MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

COMITE
SCIENTIFIQUE
FRANCE MOBILITES

Evaluations de services de location longue durée de vélos à assistance électrique

SEPTEMBRE 2020

FRENCH MOBILITY
FRANCE MOBILITÉS

Cerema

Sommaire

Synthèse et conclusions 6

Type de services etudies : location velo a assistance electrique longue duree 6

Type de territoires : des densites de type rurales ou periurbaines 6

Caracteristiques de la gouvernance : a l'echelle de la communaute de commune, en regie et avec des elus motives 8

Caracteristiques des projets etudies : a taille humaine, un investissement en moyen humain mesure 8

Bilan economique : des solutions qui fonctionnent a un cout modere, la question de la tarification centrale 10

Bilan environnemental : excellent, beaucoup de report modal et augmentation de la pratique reguliere du velo 10

Bilan pour l'usager : une modification profonde des couts des trajets domicile-travail 11

Conclusions 12

Conditions de reussite 12

Plus d'informations 13

Synthèse et conclusions

SYNTHESE ET CONCLUSIONS

Dans le cadre du comité scientifique de France Mobilités, le besoin a été relevé d'évaluer certains types (ou familles) de projets afin de pouvoir capitaliser au niveau national les expériences référencées sur la plate-forme France Mobilités. L'objectif est de pouvoir dégager quelques grandes lignes qui pourraient permettre à des acteurs locaux de se lancer dans la mise en œuvre de nouveaux projets sur leur territoire. Ainsi, les grandes questions qui ont été posées aux porteurs des projets étudiés portent-elles sur les conditions d'émergence de ces projets, sur les modalités de mise en œuvre et particulièrement les forces et faiblesses relevées lors de la phase d'exploitation du service, sur les bilans économiques et environnementaux qui peuvent être dressés ou encore sur les conditions de passage à l'échelle et de réplicabilité de ces services sur d'autres territoires.

Auteurs du rapport Jean Robert, Cerema

TYPE DE SERVICES ETUDIES : LOCATION VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE LONGUE DUREE

Il s'agit de services de location vélo longue durée à destination principale de personnes désirant faire des trajets domicile/travail. Si des vélos classiques voire des scooters peuvent être loués, c'est surtout la location de vélos électriques que portent ces projets.

TYPE DE TERRITOIRES : DES DENSITES DE TYPE RURALES OU PERIURBAINES

Les services étudiés sont mis en œuvre à l'échelle de communautés de communes entre 30 et 40 000 habitants, constituées d'un nombre de communes entre 20 et 40, de densité comprise entre 30 et 100 hab/km². Il s'agit donc de territoires peu denses, voire ruraux, parfois en première ou deuxième couronne d'agglomérations plus importantes (Valence et Rennes). Suivant la proximité ou non d'une agglomération importante, le taux d'actifs travaillant dans la communauté de commune de résidence passe de 16% à 45%. Les caractéristiques de ces territoires sont par contre relativement homogènes entre elles : 90% de personnes motorisés (et même 50% de multi motorisés), revenu médian de l'ordre de 20 000 € (identique moyenne française). On peut également noter que les territoires observés ne sont pas desservis par des réseaux de transports en commun urbains, même si des offres régionales existent. Cela sous-tend certainement un déficit d'offre alternative à la pratique de l'automobile.

