

# Inauguration de l'espace mobilités actives

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Inauguration de l'espace mobilités actives



Françoise Rossignol  
Club des villes et territoires cyclables et marchables  
Présidente



# Strasbourg, une métropole cyclable et marchable

14h

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Strasbourg, une métropole cyclable et marchable



Alain Jund  
Eurométropole de Strasbourg  
Vice-président



Sophie Dupressoir  
Ville de Strasbourg  
Conseillère municipale déléguée à la  
ville cyclable et marchable

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# Les services vélos : une mosaïque de services en interaction pour encourager et soutenir la pratique

15h

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Les services vélos : une mosaïque de services en interaction pour encourager et soutenir la pratique



Luc Berman  
CVTCM  
Chargé de mission



Élodie Barbier Trauchessec  
ADEME  
Coordinatrice de l'équipe  
Mobilités actives, partagées,  
inclusives et véhicules  
intermédiaires



Cécile Drouet d'Aubigny  
Inddigo  
Consultante



Nicolas Roussel  
Association des Acteurs du Vélo Public  
Président

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# Guide des Services Vélos

European Mobility Expo 2024

1<sup>er</sup> octobre 2024

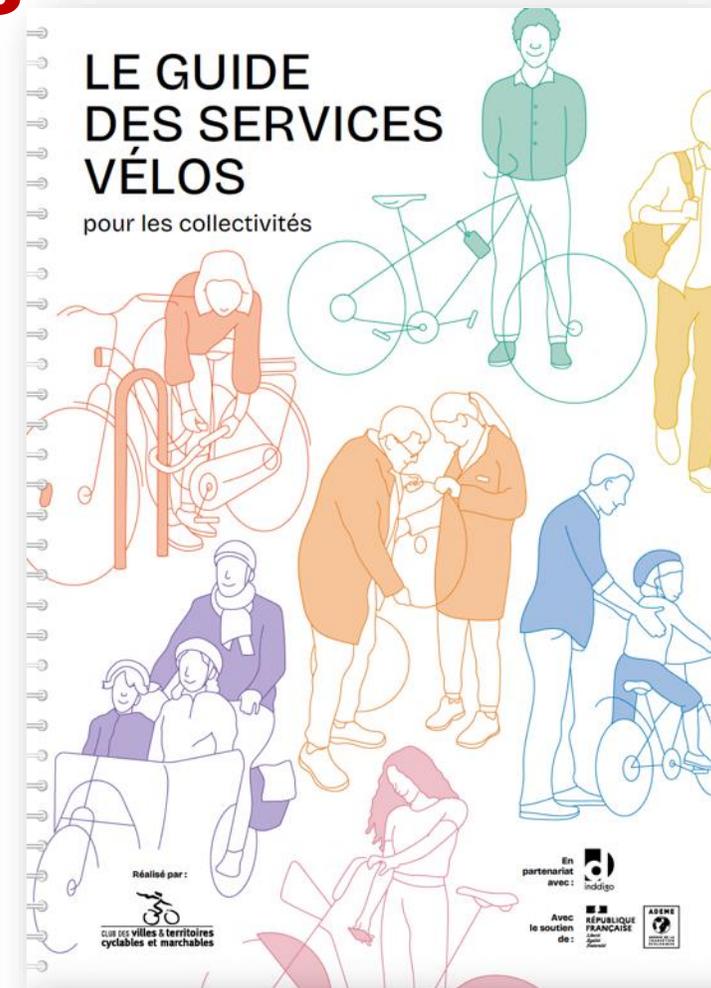


CLUB DES villes & territoires  
cyclables et marchables



# Le Guide des services vélos

- Les services vélos : pilier essentiel d'une politique cyclable réussie
- Production du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
- Partenariat avec la société de conseil Inddigo
  - Obtention d'un crédit impôt recherche
- Soutien de l'ADEME
- Fait suite à l'étude ADEME sur les services vélos
- **Objectif** : Accompagner les collectivités pour créer ou adapter leurs services vélos.
- Sources : retours de collectivités collectés, groupes de travail animés par le Club.



Réalisé par



En partenariat avec



Avec le soutien de



# Contenu

- 6 services vélos présentés dans des fiches méthodologiques synthétiques
- À destination des élus des collectivités locales et des techniciens
- Donne des repères sur la conception, la gouvernance et le dimensionnement des services



1. Stationnement sécurisé



2. Location longue durée



3. Location libre-service



4. Aides à l'achat



5. Apprentissage du vélo



6. Atelier d'auto-réparation



# Une structure homogène pour chaque fiche

- Brève présentation du service
- Enjeux
- Points d'attention avant de se lancer
- Les indicateurs à prendre en compte
- Modalités de mise en œuvre
  - Scénarios et modèles de services
  - Gouvernance
  - Dimensionnement et coûts
  - Points de vigilance
- Stratégies et outils de communication
- Ressources complémentaires



© Freepik



© Jørgen Larsen sur Unsplash



# Extraits du guide

26

GUIDE SERVICES VÉLOS

## 3. La location de vélos en libre-service

**INTRO.** Un service de Vélos en Libre-Service (VLS) permet à un usager de louer un vélo de manière automatisée sur l'espace public, pour une durée généralement comprise entre quelques minutes et plusieurs heures. Le système encourage l'usage du vélo en ville, favorisant le report ou la complémentarité des modes de transport et la diffusion d'un réflexe vélo chez un large public.



FICHE N°3

LA LOCATION LIBRE-SERVICE

27



### Pourquoi développer un service de VLS ?

Pour répondre à la problématique de la congestion urbaine en proposant un moyen de déplacement sobre en émissions, bon pour la santé, sans que l'usager n'ait à gérer de vélo (par de risque de vol, pas de stationnement « sécurisé » nécessaire, pas d'entretien).

Pour toucher un public néophyte, pour tester le vélo en ville et accompagner vers une sensibilisation à l'usage du vélo.

Pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun en résolvant la problématique du stationnement et de l'emport dans les véhicules. Il peut assurer le relais des transports en commun aux heures creuses où aux horaires de faible desserte.

Pour modérer les besoins en stationnement (voiture et vélo) aux abords des gares ou des grands pôles générateurs et, donc, la consommation d'espace.

Pour montrer son ambition. Le VLS est encore aujourd'hui un marqueur fort du vélo dans le paysage urbain, il affirme sa place en tant que service de mobilité et affiche les couleurs de la collectivité.

Pour attirer un public jeune ou étudiant par la grande liberté qu'il procure et son faible coût pour l'usager via les abonnements annuels.

Pour faciliter les trajets des usagers non-résidents.



### Les points d'attention avant de se lancer

La robustesse du vélo doit permettre d'assurer sa longévité et sa disponibilité.

Les coûts d'exploitation peuvent être élevés : dégradations, exposition aux aléas climatiques, personnel pour la régulation, etc.

Le maillage de stations doit être dense : pour un service en trace directe, l'usager n'aura confiance que s'il peut accéder facilement à une station proche de son point de départ et de son arrivée.

La contractualisation peut s'avérer complexe : propriété du vélo, occupation du domaine foncier, continuité de service, etc.

Le service n'a pas d'intérêt en dessous de 3 rotations/jour/vélo ou 10 abonnés annuels/vélo.

Proposer des VAE permet de toucher des nouvelles cibles mais s'avère plus complexe à exploiter : batteries, électrification des infrastructures, qualification des réparateurs, etc.

Réaliser des focus groups avec un panel d'usagers et des enquêtes régulières.



# Extraits du guide

28

GUIDE SERVICES VÉLOS

## Scénarios de déploiement : pour qui et pour quels usages ?



### VLS privé en free-floating

Le VLS en free-floating se déploie dans les territoires urbains denses par les entreprises privées spécialisées : contrôler les conditions de mise à disposition des vélos, notamment leur place dans l'espace public, est crucial pour réguler le système et limiter les conflits d'usage.

#### Le public visé

- Les occasionnels et les touristes.
- Des actifs « premium » domicile-travail/professionnels.

#### Le type de location le plus courant

- **Durée de location :** La location la plus fréquente est pour quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement :** Il existe des formules d'abonnements pour un usage régulier.

#### L'accès au service

- **Tarification moyenne :** Sans abonnement, entre 0,15 € et 0,30 € la minute avec souvent un déblocage d'en moyenne 1 €. Avec abonnement, la mensualité se situe entre 35 et 80 € avec des conditions spécifiques en termes de durée du trajet et nombre de trajets total.

#### Type de flotte

- Une offre 100 % VAE.
- Les VAE sont particulièrement prisés pour leur fiabilité de service, la rapidité de souscription et leur flexibilité.

#### L'implantation territoriale

- Spécifiquement implantés dans les métropoles.
- Un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) permet à une collectivité d'autoriser sous certaines conditions, l'implantation des vélos sur son espace public (emplacements réservés, vitesse abaissée en aires piétonnes) et de limiter le nombre de véhicules par emplacement pour faciliter l'acceptabilité.

Exemples : Lime, Dott, Pony, Tier.



