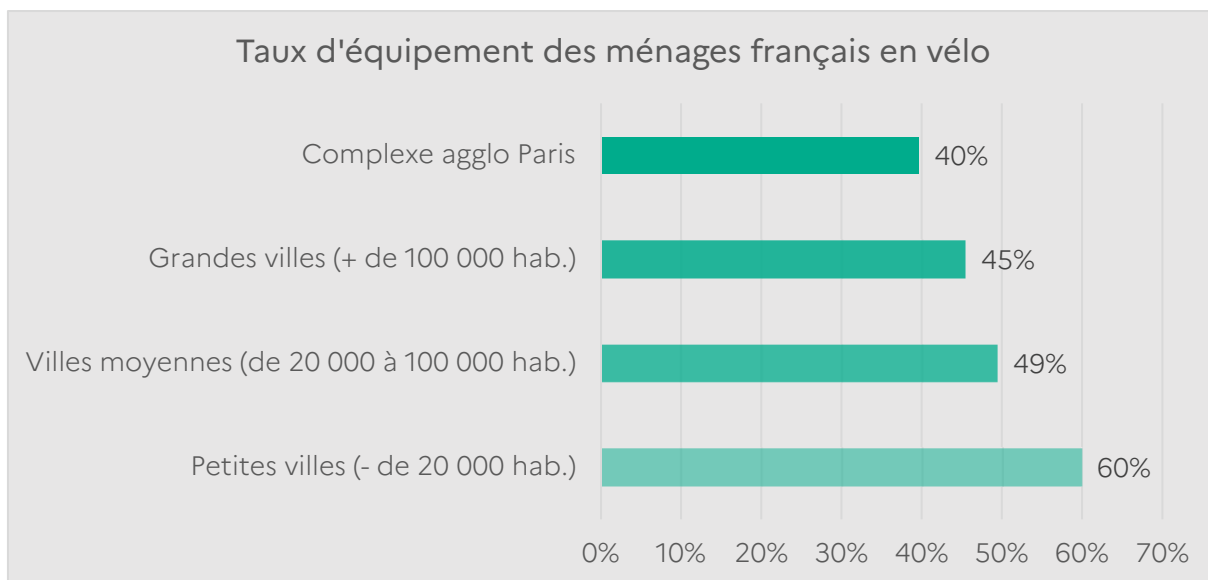


Figure 36 - Taux d'équipement des ménages français en vélo - INSEE 2011

3.3. Profil Mobilité

3.3.1. Saisonnalité de la pratique du vélo

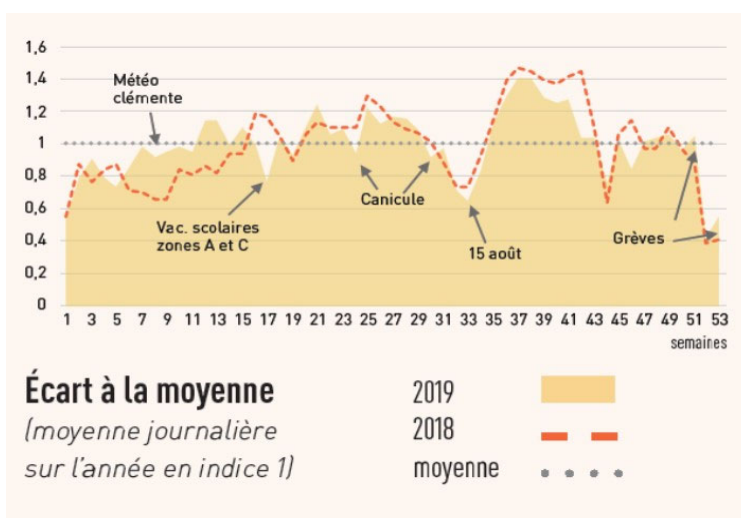


Figure 37 - Comparaison de la fréquentation journalière en 2018 et 2019, à échantillon comparable (base 69 compteurs "utilitaires") - Analyse des données de fréquentation vélo 2019 - Vélo & Territoires

Les éléments de fréquentation relevés par « Vélo et Territoires » sur les compteurs de vélos placés sur des itinéraires ayant une vocation utilitaire montrent un faible impact de la saisonnalité, avec des variations de pratique liées à la météo, mais aussi à divers éléments externes.

La pratique des utilisateurs du service de location longue durée s'inscrit dans le schéma décrit par « Vélo et Territoires » avec seulement 15 % d'utilisateurs influencés par la saisonnalité, mais près de 40 % influencés par la météo. Une majorité des usagers ont une pratique plus « inconditionnelle ».

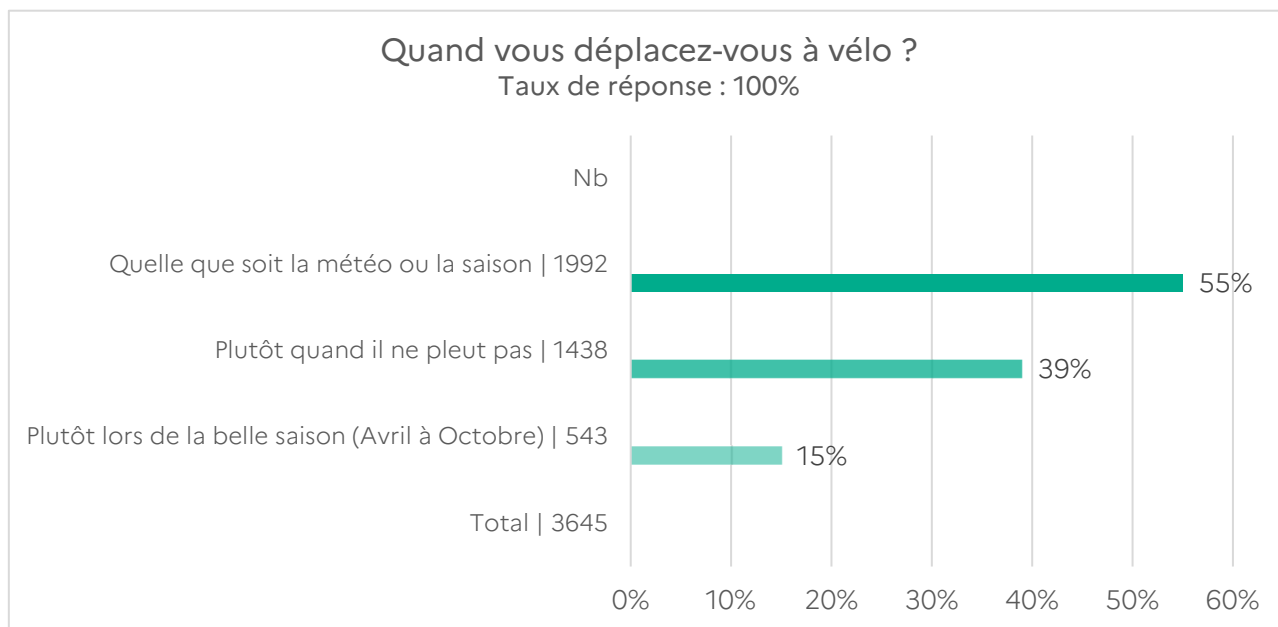


Figure 38 – Période de déplacements à vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

3.3.2. Fréquence et motif d'utilisation du vélo

	Au quotidien	Tous les jours travaillés	3 à 4 fois/semaine	1 à 2 fois/semaine	1 à 4 fois/mois	Moins souvent	Jamais
Domicile – lieu de travail / études	1399	963	438	273	110	76	385
Loisirs (sorties, trajets vers des activités)	943	50	821	902	520	253	155
Achat (courses, services, administratif)	787	63	526	925	552	419	374
Promenade / sport à vélo	477	8	181	755	1197	724	303

Tableau 3.- Fréquence et motif d'utilisation du vélo

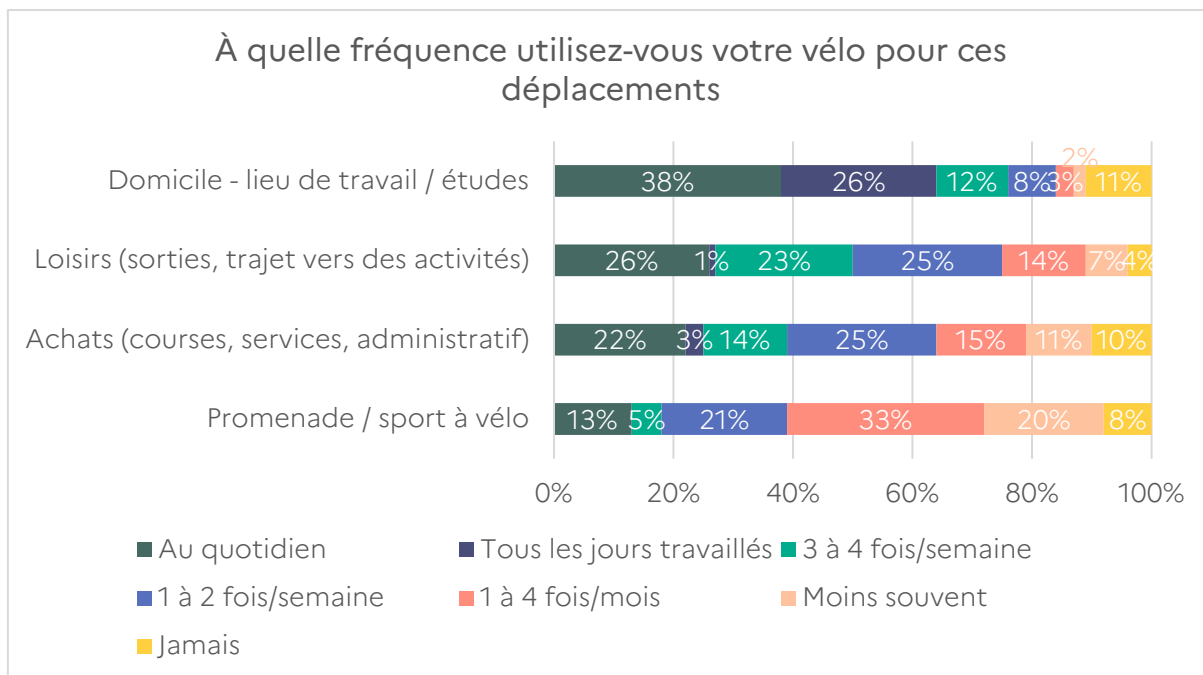


Figure 39 - Fréquence et motif d'utilisation du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

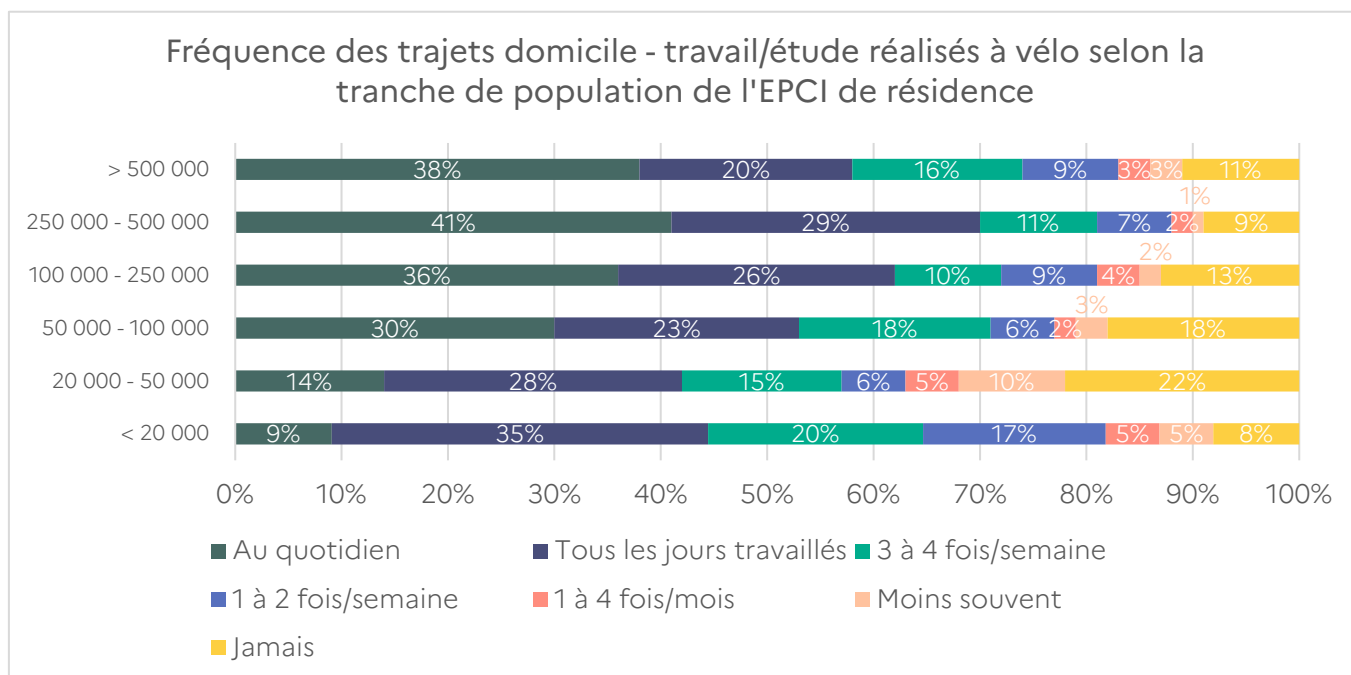


Figure 40 - Fréquence des trajets domicile - travail/étude réalisés à vélo selon la tranche de population de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

La pratique inconditionnelle du vélo s'accompagne également d'une fréquence d'utilisation soutenue. Ainsi, **64 % des usagers utilisent systématiquement le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude** et 12 % l'utilisent 3 à 4 fois par semaine.

Des disparités de la fréquence d'utilisation du vélo pour les déplacements domicile – travail / étude sont néanmoins visibles selon la taille de population de l'EPCI de résidence.

Les utilisateurs les plus assidus habitent les EPCI les plus peuplés, notamment ceux de la tranche de population 250 000 – 500 000 habitants, tandis que les moins assidus résident dans les plus petits EPCI

notamment ceux de la tranche 20 000 – 50 000 habitants (avec tout de même 42 % d'utilisateurs systématiques). Le vélo est alors utilisé régulièrement mais pour des activités annexes. Chez les abonnés à un service de VLD, le vélo est également un mode privilégié pour les autres déplacements utilitaires :

- Il est utilisé au moins 3 fois par semaine par la moitié des utilisateurs du service **pour se rendre vers leurs activités de loisir**, et 1 à 2 fois/semaine pour un quart des utilisateurs ;
- Il est utilisé au moins 3 fois par semaine par **39 % des utilisateurs du service pour effectuer leurs achats**, et 1 à 2 fois/semaine pour un quart des utilisateurs ;
- La pratique du vélo pour la promenade ou le sport est plus inégale (39 % des utilisateurs du service ont une pratique hebdomadaire et 33 % ont une pratique mensuelle).

3.3.3. Distance du trajet domicile-travail

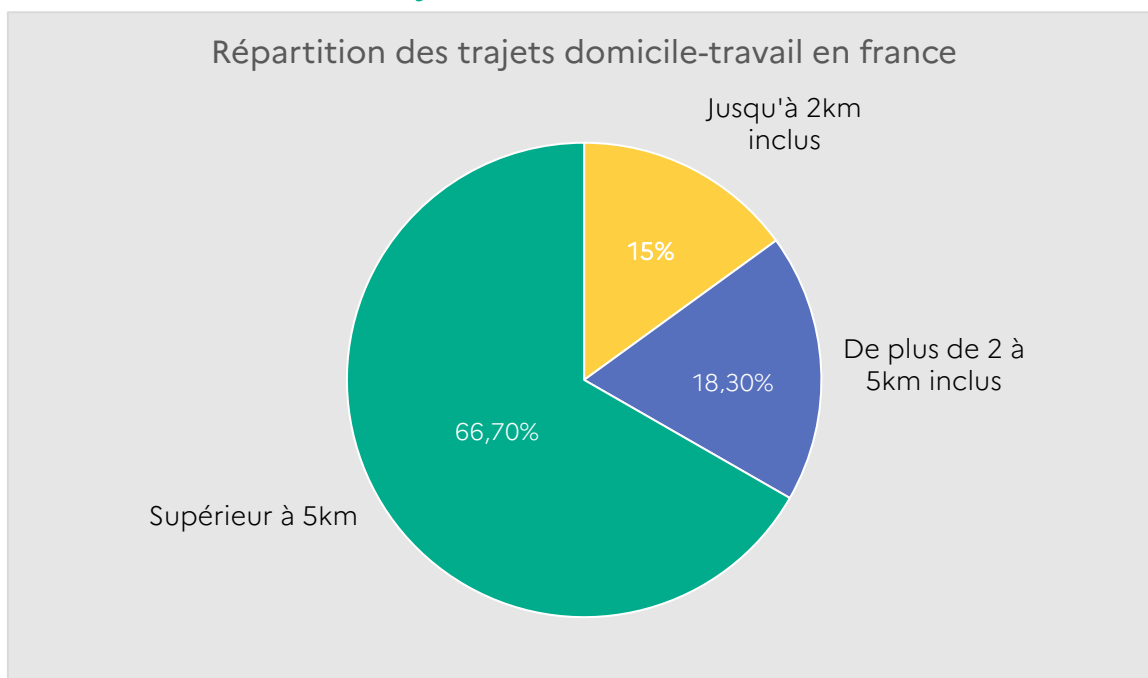


Figure 41 - Répartition des trajets domicile-travail en France - INSEE 2017

	Un vélo spécifique	Un vélo classique	Un vélo à assistance électrique	Moyenne
Moins de 2 km	0,1%	9%	9%	9%
De 2 à 5 km	29%	29%	24%	26%
5 km et plus	71%	62%	67%	65%

Tableau 4 - Distance domicile-travail suivant le vélo loué

Les utilisateurs du service de location longue durée parcourent en moyenne 10 km pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude (tous modes de déplacement confondus), soit une distance raisonnable avec un vélo à assistance électrique, qui représente une majorité (56 %) des locations longue durée. Comparés aux pratiques nationales, les trajets compris entre 2 et 5 km sont ici surreprésentés (26 % contre 18 %), tandis que les trajets de moins de 2 km sont moins représentés (9 % contre 15 % au niveau national).

L'utilisation d'un vélo présente alors moins d'intérêt pour ces derniers trajets pouvant facilement se réaliser en marchant.

