


 v i l l e s & vé l o s

**Le vélo a été le premier exemple de partage des objets à grande échelle au cours des années 2000** avec Vélo'v à Lyon et Villeurbanne dès mai 2005 puis Vélib' à Paris en juillet 2007. Les systèmes de vélos en libre-service ont répondu à des besoins de mobilité non couverts par les transports publics et la possession d'un vélo individuel, inaugurant en cela un phénomène qui allait s'amplifier de découplage de l'usage et de la possession dans le domaine des mobilités comme dans d'autres secteurs. Ils ont mis en évidence l'existence d'une mobilité interstitielle\* et le potentiel de l'intermodalité vélo et transports collectifs. C'est une petite révolution des mobilités qu'ont enclenchée Vélib' et ses cousins un peu partout en France et dans le monde. Près de 15 ans plus tard, les systèmes VLS « classiques » ont trouvé leurs marques, leur domaine d'emploi, mais aussi leurs limites. Ils se sont renouvelés en introduisant de la mixité, combinant parfois stations automatiques et prêts humanisés, de la flexibilité – sans bornes ni stations –, des offres diversifiées avec des vélos standards, à assistance électrique, pliants, cargos... Le vélo partagé a donc de belles perspectives de développement et d'innovation. Au bénéfice des usagers individuels et des entreprises. Les collectivités locales disposent désormais d'une palette de services à la mobilité dans laquelle le vélo partagé est un atout important. Ce hors-série de *Ville & Vélo* propose un tour d'horizon du phénomène du vélo partagé dans toute sa diversité, à la veille du prochain mandat municipal. ■

\* La mobilité entre les modes comme la marche ou le vélo qui permettent de relier deux modes.

## Le vélo partagé

locations humanisées, libres-services, free-floating, flottes captives

### En chiffres

- Près de **100 000 vélos** seraient partagés dans les collectivités :
  - près de 50 000 vélos en libre-service en station
  - plus de 15 000 vélos en free-floating
  - plus de 32 000 vélos en location humanisée

Sources : Ademe/cabinet 6T, décembre 2018, Étude sur les impacts des services de vélos en free-floating sur les mobilités actives – Ademe, septembre 2016, Étude d'évaluation sur les services vélos.

# Le partage change de cycle

La location humanisée moyenne et longue durées met le pied à la pédale de nouveaux usagers pour augmenter la part modale du vélo, toujours inférieure à 3 % sur l'Hexagone. Le vélo à assistance électrique se positionne en vedette des services de location.

L'histoire du partage du cycle retiendra la multiplication des libres-services vélo des années 2005-2010, portés par les locomotives Vélo'v et Vélib'. La décennie suivante, la nouvelle impulsion des vélos partagés se retrouve davantage dans des services de location longue durée, qui prennent le relais ou complètent l'offre des libres-services. Le choix de Grenoble pour un service humanisé fait référence. « *L'objectif de notre service public de vélo est d'aider les publics à se remettre en selle quotidiennement. L'argent public se consacre à un service de moyenne et longue durées, et non pas à un usage exceptionnel du vélo. Je pense que ce choix est juste* », défend Yann Mongaburu, vice-président de la métropole grenobloise en charge des déplacements.

Parfois les services s'additionnent, comme à Nantes, où l'opérateur JCDecaux gère l'ensemble des services vélo depuis septembre 2018. « *Il nous fallait donner de la cohérence et de la clarté pour atteindre l'objectif de 12 % de part modale vélo sur les 24 communes de l'agglomération d'ici 2030. Nous souhaitons mettre en place l'offre de location longue durée, un engagement de campagne. Suite à une procédure de dialogue compétitif suivi d'un appel d'offres, JCDecaux est devenu opérateur des vélos en libre-service (VLS), du service de location longue durée et du stationnement, ce qui permet d'offrir un service cohérent sur l'ensemble des communes* », précise Thomas Quéro, adjoint au maire de Nantes en charge



© Nantes métropole

Les services de location longue durée cohabitent avec les libres-services à Nantes. Faire connaître les services dans les quartiers difficiles ou excentrés devient également une des missions des services vélo.

des déplacements doux. Les solutions globales s'imposent. À Strasbourg, l'agglomération alsacienne a complété son offre historique de location humanisée par des stations en libre-service (lire page 8).