### VAELS « flexibles »

Un VLS électrique souple et flexible, en bornes et en free-floating, qui permet d'attirer des nouveaux usagers cyclistes : sa mise en place peut faire l'objet d'une expérimentation.

#### Le public visé

- Tout public.

#### Le type de location le plus courant

- **Durée de location :** Quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement :** Les formules d'abonnement à l'année constituent une clé du service pour toucher les usagers quotidiens.

#### L'accès au service

- Le service permet des abonnements mensuels ou annuels avec les 30 premières minutes gratuites. Le coût pour l'utilisateur est souvent supérieur à celui d'une offre de VLS classique.

#### Type de flotte

- Une offre 100 % VAE pouvant être fixé sur des bornes ou en station virtuelle.

#### L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et/ou touristiques où le vélo peine à décoller. La création d'un service de VAELS permet d'attirer les usagers en créant un effet « nouvelles mobilités innovantes ».

#### Les points d'attention

- La disponibilité des vélos pose souvent des problèmes.

Exemples : Zooov dans l'agglomération de Paris-Saclay, Vélvo au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Vilvoit dans la communauté d'agglomération d'Epinal.

FICHE N°3

LA LOCATION LIBRE-SERVICE

29



### VLS classique massifié

Le VLS classique qui s'impose comme une évidence pour les grandes métropoles : une image de marque et un service public de location de vélos très populaire pour compléter l'offre de transports en commun. Une exploitation réussie combine un taux de rotation suffisant des vélos, sans pour autant attendre la saturation du service menant à des surcoûts conséquents.

#### Le public visé

- Déplacements pendulaires.
- Les occasionnels, touristes.
- Les étudiants.
- L'accès aux gares en intermodalité.

#### Le type de location le plus courant

- **Durée de location :** Quelques dizaines de minutes.
- **Type d'abonnement :** Les formules d'abonnements à l'année constituent une clé du service pour toucher les usagers quotidiens.

#### L'accès au service

- Le service propose des abonnements similaires à l'offre VAELS.

#### La diversité de matériel

- Une quantité de vélos importante souvent mixte VAE/ mécanique sur bornes.
- Des vélos robustes.

#### L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et/ou touristiques en complément d'une offre de transports en commun.

#### Les points d'attention

- La maintenance des vélos peut s'avérer lourde et coûteuse.

Exemples : Vél'ib' pour la Métropole du Grand Paris, Vélov' pour le Grand Lyon ou encore V3 pour Bordeaux Métropole.



### VLS « intermodal »

Le VLS intermodal est un coup de pouce pour faciliter l'usage des transports en commun. Il renforce la solution de maillage en porte-à-porte pour les trajets depuis un PEM ou une gare et concurrence ainsi l'usage de la voiture individuelle, y compris sur les territoires peu denses. L'intégration de la tarification du vélo au billet de train renforce l'attractivité du service.

#### Le public visé :

- Les usagers occasionnels des transports en commun.
- Des actifs en déplacements professionnels.

#### Le type de location le plus courant

- **Durée de location :** La location la plus fréquente est pour la demi-journée ou la journée.
- **Type d'abonnement :** des tarifs préférentiels liés aux transports en commun peuvent être mis en place.

#### L'accès au service

- **Tarification moyenne :** Entre 5 et 10 € la journée.

#### La diversité de matériel

- Un vélo mécanique permet de limiter les coûts d'exploitation.
- Un VAE permet d'attirer un plus grand nombre d'utilisateurs.

#### L'implantation territoriale

- Pour les territoires denses et intermédiaires dotés d'un réseau ferroviaire à forte densité de circulations.
- Spécifiquement implantés le long des gares avec une desserte importante de pôles d'équipements et de services dans un rayon de 1 à 5 km.

#### Les points d'attention

- Un service complémentaire à d'autres services vélos en gare.

Exemples : Vélo Modalis en Nouvelle-Aquitaine en 2023, OV-Fiets aux Pays-Bas, Blue-bike en Belgique.



# Extraits du guide

## « Micro-service VLS »

Le VLS est historiquement né de flottes de vélos recyclés par des militants. Ce type de VLS est aujourd'hui principalement développé dans le cadre d'appels à projets et peut faire l'objet d'un partenariat avec des recycleries, par exemple. Il est parfaitement adapté au test d'un système de VLS à petite échelle sur des territoires peu denses qui souhaitent essayer ce type de service. Sans borne spécifique, il peut être équipé d'un cadenas connecté.

### Le public visé

- Les occasionnels habitants le territoire, pour les loisirs principalement.
- Les touristes.

### Le type de location le plus courant

- Une location en boucle, pour découvrir le territoire sans voiture.
- Type d'abonnement : les formules d'abonnements sont principalement à la demi-journée ou à la journée.

### L'accès au service

- La tarification se rapproche d'un service de VLS ponctuel.

### La diversité de matériel

- Principalement une petite offre de vélos, autant mécaniques qu'électriques.

### L'implantation territoriale

- Pour les territoires intermédiaires qui ont répondu à des appels à projets.

### Les points d'attention

- Un service avec un faible taux de rotation des vélos.

Exemple : 30 VLS de TAC Mobilités dans l'agglomération d'Annemasse ou la flotte de VLS de la commune de Saverdun en Ariège en 2024.

## VLS « Cargo »

Encore peu développé à l'échelle de la France, ce système de VLS pour les vélos cargos a un fort potentiel d'usage dans les zones urbaines denses. Il répond aussi bien à un besoin spécifique d'utilisateurs souhaitant tester ce type de vélo qu'à des usagers ponctuels devant transporter des charges lourdes/encombrantes ou des passagers.

### Le public visé

- Les familles avec enfants ne disposant pas d'un cargo
- Les déplacements ponctuels de marchandises (grosses courses, achat de meubles, petit déménagement, organisation d'événements, etc).

### Le type de location le plus courant

- Une location en boucle
- Type d'abonnement : les formules d'abonnements sont principalement à la demi-journée ou à la journée.

### La diversité de matériel

- Principalement des vélos cargo de type biporteurs avec une caisse à l'avant, modulable avec un siège enfant.

### L'implantation territoriale

- Grandes métropoles, grandes à petites agglomérations peuvent être concernées.

### Les points d'attention

- Un service avec un faible taux de rotation des vélos et des dégradations ou vols potentiels sur des vélos coûteux.

Exemple : 15 CargoVélo'v de la Métropole du Grand Lyon en 2023.

## Gouvernance et type de parc VLS : quel mode de gestion ?

Le mode de gestion des services de VLS et le risque qu'il fait porter sur la collectivité ainsi que le dimensionnement de la flotte sont étroitement liés :

	« Micro-service VLS »	VLS « intermodal »	VABELS « flexibles »	VLS classique « massifié »	VLS « cargo »	VLS privé en free-floating
Risque porté par la collectivité						
Régie publique	•				•	
Marché public spécifique	•	•	•	•	•	
Intégré dans une DSP Transports en commun			•	•		
Délégation de Service Public spécifique			•	•		
Appel à Manifestation d'intérêt	•				•	•
Risque porté par l'opérateur						

Les modes de gestion sont détaillés dans les pages suivantes. →



# Extraits du guide

32

GUIDE SERVICES VÉLOS

## → La régie

Permet de tester un service de VLS, notamment sur une petite flotte.

Disposer d'une expertise technique interne de gestion de la maintenance et du service client est indispensable pour assurer le bon fonctionnement du service. La régie permet à la collectivité d'exercer un contrôle direct sur la gestion quotidienne du service et d'offrir une flexibilité dans son adaptation aux besoins des usagers.

Les coûts d'investissement et de fonctionnement sont portés directement par la collectivité bien qu'elle puisse obtenir des subventions.

### Les points d'attention

- La collectivité doit s'assurer du bon équilibre financier du service à long terme, les recettes des usagers ne compensent pas les frais de fonctionnement du service.

## → Le marché public

Permet à la collectivité, en exploitation ou en expérimentation, de garder la main sur la forme du service (emplacement, propriété du matériel) et de renouveler rapidement l'exploitant en cas de besoin ou de changement d'orientation.

Les contrats sont assez courts, de 1 à 4 ans, les investissements sont portés directement par la collectivité. Ce mode de contrat permet d'expérimenter un service sur une ou plusieurs années.

Un système de bonus/malus bien pensé permet de motiver le délégataire pour optimiser le fonctionnement du service.

### Les points d'attention

- Par le passé, le marché public lié à la publicité était mobilisé pour les flottes historiques de VLS. Aujourd'hui, seules quelques collectivités ont choisi de renouveler ce type de contrat.

## → L'intégration à une DSP Transports en commun

Mode de gestion le plus répandu pour les flottes importantes de VLS. Il permet d'obtenir des conditions financières avantageuses pour l'exploitation du réseau de VLS.

Les principaux exploitants de réseaux TC disposent de filiales exploitantes de services vélos.