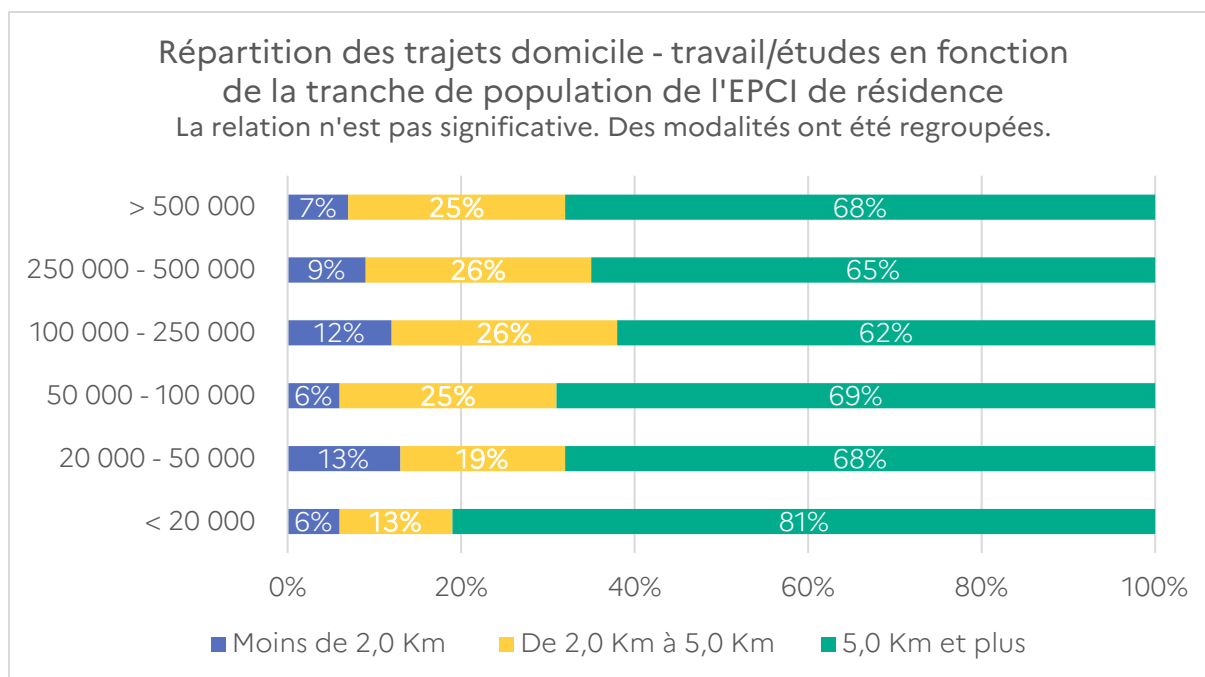


Figure 42 - Répartition des trajets domicile - travail/études en fonction de la tranche de population de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Dans les métropoles de plus de 150 000 habitants, la part des actifs parcourant des petites distances d'au maximum 5 km pour leur déplacement domicile-travail est en moyenne de 55 % contre 33 % en moyenne en France (INSEE 2017).

Les usagers de VLD en métropoles sont plus nombreux que la moyenne nationale à effectuer des trajets de plus de 5 km :

- Plus de 60 % des utilisateurs habitant un EPCI de 100 000 à 500 000 habitants ;
- 68 % des utilisateurs habitant un EPCI de plus de 500 000 habitants.

Les services de location de vélos (et notamment le VAE) permettent de s'adresser à une cible assez large d'actifs qui ont des déplacements compris entre 2 km et une dizaine de kilomètres.

3.3.4. Distance parcourue par an en moyenne à vélo

D'après l'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » la distance moyenne parcourue à vélo par an est de 342 km. Elle monte à 1 600 km pour les utilisateurs réguliers.

Dans le cadre de l'enquête, les utilisateurs de vélos location longue durée ont répondu parcourir **en moyenne 2 156 km/ an**, ils peuvent ainsi être qualifiés de cyclistes très réguliers. Il ne semble pas qu'il y ait de facteurs explicatifs en fonction du poids de population de l'EPCI où habitent les répondants.

3.3.5. Motivations et contraintes à la pratique du vélo

3.3.5.1. Principales raisons de la pratique du vélo

La principale motivation à la pratique du vélo évoquée par les utilisateurs du service de location longue durée (à 68 %) est la **protection de l'environnement**. Ceci démontre une démarche militante liée à la pratique du vélo chez une partie des utilisateurs.

La notion de **santé** arrive en seconde position en étant citée par 57 % des utilisateurs. Cet élément est corrélé par une question posée spécifiquement sur ce point et qui met en évidence que 87 % des utilisateurs se sentent en meilleure santé grâce à leur pratique du vélo.

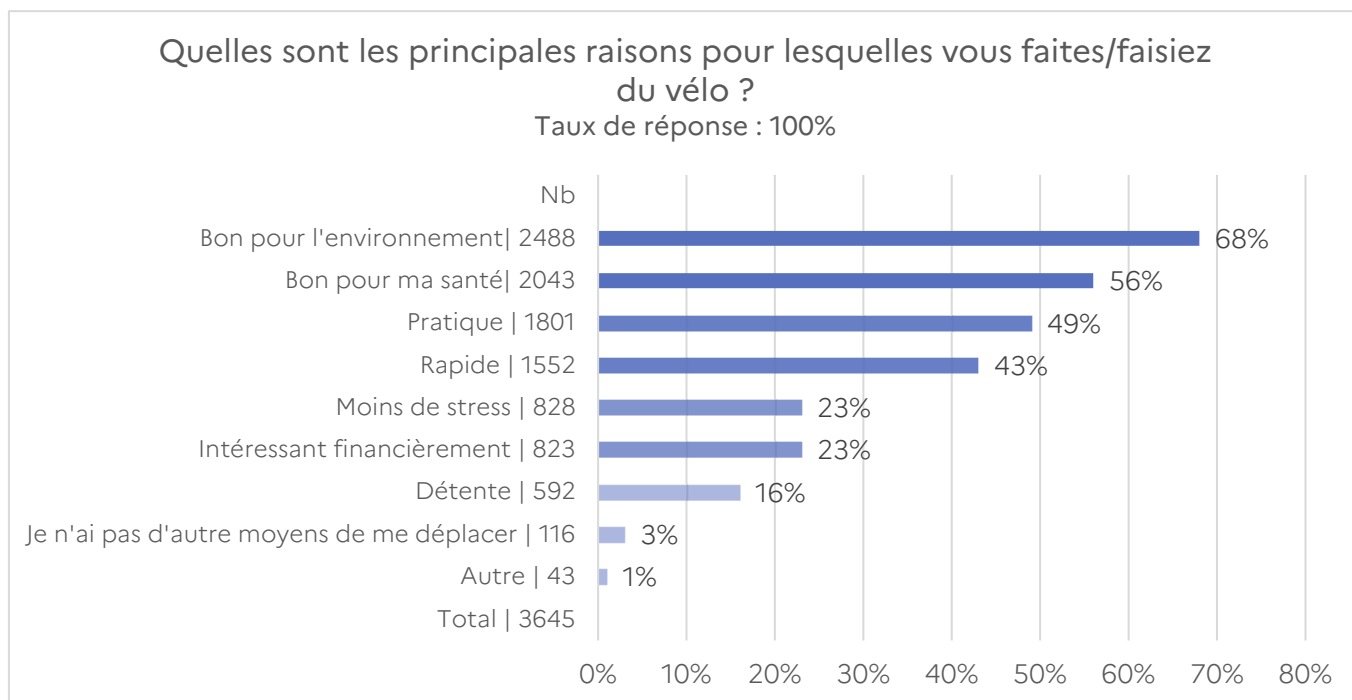


Figure 43 - Principales raisons de la pratique du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Si cet item « santé » évoque principalement l'effort physique associé à la pratique, on retrouve parmi les réponses « Autre » plus d'une dizaine d'évocations du contexte sanitaire conduisant à un report modal des transports en commun vers le vélo afin d'éviter les risques de contamination à la COVID 19.

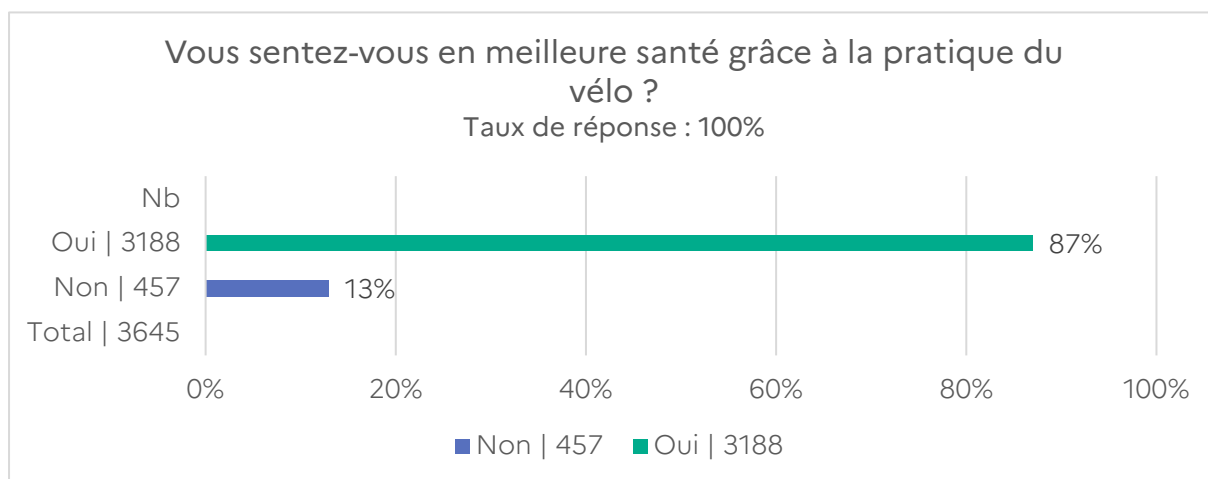


Figure 44 - Ressenti santé grâce à la pratique du vélo ? - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Interrogés sur les changements induits par la crise sanitaire sur leurs habitudes à vélo, près de 40 % des utilisateurs estiment avoir augmenté leur pratique et/ou s'être mis à utiliser plus régulièrement leur vélo depuis la fin du confinement.

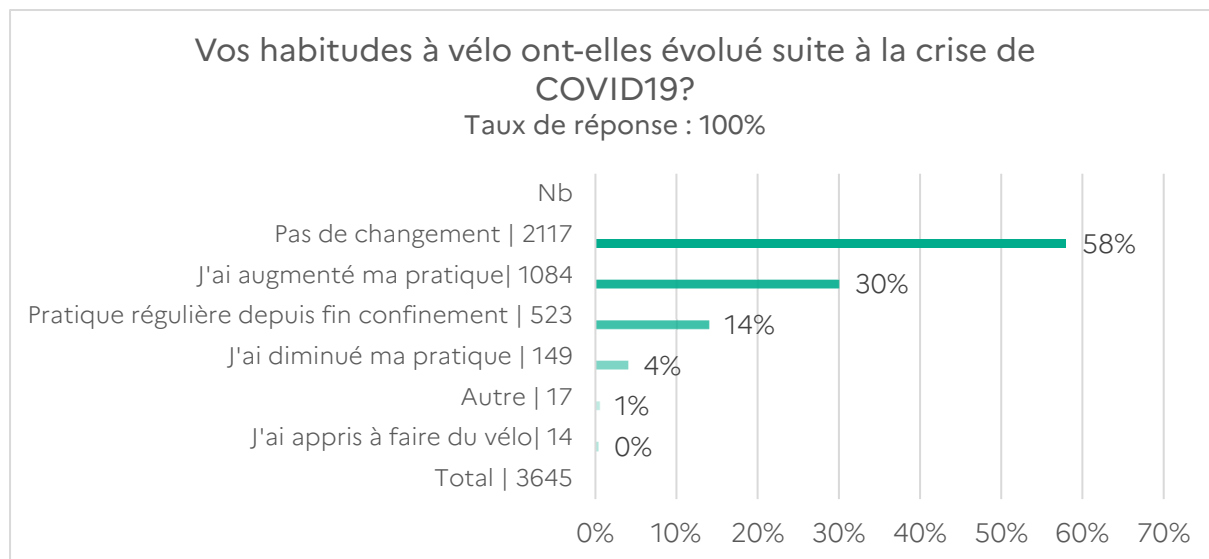


Figure 45 - Évolution des habitudes à vélo suite à la crise de COVID19 - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Concernant les autres motivations liées à la pratique, on retrouve ensuite un groupe de 2 items évoquant la **compétitivité de ce mode de déplacement par rapport à d'autres modes**. L'aspect pratique du vélo est ainsi cité par 49 % des usagers et la rapidité par 43 % d'entre eux.

L'aspect **financier**, de même que celui du **bien-être** (regroupant les items « moins de stress » et « détente ») arrivent dans un second temps.

3.3.5.2.Principales contraintes à la pratique du vélo

L'aspect **sécuritaire** ressort comme le principal frein à la pratique de vélo qu'il soit lié à l'absence de pistes cyclables sécurisées (évoquée par 56 % des utilisateurs), aux risques d'accident (évoqués par 34 % des utilisateurs) ou, dans un autre domaine, au risque de vol (évoqué par 49 % des utilisateurs). La location d'un vélo peut-être une alternative à l'utilisation d'un vélo personnel pour éviter les risques de vol. La météorologie ressort comme la seconde catégorie de frein, évoquée par 37 % des utilisateurs.

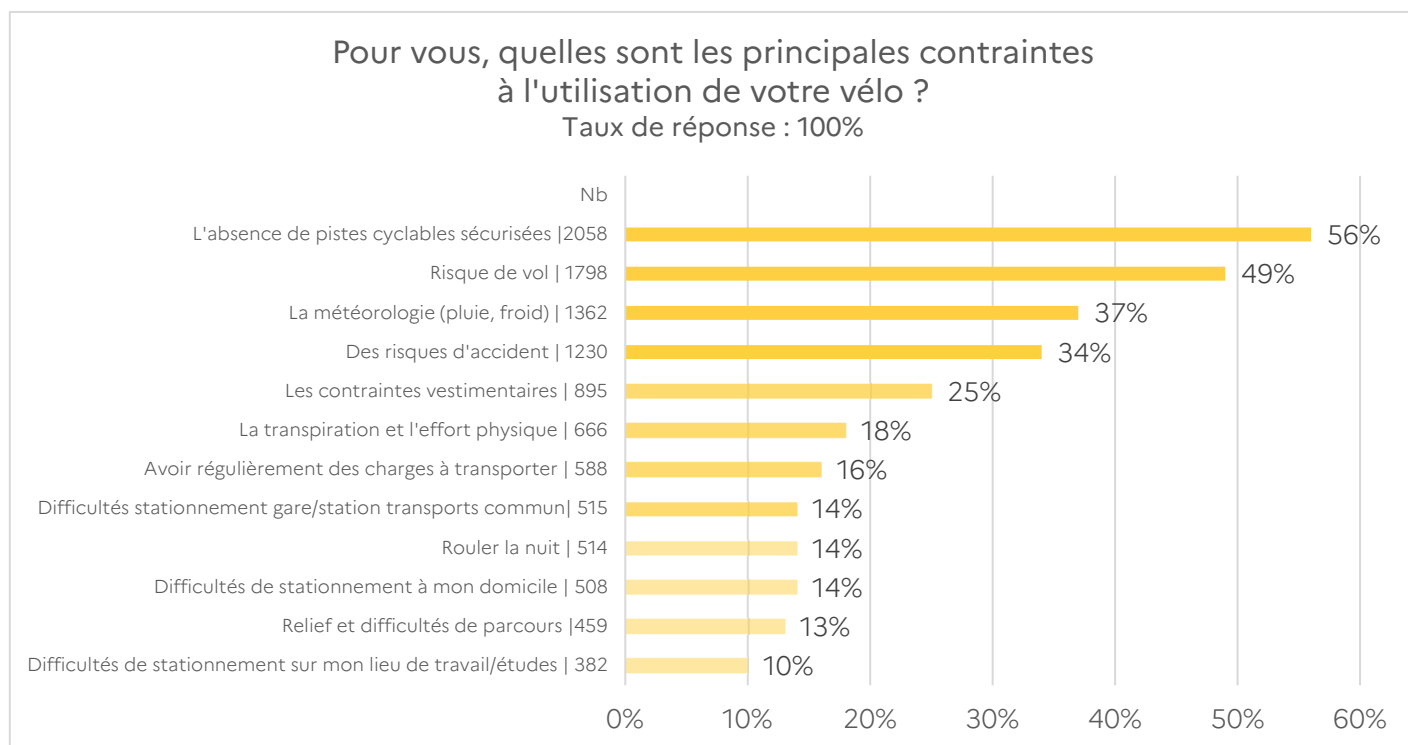


Figure 46 - Principales contraintes à l'utilisation d'un vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

3.4.Profil type de l'utilisateur



En 2020, voici les caractéristiques de l'utilisateur-type d'un service de location longue durée de vélos :

- Sexe : Une femme,
 - Âge : 42 ans,
 - Profil : cycliste très régulier, utilisant le vélo quasi-quotidiennement pour ses déplacements domicile – travail / étude et très régulièrement pour ses autres déplacements utilitaires
 - Utilisant un VAE (56%)
- CSP : CSP+ à hauts revenus
 - Lieu d'habitation : au sein d'une métropole moyenne comptant entre 250 000 et 500 000 habitants et notamment Grenoble Alpes Métropole ou l'Eurométropole de Strasbourg qui offrent les parcs les plus importants de vélos en location longue durée.

4. Utilisation du service

4.1. Types de vélos

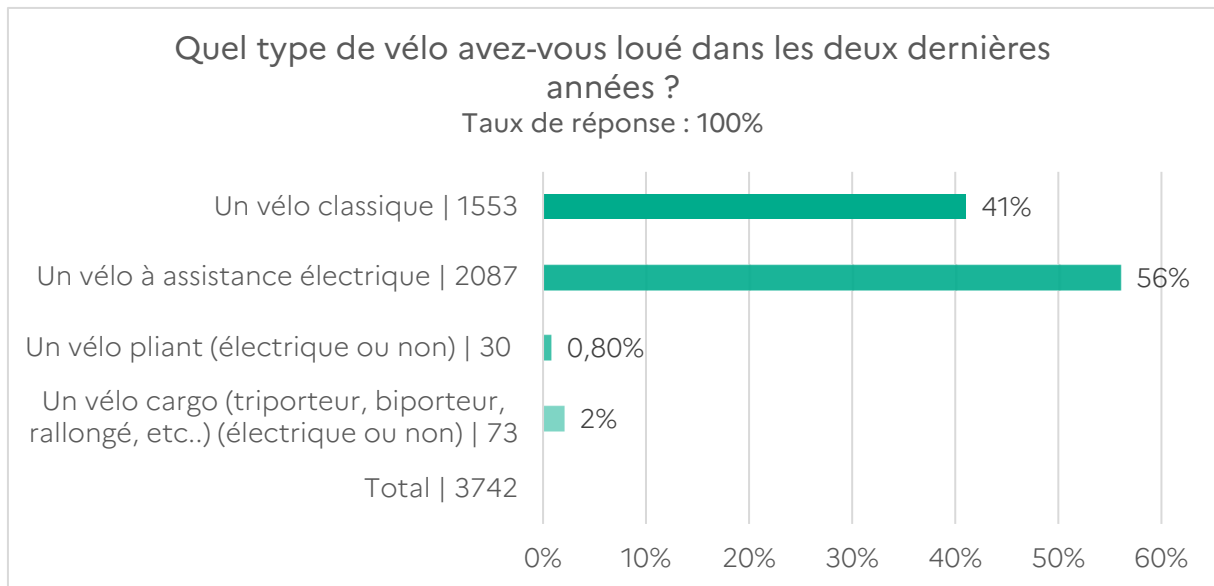


Figure 47 - Type de vélo loué dans les deux dernières années - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Les vélos à assistance représentant désormais 51 % du parc total de vélos disponibles en location longue-durée, il y a une légère surreprésentation des utilisateurs de VAE parmi les répondants.