## La bascule de l'auto vers le vélo

« *Le service public se retrouve utilisé équitablement* »

Des territoires de dimension plus modeste optent aussi pour la location, à l'image de la Carène, l'agglomération de Saint-Nazaire (44). « *En 2015, on parlait beaucoup du vélo en libre-service (VLS). Très vite, il m'est apparu que le VLS n'était pas forcément la bonne solution pour notre agglomération. D'autre part, le vélo devait apporter un plus par rapport à un vélo classique pour aider à accompagner la bascule de l'automobile vers le vélo. Le service vélycéo de location longue durée*

## REPÈRES

**15 %**

des abonnés à un service de location de VAE se sont séparés d'une voiture suite à la location et **9 %** pour un vélo mécanique

**13 %**

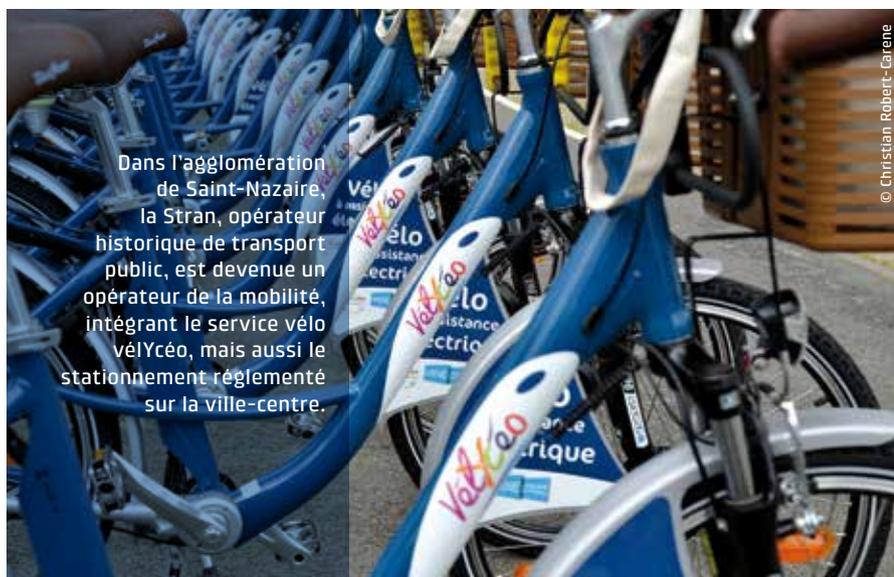
ont renoncé à l'achat d'une voiture (**9 %** pour un vélo classique)

**43 %**

des usagers achètent un vélo personnel à la fin de leur abonnement.

de vélos à assistance électrique (VAE), mis en place au printemps 2017, n'a cessé de progresser : aujourd'hui, nous disposons d'une capacité de location de 1100 VAE », témoigne Jean-Jacques Lumeau, vice-président de l'agglomération de Saint-Nazaire. Les objectifs d'augmentation de part modale du vélo passent par

assistance électrique (VAE) restent le produit d'appel. Le nouveau service Véligo Location illustre cette tendance avec la mise à disposition, à terme, de 20 000 VAE dans toute l'Île-de-France ! À Grenoble, la maîtrise de l'outil de location a permis la mise en place d'une tarification solidaire sur le



Dans l'agglomération de Saint-Nazaire, la Stran, opérateur historique de transport public, est devenue un opérateur de la mobilité, intégrant le service vélo vélycéo, mais aussi le stationnement réglementé sur la ville-centre.

© Christian Robert-Garene

des choix forts. « Nous avons choisi de ne pas limiter la durée de location et d'en permettre le renouvellement. L'enquête sur l'utilisation fait apparaître que bon nombre d'usagers les utilisent pour des déplacements qu'ils feraient en automobile, sans forcément se séparer de leur véhicule. Nous voulons renforcer tout ce qui accompagne les déplacements autres qu'automobiles, ce sont les ambitions de notre PDU, voté le 30 avril dernier, de baisser la part modale de l'automobile de 71 % à 63 %, ce qui se fera avec un report sur les transports collectifs et sur les modes doux », souligne Jean-Jacques Lumeau.