### Les points d'attention

- La temporalité de ce mode de gestion est liée à la temporalité d'évolution du réseau TC, plus longue que celle du vélo. Il est important de prévoir l'évolutivité du service dès la conception du contrat (mix vélos classiques/VAE, fonctionnement des stations, modes d'achat, etc.) afin de rester à jour.
- Les indicateurs d'activité du service (coûts, utilisation de la flotte, maintenance) peuvent être complexes à obtenir ou dissocier du contrat principal.

## → La Délégation de Service Public spécifique

Permet de composer une « DSP services vélos » qui peut inclure d'autres services tels que la location longue durée, la gestion du stationnement vélo « sécurisé », la gestion de « maisons du vélo », l'accompagnement à la mobilité, la gestion de vélos-écoles...

La durée est souvent comprise entre 3 et 6 ans pour permettre à l'opérateur d'amortir ses investissements et permettre un renouvellement hors d'une période électorale.

### Les points d'attention

- Ce type de contrat nécessite une préparation minutieuse afin d'estimer l'équilibre économique que pourra trouver le ou les futurs opérateurs ainsi qu'un pilotage et un suivi fin.

FICHE N°3 LA LOCATION LIBRE-SERVICE

33

## → L'appel à manifestation d'intérêt pour le free-floating

Permet à une collectivité de choisir un ou plusieurs prestataires privés qui exploiteront un service de vélos en free-floating sur l'espace public.

Cette formule permet de bénéficier d'un service à moindre coût (sauf ressources humaines liées à l'AMI et mise en place de places dédiées) et sans investissement. Mais les tarifs pour l'utilisateur plus élevé ne permettent pas d'en faire un service socialement inclusif.

### Les points d'attention

- La gestion des échanges avec les opérateurs afin de faire respecter les emplacements de dépose-reprise des vélos peut être chronophage pour la collectivité.



© Freepik



# Extraits du guide

34 GUIDE SERVICES VÉLOS

## Points de vigilance

### → Le public

Public plutôt jeune, usages très variés et inattendus (transport de personnes, animaux, livraison...). Faire de la prévention autour de l'usage des vélos pour éviter les mésusages, voire adapter les modèles.

### → Les conditions extérieures

Les aléas climatiques peuvent exposer les vélos et les points d'accroches à la dégradation (oxydation sur le littoral, transmission adaptée en secteur vallonné).

### → La fourniture du matériel

Suivre la quantité de vélos en circulation et le nombre de stations disponibles en fonction du contrat négocié.

### → La gestion du parc

Surveiller le taux de disponibilité de la flotte pour s'assurer que l'opérateur réalise consciencieusement son travail de maintenance. S'assurer que le mode de gestion de la recharge des vélos électriques est adapté (swapping ou recharge sur bornes).

### → Le rééquilibrage des stations

S'assurer que l'opérateur intervienne régulièrement sur le rééquilibrage des vélos dans les stations.

### → L'implantation des stations

Être en dialogue avec les opérateurs pour optimiser et éventuellement déplacer les stations pour les rendre plus attractives. Privilégier des stations sur voirie à proximité des aménagements cyclables plutôt que sur les trottoirs.

FICHE N°3 LA LOCATION LIBRE-SERVICE

35

## Outils de communication

### → Identité du service

Nom, logo et slogan facilement reconnaissables et se distinguant des autres services de mobilité. S'inspirant du contexte local, véhicule d'une image positive.

### → Campagnes de marketing

Informersur la présence et l'intérêt du service en fonction des publics cibles sur l'ensemble des réseaux de communication et notamment les réseaux sociaux.

Insister, lors de campagnes publicitaires, sur le remboursement employeur.

### → Évènements de promotion

Actions ciblées à la rentrée scolaire et universitaire.

Fêter les anniversaires du service.

Accompagner la dynamique événementielle du territoire pour proposer des codes promotionnels.

Mise en place de stations éphémères (sites sportifs, culturels, festivals etc).

#### RESSOURCES

CEREMA. Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre, 2019. Association des acteurs du Vélo Public. Rapport du Vélo Public, 2023.

GEREMA. Cartographie interactive. Les offres de Mobilité, France Mobilités.



# Merci aux contributeurs

## Établissements Publics

- ADEME, **Élodie Barbier Trauchessec, Paul Peiffer**
- CEREMA, **Marion Ailloud, Gerôme Charrier, Marie Joly, Christelle Famy**

## Collectivités et EPCI

- Bordeaux Métropole (33), **Pierre Brebinaud**
- Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (06), **Léa Mikolajczak, Nina Pirocchi**
- Grand Poitiers Communauté Urbaine (86), **Sylvain Rioland**
- Lannion Trégor Communauté (22), **Laure Alleaume**
- Pays de Chantonnay (85), **Aurélien Douillard**
- Ville de Paris (75), **Nathalie Daclon**
- Vallée Sud - Grand Paris (92), **Lisa Gautier, Yassin Seghrouchni**

## Syndicats mixtes

- Ile-de-France Mobilités, **Marion Chollet, Aline Gilette**
- Nouvelle-Aquitaine Mobilités, **Mathilde Hérouin, Aurélien Evrard, Camille le Moulac**
- Syndicat des Mobilités de l'Aire Grenobloise (38), **Laura Dumont Mollard, Damien Cottreau**
- Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (63), **Antoine Molle**

## Rédaction

Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, **Luc Berman, Axel Lambert**  
Inddigo, **Julie Schwartz, Roman Ville-Glasauer, Cécile Drouet D'Aubigny**

## avec la collaboration de

Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, **Catherine Pilon**  
Inddigo, **Gwendal Caraboeuf, Evan Meixner**

## Maquette

**Louise Robert**



# Les services vélos : une mosaïque de services en interaction pour encourager et soutenir la pratique



Luc Berman  
CVTCM  
Chargé de mission



Élodie Barbier Trauchessec  
ADEME  
Coordinatrice de l'équipe  
Mobilités actives, partagées,  
inclusives et véhicules  
intermédiaires



Cécile Drouet d'Aubigny  
Inddigo  
Consultante



Nicolas Roussel  
Association des Acteurs du Vélo Public  
Président

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# Signature de partenariat



---

CLUB DES **villes & territoires**  
**cyclables et marchables**

KEOLIS



# La filière vélo française sur le devant de la scène

16h

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# La filière vélo française sur le devant de la scène



Florence Gall  
France Vélo  
Déléguée Générale



Françoise Rossignol  
Club des Villes et Territoires  
Cyclables et Marchables  
Présidente



Jean Venet  
Vélo Vallée  
Président



Chrystelle Beurrier  
Vélo & Territoires  
Présidente



Vincent Monatte  
Cara  
Vice-président

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# L'intermodalité au cœur des projets de Services Express Régionaux Métropolitains

17h

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# L'intermodalité au cœur des projets de Services Express Régionaux Métropolitains



Anne-Celine Imbaud de Trogoff  
Société des Grands Projets  
Directrice exécutive



Gérard Chausset  
Bordeaux Métropole  
Président de la commission Transport



Michel Gillot  
Délégué au développement de la  
pratique cyclable  
Tours Métropole Val de Loire



Claire-Marine Javary  
FUB  
Chargée de plaidoyer



Alain Jund  
Vice-président  
Métropole de Strasbourg



Clément Michel  
Directeur général France  
Keolis

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# Société des Grands Projets

*Vers une ville apaisée, marche et vélo ouvrent  
la voie*

**EUROPEAN MOBILITY EXPO**

2 octobre 2024

Anne-Céline Imbaud-de Trogoff

*Directrice du développement des transports territoriaux*

# Une politique vélo efficace repose sur 3 piliers

## Aménagements cyclables

- Confortables
- Continus
- Sécurisés



## Stationnements

- Adaptés aux besoins
- Variés (consignes sécurisées, arceaux couverts, ..)
  - Positionnement stratégique dans les pôles d'échange



## Services associés

- Location
- Réparation
- Aide à l'achat
- Vélo-école
- ...