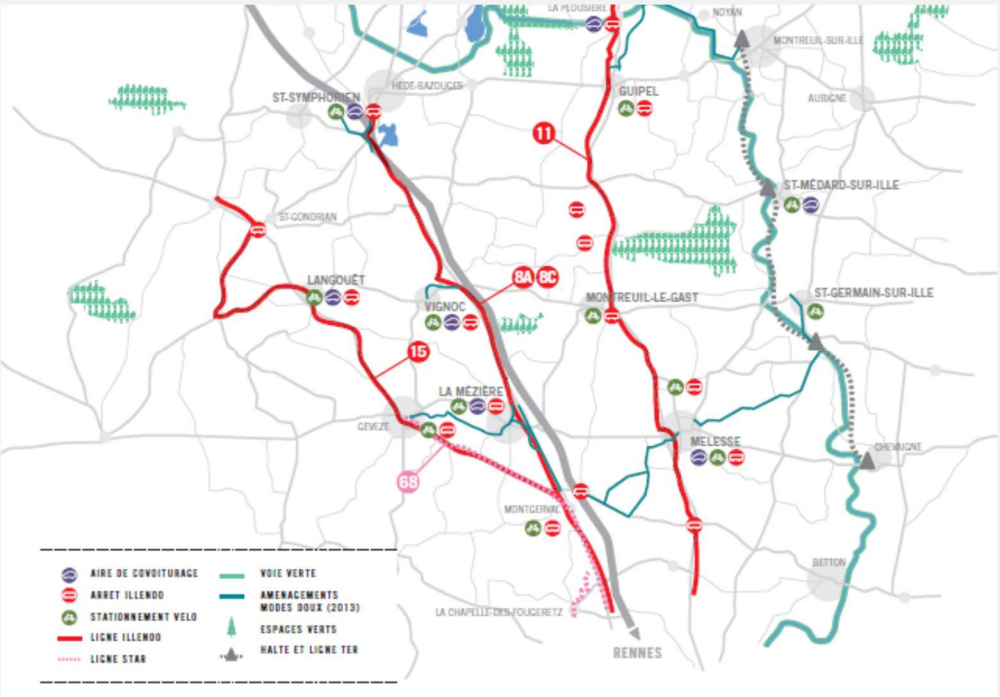
Afin de mettre en exergue quelques différences et caractéristiques spécifiques de ces services, des territoires plus largement peuplés (Chambéry et son sillon alpin, agglomération de St Nazaire) ont été regardés. Ces derniers constituent également des exemples possibles de « passage à l'échelle ».

L'INTEGRATION DU SERVICE DANS LA STRATEGIE DES DEPLACEMENTS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES VAL D'ILLE-AUBIGNE (CCVIA)

La CCVIA a réalisé un nouveau schéma des déplacements comprenant un schéma des modes doux qui a été approuvé en décembre 2018.

La mise en œuvre de ces schémas a abouti à différentes **actions** :

- **renforcement de l'offre de transports** en commun Breizhgo à Cap Malo et sur la Route du Meuble, par l'aménagement de 2 arrêts
- mise en place d'une **offre de transports complémentaire** à l'offre existante (délégation d'AOT du département) : le service de transport Mobi'Futé qui permet de relier la commune de Feins, seule commune non desservie par les transports en commun, à la halte TER de Montreuil-sur-Ille, et de favoriser le rabattement vers l'offre Breizhgo et TER pour les communes disposant de moins de services (Aubigné)
- mise en place d'une **navette estivale** vers l'étang de Boulet
- aménagement de **5 aires de covoiturage** (Vignoc, St Symphorien, Langouët, St Aubin d'Aubigné, Melesse), des trois **haltes TER** (Saint-Germain-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille et Montreuil-sur-Ille), de 6 km de **pistes cyclables** et installation de 158 places de **stationnement vélo**
- achat et location de **Vélos à Assistance Électrique** en longue durée (et en libre-service à venir)
- expérimentation de l'**auto-partage** sur 3 communes
- **communication et animations** (fête du vélo, semaine de la mobilité, défi, adhésion à l'association Covoiturage +…)



Source : Communauté de Commune Val d'Ille-Aubigné

CARACTERISTIQUES DE LA GOUVERNANCE : A L'ECHELLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNE, EN REGIE ET AVEC DES ELUS MOTIVES

Les structures porteuses sont des collectivités (communautés de communes seules ou organisées en Groupe d'Action Local). Le service est effectué en régie, ce qui nécessite une bonne implication des élus comme facteur de succès, mais aussi peut provoquer une certaine « usure » de ceux-ci. En cas de passage à l'échelle, un fonctionnement délégué peut-être envisagé. A noter également que, dans le cas de la CC Val de Drôme, la gestion était confiée aux communes en 2019 (ce ne sera plus le cas en 2020), ce qui provoquait des disparités dans la gestion (règlements, tarifs, gestionnaire parfois associatif) et une certaine illisibilité de la part des habitants en ce qui concerne leur compréhension du service ainsi qu'une certaine inégalité d'accès au service.