4.2. Formules d'abonnement

4.2.1. Tarification

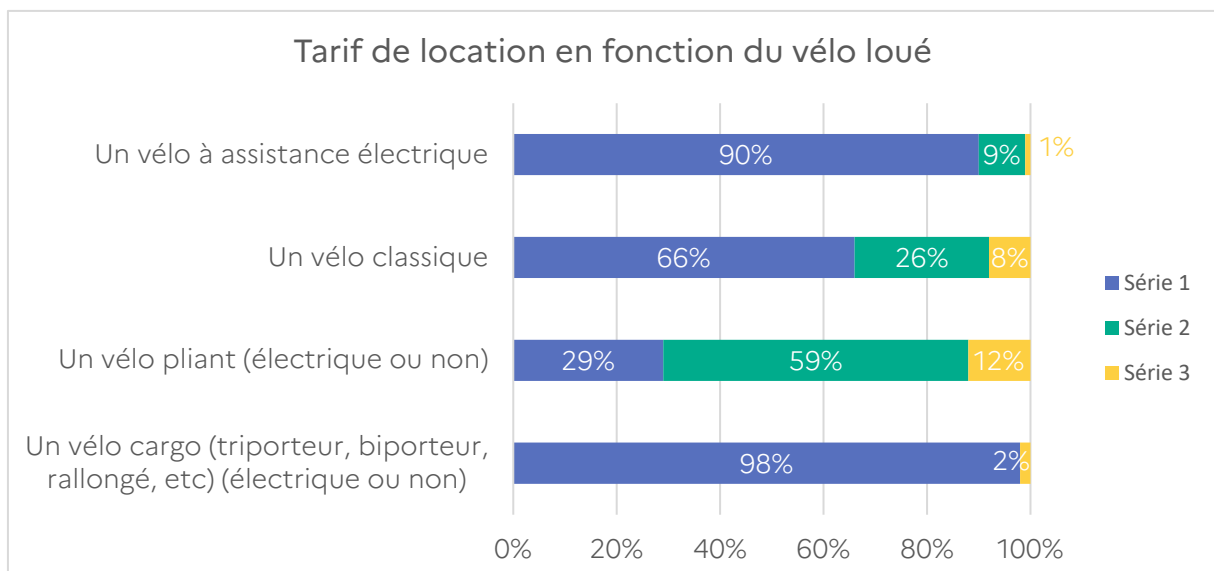


Figure 48 - Tarif de location - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

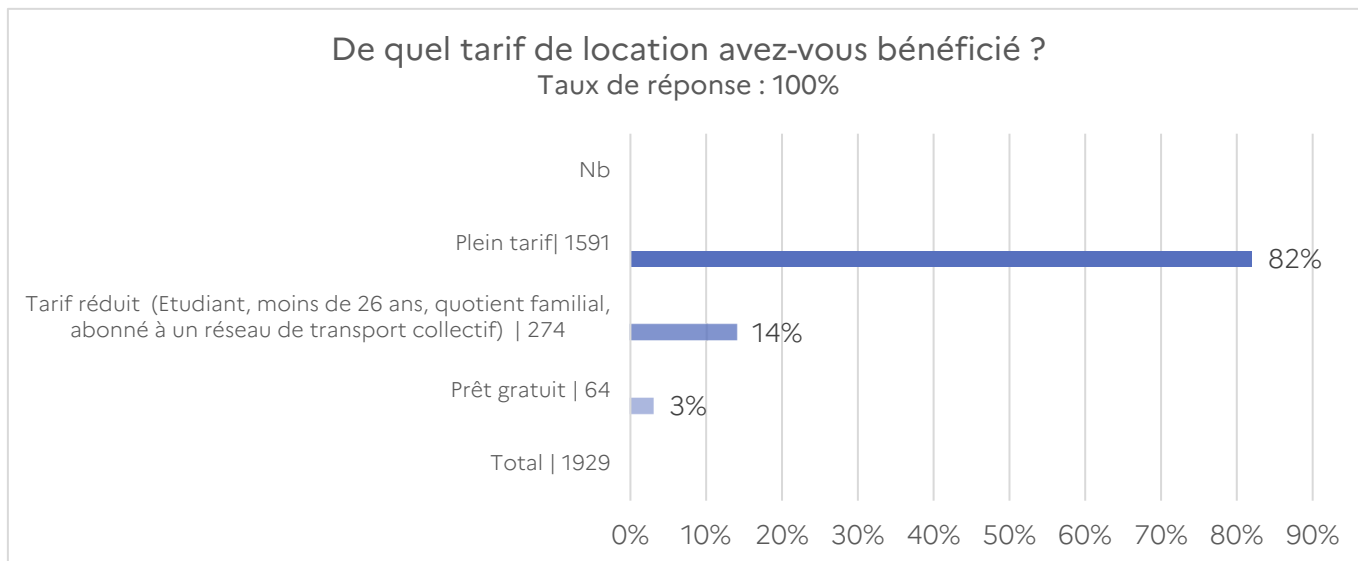


Figure 49 – Type de tarif de location en fonction du vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Dans la grande majorité des cas, les utilisateurs actuels du service bénéficient d'un plein tarif pour leur location. Les tarifs réduits et encore plus les prêts gratuits restent exceptionnels dans le cas de la location d'un VAE. Dans le cas des vélos classiques, un peu plus du tiers des utilisateurs bénéficient tout de même d'un tarif réduit ou d'un prêt gratuit.

C'est seulement dans le cas des vélos pliants que le tarif réduit représente la majorité des locations (la part des prêts gratuits étant également la plus importante comparée aux autres types de vélos). Au regard du faible nombre d'utilisateurs ayant déclaré louer ce type de vélo, il est difficile de tirer des généralités sur l'importante proportion des tarifs réduits. Celle-ci peut s'expliquer par des offres spécifiques pour ce type de vélo (utilisé de manière plus ponctuelle en test ou pour une sortie (cf. motivation à la location d'un vélo pliant dans le paragraphe 5.3), ou par la possibilité de louer ce type de vélo en complément d'un abonnement de transport en commun (comme c'est le cas à Nantes Métropole).

Le VAE touche en priorité des cadres et des professions libérales. Les publics plus précaires et les étudiants ont moins recours à la location d'un VAE que d'un vélo classique. Ainsi parmi tous les demandeurs d'emploi louant un vélo, ils ne sont 31 % à prendre un VAE. De même seuls 14% des étudiants qui louent un vélo, louent un VAE. Deux explications peuvent être envisagées : les tarifs qui, même réduits, restent trop chers et le prix dissuasif de la caution.

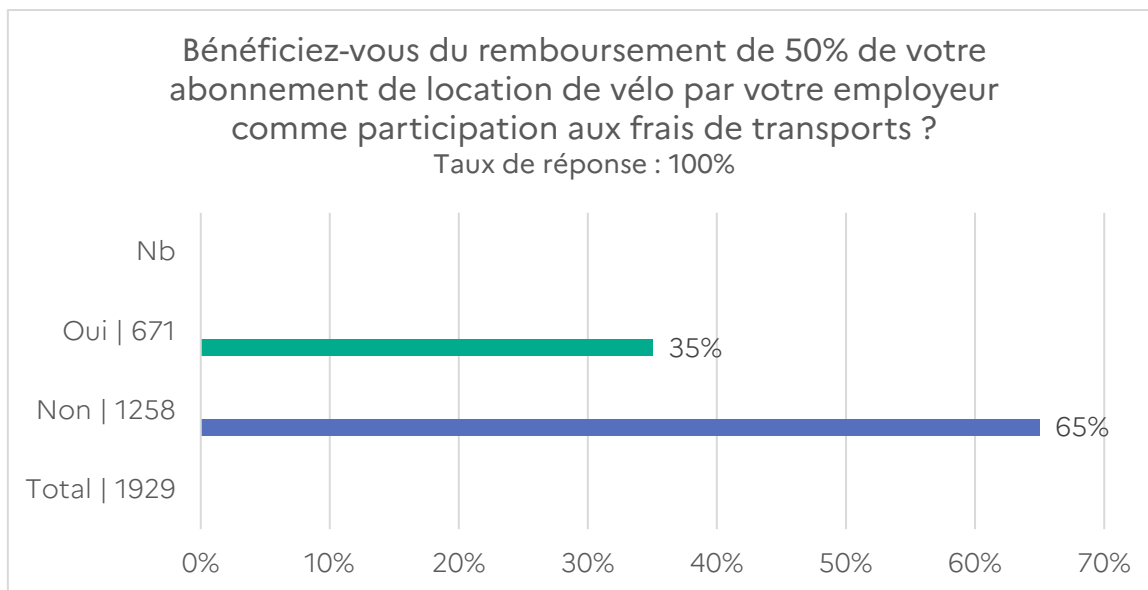


Figure 50 – Proportion des répondants bénéficiant du remboursement de 50 % de l’abonnement de location de vélo par l’employeur - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Par ailleurs, seul un peu plus du tiers des utilisateurs actuels du service bénéficient du remboursement de 50 % de leur abonnement, avec des différences notables selon les catégories socio-professionnelles (cf. encart du paragraphe 3.2.3).

4.2.2. Durée de l’abonnement

La location longue durée est le plus souvent conclue pour une durée d’un an dans le cas des locations actuelles (dans 44 % des cas), l’année universitaire (9 mois) représente 16 % des cas, soit environ 60 % des vélos qui ne sont loués que par une personne/an.

La durée d’abonnement varie sensiblement selon le type de vélo loué. Ainsi la location est conclue pour un an dans plus de 60 % des locations de vélos classiques, pliants ou cargos. Dans le cas des VAE, seulement 34 % des locations sont annuelles ; cette modalité de location reste néanmoins la plus récurrente, devant la location par semestre (30 %).

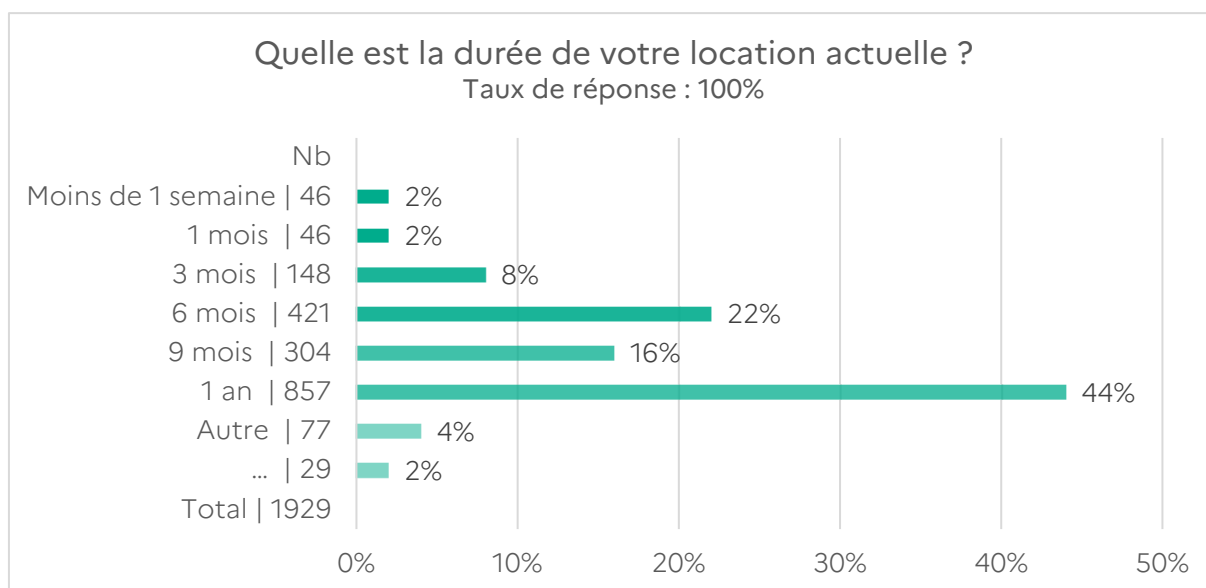


Figure 51 - Durée de la location actuelle - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

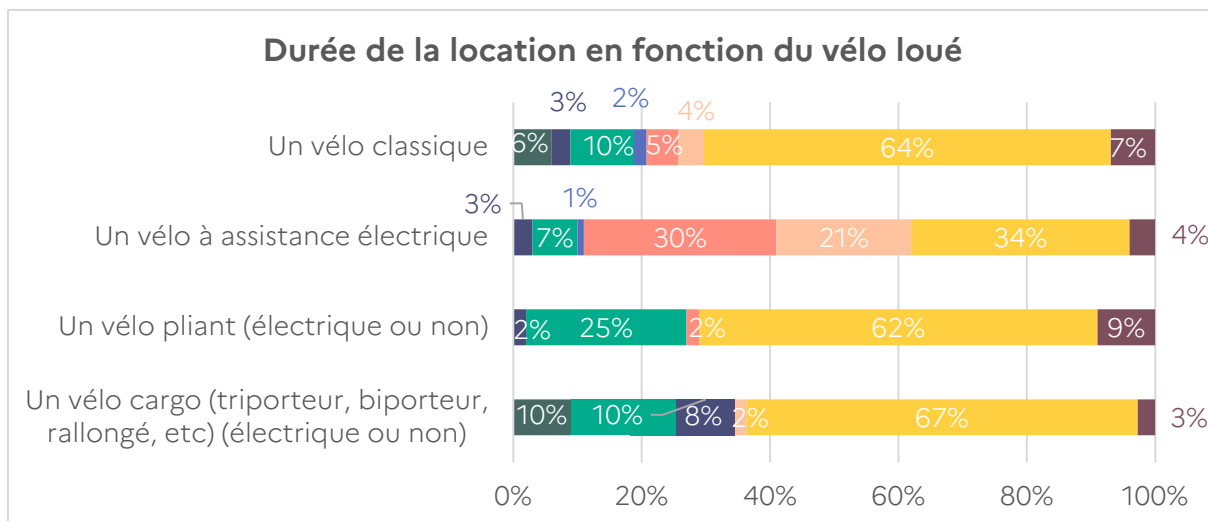


Figure 52 - Durée de la location en fonction du vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

4.2.3. Reconduction de l'abonnement

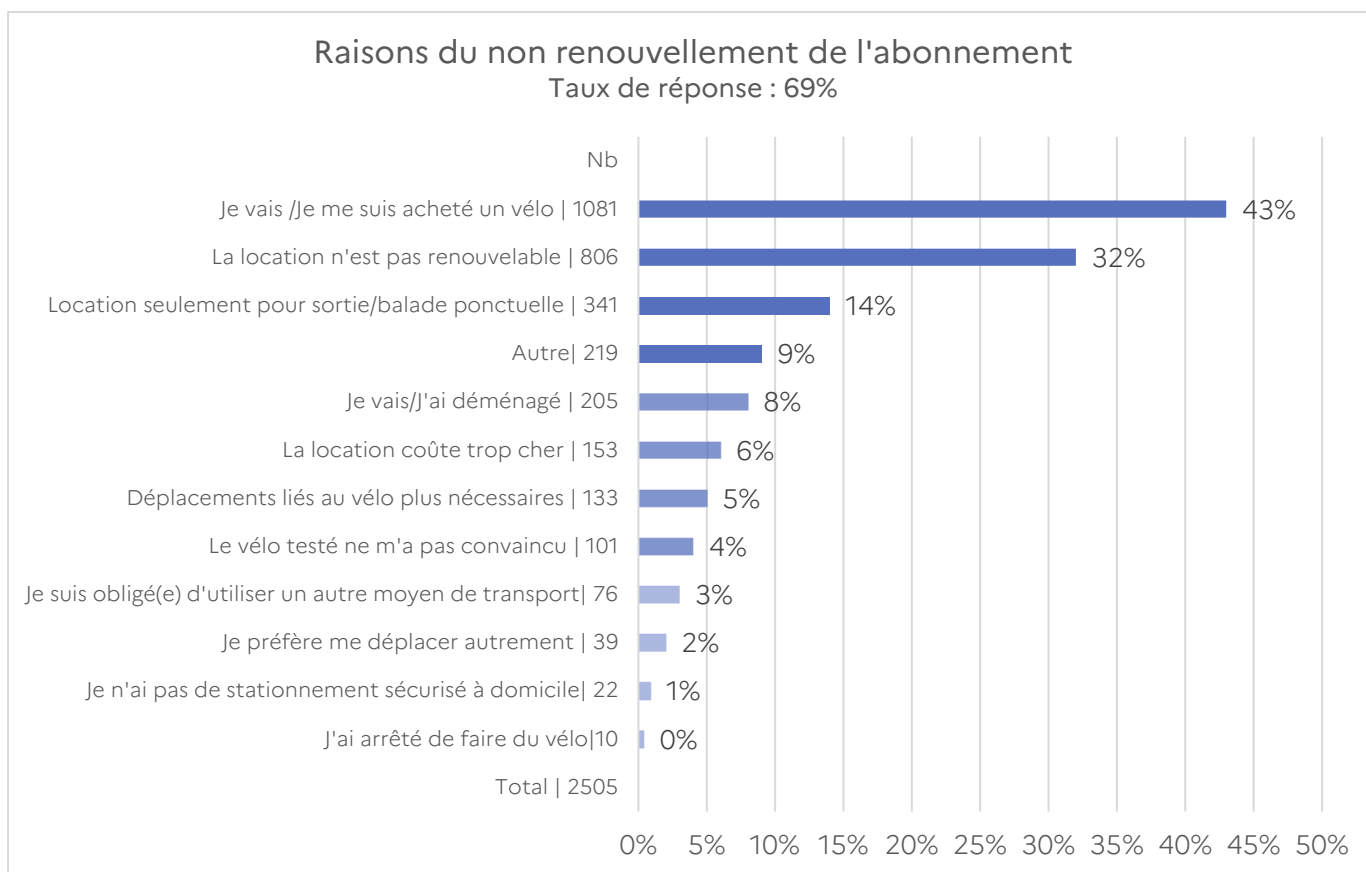


Figure 53 - Raisons du non renouvellement de l'abonnement - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