# Les Réseaux Express Vélo

- Sur des périmètres en résonance avec l'échelle des SERM
  - En intermodalité avec le réseau TC



Proposition de périmètre pour le REV de Mulhouse

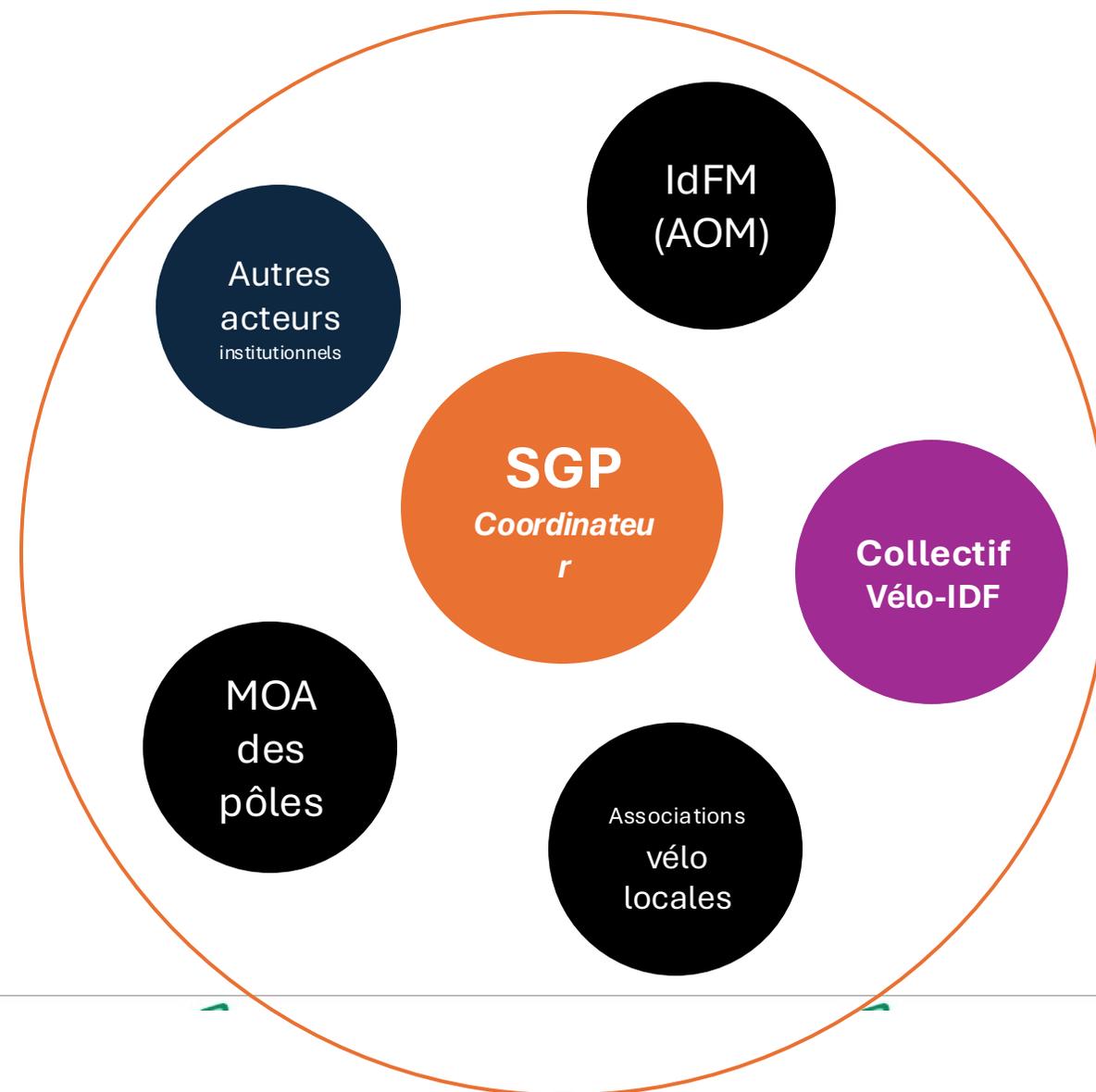
# L'intégration du vélo et la marche dans les pôles du GPE

## Dans les comités de pôles :

- Comités techniques spécifiques « Vélo »
- Rando vélo avec les élus et partenaires
- Réunions de travail sur plan avec MOA et associations locales

## Méthode de travail avec Collectif Vélo IDF :

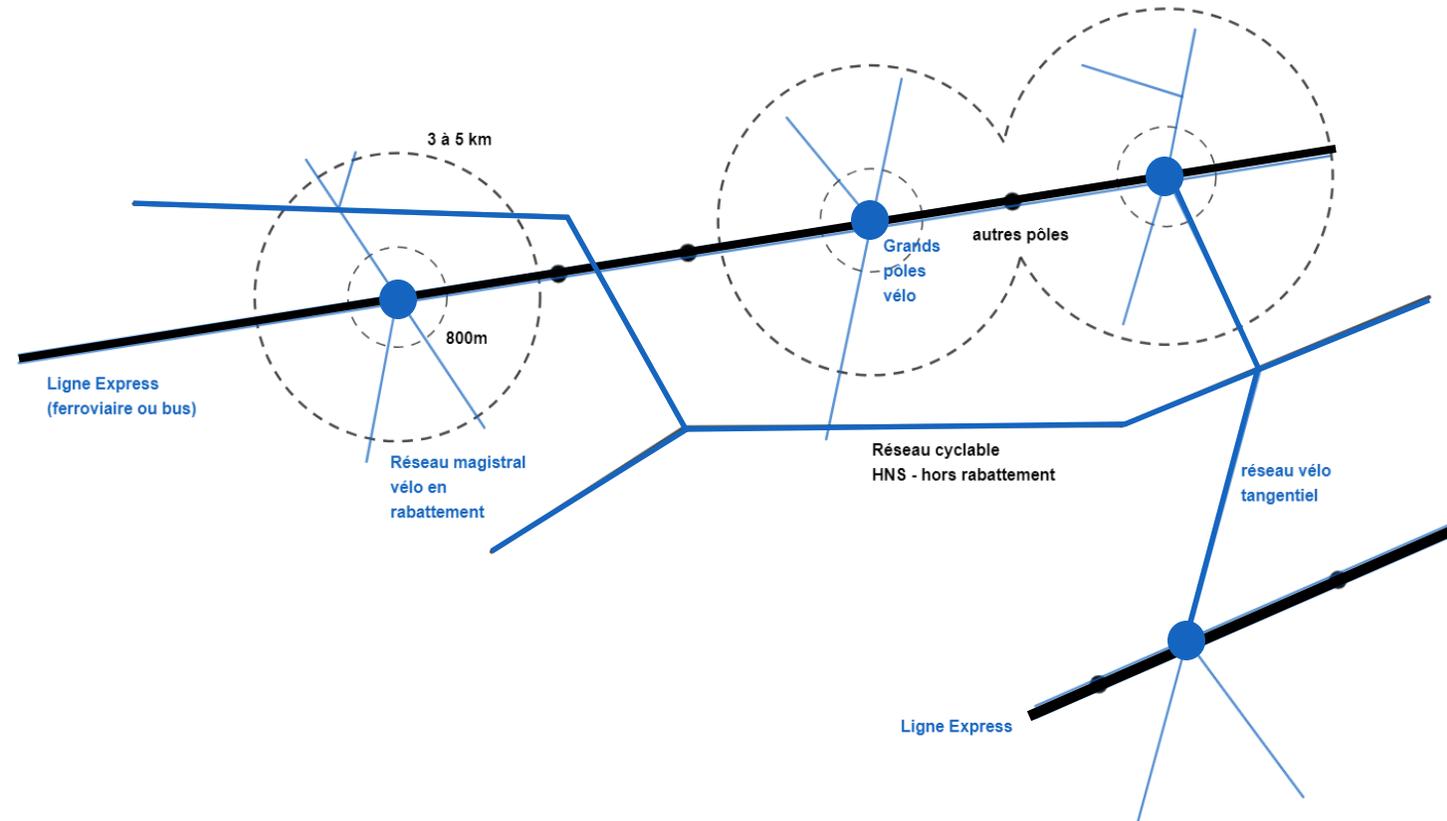
- Réunions régulières de coordination entre référents
- Revues de projets de pôle mensuelles
- Formations en salle ou de terrain par le CVIDF
- Ateliers « cohabitation piétons/cycles »



# Réseaux cyclables dans les SERM

## Créer ou compléter les réseaux express vélo

- Prolonger les lignes
- Identifier de nouveaux axes
- Augmenter l'intermodalité en travaillant le tangentiel et le rabattement (au sein des pôles d'échanges)
- Cibler les services cyclables à déployer
- Travailler avec les parties prenantes dont les collectifs vélos locaux



# L'intermodalité au cœur des projets de Services Express Régionaux Métropolitains



Anne-Celine Imbaud de Trogoff  
Société des Grands Projets  
Directrice exécutive



Gérard Chausset  
Bordeaux Métropole  
Président de la commission Transport



Michel Gillot  
Délégué au développement de la  
pratique cyclable  
Tours Métropole Val de Loire