### La maîtrise des tarifs pour infléchir le service

La majorité des services diversifient leurs flottes par des vélos-cargos, mais aussi des vélos pliants voire des tandems pour des usages plus touristiques. Toutefois, les vélos à

vélo dès 2015. Le résultat ? « Une explosion du nombre d'abonnés en situation de fragilité financière pour le service Métrovélo, désormais dans des proportions équivalentes à celui des abonnés aux transports publics de la métropole. En 4 ans, cette tarification a permis de diversifier socialement les utilisateurs de vélo. Les critères de genre ont également été considérés et, pour la première fois cette année, 51 % des usagers sont des usagères. Les femmes étant majoritaires dans la population, il est logique qu'elles se retrouvent majoritaires dans l'usage ; le service public se retrouve utilisé équitablement », se félicite Yann Mongaburu. Nantes a limité l'offre d'abonnement sur un an, mais la porte sur deux ans pour les revenus plus modestes. La métropole s'interroge sur l'acquisition d'un vélo après la mise en selle grâce à son service de location, un des enjeux de l'écosystème vélo en construction. ■

## PLUS D'UN DEMI-SIÈCLE DE VÉLOS PARTAGÉS

**1966** : À Amsterdam, le mouvement libertaire et écologiste Provo propose à la municipalité la mise à disposition gratuite de vélos pour les habitants. Suite au refus, les militants récupèrent de vieilles bicyclettes, les peignent en blanc et les répartissent dans la ville.

**1976** : 300 vélos jaunes sont mis gratuitement à disposition des habitants dans le centre-ville de La Rochelle pour la première expérience de vélos municipaux en libre-service.

**1995** : début du service danois Bicyklen à Copenhague.

**1998** : les « vélos à la carte » rennais annoncent l'arrivée des premiers libres-services français.

**2000** : mise en service de Call a bike en Allemagne, service de location en semi-free-floating aujourd'hui présent dans une cinquantaine de villes ; en 2003, Nextbike développe un concept similaire outre-Rhin.

**2005** : lancement du Vélo'v lyonnais, suivi par l'ouverture de services dans de nombreuses villes (Orléans, Montpellier, Paris, Besançon...).

**2017** : déploiement des premières flottes de vélos en free-floating sur le territoire français : Gobe.e bike à Lille (5 octobre), puis dans les Hauts-de-Seine (92), à Paris (9 octobre) et Reims (6 novembre) ; Pony Bikes à Angers (23 octobre) ; Ofo à Paris (décembre) ; Indigo wheel à Metz (18 décembre).

## Le « semi-free », une liberté sous caution

Après le retrait de certains opérateurs, l'arrivée des trottinettes sur ce mode de partage et l'attente d'un droit de licence, le free-floating occupe toujours l'actualité. Les vélos partagés sans bornes pourraient se positionner en complément des autres services de location avec des déposes sur des zones dédiées.

« La bulle spéculative a vu des stratégies financières plus que des stratégies de mobilité », insistait Christophe Najdovski, adjoint au maire de Paris en charge des transports, sur le déferlement des vélos en free-floating, lors de la Rencontre du Club des villes et territoires cyclables en avril dernier. La régulation du stationnement se précise pour ce service de partage. L'opérateur INDIGO weel, avec son offre initiale de « semi-free-floating », pourrait détenir la bonne formule pour intégrer ces libres-services sans bornes aux politiques de transport. Le stationnement des vélos sur des arceaux dédiés se retrouve chez l'opérateur danois Donkey Republic. Les vélos nantais Titibike jouent aussi cette partition, tout comme le nouveau venu parisien Oribiky avec des vélos à assistance électrique... Les opérateurs traditionnels de vélos en libre-service ajoutent ce service à leur catalogue, à l'image de Cykleo et de son *private floating*, des flottes de vélos équipés de cadenas géolocalisés se rangeant sur des zones identifiées. L'entrée du vélo sans borne dans un deuxième âge semble s'accompagner de déposes de vélos encadrées.

### Les territoires gardent la main

Dans l'attente d'un droit de licence par la loi d'orientation des mobilités (LOM), les territoires ont sorti leurs outils pour se prémunir : chartes de bonne conduite, redevances, appels à manifestations d'intérêt, appels à initiative privée... Lille a fixé une redevance de 11 € pour tous les engins



Placés sur des espaces référencés, les vélos en free-floating n'encombrent pas les trottoirs et peuvent compléter l'offre de transport. La solution d'avenir ?