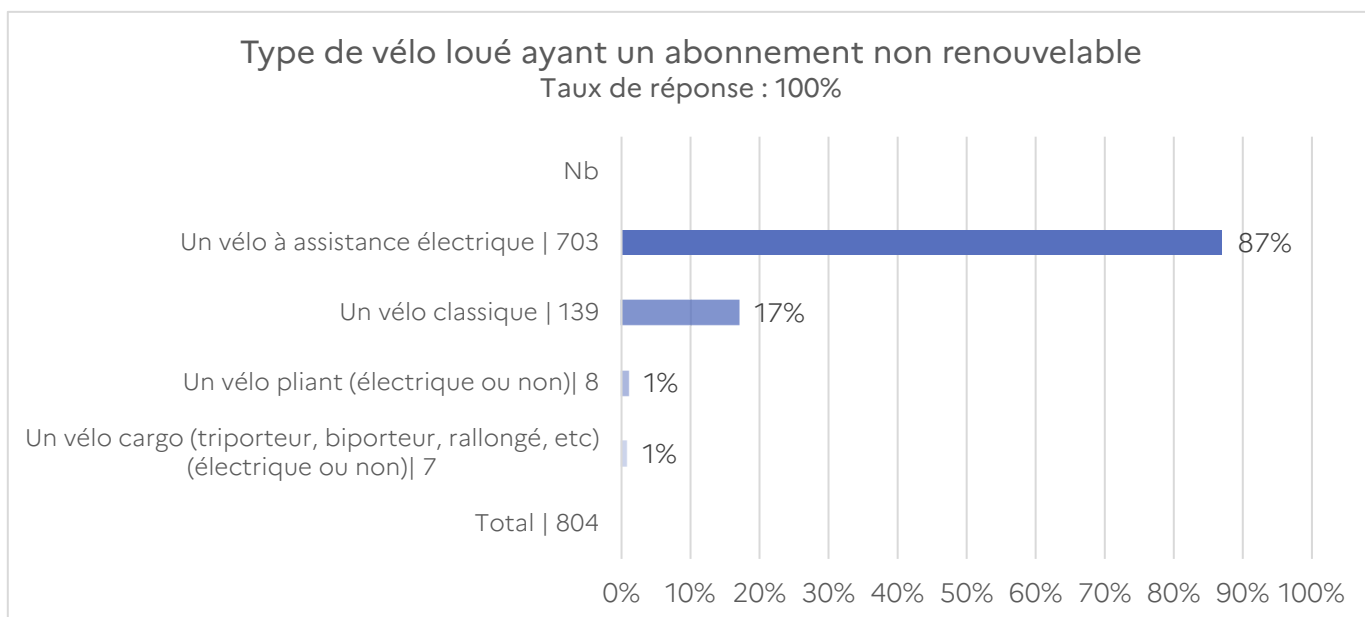


Figure 54 – Type de vélo loué lorsque l'utilisateur répond que l'abonnement n'est pas renouvelable - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Il n'a pas été demandé directement aux usagers si leur abonnement était renouvelable ou pas. Cependant, dans les raisons du non-renouvellement de l'abonnement, il ressort que près d'un tiers des usagers actuels ou passés du service n'ont pas renouvelé ou ne renouvelleront pas leur abonnement car celui-ci n'est pas renouvelable.

Dans la grande majorité des abonnements non-renouvelables, le vélo loué était un VAE.

À noter que la première raison évoquée du non-renouvellement de l'abonnement est que l'utilisateur a acheté ou souhaite acheter un vélo. Il apparaît donc que le service VLD permet d'accompagner l'utilisateur vers l'acquisition d'un vélo (cf. paragraphe 7.1 sur le passage de la location longue durée à l'acquisition d'un vélo).

4.3. Difficultés et limites

4.3.1. Stationnement à domicile, sur le lieu de travail

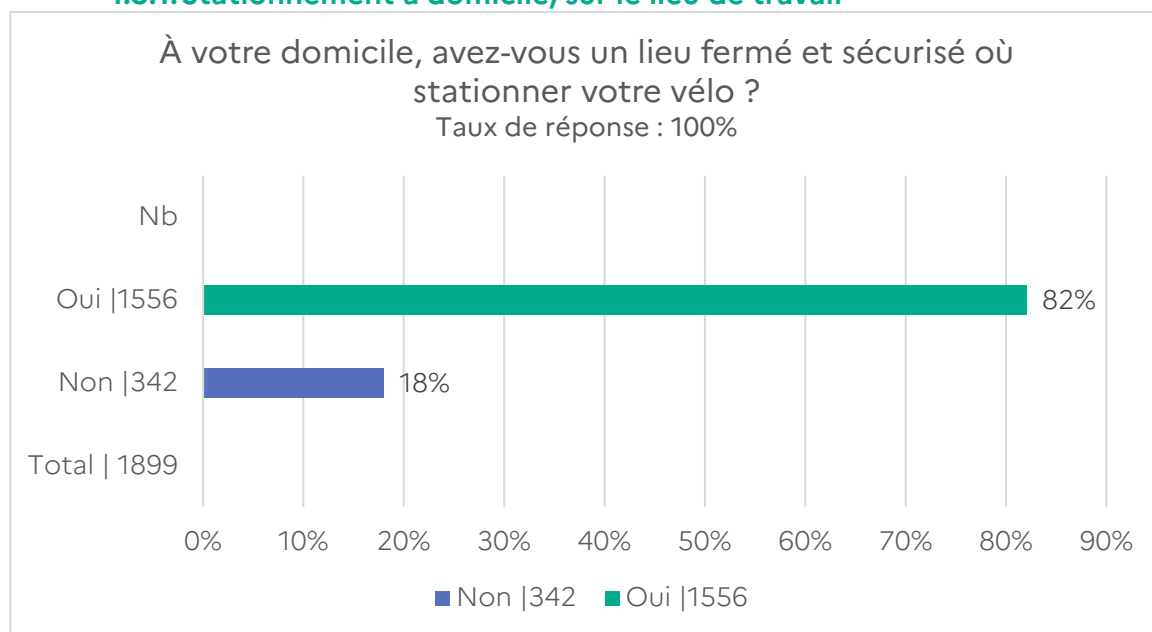


Figure 55 – Existence de stationnement sécurisé à domicile - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

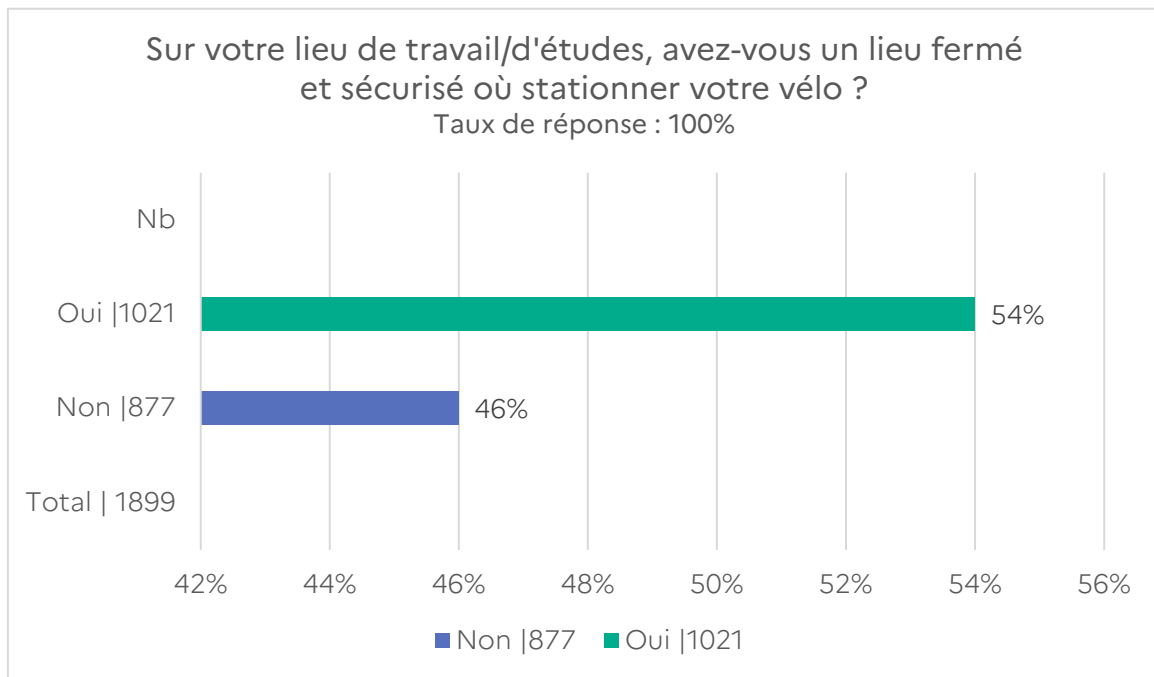


Figure 56 - Existence de stationnement sécurisé sur le lieu de travail/d'études - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Les utilisateurs du VLD possèdent en grande majorité un lieu de stationnement sécurisé à leur domicile, la disponibilité d'un tel espace est plus aléatoire sur leur lieu de travail/d'étude. L'analyse de cette donnée tend à montrer que la disponibilité d'un lieu de stationnement sécurisé à côté du domicile apparaît pour la plupart des utilisateurs comme un préalable à la location (peur de perdre la caution en cas de vol). Cet élément pourrait expliquer pourquoi les utilisateurs sont moins nombreux dans les territoires les plus peuplés, disposant en effet de moins d'espace de stationnement vélo à domicile que dans les métropoles moyennes, où ce service est le plus plébiscité.

Dans les territoires les plus peuplés, le développement de ce service semble donc passer obligatoirement par le développement de stationnements sécurisés.

4.3.2. Liste d'attente

Les bénéficiaires n'ont pas été questionnés concernant leur inscription éventuelle sur une liste d'attente avant d'avoir obtenu un vélo.

Les entretiens avec les exploitants ont néanmoins montré que de nombreux services avaient recours aux listes d'attente pour faire face à des demandes d'abonnements supérieures à l'offre de vélos.

Les listes d'attente varient en fonction de la typologie de services :

- Pour les services avec une majorité de vélos classiques, et donc un public étudiant plus important, le manque de vélos disponibles à la location est fort à l'automne et au printemps notamment lorsqu'une majorité d'étudiants utilisent le service (Métrovélo à Grenoble par exemple)
- Pour les services avec une majorité de VAE, les exploitants relèvent :
 - Un parc sous-dimensionné par rapport à la demande
 - Des locations reconductibles qui freinent la rotation du parc auprès de différents bénéficiaires.

5. Raisons et sources de motivation à utiliser ce service

5.1. Motivations à la location d'un vélo classique

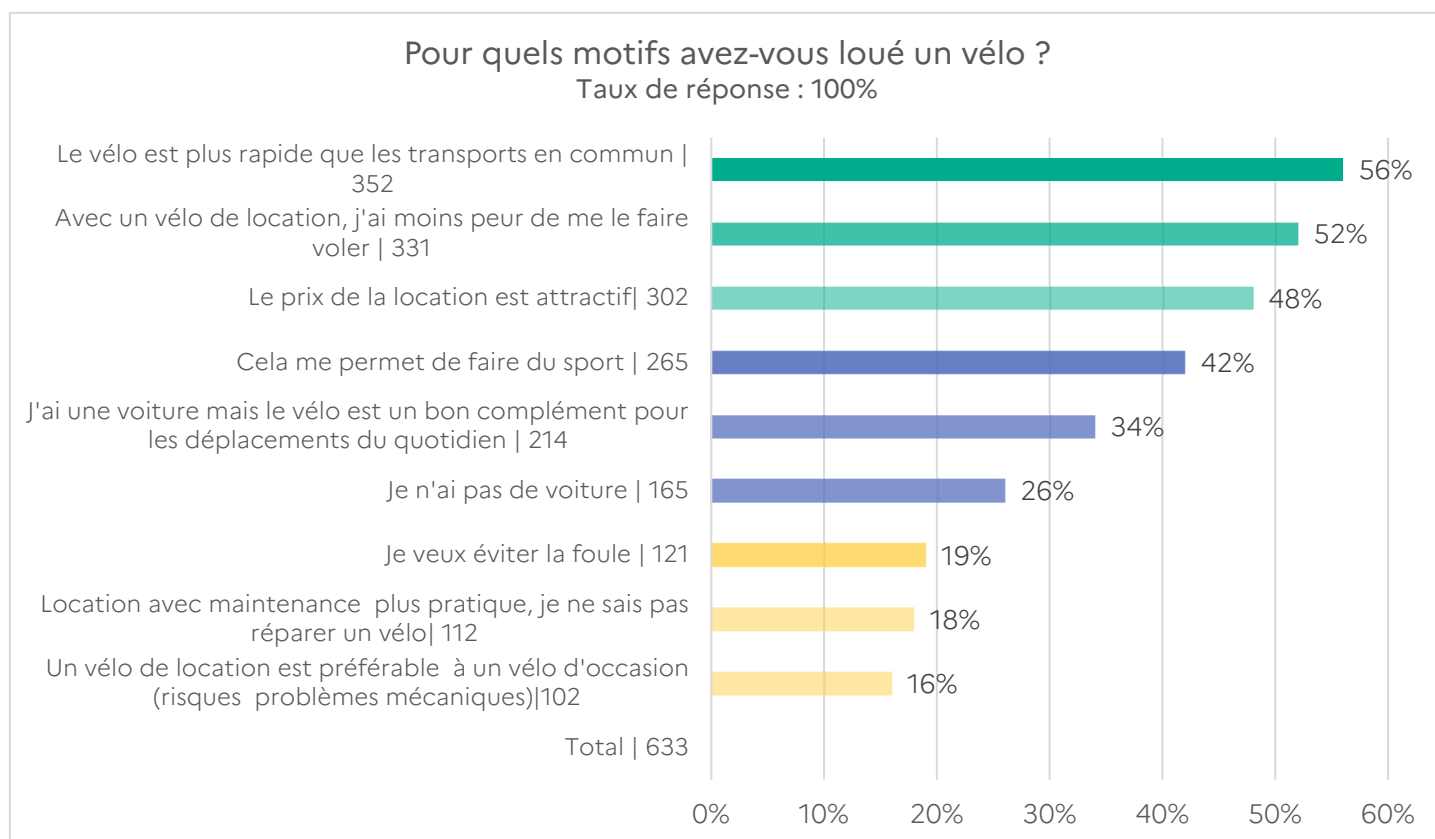


Figure 57 - Motifs de location du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Le premier motif de location d'un vélo classique est celui de la compétitivité de ce mode de déplacement par rapport aux transports en commun en matière de temps de trajet. Cela est d'autant plus significatif si l'utilisateur est étudiant, demandeur d'emploi ou appartient à la CSP des professions intermédiaires et qu'il habite dans une grande métropole de plus de 500 000 habitants ou dans une petite collectivité de 20 000 à 50 000 habitants.

Le **second motif** cité est celui du sentiment de **sécurité contre le vol** plus grand qu'avec un vélo personnel. Ce sentiment est d'autant plus partagé par les utilisateurs de moins de 25 ans et de plus de 55 ans, qu'ils soient retraités, artisans/commerçants/chefs d'entreprise, CSP+ ou étudiants. Ce motif est également plus présent chez les utilisateurs habitants un EPCI peuplé de 250 000 à 500 000 habitants.

L'attractivité du prix de la location arrive en troisième position. Ce motif est davantage partagé chez les moins de 25 ans et les plus de 55 ans rattachés aux CSP des retraités, des étudiants, des demandeurs d'emploi ou encore des professions intermédiaires.

L'activité physique associée à la pratique du vélo arrive ensuite. Elle est particulièrement citée par les 45 – 54 ans ainsi que par les professions intermédiaires, les employés et les retraités, habitant un EPCI de plus de 500 000 habitants ou peuplé de 20 000 à 50 000 habitants.

5.2. Motivations à la location d'un vélo à assistance électrique

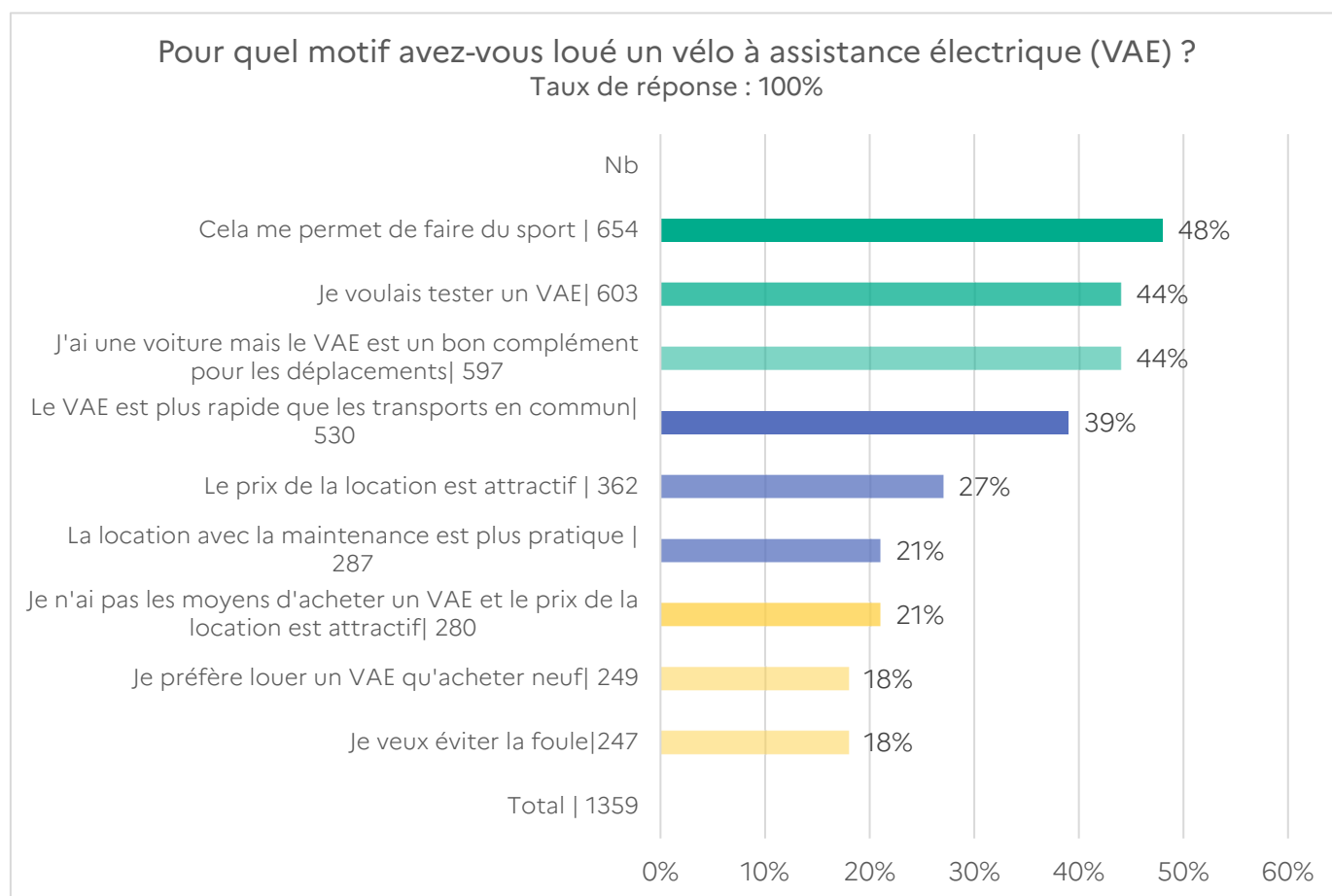


Figure 58 - Motifs de location d'un vélo électrique (VAE) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

La pratique d'une **activité physique** grâce au VAE arrive en tête des motifs de location. Elle est particulièrement citée par les personnes entre 25 et 44 ans ainsi que les personnes au foyer, les employés, les demandeurs d'emploi et les CSP+.