Claire-Marine Javary  
FUB  
Chargée de plaidoyer



Alain Jund  
Vice-président  
Métropole de Strasbourg



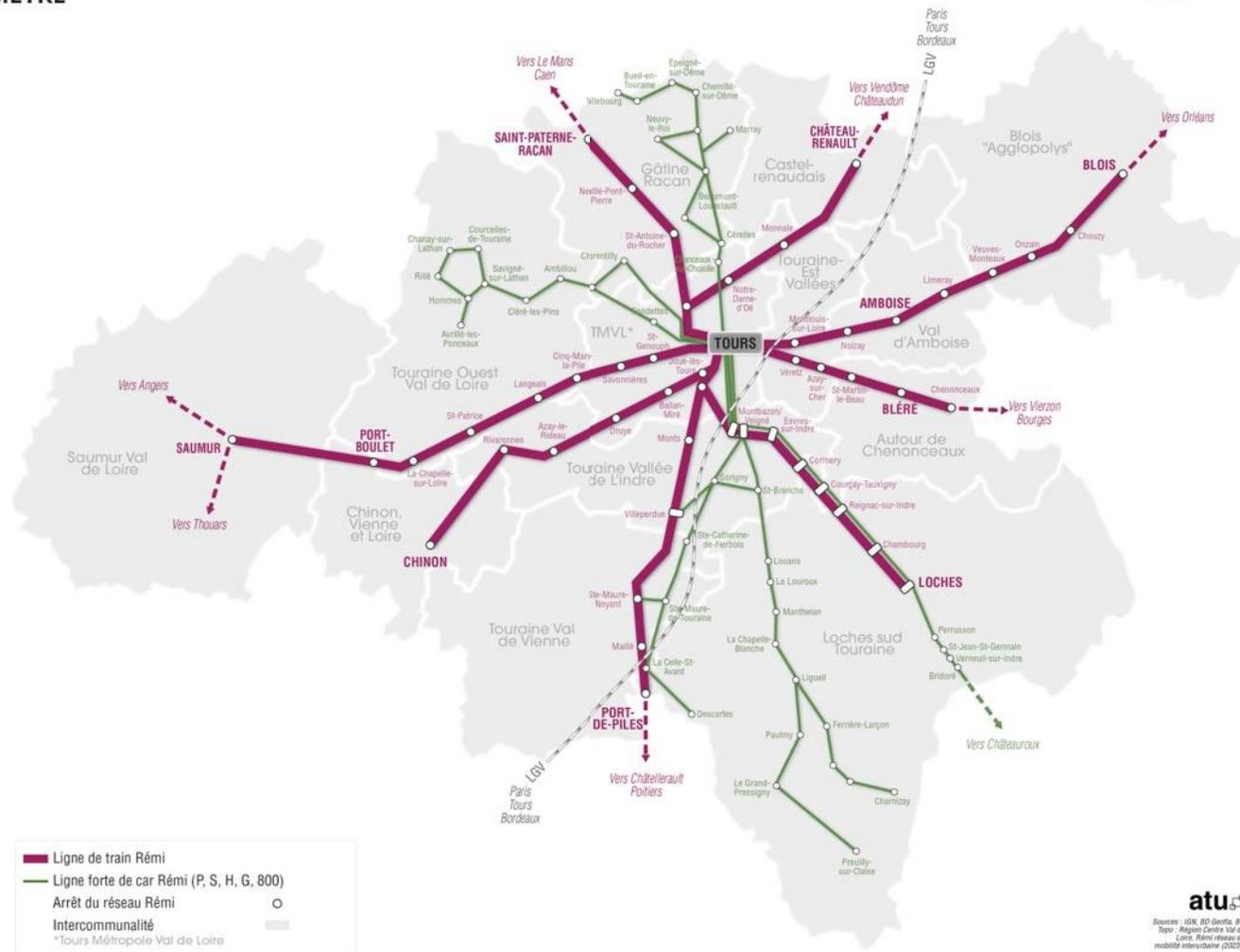
Clément Michel  
Directeur général France  
Keolis

mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024



# Le SERM de touraine

## LE PÉRIMÈTRE



— Ligne de train Rémi  
— Ligne forte de car Rémi (P, S, H, G, 800)  
 Arrêt du réseau Rémi ○  
 Intercommunalité ◻  
 \*Tours Métropole Val de Loire



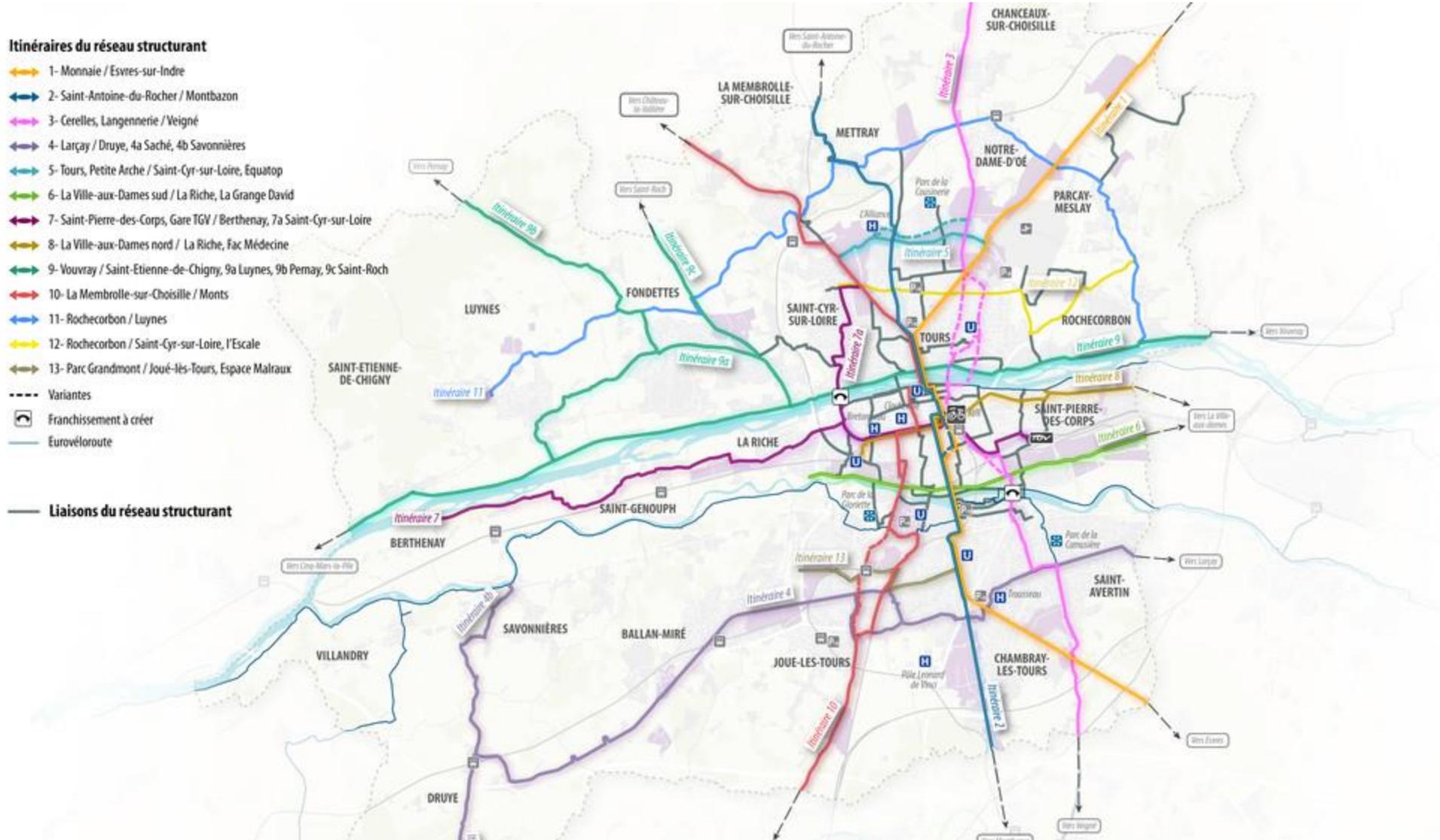
**atu**<sup>sf</sup>  
Sources : IGN, 2010; Google, 2010  
 Topo : Région Centre Val de Loire, Réseau réseau de mobilité interurbaine (R2012)

# Le SERM de touraine

## Itinéraires du réseau structurant

- 1- Monnaie / Esvres-sur-Indre
- 2- Saint-Antoine-du-Rocher / Montbazou
- 3- Cerelles, Langennerie / Veigné
- 4- Larçay / Druye, 4a Saché, 4b Savonnières
- 5- Tours, Petite Arche / Saint-Cyr-sur-Loire, Equatop
- 6- La Ville-aux-Dames sud / La Riche, La Grange David
- 7- Saint-Pierre-des-Corps, Gare TGV / Berthenay, 7a Saint-Cyr-sur-Loire
- 8- La Ville-aux-Dames nord / La Riche, Fac Médecine
- 9- Vouvray / Saint-Etienne-de-Chigny, 9a Luynes, 9b Pernay, 9c Saint-Roch
- 10- La Membrolle-sur-Choisille / Monts
- 11- Rochecorbon / Luynes
- 12- Rochecorbon / Saint-Cyr-sur-Loire, l'Escale
- 13- Parc Grandmont / Joué-lès-Tours, Espace Malraux
- Variantes
-  Franchissement à créer
-  Euroveloroute

## Liaisons du réseau structurant



# Rendre la mobilité accessible à tous

9h30

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Rendre la mobilité accessible à tous



Thibault Hardy  
Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables  
Chargé de mission



Ivana Kovacic  
Eurométropole de Strasbourg  
Chargée de mission management de la mobilité



Angélique Moutenet  
PETR du Pays Lunévillois  
Ambassadrice de la mobilité durable