© Alain Darouiche

en free-floating. Un prix dissuasif que Strasbourg a porté à 20 € par vélo et par an. Les explications de ce montant par Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire et conseiller eurométropolitain : « Nous avons refusé qu'il y ait une occupation un peu sauvage ou mal organisée de l'espace public. Pour nous, la priorité est que le vélo soit un outil de déplacement fiable et en bonne cohabitation avec les autres modes de déplacement, notamment avec les piétons (...). Ce n'est pas parce que nous sommes la première ville cyclable française que nous devons être les cobayes de ces services-là. Nous avons donc mis en place une redevance de 20 €/vélo/an et publié un appel à initiative privée pour encadrer et éviter toute arrivée d'un acteur sur le territoire sans passer par cet appel. Nous sommes en train d'examiner les candidatures déposées (...). Aujourd'hui,

il ne reste plus beaucoup de flottes libres, les opérateurs en sont venus à obliger les clients à attacher les vélos à un point fixe. Nous faisons le pari de la régulation et de l'encadrement. »

### Le free-floating encore flou

Le grand flou stratégique et économique du free-floating « canal historique » a clairsemé les rangs dans l'Hexagone : Ofo a quitté la capitale française après une année d'exploitation ; Mobike, qui lui dispute environ 90 % du marché international, pourrait le suivre prochainement ; d'autres acteurs ont rapidement disparu, comme Gobee.bike. Les stratégies boursières pilotant le processus brouillent les cartes. Le géant californien Uber se rangeant peu à peu des voitures illustre cette tendance, avec ses nouvelles ambitions sur le dernier kilomètre par les vélos Jump et les trottinettes Lime.

Auditionné par le groupe de travail

mis en place début 2018 par le Club des villes et territoires cyclables sur ce sujet, Benoît Beroud, fondateur du cabinet Mobiped, estimait le marché du vélo en free-floating à plus de trente opérateurs dans le monde au printemps 2018. Selon le consultant, ce marché concurrentiel très jeune devait subir de nombreuses évolutions : disparition d'acteur, acquisition-fusion, collusion sur certaines villes, évolution des modèles économiques... Des faits constatés.

### Un modèle économique à construire

Pour déployer un tel service, chaque nouveau marché, chaque nouveau

territoire doit s'avérer rentable, les entreprises ne profitant que peu d'économies d'échelle. Malgré la collecte des données des utilisateurs se rajoutant à la facturation, l'opération ne semble pas si lucrative ! « *Le seuil de rentabilité se situe autour de 4 à 5 rotations par jour et par vélo. Il faut que les vélos servent le matin et le soir, mais aussi entre midi et deux à une autre personne. D'où l'intérêt de disposer les vélos au bon endroit au bon moment et de bien connaître la ville* », nous confiait Jean Gadrat, directeur du développement nouvelle mobilité d'INDIGO weel, après les premiers déploiements. Le chiffre dépasse les

3,5 à 4 rotations d'usage pour les vélos en libre-service, constatées par l'Ademe (*Évaluation sur les services vélos*, septembre 2016). Les expériences de Metz, Grenoble ou Angers montrent que les vélos sans stations peuvent s'intégrer dans l'espace public. Ce service pourrait-il venir compléter l'offre de vélos en libre-service (VLS) avec stations et ainsi étendre l'offre de vélos partagés au-delà des centres-villes, comme l'affirme le Cerema (*Vélos en libre-service sans stations. Premier état des lieux* – novembre 2018) ? Les faibles densités de population sur certains territoires pourraient contrarier ces desseins. ■

## Une étude pour (mieux) comprendre

Publiée en décembre 2018 pour le compte de l'Ademe, l'étude du cabinet 6T permet de mieux appréhender les usagers des vélos en free-floating, leurs déplacements et l'impact sur leur mobilité.

Très informative, l'étude de l'Ademe comporte un biais : celui de reposer exclusivement sur des usagers parisiens des services Ofo et Mobike, alors que le service Vélib' fonctionnait de façon très chaotique lors de la réalisation de l'étude (du 26 septembre au 28 octobre 2018). Ofo a déserté la place parisienne deux mois plus tard, et Mobike s'interrogeait encore sur son avenir parisien en mars dernier. Une certaine réserve s'impose donc à la lecture de ces informations. Toutefois, il ressort que la moitié des usagers de ces vélos en free-floating déclarent n'avoir jamais utilisé un Vélib' auparavant. Les deux services apparaissent donc comme « *distincts et complémentaires* » selon l'étude, qui avance également : « *Le caractère ponctuel de l'usage des vélos flottants fait ainsi évoluer les pratiques de mobilité préexistantes à la marge, sans les remplacer.* » Les trajets effectués

seraient plus courts, plus occasionnels et serviraient davantage les loisirs que les trajets domicile-travail. Enfin, le profil de ces usagers se compose « *majoritairement de jeunes cadres de sexe masculin âgés de moins de 35 ans, très diplômés et se situant dans la moyenne des revenus parisiens* ». Ces usagers sont très jeunes (25 % ont moins de 25 ans, 60 % moins de 35 ans), actifs, avec une forte représentativité d'étudiants (un sur cinq). Il n'est pas