Arrive ensuite l'idée de **tester un nouveau mode de déplacement**. C'est particulièrement le cas chez les 45 ans et plus, les personnes au foyer, les demandeurs d'emploi et les professions intermédiaires, ainsi que les utilisateurs résidant dans un EPCI de plus de 250 000 habitants.

L'utilisation du VAE en complément de la voiture se place au même niveau. Ce motif est évoqué de manière plus importante par les employés, les professions intermédiaires et les classes d'âge entre 35 et 55 ans, ainsi que par les utilisateurs habitant un EPCI compris entre 50 000 et 250 000 habitants.

Le **gain de temps par rapport aux transports en commun** arrive ensuite en 4ème position. Ce motif est particulièrement évoqué par les utilisateurs les plus jeunes (moins de 35 ans). C'est par ailleurs le **premier motif de location** évoqué pour les utilisateurs résidant dans une métropole de plus de 500 000 habitants.

On peut aussi noter que **les trois quarts des étudiants évoquent l'attractivité financière de l'abonnement à un VAE**, qu'ils n'auraient pas eu les moyens d'acheter. **Les retraités, quant à eux, sont plus des deux tiers à apprécier les services de maintenance associés à la location.**

5.3. Motivations à la location d'un vélo pliant

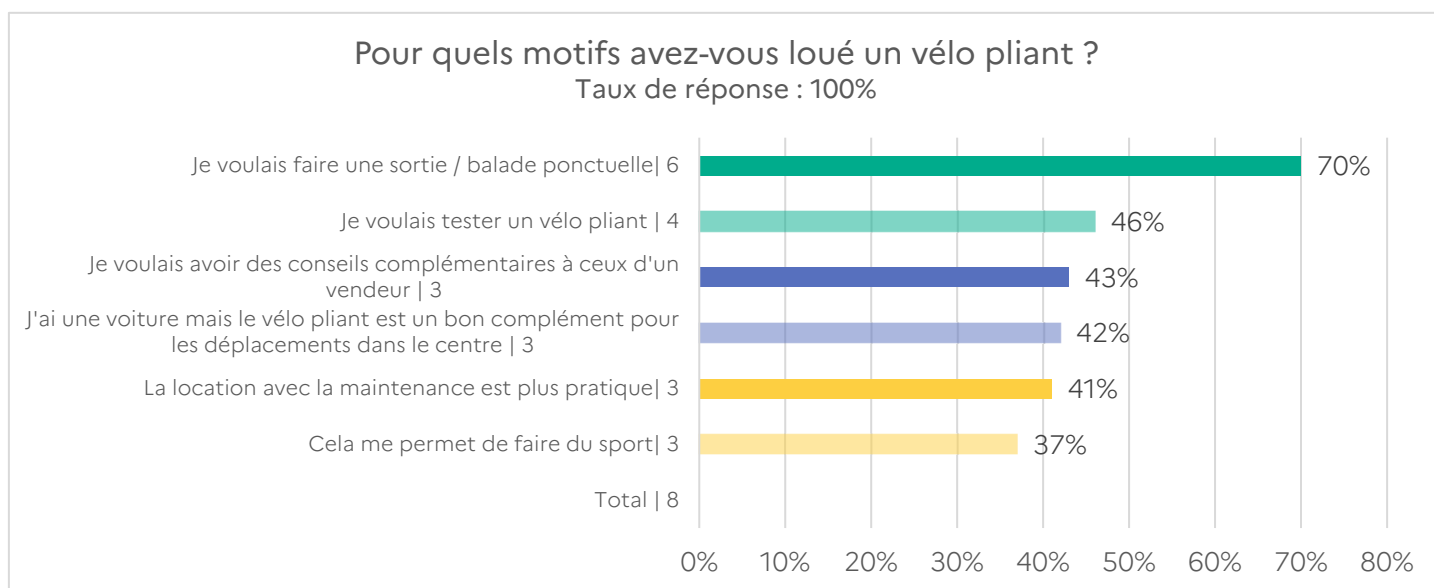


Figure 59 - Motifs de location d'un vélo pliant - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

L'échantillon des répondants est très faible. Néanmoins, il semble ressortir que la location d'un vélo pliant intervient principalement pour un **usage ponctuel lié à une sortie**, ou qu'elle permet de **tester ce type de vélo avant de l'acheter**, près des trois quarts des utilisateurs ayant loué un vélo pliant déclarent d'ailleurs avoir acheté ou souhaité acheter ce type de vélo.

5.4. Motivations à la location d'un vélo cargo

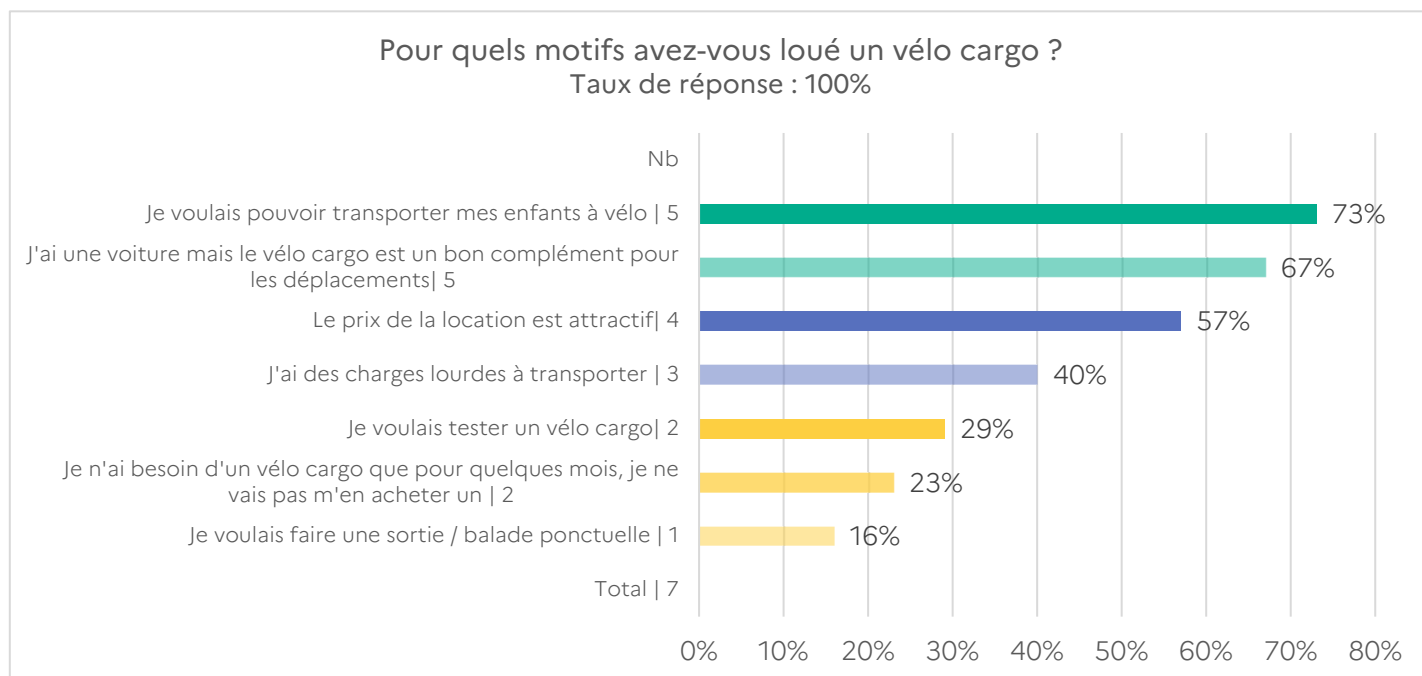


Figure 60 - Motifs de location d'un vélo cargo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Comme pour le vélo pliant, le nombre de répondant reste très faible. Il semble néanmoins que l'offre de vélos cargos en location remplisse son rôle en proposant **une offre adaptée aux familles**, permettant ainsi de se substituer à la voiture pour certains déplacements incluant le transport des enfants ou de marchandises. Face au coût très élevé de ce type de vélo, la formule de location est **attractive d'un point de vue financier**.

6. Satisfaction sur le service

6.1. Analyse de la satisfaction

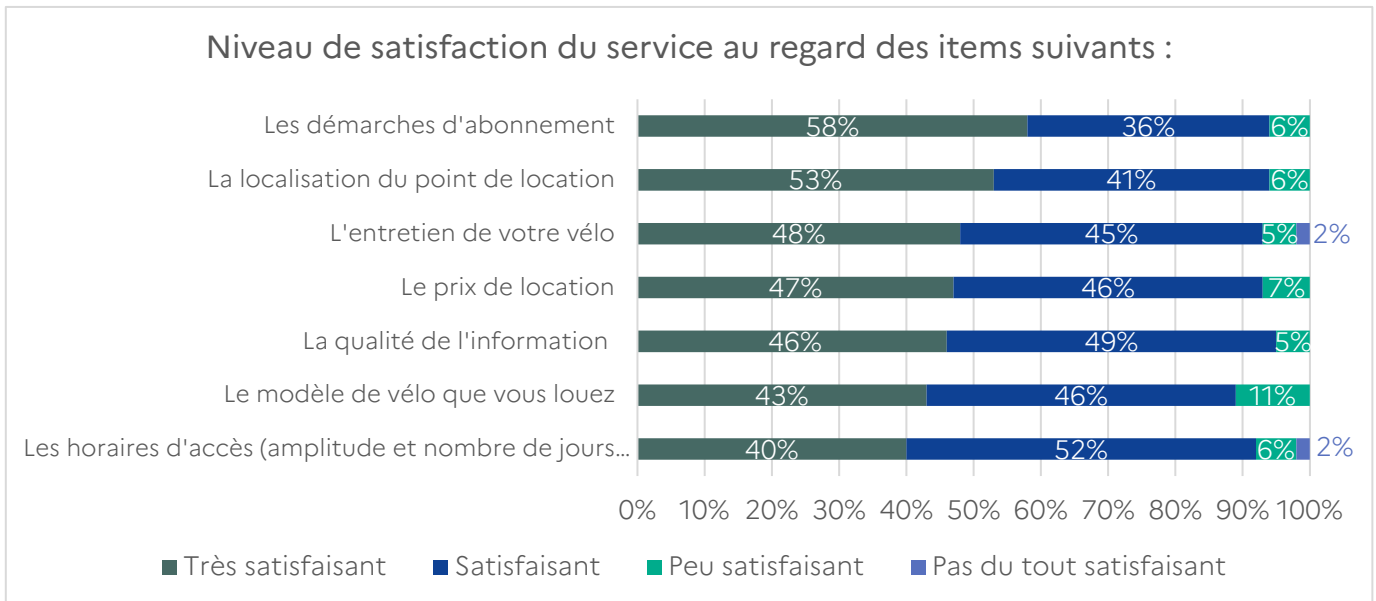


Figure 61 - Niveau de satisfaction du service au regard de différents items - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

On note un très bon niveau de satisfaction des usagers du service quels que soient les critères interrogés.

6.2. Pistes d'amélioration du service

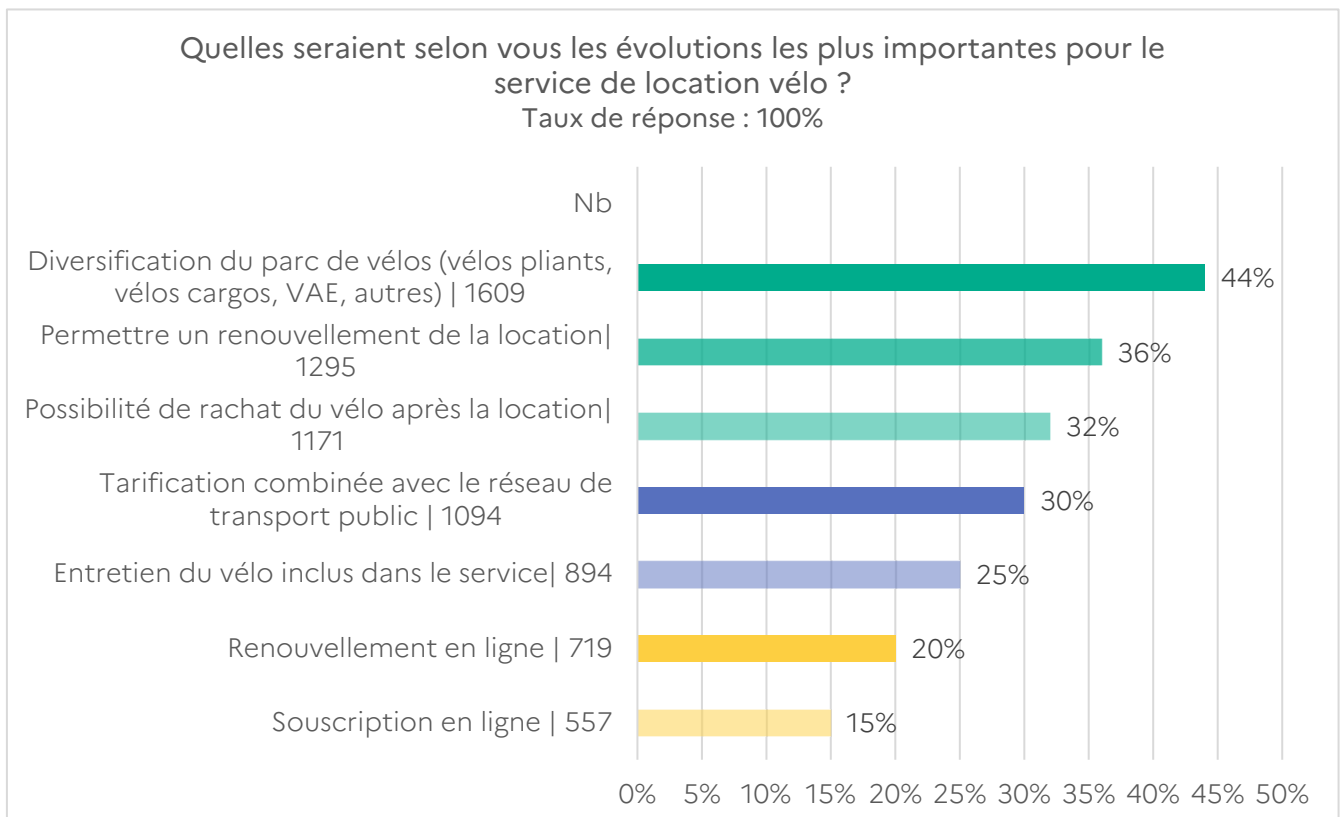


Figure 62 - Pistes d'amélioration des services VLD- Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

La première amélioration attendue par les utilisateurs actuels et passés de la location de vélos longue durée est la **diversification du parc de vélos** proposés à la location (44 %).

La **possibilité de renouveler sa location** arrive en seconde position des pistes d'amélioration du service. Elle est citée par plus d'un tiers des utilisateurs.

Cette piste d'amélioration est suivie de près par la **possibilité de racheter le vélo après la période de location** (32 %) et **l'intégration tarifaire** (30 %) permettant de combiner l'abonnement vélo à un abonnement de transport en commun. Cette dernière piste est intéressante dans la mesure où le couplage de différents abonnements à des services de mobilité pourrait rendre l'offre de location de vélos longue durée à la fois plus visible (communication et gestion intégrées), plus attractive (réductions tarifaires) et plus « pratique » (dans le cas d'un moyen d'accès unique aux différents services).

La prise en compte de l'entretien du vélo dans le service de location, parfois proposée, est attendue par un quart des utilisateurs du service. La mise en œuvre de ce service complémentaire, permet en effet d'apporter une réelle plus-value par rapport à l'achat d'un vélo.

La possibilité de s'inscrire et de renouveler son abonnement en ligne arrive ensuite avec respectivement 15 % et 20 % des répondants.