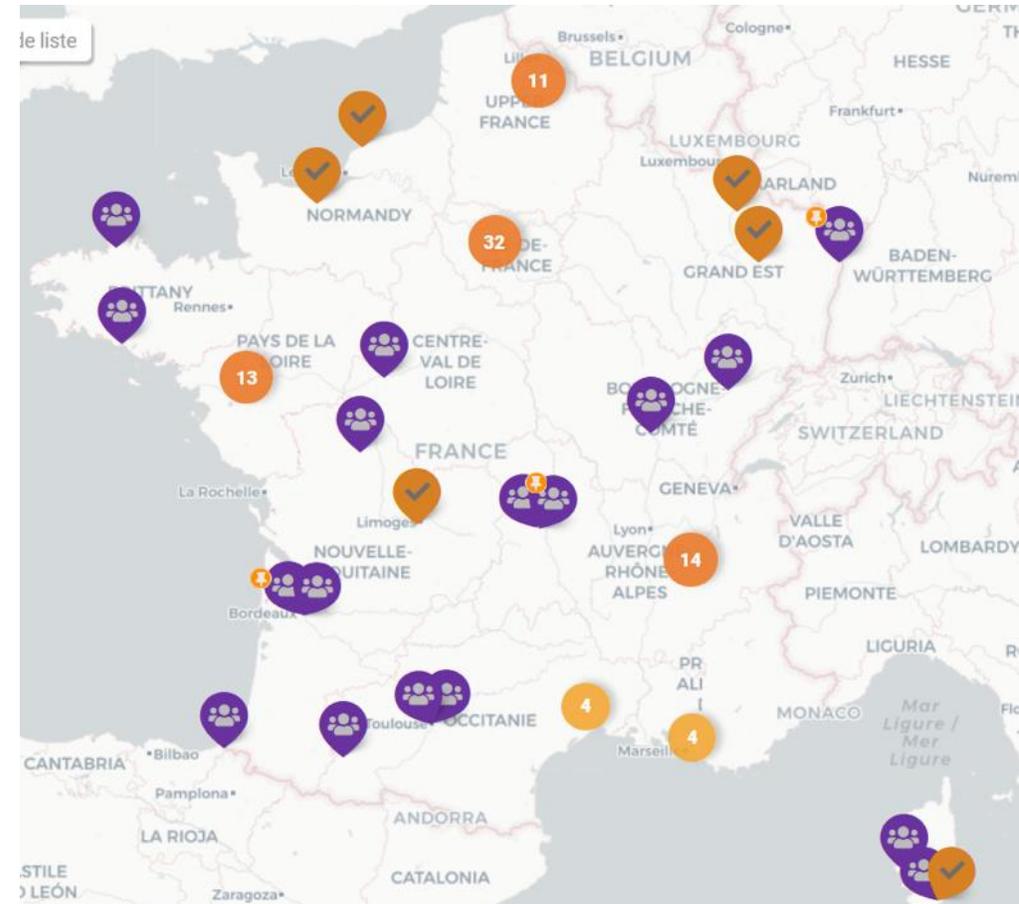
mercredi 2 octobre 2024



# Mobiscol : un portail, une dynamique d'acteurs, une veille nationale

Rejoignez-nous !

- <https://mobiscol.org>
- <https://mobiscol.org/ressources/>
- <https://ecomobilite-scolaire.gogocarto.fr/>



# Les services – développer l'apprentissage à tout âge

- Déployer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)
- Les sessions/séjours d'apprentissage
- Les ateliers de remise en selle
- Les ateliers pour publics spécifiques
- Les mini-stages de circulation



# Investir pour l'apprentissage



## Ville de Vitré (35)

- Coût de l'opération : 76 000€ TTC
- Dont : revêtement stabilisé 30 425€
- Dont : Marquage et signalisation tricolore : 30 634€



Strasbourg.eu  
eurométropole

# Ivana KOVACIC

*Chargée de mission management de la mobilité*

*Direction des Mobilités Eurométropole de Strasbourg*





# Strasbourg.eu

eurométropole

→ **Eurométropole de Strasbourg :**

- 33 communes
- 500 000 habitants
- 337,6 km<sup>2</sup>

→ **Strasbourg :**

- 290 106 habitants
- 78,3 km<sup>2</sup>
- Plus de 50 000 étudiants



# Ecomobilité scolaire

Strasbourg.eu  
eurometropole

## À l'école sans la voiture!



Conseils, idées et programmes  
d'accompagnement en faveur  
de l'écomobilité scolaire



Septembre 2023



Strasbourg.eu  
eurometropole





© Valérie Zeller pour Strasbourg Eurométropole



© Strasbourg Eurométropole

Strasbourg.eu  
eurométropole



© Valérie Zeller pour Strasbourg Eurométropole

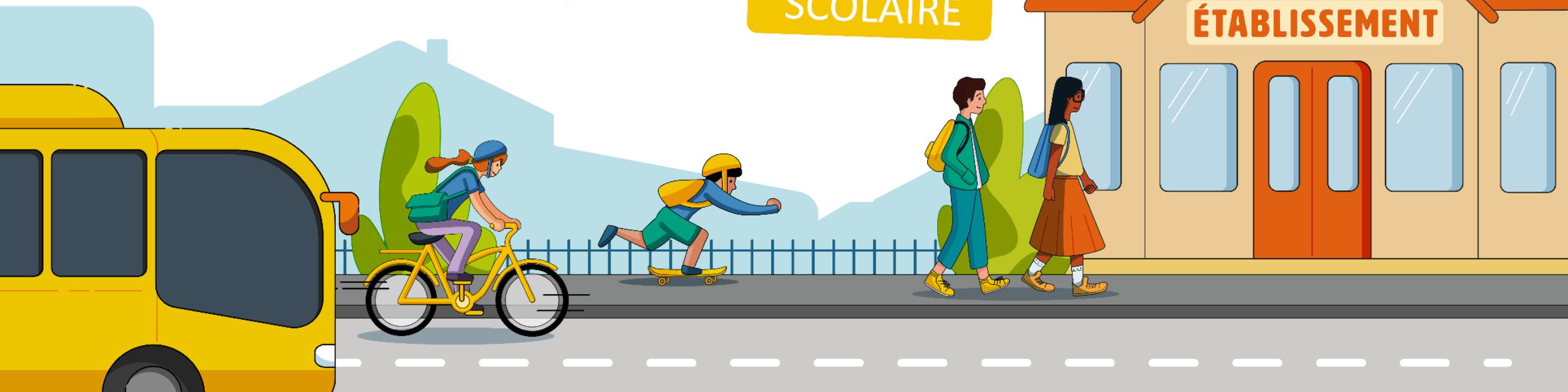


# MOBY

Le programme d'accompagnement à

L'ÉCOMOBILITÉ

SCOLAIRE



4 écoles



1 547 élèves



140 interventions



79 classes

## Photo des actions mises en place à l'école Erckmann Chatrian

LANCEMENT



DIAGNOSTIC



PLAN D'ACTION



SENSIBILISATION DES ÉLÈVES



BILAN



# S.M.ALL – mobilité durable pour tous

## S.M.ALL

Partager des solutions urbaines en vue d'une mobilité durable pour TOUS

Le projet S.M.ALL répond au défi urbain majeur de fournir aux groupes les plus vulnérables des solutions ciblées permettant l'accessibilité et des solutions intégrées de mobilité durable pour tous. Le réseau traitera des politiques et pratiques locales spécifiques correspondantes, telles que : des itinéraires sûrs de la maison à l'école, une mobilité saine pour les jeunes, un plan de mobilité urbaine durable (SUMP) pour les enfants, ou l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées. Bien qu'un large éventail de sujets soit couvert, ils peuvent tous être abordés sous un titre commun, à savoir la mobilité urbaine durable.

### 3. UNE EUROPE PLUS CONNECTEE



S.M.ALL  
Sustainable  
Mobility for All







# Angélique Moutenet

*Ambassadrice de la mobilité durable*

*PETR du Pays Lunévillois*



# Dispositif Velo'sCool

- Le concept : dispenser un permis vélo et un vélo pour tout futur collégien pour ses trajets quotidiens
- Territoire : Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat



# Vélo-école

## Vélo-école

VéloLun' : association loi 1901 créée en 1994  
milite pour des déplacements quotidiens doux.  
Agréé Vélo-Ecole

- ✓ Démarrage en 2015 avec les TAP
- ✓ 2018 : Montée en puissance avec le dispositif « Vélo's Cool » de la CCTLB
- ✓ Application du cahier des charges national du « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV)
  - ✓ Maîtrise du vélo
  - ✓ Règles de sécurité
  - ✓ Application pratique dans la circulation



# Vélo-école

- 2 Salariés : 1 CDI 30h + 1 CDI 24h ,
- + 1 Service Civique
- ✓ **Année scolaire 2022-2023 :**
  - ✓ Intervention auprès de 18 écoles pour 430 élèves
  - ✓ 600 heures d'interventions
  - ✓ 325 élèves se sont vu délivrer l'attestation SRAV
- ✓ **Année scolaire 2023-2024 :**
  - ✓ Intervention auprès de 22 écoles (533 élèves)
  - ✓ 527 à 580 heures d'interventions (prévisionnel)
  - ✓ Réalisé : 542 heures