Les projets ont émergé suite à une volonté politique locale qui a notamment pu être renforcée par des questionnements sur la prise de compétences AOM ou l'intégration dans le dispositif TEPCV (ce dernier offrant des financements, jusqu'à 66% de l'investissement dans le cas du GAL Sud Mayenne).

CARACTERISTIQUES DES PROJETS ETUDIES : A TAILLE HUMAINE, UN INVESTISSEMENT EN MOYEN HUMAIN MESURE

La location des vélos est réservée aux habitants, avec comme destination principale le domicile/travail, mais ce motif n'est pas une condition obligatoire dans tous les territoires observés. Le nombre de vélos en location est compris entre 30 et 70, mais plus de vélos ont été achetés dans le CC Val d'Ille Aubigné car depuis l'ouverture du service en 2012, de nombreux vélos ont été revendus aux habitants à un prix résiduel (de 50 à 350 €, dépend de l'âge du vélo revendu).

La durée des locations va généralement de 1 mois à 1 an (parfois limitée à 2 ans). Des durées de location plus courtes impliquent une charge plus importante en termes de personnel, ce n'est donc pas recommandé. De plus, la liste d'attente d'un vélo pour ces services est assez longue, ce qui encourage également à proposer des durées de location relativement longues afin que l'usager « s'engage », il est également possible de « cibler » les usagers (salariés, étudiants…). Les locations les plus longues sont d'ailleurs le plus souvent faites par des travailleurs.

Les services mobilisent environ 0,2 / 0,3 ETP pour la gestion, hors entretien des vélos. L'implication en moyens humains pour le démarrage semble dépendre de la durée nécessaire à la définition, la gestion des investissements et le lancement du projet : cela peut aller de 1 ETP sur quelques mois à 0,25 ETP sur un an. Cela reste donc tout à fait abordable pour des collectivités de taille et de moyens modestes.

Sont déployés des plans de communications importants et ancrés dans le territoire à de l'animation locale en particulier dans les entreprises du territoire au moyen de démonstrations, d'évènements avec les élus et de publication dans les journaux des mairies. Ensuite, c'est une communication informelle qui prend le relais (bouche à oreille), les services étant victimes de leur succès, le besoin de communication institutionnelle ne se fait pas trop sentir. Une fois le service ancré sur le territoire, la communication s'étend sur la pratique du vélo en général.

Ces services de location vélo ont également été accompagnés d'interventions de la collectivité sur les infrastructures : itinéraires et stationnements.

UNE COMMUNICATION VERS LA POPULATION DES RESULTATS DE L'EXPERIMENTATION VIA LE SITE INTERNET DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNE VAL DE DROME

Source : Communauté de Communes Val de Drôme

Expérience 2 roues 2017-2019

De 2017 à 2019, 22 vélos électriques, 5 vélos électriques 45 km/h et 5 scooters électriques ont été mis à disposition des habitants.

Le principe était simple : la communauté de communes du val de Drôme mettait gratuitement à disposition des communes volontaires des vélos à assistance électrique pour des périodes de 3 mois.

Les communes prêtaient ou louaient ces vélos aux habitants, à des associations ou des entreprises. En contrepartie, les participants faisaient des retours d'expériences en remplissant le journal de bord.

L'objectif de cette action était de

- vérifier si les vélos électriques (et plus largement les 2 roues électriques) sont des moyens de déplacement adaptés au territoire rural,
- expérimenter différents fonctionnements pour décider s'il y a lieu de déployer plus largement une offre durable de location de vélos et scooters électriques.

C'est maintenant l'étape des bilans. On compte 15 communes participantes avec un nombre d'utilisateurs estimé à 500 personnes. 120 questionnaires ont été recueillis, l'analyse étant en cours.

Les suites possibles de cette expérience seront débattues au conseil communautaire du nouveau mandat. Cette action a été financée par le programme Territoire à Energie Positive Croissance Verte du Ministère de la Transition Ecologique et solidaire. Elle s'inscrivait dans le programme Biovallée énergie qui vise à réduire les émissions de CO_2 et les consommations d'énergie.