7. Impacts du service VLD sur les pratiques de mobilité

7.1. Passage de la location longue durée à l'achat

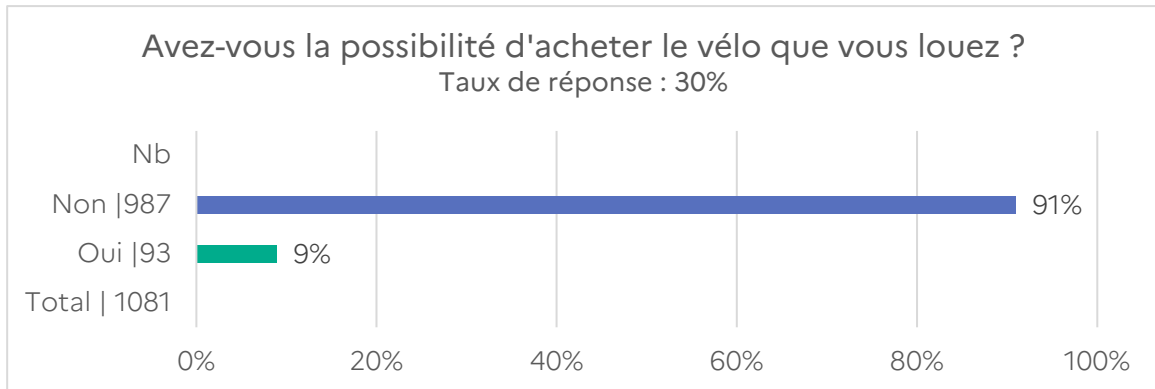


Figure 63 - Possibilité d'acheter le vélo loué – Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

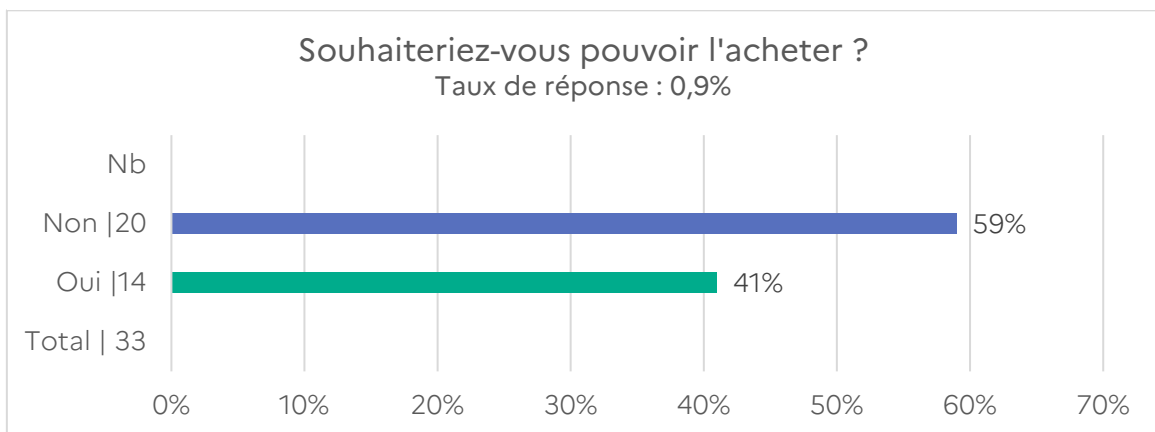


Figure 64 – Souhait d'acheter le vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

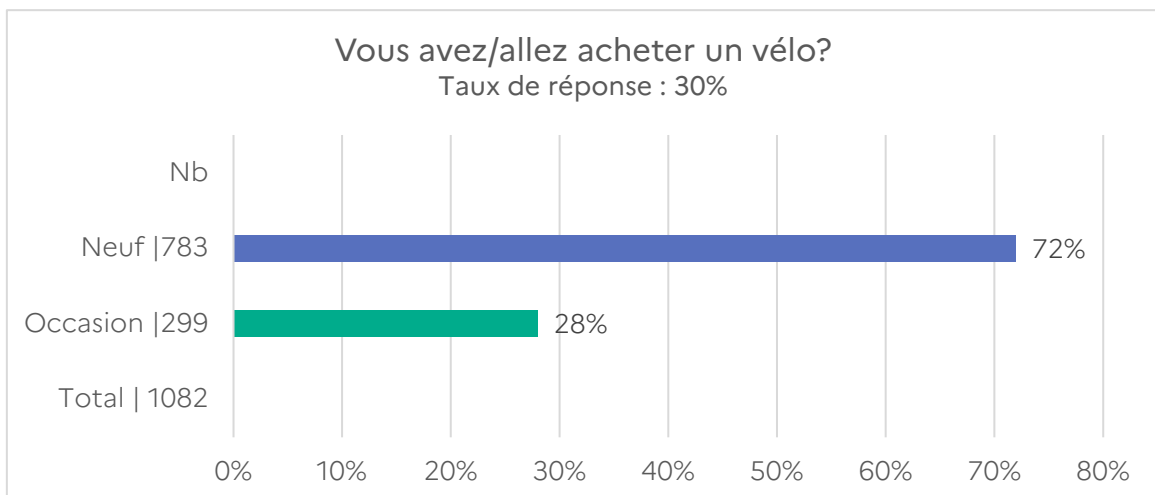


Figure 65 – Achat neuf ou d'occasion à l'issue de la VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Parmi les utilisateurs actuels ou passés d'un service de location de vélos longue durée, 43 % ont affirmé ne pas avoir renouvelé leur abonnement ou ne pas souhaiter le faire car ils avaient (ou allaient), suite à cette location, acheter leur propre vélo (cf. graphique présenté dans le paragraphe 4.2.3 sur la reconduction de l'abonnement).

Si l'on inclut les personnes qui ont la possibilité de renouveler leur abonnement, on obtient un potentiel de passage à l'acte d'achat pour 30 % des bénéficiaires d'un vélo de location.

La possibilité de racheter le vélo qu'ils louaient est laissée dans seulement 9 % des cas alors que plus de 40 % des usagers souhaiteraient pouvoir acheter leur vélo de location. Une majorité des utilisateurs ont en fait acheté ou vont acheter un vélo neuf (72 %).

Concernant le type de vélo que les utilisateurs souhaitent acheter ou ont acheté, le vélo de ville à assistance électrique est privilégié dans 42 % des cas, loin devant le vélo de ville classique qui récolte 20 % des réponses.

Cependant, lorsqu'on s'intéresse au type de vélo loué, on s'aperçoit que, dans une majorité des cas, les utilisateurs ont acheté ou souhaitent acheter un vélo du même type, ce qui démontre que l'essai a été concluant et permet de déclencher un achat. Les données sont encore trop faibles sur les vélos atypiques pour être exploitées.

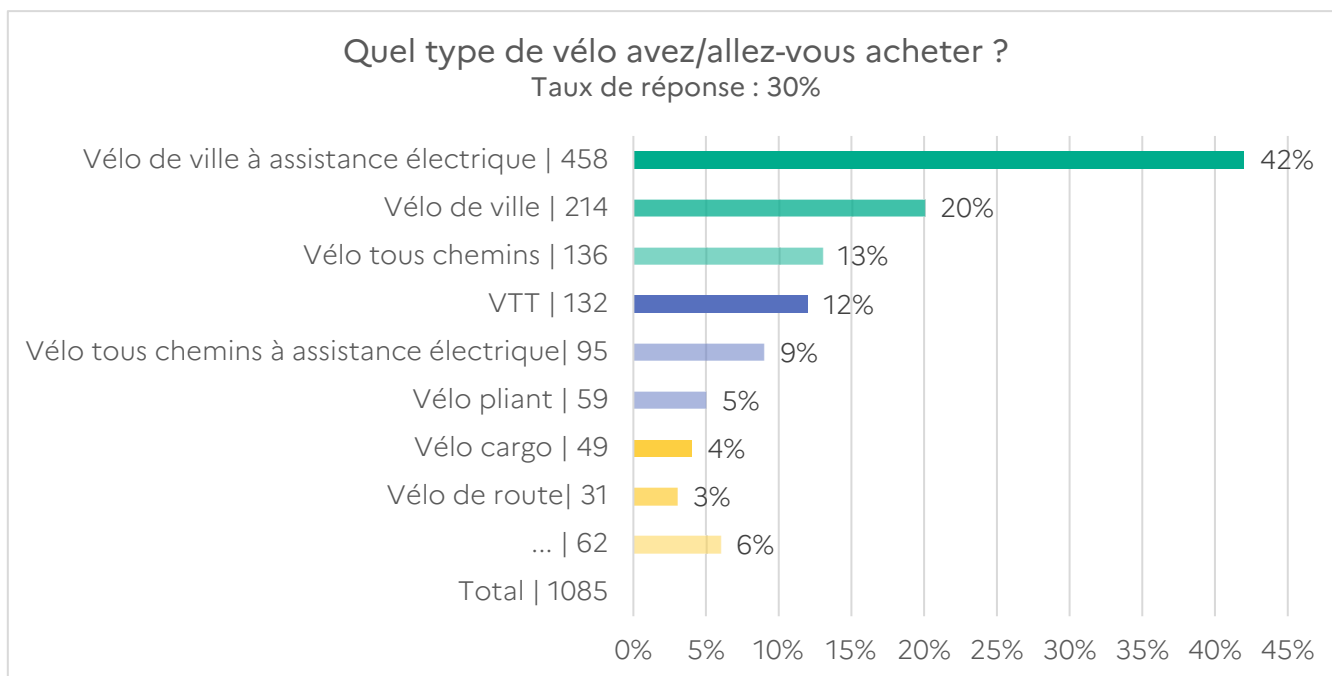


Figure 66 – Type de vélo acheté à l'issue d'une VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Concernant la gamme de prix du vélo, les personnes n'ayant pas encore réalisé leur achat souhaitent investir pour 70 % d'entre elles plus de 1 000 EUR pour cet achat.

Dans les faits, les personnes ayant déjà acheté leur vélo ont dépensé en moyenne 1 200 EUR pour cet achat. On note cependant des disparités très fortes avec 37 % d'entre elles ayant dépensé plus de 1 500 EUR (ce qui correspond à l'achat d'un VAE, avec une dépense moyenne qui dépasse même les 2 000 EUR) tandis que près d'un tiers ont dépensé moins de 300 EUR pour cet achat (il s'agit alors principalement de l'achat d'un vélo de ville ou d'un VTT, souvent d'occasion).

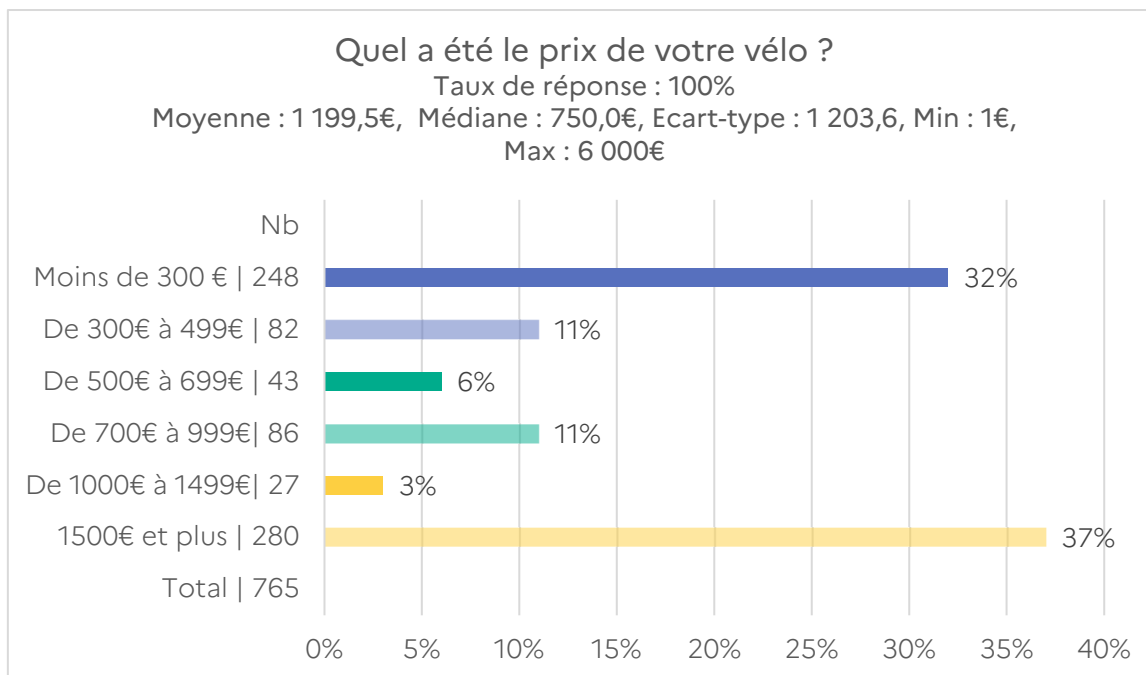


Figure 67 - Prix du vélo acheté à l'issue d'une VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Pour les personnes n'ayant pas encore réalisé leur achat, près de la moitié estime pouvoir bénéficier d'une aide à l'achat dont le montant s'élève en moyenne à près de 500 EUR.

7.2. Démotorisation et report modal

7.2.1. Evolution de l'équipement en véhicules et abonnement TC

Le service étudié a un effet certain sur l'équipement des usagers en véhicules et abonnement TC:

- côté transports en commun, 19 % des répondants indiquant un renoncement à un abonnement TC;
- côté voiture, 12 % des citations indiquent le renoncement à l'achat d'une voiture et 8 % des répondants indiquent s'être séparé d'une voiture. Ces éléments représentent un signal fort en faveur d'une démotorisation.

Diriez-vous que la location d'un vélo vous a amené à :

Taux de réponse : 100%

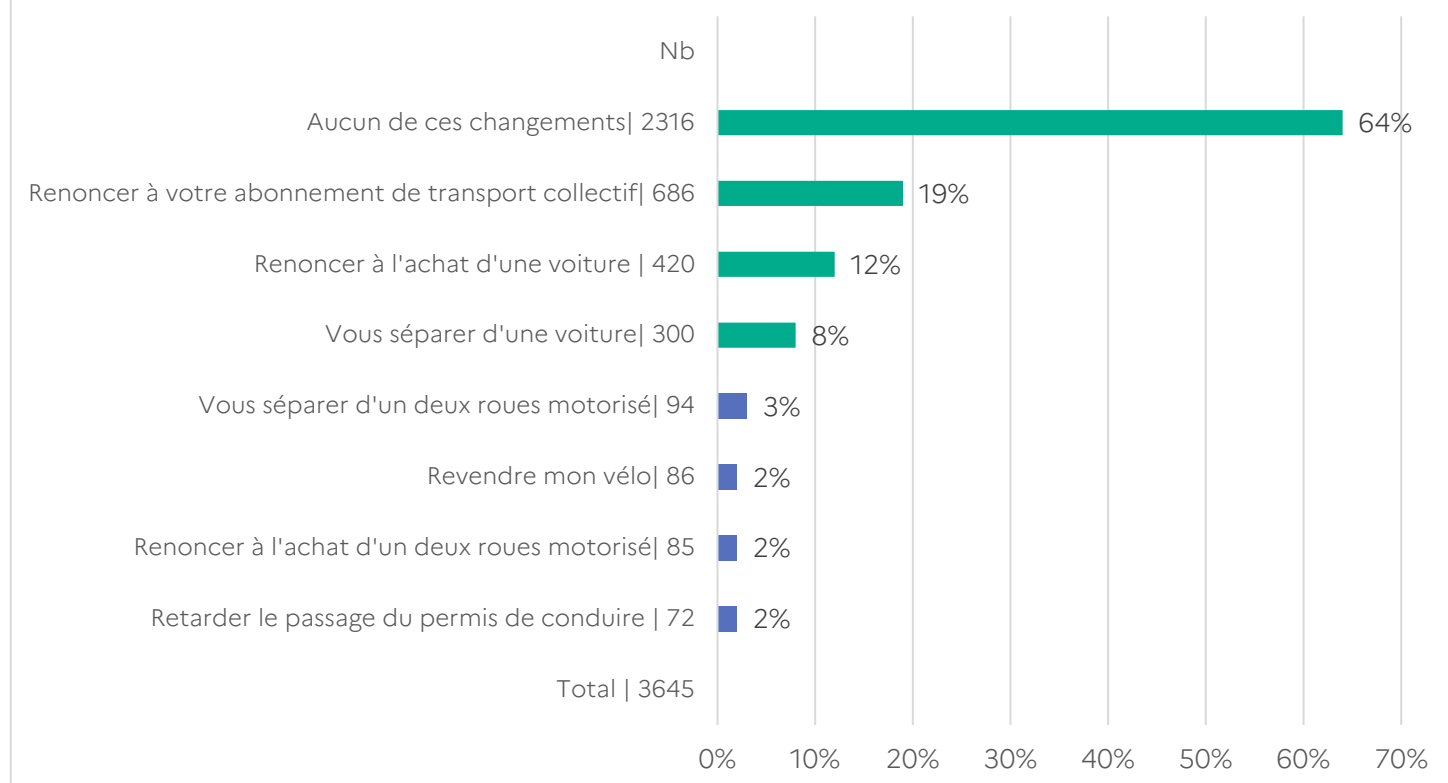


Figure 68 – Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Concernant les abonnés utilisant des vélos classiques, ils sont 10 % à renoncer à l'achat d'une voiture et 4 % à se séparer d'une voiture. C'est un impact relativement faible qui s'explique notamment par le fait que ce service a une clientèle plus jeune, étudiante, moins équipée en voitures.

Diriez-vous que la location d'un vélo classique vous a amené à :

Taux de réponse : 100%

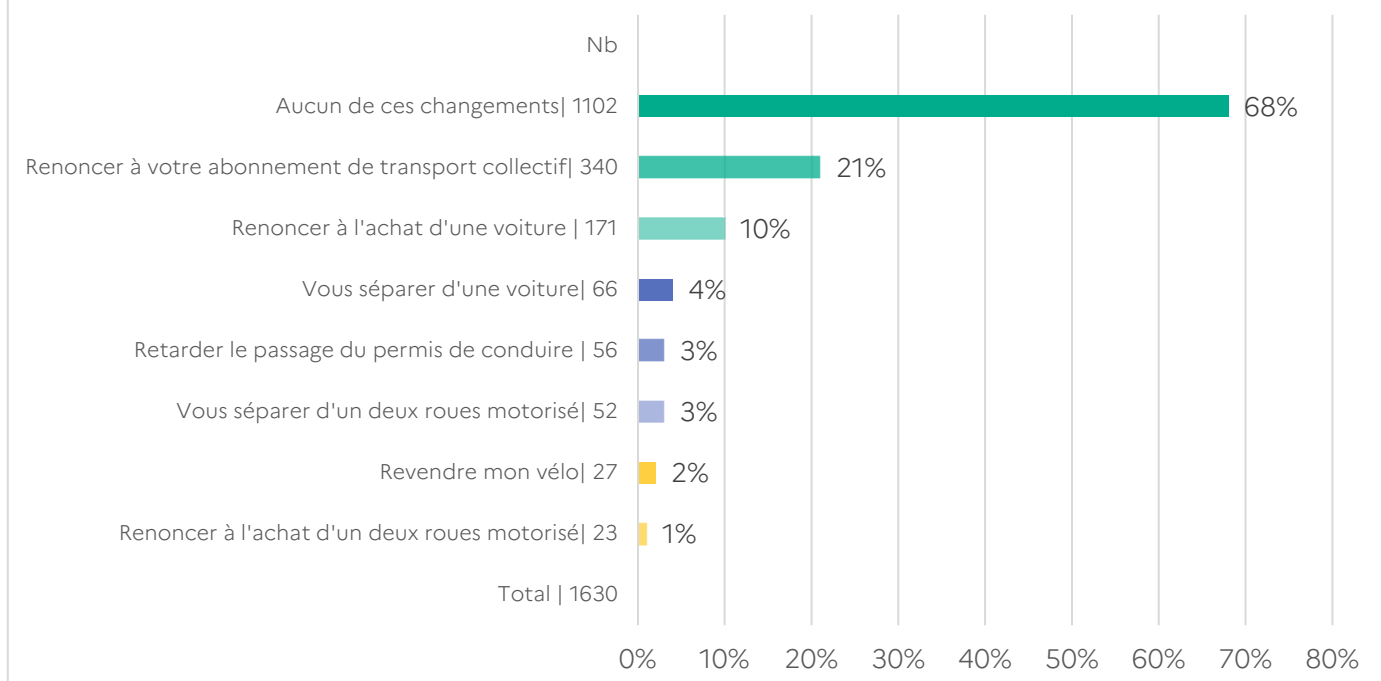


Figure 69 - Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location d'un vélo classique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Les abonnés utilisant des vélos à assistance électrique ont en revanche renoncé à l'achat d'une voiture pour 13 % et se sont séparés d'une voiture pour 12 %. Ce qui en fait le service avec le plus d'impact sur la démotorisation.