# Déploiement SRAV sur le territoire du PETR du Pays du Lunévillois

PETR Pays du Lunévillois :

- 4 communautés de communes
- 159 communes
- 78 000 habitants
- AOM depuis 2018

Savoir Rouler à Vélo :

- 2 circonscriptions
- Environ 50 écoles primaires
- Estimation de 900 élèves à former



# Les atouts de la logistique à vélo

10h30

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Les atouts de la logistique à vélo



Gaétan Piegay  
Les Boîtes à Vélo  
Responsable du pôle études



Joakim Dangel  
Sikle  
Fondateur et Chargé de développement



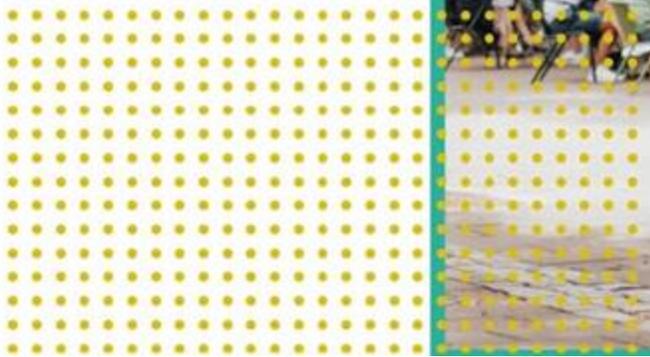
Antoine Robichet  
Mission politiques de Fret et Logistique, DGITM  
Chargé de mission

mercredi 2 octobre 2024



Sikle - Les Composteurs de Strasbourg

# Collecte à vélo et valorisation en agriculture urbaine de la matière organique









# Stationnement vélo : solutions éphémères, vélos hors gabarit

11h30

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Stationnement vélo : solutions éphémères, vélos hors gabarit



Cécile Drouet d'Aubigny  
Inddigo  
Consultante



Christelle Boisramé  
Abel Sensors



Grégoire Maes  
Abriplus



Arnaud Lathuillère  
Hakken Mobility



Antoine Cochou  
La Ruche à Vélos



Corinne Verdier  
Altinnova



Pierre Prezelin  
Abricyclette



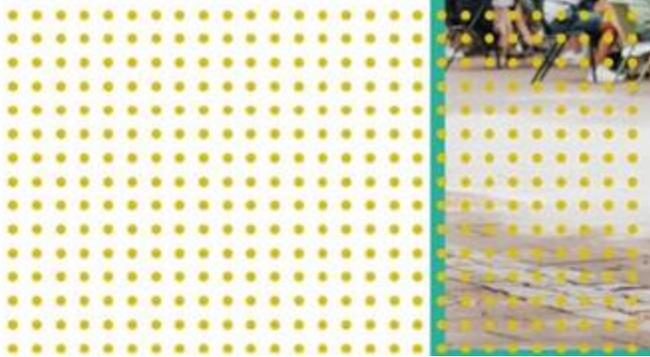
Manuel Losada  
Novality

mercredi 2 octobre 2024



Sikle - Les Composteurs de Strasbourg

# Collecte à vélo et valorisation en agriculture urbaine de la matière organique









# Stationnement vélo : solutions éphémères, vélo hors gabarit... retours d'expériences.

European Mobility Expo 2024

2 octobre 2024, 11h30



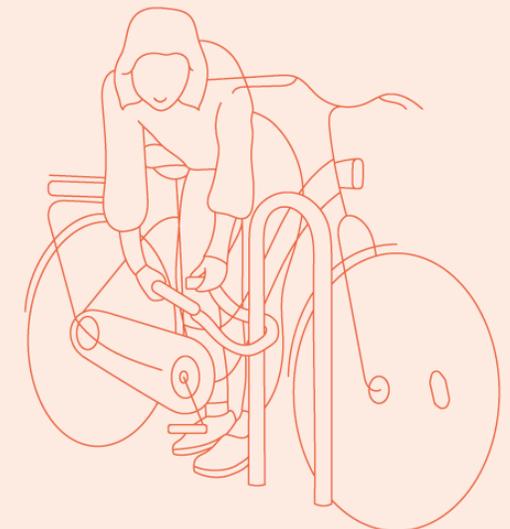


# Pourquoi en déployer ?

## Extraits du Guide des services vélos

### Le stationnement « sécurisé »

- Le vol de vélos, **2<sup>nd</sup> frein** à la pratique du vélo
- Pour encourager **l'intermodalité** vélo et transports publics/covoiturage
- Pour répondre à la **montée en gamme progressive** des vélos en circulation
- Pour éviter les **mésusages**



LE SAVIEZ-VOUS ?

Plus de 350 000 vols de vélos par an !

Le vol est un obstacle majeur à la pratique du vélo. Sur les 16 millions de vélos actuellement utilisés en France métropolitaine, 350 000 à 580 000 sont volés annuellement. Par ailleurs, plus la part modale du vélo est élevée, plus il y a de vols, ce qui souligne la nécessité de développer massivement des solutions de stationnement « sécurisé ».

Source : Académie des mobilités actives. Le vol de vélos en France, 2023.





# Que dit le guide sur le stationnement vélo?

## Le stationnement « sécurisé »

- Accès **contrôlés** par clé, par badge, par application de smartphone ou par un gardien.
- **Variété de formes** selon la **taille** du stationnement et son **usage** dans un territoire
- Que choisir pour du stationnement intermodal ? résidentiel ? équipements publics ? centres commerciaux et zones urbaines denses ?





# Le stationnement hors gabarit





# Le stationnement hors gabarit

## Pour quoi faire ?

Répondre aux besoins de stationnement des vélos spéciaux (cargos, PMR, logistique)

## Où l'implanter ?

Transformant du stationnement voitures/vélos, délaissés de voirie, créant des espaces réservés parkings vélos sécurisés.

## Quels équipements ?

Arceaux bas, crochet au sol, emplacement libre...

## Le point d'attention ?

Concevoir des places au plus proche des accès, à plat, avec des rayons de giration adaptés.





# Le stationnement hors gabarit

Réserver des espaces accessibles, mobilier adapté, signalétique





# Le stationnement hors gabarit

Des emplacements libres, un mobilier adapté, une signalétique





# Le stationnement éphémère

## Pour quoi faire ?

Répondre à un pic de demande de stationnement vélos.

## Où l'implanter ?

Transformant des espaces publics, du stationnement voiture voirie/ouvrage, délaissés de voirie.

## Quels équipements ?

Racks vélo déplaçables, compacts à stocker, permettant une sécurisation roue + cadre.

## Le point d'attention ?

Sécuriser l'espace de stationnement éphémère : visible, proche des lieux de destination, fermé ou gardienné





# Le stationnement éphémère

Evènements sportifs/culturels





# Le stationnement éphémère

Centres villes



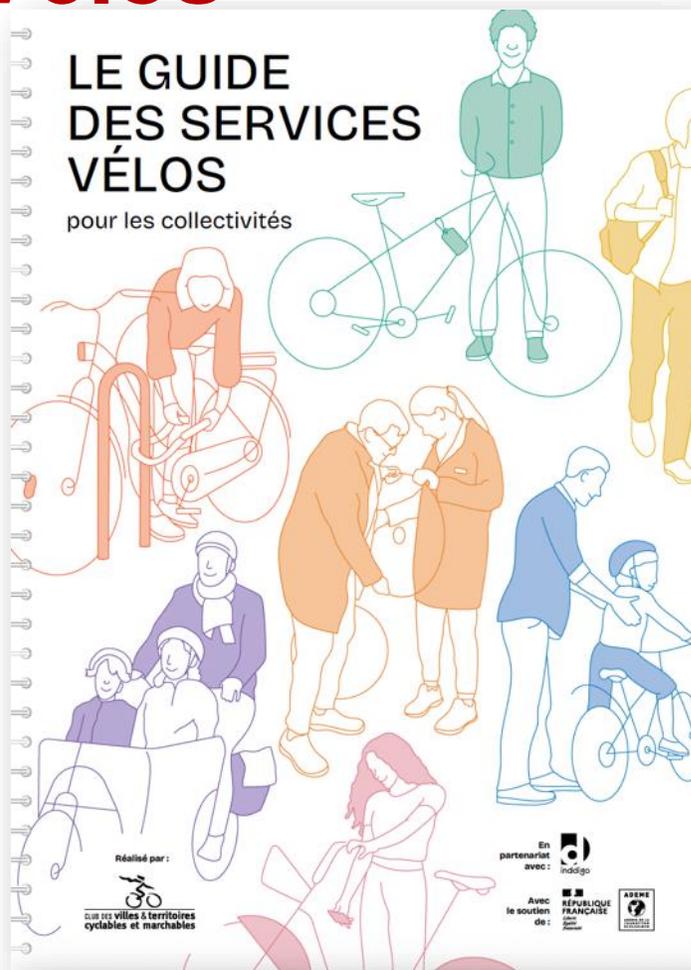


# Le stationnement éphémère

Palier à des travaux dans un bâtiment tertiaire (La Haye)