étonnant de retrouver un profil d'utilisateurs très versé sur les nouvelles technologies, le téléchargement de l'application de chaque opérateur et le repérage des vélos sur un Smartphone constituant un prérequis. La fréquence d'utilisation ? Elle serait de 4,8 locations par mois pour un trajet moyen d'une durée de 21 minutes et un temps moyen de marche

jusqu'à un vélo de 5,5 minutes. À titre de comparaison, cette durée était estimée à 13 minutes en 2016 pour un abonné Vélib' longue durée, et 32 minutes pour un abonné courte durée. ■



jusqu'à un vélo de 5,5 minutes. À titre de comparaison, cette durée était estimée à 13 minutes en 2016 pour un abonné Vélib' longue durée, et 32 minutes pour un abonné courte durée. ■

## Les entreprises louent avant tout **la sécurité**

Élargie à la location au 1<sup>er</sup> janvier 2019, la défiscalisation à hauteur de 25 % pour les flottes de vélos des entreprises est passée quasi inaperçue. Les outils s'ajustent pour faciliter l'acquisition de flottes de vélos pour des entreprises qui peinent toujours à se mettre en selle.

La carotte et le bâton ne suffisent pas ! Défiscalisation pour l'achat et la location de flottes de vélos, obligation des plans de mobilité dans les entreprises de plus de 100 salariés... Les mesures provélo avancent. Parfois seules ! Les vélos peinent toujours à trouver leur place. « La décision d'installer des flottes de vélos partagés est très souvent liée à la sécurité. Une fois passé cet obstacle majeur, ces avantages constituent des éléments facilitateurs, mais ils ne font pas basculer les décisions. La perception de la dangerosité du vélo reste le frein principal », assure Charles Poretz, fondateur de Cyclez, opérateur de vélos dans les entreprises.

L'extension de la défiscalisation des flottes à la location ? Si elle comble un vide, sa jeunesse ne permet pas encore d'en mesurer les effets. Arthur Hamot, responsable marketing de l'opérateur Green On, reste circonspect : « Bien que ce levier fiscal ait permis une fois à une entreprise de se décider en faveur du vélo, la défiscalisation n'a jamais vraiment été

pour nous un facteur déclenchant auprès des entreprises. Les montants sont trop peu importants pour être suffisamment motivants, et les clients opérationnels ne récupèrent pas directement sur leurs comptes d'exploitation le fruit de la mesure, qui se gère au niveau du groupe. »

### Les services des collectivités loués par les entreprises

« Ces avantages constituent des éléments facilitateurs, mais ils ne font pas basculer les décisions »

La faible culture vélo et le frein sécuritaire lié à la perception du danger étouffent les initiatives. « Dans l'entreprise, le vélo est vu à travers le pare-brise de la voiture ! Mais tout ceci avance, le vélo n'est plus un sujet exploratoire », positive Charles Poretz, qui développe des formations sur la prévention du risque à vélo pour les entreprises afin de le placer à hauteur de l'automobile et des deux-roues motorisés.

Les services de location des collectivités jouent également leur rôle. À Strasbourg, quatre-vingt-six entreprises utilisent la location clefs en main du service de

L'estimation du nombre d'entreprises disposant d'une flotte de vélos active devrait se limiter à une centaine, selon les différentes sources.



© Cycles Lapière

l'agglomération (Vélhop). La prestation comprend les vélos et leur entretien, mais également la livraison de racks de stationnement (pour un montant de 156 €/an/vélo). Le service de location longue durée Véligo mis en place en septembre prochain sur l'Île-de-France avec, à terme, 20 000 vélos à assistance électrique, va également proposer des découvertes et des formations à la pratique du vélo en milieu urbain pour les entreprises. Le besoin de rassurer prédomine toujours. ■