Diriez-vous que la location d'un VAE vous a amené à :

Taux de réponse : 100%

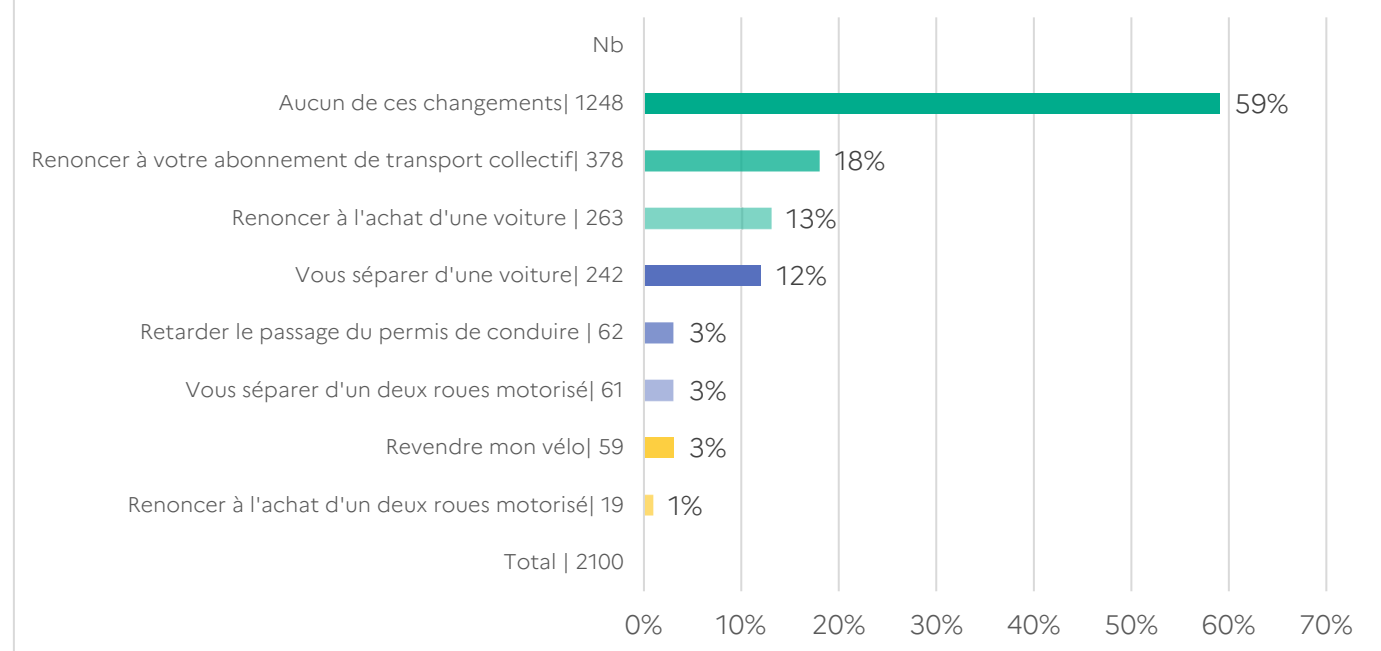


Figure 70 - Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location d'un vélo à assistance électrique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

7.2.2.Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un vélo classique

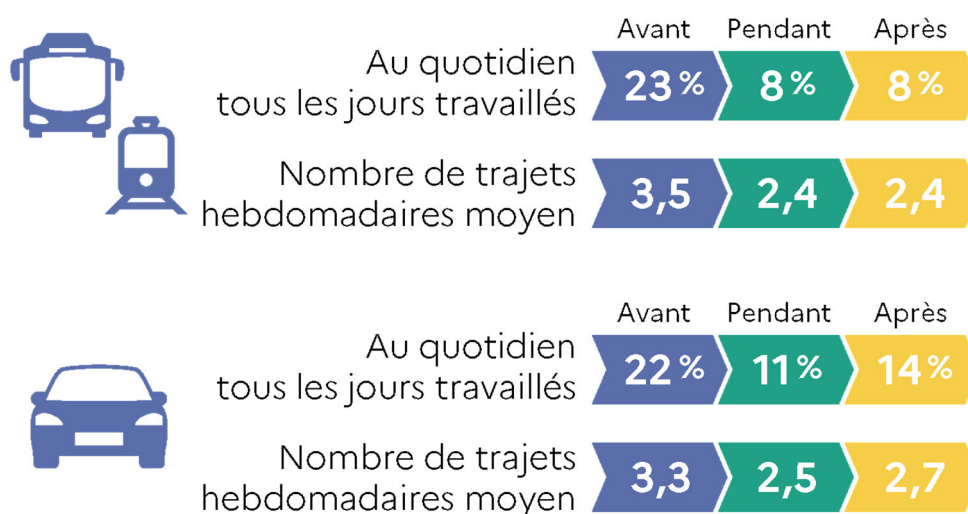


Figure 71 - Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un vélo classique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

La location longue durée d'un vélo classique se traduit par des évolutions de la pratique des autres modes de déplacement visibles sur le long terme.

Ainsi, concernant l'usage de la **voiture individuelle**, 22 % des abonnés à une location de vélos classiques avaient un usage quotidien de ce mode de déplacement. Ce pourcentage est divisé par 2 au cours de l'abonnement et il ne ré-augmente que de 3 points pour les anciens abonnés.

En nombre de trajets réalisés en moyenne chaque semaine¹, on peut ainsi considérer que ces mêmes utilisateurs réalisaient en moyenne 3,3 trajets par semaine avant d'être abonnés au service. Ce nombre baisse à 2,5 trajets/semaine pour les abonnés actuels et s'élève à 2,7 trajets/semaine pour les anciens abonnés.

Un report modal des **transports en commun urbain** vers le vélo est également observé. Ainsi, 23 % des abonnés à une location vélo classique avaient un usage quotidien de ce mode de déplacement. Cette proportion tombe à 8 % pour les abonnés actuels et reste stable pour les anciens abonnés.

Concernant le nombre de trajets réalisés en moyenne chaque semaine, alors que les usagers du VLD louant un vélo classique réalisaient en moyenne 3,5 trajets par semaine avant d'être abonnés, ce nombre descend à 2,4 trajets une fois abonnés mais aussi une fois l'abonnement terminé.

¹ Pour calculer le nombre de trajets hebdomadaires moyen, il a été considéré que les usagers ayant répondu utiliser le mode de transport « Au quotidien » ou « Tous les jours travaillés » réalisaient en moyenne 8 trajets/semaine ; 6 trajets pour la réponse « 3 à 4 fois par semaine » ; 4 trajets pour « 1 à 2 fois par semaine » ; 2 trajets pour « 1 à 4 fois par mois » ; 1 trajet pour « Moins souvent » et 0 trajet pour « Jamais »

7.2.3.Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un VAE

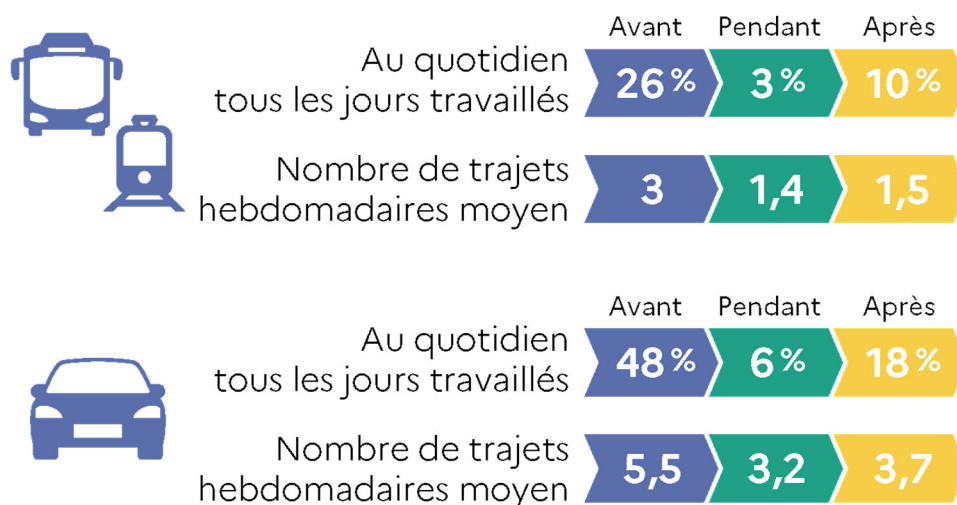


Figure 72 - Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un VAE - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

On note le même type d'évolution des pratiques de mobilité lorsque le vélo loué est un VAE.

Il apparaît que les utilisateurs louant un VAE ont, au départ, un profil mobilité privilégiant davantage la **voiture individuelle**. Néanmoins, l'abonnement permet une baisse très significative de l'utilisation de la voiture, qui n'augmente que de manière limitée pour les anciens abonnés.

Les mêmes tendances sont observables quant à l'utilisation des **transports en commun urbains**, avec un nombre moyen de trajets hebdomadaires divisé par deux suite à l'abonnement.

7.3. Distances parcourues

7.3.1. Par type de vélo

Les utilisateurs d'un VAE parcourent en moyenne près de 500 km /an de moins que les utilisateurs louant un vélo classique.

Ce constat s'explique :

- Les bénéficiaires des vélos classiques sont des profils plus jeunes, moins aisés, qui utilisent le vélo comme un mode de transport quasi systématique (notamment pour les déplacements domicile-travail)
- Les profils d'utilisateurs de vélos à assistance électrique se sont fortement diversifiés, avec des personnes qui utilisent le vélo mais pas nécessairement pour tous leurs déplacements.

Les utilisateurs de vélos pliants ou de vélos cargos semblent réaliser le plus de kilomètres par an mais le faible nombre d'usagers de ces deux types de vélo ne permet pas d'établir une relation significative.

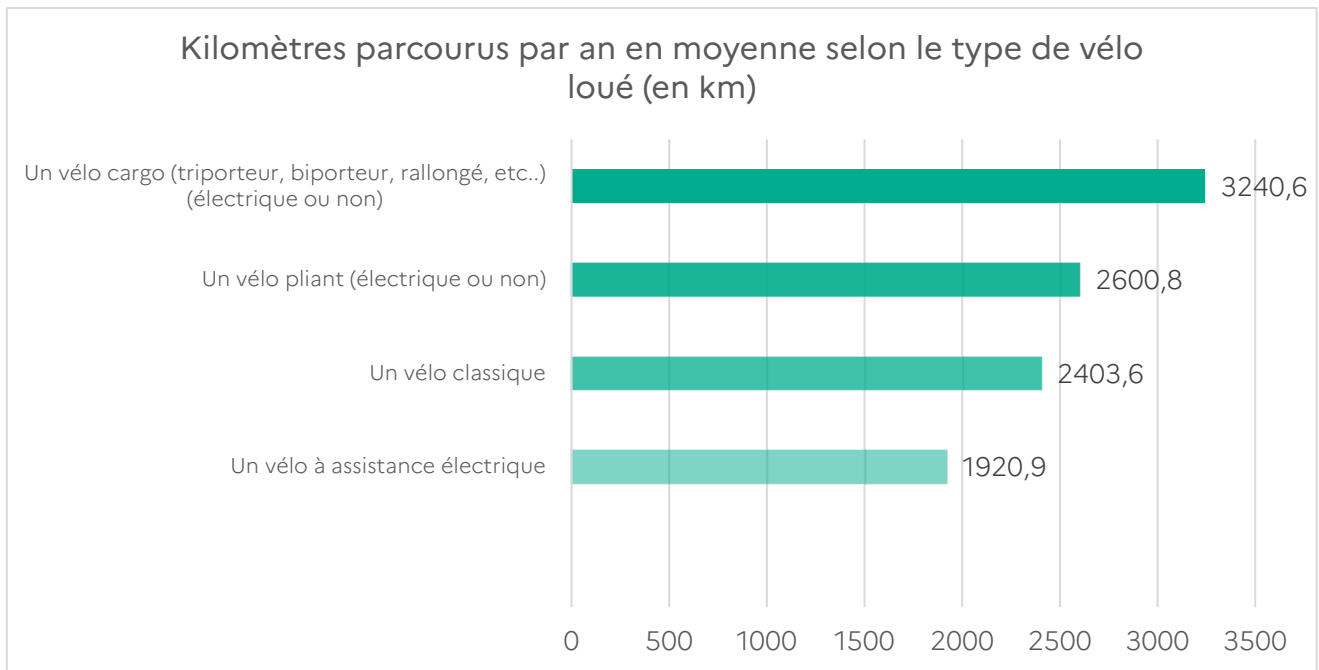


Figure 73 - Kilomètres parcourus par an en moyenne selon le type de vélo loué (en km) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

7.4. Baisse d'utilisation de la voiture

Un peu plus de la moitié des utilisateurs du service estiment avoir diminué leur utilisation de la voiture.

La proportion d'utilisateurs affirmant avoir diminué leur utilisation de la voiture est plus particulièrement significative chez les utilisateurs louant un VAE, atteignant 68 % (pour les autres types de vélo cette proportion ne dépasse pas 30 %).

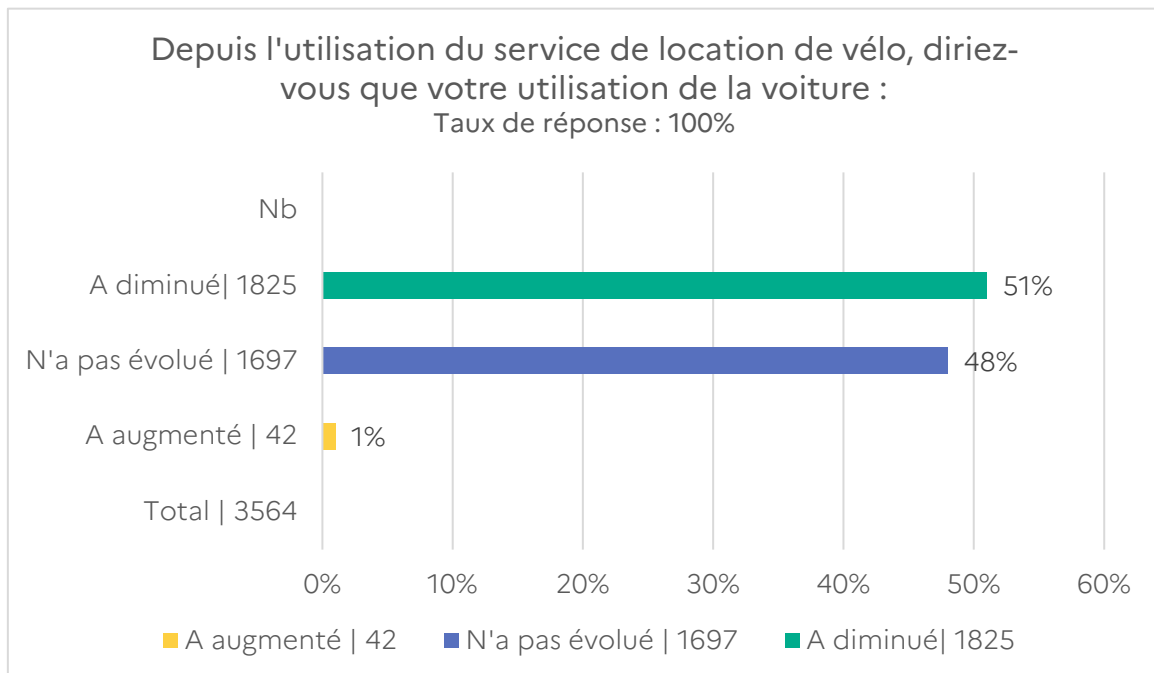


Figure 74 - Évolution de l'utilisation de la voiture suite à la location d'un vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

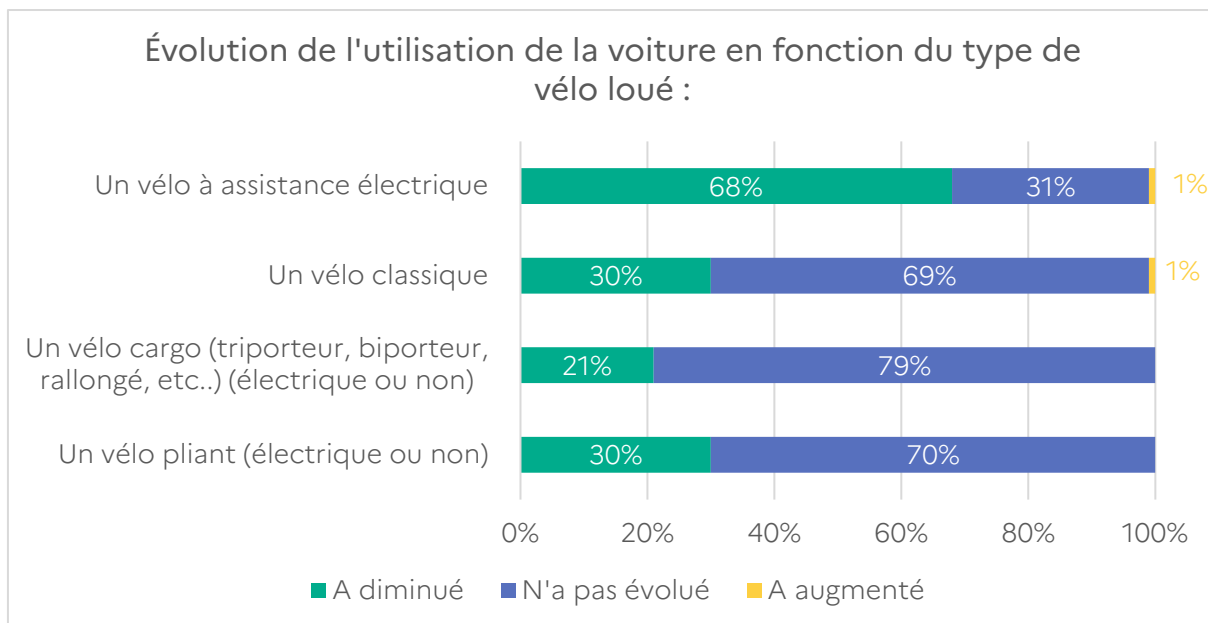


Figure 75 - Évolution de l'utilisation de la voiture en fonction du type de vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Parmi la moitié des répondants ayant déclaré une baisse de l'utilisation de la voiture, le différentiel est en moyenne de 183 km/mois, soit 2200 km/an. Il atteint même 203 km lorsque le vélo loué est un vélo cargo (attention au faible nombre d'utilisateurs pour cette catégorie).