Bilan économique : des solutions qui fonctionnent à un coût modéré, la question de la tarification centrale

Les coûts unitaires des vélos électriques sont d'environ 1800 euros, des coûts qui peuvent donc être importants en cas de parc fortement dimensionné pour des collectivités de ce type, mais faibles en regard des coûts TC et qui surtout peuvent être réalisés sur plusieurs années de manière progressive. Un passage par des structures d'achat mutualisé (comme l'UGAP) permet également de faire baisser ces coûts unitaires, à hauteur de 1200 € à St Nazaire par exemple.

Il ne faut pas sous-estimer les coûts de réparation, surtout quand il existe plusieurs antennes de location sur le territoire : les réparateurs doivent se déplacer, souvent pour très peu de vélos à chaque fois. La maintenance des vélos augmente avec leur âge, une revente au bout de 2 ou 3 ans est conseillée. De plus, le coût des assurances peut parfois constituer un poste de dépenses important (exemple sur la CC Val de Drôme : 18 000 € pour 22 VAE « classiques », 5 VAE pouvant aller jusqu'à 45km/h et 5 scooters).

Les ratios recettes sur dépenses sont excellents en ce qui concerne les coûts de fonctionnement (quand il y a des recettes, par exemple, à la CCVIA et au GAL Sud Mayenne, les recettes couvrent les dépenses de fonctionnement, y compris moyens humains dédiés), avec pourtant des tarifs très faibles, surtout quand l'usager se fait rembourser la moitié de son abonnement par son employeur (30€ par mois, tarif maximum à la CCVIA et dans le GAL Sud Mayenne). C'est la revente des vélos (au bout de 2/3 ans) qui permet au service d'être rentable. La question de la tarification demeure centrale, entre développement du service, diffusion de la pratique du vélo sur le territoire, équipement des ménages et reste à charge pour la collectivité.

BILAN ENVIRONNEMENTAL : EXCELLENT, BEAUCOUP DE REPORT MODAL ET AUGMENTATION DE LA PRATIQUE REGULIERE DU VELO

Le trajet moyen est d'environ 10 kms pour les différents projets, ce qui est élevé pour du vélo et montre ainsi le réel impact du VAE. Le report modal depuis la voiture pour les trajets réalisés en vélo concerne entre 50% et 90% des locations suivant les territoires et 90% des usagers affirment avoir augmenté leur pratique régulière du vélo (CC Val de Drôme).

Il reste encore à déterminer s'ils permettent de lancer une véritable pratique du vélo dans les territoires, à même d'initier des changements de comportements ayant un impact environnemental fort (aujourd'hui l'offre CCVIA a permis l'équipement 6,3 vélos pour 1000 habitants, hors équipement "direct" des ménages bien entendu).

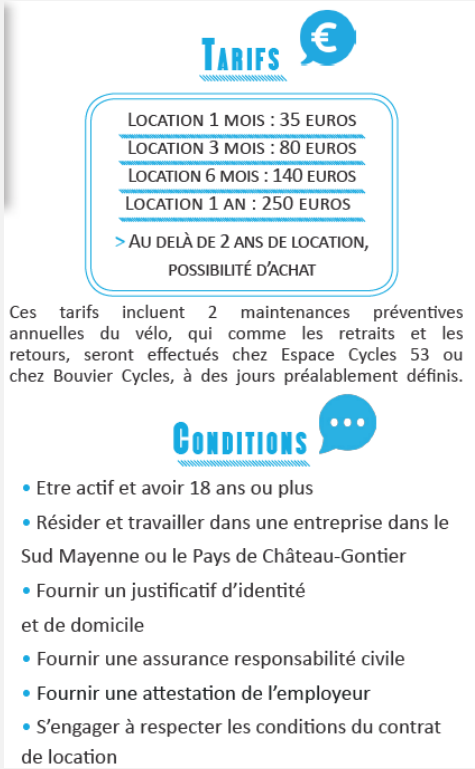
Le public est diversifié en CSP et en âge (St Nazaire, CC Val de Drôme, GAL Sud Mayenne) dont 2/3 de femmes, souvent motorisé par ailleurs. Le service peut donc être considéré comme un vecteur assez général de modifications des comportements de mobilité.