## Les **vélos-cargos** se partagent aussi

La nouvelle entreprise Cargobikes factory met en place des biporteurs de la marque Douze cycles au sein des sociétés. Le principe ? Un contrat de location longue durée avec option d'achat (LOA), à l'image de ce qui se pratique pour l'automobile ou les deux-roues motorisés. Les dispositifs de financement pour la location liés à un contrat d'assurance bien ficelé positionnent les flottes de vélos-cargos comme alternatives crédibles dans les métropoles saturées. «

La rentabilité se met en avant, avec la possibilité de réaliser davantage d'interventions quotidiennes qu'avec une camionnette. L'usage se justifie pour les entreprises sur les sites étendus pour transporter du courrier, petit matériel ou autre comme utilitaire externe. Le gros frein à lever est de faire passer les utilisateurs du confort d'une camionnette avec radio à un vélo sous la pluie », selon Grégory Pigier, un des cofondateurs. ■



© Nantes métropole

## Orange et la fibre vélo

Le changement de mode de déplacement pour des équipes opérationnelles d'Orange se mène en concertation avec les salariés. Les premières flottes ont fait leur apparition, et l'usage se propage chez l'opérateur de téléphonie.

« Nous menons une politique innovante en matière de déplacements professionnels sur la base du volontariat », avance Bruno Grimot, de l'unité d'intervention affaire d'Orange, représentant un millier de personnes concentrées sur Paris et le département des Hauts-de-Seine. L'objectif annoncé par l'opérateur ? « Répondre aux politiques actuelles visant à se passer des véhicules d'ici 10 à 15 ans... En proposant des solutions de déplacements alternatifs et en faisant évoluer les comportements. » Une initiative écolo-économique induite par les temps de trajet trop longs et les difficultés de stationnement que le forfait post-stationnement (FPS) amplifie. Au quotidien, les techniciens craquent ! D'ateliers de réflexion et d'échanges menés avec les salariés début 2018 sont sortis plusieurs axes de travail, dont l'expérimentation de vélos et vélos-cargos à assistance électrique. « Neuf personnes volontaires se sont déclarées sur trois métiers différents. Nous avons choisi un partenaire offrant des locations longue durée avec assurance et SAV. Les premiers vélos sont arrivés en début d'année : deux vélos-cargos et un vélo à assistance électrique (VAE) sont attirés, et cinq autres VAE sont partagés (...). Notre population change, des personnes plus jeunes sont plutôt attirées par des nouvelles formes de déplacement, dont les vélos (...). Le VAE est rapide et totalement prévisible. Avec les simulateurs de trajet, à 5 minutes près vous arrivez à l'heure, quelle que soit la circulation », s'enthousiasme Bruno Grimot.

### Le volontariat et la preuve par l'exemple

L'organisation, au printemps, d'un forum déplacement alternatif interne pour « donner envie d'utiliser les différents



Présentation de vélos et vélos-cargos lors du forum des déplacements alternatifs organisé en interne chez Orange.

modes de déplacement » a suscité l'organisation d'un nouveau pool de vélos partagés sur un autre site du groupe. « Toujours sur la base du volontariat », insiste Bruno Grimot. Le profil des volontaires ? Variable, mais des personnes déjà sensibilisées au vélo, selon Orange : « Les premiers volontaires aiment le vélo et le sentiment de liberté qu'il procure. » Le changement de cap se poursuit avec la mise en place par Cyclable entreprises, l'opérateur de cette initiative, de formations pour dépasser les premières appréhensions de pratique urbaine. Outre la crainte du risque, le facteur météo freine les ardeurs, davantage la pluie que le froid d'ailleurs. « Pour l'instant, le parc de véhicules de l'entreprise ne bouge pas. L'objectif est d'augmenter l'offre de déplacement, mais nous ne fixons pas d'objectif de réduction du parc automobile, ce qui serait une manière de tuer le projet. Les premières remontées de cette expérimentation ont été intéressantes sur la prévisibilité des temps de trajet.

S'il est trop tôt pour tirer des conclusions, le bénéfice est déjà perceptible. L'étude des gains de temps viendra ensuite, et nous pourrions valoriser ceci auprès de notre clientèle professionnelle par des garanties sur les temps d'intervention », précise Bruno Grimot. La démarche peut-elle devenir obligatoire ? « Ce n'est pas dans l'air du temps de sortir de la logique du volontariat. » ■

### À SAVOIR

■ Le décret du 22 février 2016 (suite à l'adoption de la loi de transition énergétique) introduit la défiscalisation des entreprises à hauteur de 25 % sur l'achat de flottes de vélos conjointement à l'indemnité kilométrique vélo (25 centimes par kilomètre et par salarié, exonérés d'impôt et de cotisations sociales dans la limite de 200 € par an).

■ Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, la défiscalisation s'étend à la location sur 36 mois suite à la loi de finance du 28 décembre 2018.

# Le vélo se lève toujours à l'est

Strasbourg, toujours première ville cyclable française, se distingue par un service de location en boutique, complété de stations automatiques, mais également par une forte diversification de la flotte Vélhop. Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire de Strasbourg et conseiller eurométropolitain, précise la démarche.



© Ville et eurométropole de Strasbourg

## Ville & Vélo : Pourquoi une métropole de la taille de Strasbourg a-t-elle tourné le dos aux vélos en libre-service ?

Jean-Baptiste Gernet : Nous sommes partis des besoins des usagers, ou plutôt des non-usagers du

vélo. Nous n'avions pas besoin de rendre visible le vélo sur la place publique avec des trajets en *one way*, mais plutôt d'offrir un système fiable pour les trajets du quotidien ; il nous fallait donc disposer d'un vélo mis à disposition en permanence. Le vélo devait répondre à des enjeux de fiabilité, être protégé contre le vol et bénéficier d'un service d'entretien, d'où la nécessité d'une interface humaine.

## Quel intérêt trouvez-vous à faire cohabiter un service de location automatisé avec un service humanisé ?

J-B.G. : Le service automatisé à la borne reste un système complémentaire assez marginal. Environ 500 vélos se trouvent répartis dans une vingtaine de stations automatiques sur le territoire de l'eurométropole de Strasbourg. En revanche, cinq boutiques gèrent un parc de près de 6 000 vélos. Le rapport est incomparable entre les deux. Le service automatisé sert à alimenter des endroits qui se trouvent en bout de ligne du tramway, ou bien à compléter des boutiques de

centre-ville pour permettre de répondre à une demande à toute heure du jour ou de la nuit.

## Le service Vélhop est-il à l'équilibre ?

J-B.G. : Vélhop n'est pas à l'équilibre, car nous maintenons un coût très abordable à l'année. La subvention annuelle de la métropole couvre 60 % des frais de fonctionnement d'un service qui est donc autofinancé à hauteur de 40 %, incluant l'achat du vélo. Avec l'acquisition du vélo et le fonctionnement, le coût s'élève à 400 € par vélo et par an pour la collectivité. Cette délégation de service public comptabilise 2 millions de journées de location par an, tous vélos et toutes durées confondus ; en 2012, ce chiffre s'élevait à 900 000 locations, 1,2 million en 2013 et 1,7 en 2014. Depuis 2015, nous enregistrons entre 1,9 et 2 millions de journées de location par an.

## Vélos à assistance électrique, tandems, vélos d'enfants, vélos-cargos... Pourquoi une telle diversification ?

J-B.G. : L'idée est de mettre le pied à la pédale, de convaincre les usagers. Le pari consiste à offrir des vélos de qualité et fiables pour convaincre de la pertinence d'utiliser le vélo dans tous les trajets du quotidien. Aux vélos traditionnels s'ajoutent donc 300 vélos à assistance électrique, 80 vélos d'enfants, 9 vélos-cargos à assistance électrique – des triporteurs ou des biporteurs – louables sur des courtes

durées pour test ou pour répondre à des besoins ponctuels de particuliers ou de professionnels. Le vélo-cargo est le monospace des familles et la camionnette des artisans et des professionnels en ville. Vélhop loue également 10 tandems depuis quelques années, plutôt réservés à une pratique de loisir à la belle saison. ■

« Le service automatisé à la borne reste un système complémentaire assez marginal »



**Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables**

33, rue du Faubourg-Montmartre  
75009 Paris  
T + 33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org  
www.villes-cyclables.org

**Directeur de la publication :**  
Pierre Serne

**Rédactrice en chef :**  
Véronique Michaud

**A collaboré à ce numéro :**  
Alain Dalouche

**Abonnement / Diffusion :**  
T +33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Publicité :**  
+33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Conception graphique, maquette :**  
Studio Desailly  
Denis Desailly  
ddesailly@me.com

**Illustration :**  
Philippe Mouche  
(couverture)

**Relecture :**  
Giulia Valmachino

**Impression :**  
Print Price  
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé  
Dépôt légal :  
mai 2019  
ISSN 1631 – 3054