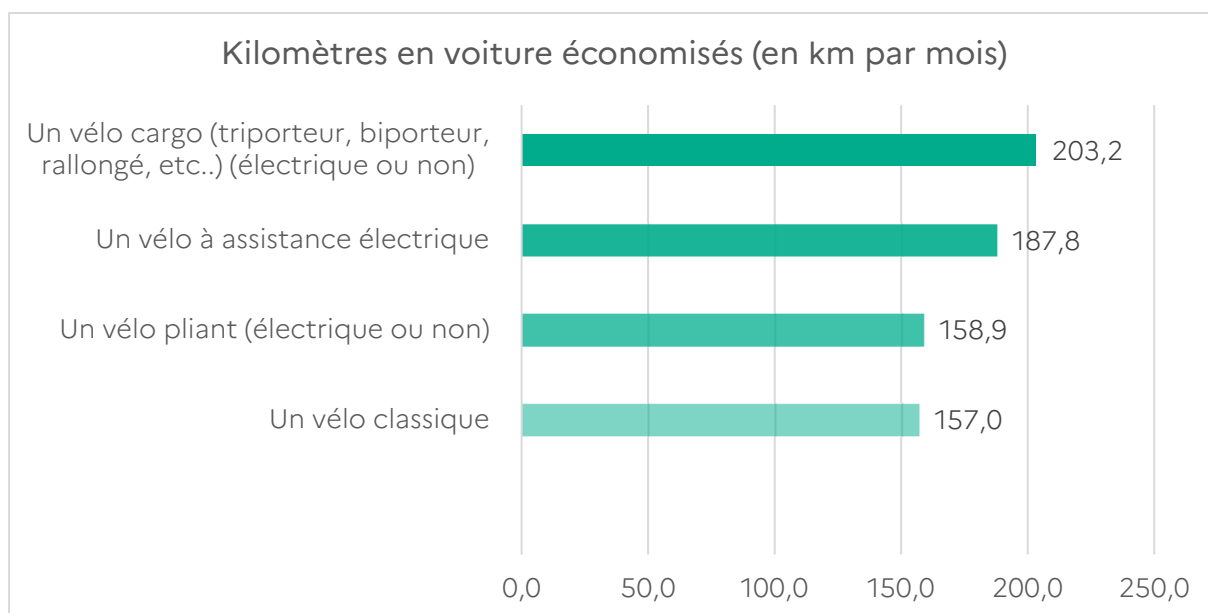


Figure 76 - Kilomètres en voiture économisés (en km par mois) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées

Ramené à l'ensemble des bénéficiaires, on estime que la location VLD génère une réduction de l'usage de la voiture :

- de 565 km/an pour un vélo classique
- de 1525 km/an pour un VAE

8. Conclusions

Concernant l'analyse de l'offre

- De 2015 à 2020, le nombre de services de VLD a doublé avec désormais plus de 160 services identifiés et un parc total estimé de 75 000 vélos
- Si ces services se sont développés au-delà des métropoles, il reste des marges conséquentes de développement pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants et notamment les territoires qui viennent de prendre la compétence mobilité.
- Le VAE représente désormais 50 % du parc de vélos proposés en VLD
- Les petites collectivités, qui ont inauguré ces dernières années leurs services, disposent de parcs 100 % VAE. Les services apportent un bon niveau de satisfaction avec des parcs de l'ordre de 10 vélos pour 10 000 habitants.
- Certains services qui ont de l'antériorité (Amiens, Rennes, Bordeaux, Strasbourg...) convertissent progressivement leur parc en VAE. Métrovélo à Grenoble fait pour l'instant le choix de conserver son parc de vélos classiques.
- Certaines collectivités font en général le choix du VLS ou de la VLD. Les villes de Paris, Lyon, Toulouse par exemple qui bénéficient de services VLS performants n'ont pas développé d'offre VLD ambitieuse, mais elles bénéficient souvent en contrepartie d'une offre conséquente de VLD à l'échelle de la métropole ou de la région. Véligo (Ile-de-France Mobilités) démontre qu'une offre VLD peut venir conforter une offre de VLS sur des territoires où l'offre VLS est moins performante, notamment en 1ère couronne...
- Dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants, le VAELD apparait comme une bonne réponse aux déplacements domicile-travail, car plus souple que des solutions de transports collectifs (notamment pour les déplacements de périphérie à périphérie).

Concernant l'analyse de la demande

- Les usagers du service ne sont pas encore à l'image de la population française sur quelques points :
 - Les familles, les jeunes, les retraités sont sous représentés
 - Les CSP+ sont surreprésentés
- En revanche, ce service offre une belle représentativité concernant :
 - La répartition homme-femme, très éloignée de la pratique du vélo dans laquelle les hommes

sont habituellement surreprésentés

- La motorisation des ménages qui est dans la norme. Le VLD participe donc au « mix » de solution de mobilité des ménages.
- Les distances des trajets domicile-travail sont tout à fait normales et montrent que la pratique du vélo n'est pas réservée à ceux qui habitent à proximité de leur lieu de travail

L'offre de stationnement sécurisé au domicile est un préalable à la souscription au service.

Concernant les motivations

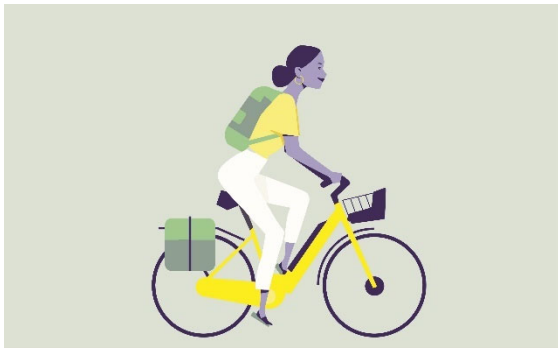
- Les abonnés « vélos classiques » apportent une plus grande importance à l'efficacité de la solution : rapidité notamment.
- Les abonnés VAE ont pour principales motivations l'activité physique et le test avant l'achat.

Concernant les impacts

- Les abonnés à des services de location de VAE réduisent dans des proportions plus importantes leur utilisation de la voiture (-188 km/mois) et sont également les plus nombreux à se démotoriser grâce au service, comparés aux abonnés à des services VLD de vélos « classiques » (notamment les étudiants qui n'ont pas encore nécessairement pris l'habitude de se déplacer en voiture). Cette baisse est pérenne au-delà de la période d'abonnement, quel que soit le vélo loué. Le taux de fidélisation est aussi extrêmement important et confirme les conclusions de 2015. Un tiers des abonnés renouvelle leur abonnement et parmi les autres, 43 % achètent un vélo pour poursuivre leur pratique. Les distances moyennes parcourues à vélo par les abonnés sont importantes : 2 156 km/an en moyenne.
- Enfin, avec un reste à charge de 0,10 EUR/km, 225 EUR /vélo, la VLD présente un bon niveau d'efficacité, et ce, quelle que soit la tranche de population. Ce reste à charge est très concurrentiel en comparaison avec les réseaux de Transport en Commun, notamment sur des tranches de population plus faibles, et surtout en comparaison du transport scolaire.

Avec un coût de revient relativement faible (inférieur à 500 EUR/ vélo), moins de 1 EUR/an/habitant, le service de location de vélos de longue durée est un service de mobilité accessible et performant sur l'ensemble du territoire.

9. Recommandations



Quelques recommandations concernant l'évolution des services de VLD :

- Simple à mettre en œuvre, les services de location de vélos longue durée sont bien adaptés à des territoires peu et moyennement denses pour compléter efficacement une offre de mobilité en transports collectifs (souvent onéreuse). Ces services permettent de proposer des solutions de mobilité aux habitants sans alternative à la voiture individuelle.
- Sur les agglomérations de taille plus importante, l'intérêt du VLD et notamment du VAE tient principalement à son impact immédiat et pérenne sur les pratiques modales des usagers et notamment sur les déplacements domicile-travail.

Deux stratégies peuvent être mises en œuvre :

- **Encourager le passage à l'acte d'achat via le test d'une solution vélo** ou VAE : dans ce cas, la proposition d'une offre d'abonnement limitée et sans renouvellement apparaît comme la meilleure solution. Elle garantit une maîtrise de la taille du parc. La diversification du parc de vélos est alors importante pour permettre à chacun d'identifier le bon modèle de vélo.
- **Augmenter la pratique du vélo et atteindre une masse critique de cyclistes**, permettant d'augmenter la visibilité du vélo dans l'espace public. Dans ce cas, il s'agit plutôt de mettre à disposition une offre de mobilité à bas coût. Le parc plus standardisé doit être plus important. Il n'y a pas ici de raison de limiter la période d'abonnement, mais afin de limiter le reste à charge pour la collectivité, le coût de l'abonnement doit être plus élevé que dans la 1^{ère} stratégie. La combinaison d'un abonnement et d'un contrat d'entretien est primordiale. Il est aussi particulièrement intéressant de communiquer et d'encourager les salariés **à demander à leur employeur de prendre en charge 50 % du prix de l'abonnement au service de VLD (obligation légale).**

Le service VLD a aussi un fort potentiel de croissance sur de nouveaux usagers, de nouvelles cibles :

- Les familles, avec l'intégration de **vélos adaptés au transport d'enfants** : vélos rallongés, biporteurs et triporteurs
- Les **Personnes à Mobilité Réduites** : avec des vélos adaptés à différentes formes de handicap et de conditions physiques, pour répondre notamment à l'obligation faite aux collectivités de proposer des solutions de mobilité solidaire. Afin d'assurer le succès de ces services auprès des publics concernés, un travail partenarial avec les structures de santé (professionnels de santé) et d'accompagnement (maisons départementales des personnes handicapées) est à mener, ainsi que des actions de communication ciblée.
- Les jeunes, **collégiens, lycéens**, sont à l'heure actuelle peu concernés par ce service, alors que le transport scolaire représente un budget important pour les collectivités.
- Les professionnels, livreurs, qui sont exclus des offres de service alors qu'ils sont demandeurs de matériel pour éviter le recours aux deux-roues motorisés et aux petits fourgons.

Le développement de services accessibles partout en France métropolitaine et en Outre-mer est aussi un enjeu. Ce type de service fonctionne très bien en dehors des hypercentres des grandes métropoles. Il faut par conséquent **accompagner le déploiement de ces offres**, peut-être avec l'aide des départements (initiative Velila en Loire Atlantique) ou via les régions (Véligo par Ile-de-France Mobilités) qui disposent de la compétence mobilité.

On peut aussi s'interroger sur le développement de services construits en partenariat avec des professionnels, pour rester **en lien avec l'éco-système vélo...** (ex : Service MyVélo'V à Lyon en partenariat avec Cyclable, Vélostation Chambéry en partenariat avec les détaillants du territoire)

Enfin, **l'arrivée d'acteurs privés sur ce secteur** (Swapfiets, Décathlon...) est aussi un signe de l'intérêt et de la pertinence économique de l'offre de location de vélos longue durée. Cette offre privée ne bénéficie pas à ce jour, pour les salariés, de l'obligation de participation employeur à hauteur de 50 % sur les abonnements à des services publics de location de vélo. En revanche, pour les salariés qui bénéficient d'un Forfait Mobilité Durable significatif (400 ou 500 EUR/an), il permet de financer dans des proportions assez semblables les frais de ces services. La généralisation du

Forfait Mobilité Durable pourrait accompagner le développement des offres privées à destination des salariés, et libérer des vélos pour d'autres cibles pour l'instant délaissées par les services de VLD : jeunes (collégiens, lycéens), personnes en difficultés ou sans ressources, retraités...

Au-delà du service de VLD, il est pertinent de poursuivre l'accompagnement des anciens abonnés qui ont acheté un vélo en proposant des contrats, des prestations d'entretien des vélos (post-location) en réseau avec les vélocistes et les ateliers-vélos.

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

Tableau 1 Nombre moyen de vélos par parc selon les tranches de population d'EPCI - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	13
Tableau 2 – Répartition des répondants par classes d'âge.....	30
Tableau 3.- Fréquence et motif d'utilisation du vélo.....	38
Tableau 4 - Distance domicile-travail suivant le vélo loué.....	40

FIGURES

Figure 1 - Évaluation services vélos ADEME INDDIGO 2015 et 2020.....	7
Figure 2 - Localisation et densité de l'offre par habitant des services VLD en France, - Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélos ADEME INDDIGO 2021.....	9
Figure 3 - Création de services VLD par année de lancement et tranche de population –.....	10
Figure 4 - Proportion des EPCI proposant un service VLD par tranche de population - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	11
Figure 5 - Taille de parc en fonction de l'année de mise en service - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	12
Figure 6 - Nombre de vélos et VAE en VLD pour 10 000 habitants par tranche de population (dont VAE) - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	13
Figure 7 - Comparaison des parcs VLS/VLD - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	15
Figure 8 - Mode de gestion du service par année de création –.....	16
Figure 9 - Taille moyenne des parcs par mode de gestion –.....	17
Figure 10 - Durée moyenne des contrats de gestion du service VLD (en années) –.....	18
Figure 11 - Coût par habitant et par an des services de VLD par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	19
Figure 12 - Coût par vélo (tous types confondus) par an par tranche de population - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	20
Figure 13 - Recettes moyennes par vélo par an par taille de collectivité –.....	21
Figure 14 - Reste à charge par vélo par an par tranche de population –.....	22
Figure 15 - Formules de location proposées - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020.....	23
Figure 16 – Part de location renouvelable –.....	23
Figure 17 – Analyse de la tarification des VAELD –.....	24
Figure 18 Analyse de la tarification des vélos classiques - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020... ..	25
Figure 19 - Types de vélos proposés en VLD –.....	25
Figure 20 - Composition du parc de VLD sur l'ensemble des collectivités –.....	26
Figure 21 - Nombre d'actes de location pour 10 000 habitants par tranche de population –.....	27
Figure 22 - Répartition Femmes /Hommes – Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	29
Figure 23 - Répartition de la population française par classes d'âge (INSEE 2021).....	30
Figure 25 - Répartition des répondants par catégories socio-professionnelles - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	31
Figure 24 - Répartition de la population française par CSP - INSEE 2017.....	31
Figure 26 - Répartition des répondants par revenus annuels du ménage - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	32
Figure 27 – Répartition des répondants par taille de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	32
Figure 28 - Répartition des répondants en fonction de leur situation familiale.....	33
Figure 29 - Répartition des répondants en fonction de leur nombre d'enfant(s) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	33
Figure 30 - Répartition de la population française en fonction de la situation familiale - INSEE 2017.....	34
Figure 31 - Equipement des répondants en voiture - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	34
Figure 32 - Répartition de la population française en fonction de l'équipement en voiture - INSEE 2017.....	35
Figure 33 – Equipement des répondants en vélo personnel - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	35

Figure 34 - Types de vélos possédés à titre personnel - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	36
Figure 35 - Taux d'équipement en vélo personnel selon la tranche de population de l'EPCI	36
Figure 36 - Taux d'équipement des ménages français en vélo - INSEE 2011.....	37
Figure 37 - Comparaison de la fréquentation journalière en 2018 et 2019, à échantillon comparable (base 69 compteurs "utilitaires") - Analyse des données de fréquentation vélo 2019 - Vélo & Territoires.....	37
Figure 38 – Période de déplacements à vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	38
Figure 39 - Fréquence et motif d'utilisation du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	39
Figure 40 - Fréquence des trajets domicile - travail/étude réalisés à vélo selon la tranche de population de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	39
Figure 41 - Répartition des trajets domicile-travail en France - INSEE 2017.....	40
Figure 42 - Répartition des trajets domicile - travail/études en fonction de la tranche de population de l'EPCI de résidence - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	41
Figure 43 - Principales raisons de la pratique du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	42
Figure 44 - Ressenti santé grâce à la pratique du vélo ? - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	42
Figure 45 - Évolution des habitudes à vélo suite à la crise de COVID19 - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	43
Figure 46 - Principales contraintes à l'utilisation d'un vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	44
Figure 47 - Type de vélo loué dans les deux dernières années - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	45
Figure 48 - Tarif de location - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	45
Figure 49 – Type de tarif de location en fonction du vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	46
Figure 50 – Proportion des répondants bénéficiant du remboursement de 50 % de l'abonnement de location de vélo par l'employeur - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	47
Figure 51 - Durée de la location actuelle - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	47
Figure 52 - Durée de la location en fonction du vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	48
Figure 53 - Raisons du non renouvellement de l'abonnement - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	48
Figure 54 - Type de vélo loué lorsque l'utilisateur répond que l'abonnement n'est pas renouvelable - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	49
Figure 55 – Existence de stationnement sécurisé à domicile - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	49
Figure 56 - Existence de stationnement sécurisé sur le lieu de travail/d'études - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	50
Figure 57 - Motifs de location du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	51
Figure 58 - Motifs de location d'un vélo électrique (VAE) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	52
Figure 59 - Motifs de location d'un vélo pliant - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	53
Figure 60 - Motifs de location d'un vélo cargo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	53
Figure 61 - Niveau de satisfaction du service au regard de différents items - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	54
Figure 62 - Pistes d'amélioration des services VLD- Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	54
Figure 63 - Possibilité d'acheter le vélo loué – Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	56
Figure 64 – Souhait d'acheter le vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	56
Figure 65 – Achat neuf ou d'occasion à l'issue de la VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	56
Figure 66 – Type de vélo acheté à l'issue d'une VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	57
Figure 67 - Prix du vélo acheté à l'issue d'une VLD - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	58

Figure 68 – Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location du vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	59
Figure 69 - Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location d'un vélo classique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	60
Figure 70 - Evolution de l'équipement des usagers en véhicules et abonnement liés à la location d'un vélo à assistance électrique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	60
Figure 71 - Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un vélo classique - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	61
Figure 72 - Évolution de la pratique des différents modes avec la location d'un VAE - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	62
Figure 73 - Kilomètres parcourus par an en moyenne selon le type de vélo loué (en km) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	63
Figure 74 - Évolution de l'utilisation de la voiture suite à la location d'un vélo - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	63
Figure 75 - Évolution de l'utilisation de la voiture en fonction du type de vélo loué - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées.....	64
Figure 76 - Kilomètres en voiture économisés (en km par mois) - Enquête Usagers ADEME INDDIGO 2020 – Données redressées	64

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
DSP	Délégation de Service Public
DSP TC	Délégation de Service Public Transports en Commun
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
ETP	Équivalent Temps Plein
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
SEM	Société d'Économie Mixte
SPL	Société Publique Locale
VAE	Vélo(s) à Assistance Électrique
VAELD	Vélo(s) à Assistance Électrique en Location Longue Durée
VAELS	Vélo(s) à Assistance Électrique en Libre-Service
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'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 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.