Bilan pour l'usager : une modification profonde des couts des trajets domicile-travail

Les tarifications observées sont avantageuses, avec 35€ par mois observés au maximum. De plus, pour les déplacements domicile-travail qui constituent la cible de ces services (sauf celui du Val de Drôme dont les usages sont plus diversifiés), l'employeur prend en charge la moitié de cet abonnement, ce qui implique un reste à payer de 15€ par mois maximum pour les usagers. Dans le GAL Sud Mayenne, une enquête usager a montré que les travailleurs abonnés utilisaient le service 15 jours par mois (sur 20 jours ouvrables) avec un report modal de 90% depuis la voiture et un trajet moyen de 8km (soit 16 km aller-retour). En prenant un coût kilométrique de la voiture de 0,25€ du km (valeur sujette à variation suivant l'âge et les caractéristiques des véhicules), le gain financier pour l'usager est de 43 € (0,25*16*15-17) par mois dans le cas où il prend le tarif le moins avantageux.

Les usagers mettent également en avant les bénéfices environnementaux dont ils se sentent partie prenante. On peut également noter que les bénéfices en termes de santé dûs à l'activité physique engendrée ne sont pas mis en avant par les usagers.

Tarification et conditions d'acces au service du GAL Sud Mayenne



Source : GAL Sud Mayenne

CONCLUSIONS

Il s'agit d'un très bon service, qui doit être accompagné par des moyens humains de la collectivité – notamment une implication des élus – pour donner de la visibilité au vélo et lancer des politiques d'infrastructures dédiées. Les coûts sont faibles avec possibilités de retour sur investissements. Il y un réel enjeu pour les territoires à investir à plusieurs (ou à passer par l'UGAP) puis à revendre ces vélos aux particuliers. Un travail est à mener sur la tarification : elle doit être attractive pour faire monter en puissance le service, puis une réflexion doit être menée pour savoir si la collectivité veut fournir un maximum de vélos en location (cf St Nazaire, 2000 vélos) en comparant aux investissements réalisés dans les TC ou essayer de faire basculer les usagers vers l'achat.

Le passage à l'échelle, en restant mesuré dans l'adaptation progressive de l'offre, paraît tout à fait possible tant qu'il ne pèse pas trop sur les investissements de la collectivité. L'élasticité à l'offre est très bonne (cf Saint Nazaire et la CCVIA). Ce passage à l'échelle peut se faire par une extension de la zone géographique desservie, l'augmentation du nombre de vélos disponibles ou encore la diversification du parc de location.

Pour des territoires inclus dans des collectivités plus importantes ou riches, ce type de service constitue une alternative à un service de VLS sur lequel le taux de rotation serait très faible (de l'ordre de 1 à 2 location par jour et par vélo). De plus, ces services peuvent tout à fait s'intégrer (techniquement et au niveau tarifaire) dans un bouquet de mobilité locale, notamment si on fait le lien avec les coûts et l'utilisation des TC (ces derniers possèdent cependant une offre constante et accessible que les services de location vélo ne peuvent offrir de la même manière).

CONDITIONS DE REUSSITE

- Besoin de bien identifier la cible en fonction du territoire (les trajets domicile-travail ne sont pas forcément tout le temps les plus pertinents en milieu rural)
- Cerner le reste à charge financier, qui peut souvent être limité grâce aux subventions d'investissement
- Mettre en place un service simple, lisible et harmonisé sur le territoire
- Proposer une tarification très attractive pour les utilisateurs mais qui prend aussi en compte des enjeux d'équilibre économique du service, d'attractivité du passage à l'achat d'un vélo pour les usagers mais aussi, plus généralement, de leur pouvoir d'achat « mobilité »
- Obtenir un portage politique et l'adhésion des services des collectivités
- Mobiliser et soutenir les acteurs économiques locaux (chefs d'entreprises)
- Disposer du temps et des ressources humaines nécessaires pour monter le projet et assurer le suivi du service dans des conditions optimales
- Vendre les vélos au bout de deux ans, ce qui permet de limiter le nombre de vélos anciens plus difficiles à entretenir et d'obtenir une réduction des coûts d'investissement

Plus d'informations

HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/

CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR

FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR

PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR

INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR

DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR

HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY

HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY

HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMWZ5M5VG

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/