# Pour aller plus loin : le Guide des Services Vélos



Réalisé par



En partenariat avec



Avec le soutien de



# Aménagement d'un parking vélo au Stade de France



***Parking Brennus - Citystade***



- Créé pour les JO et pérennisé
- Capacité d'accueil XXL : 1000 places
- 2 ans d'accompagnement par Abriplus
- Allées balisées par couleur





1000 places

Supports 2 étages  
& bornes vélos cargos

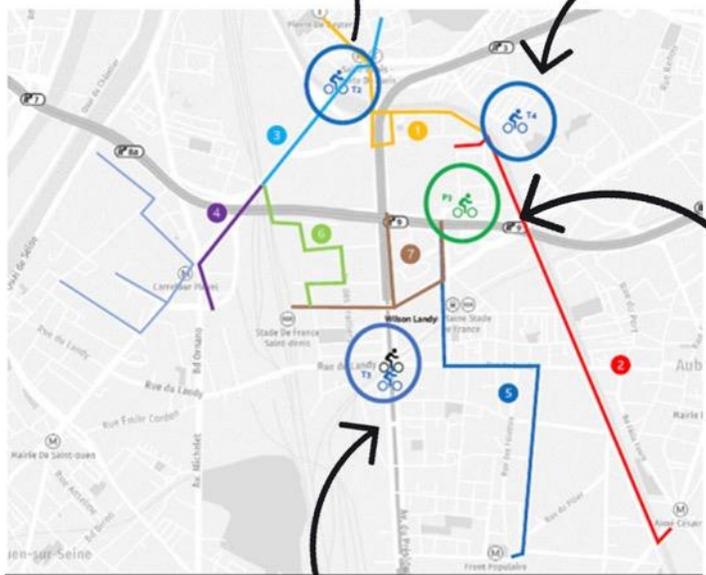
Abrité et gardienné



### Taux de remplissage moyen

**PARKING ÉPHEMÈRE CLINIQUE**  
600 PLACES  
19,64% DE REMPLISSAGE

**PARKING ÉPHEMÈRE FRANC-MOISIN**  
400 PLACES  
15,30% DE REMPLISSAGE



**PARKING BRENNUS CITYSTADE**  
1000 PLACES  
57,01% DE REMPLISSAGE

**PARKING ÉPHEMÈRE LANDY WILSON**  
600 PLACES  
41,17% DE REMPLISSAGE

**Un parking bien équipé  
=  
Un parking très fréquenté**

→ Pic de remplissage à **92%** pour la cérémonie de clôture des Paralympiques





Trajet fabuleux le long du canal Saint-Denis  
à partir de la place Stalingrad.





## ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

Innovation, design, fabrication, pose d'abris et de rangements de vélos

Présentation de nos solutions innovantes pour :

- vélos spéciaux (Cargos ou Longtails) avec assistance électrique
- Vélos spéciaux pour Personne à Mobilité Réduite



Design, Conception et fabrication dans nos ateliers en Auvergne-Rhône-Alpes





**Arceau vélo Cargo**  
avec 1 boîtier de recharge VAE

**Arceau vélo Longtail**  
avec 2 boîtiers de recharge VAE





Avec des dimensions adaptées et une signalétique permettant d'identifier l'emplacement **PMR**, cet appui vélo saura répondre aux contraintes liées aux déplacements de toute personne gênée dans ses mouvements et ses déplacements.

En complément de la gamme pour vélos spéciaux, cet appui vélo PMR permettra donc de répondre aux besoins du plus grand nombre.





**métropole**  
**ROUEN NORMANDIE**





LA RUCHE

Se connecter



39 consignes sécurisées

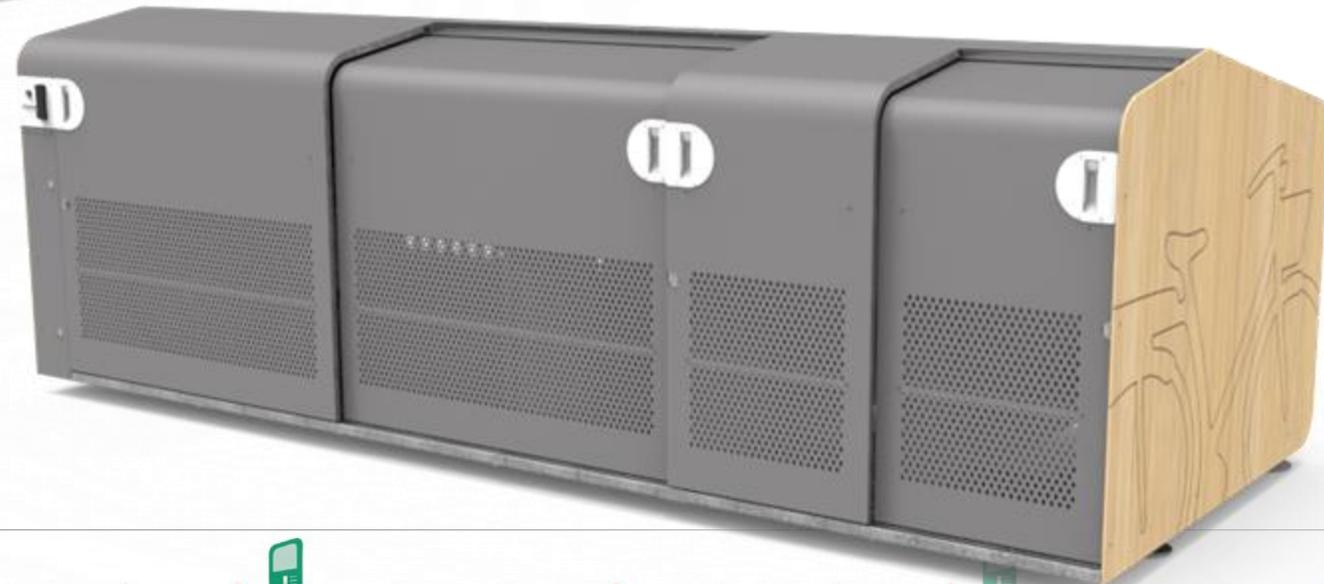
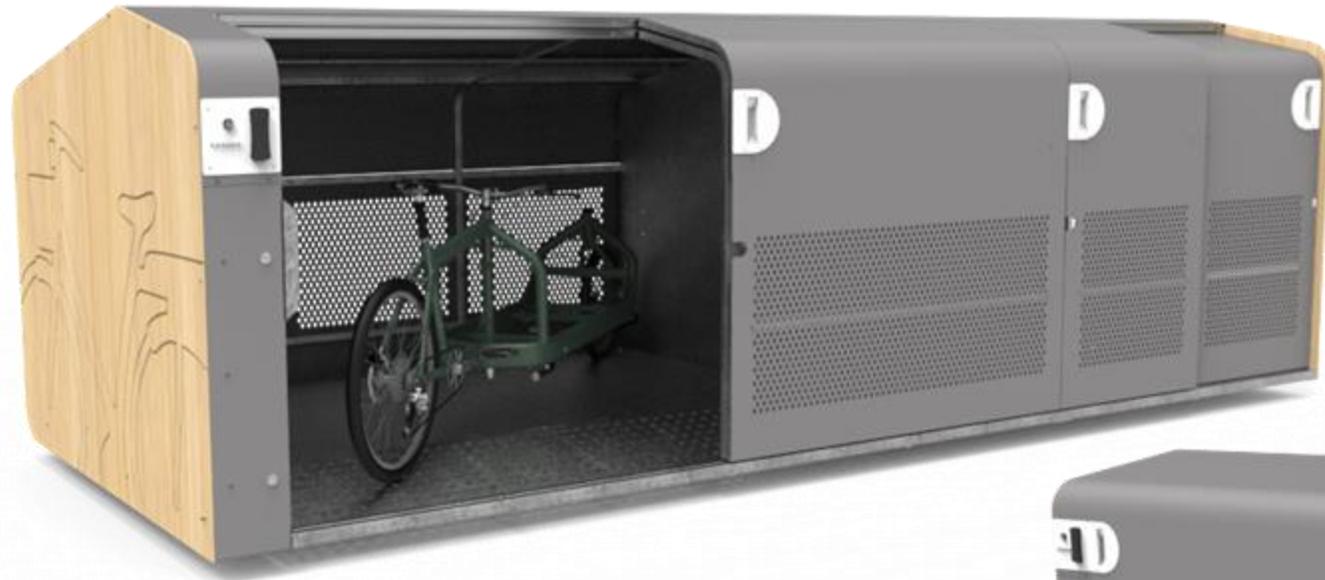
515 places au total

Vous ne trouvez pas l'emplacement qui vous convient ?  
Faites-le nous savoir, et demandez l'ouverture d'une consigne

Faire la demande ici



# FILAO : 3 PLACES VÉLO STANDARD + 1 PLACE VÉLO CARGO

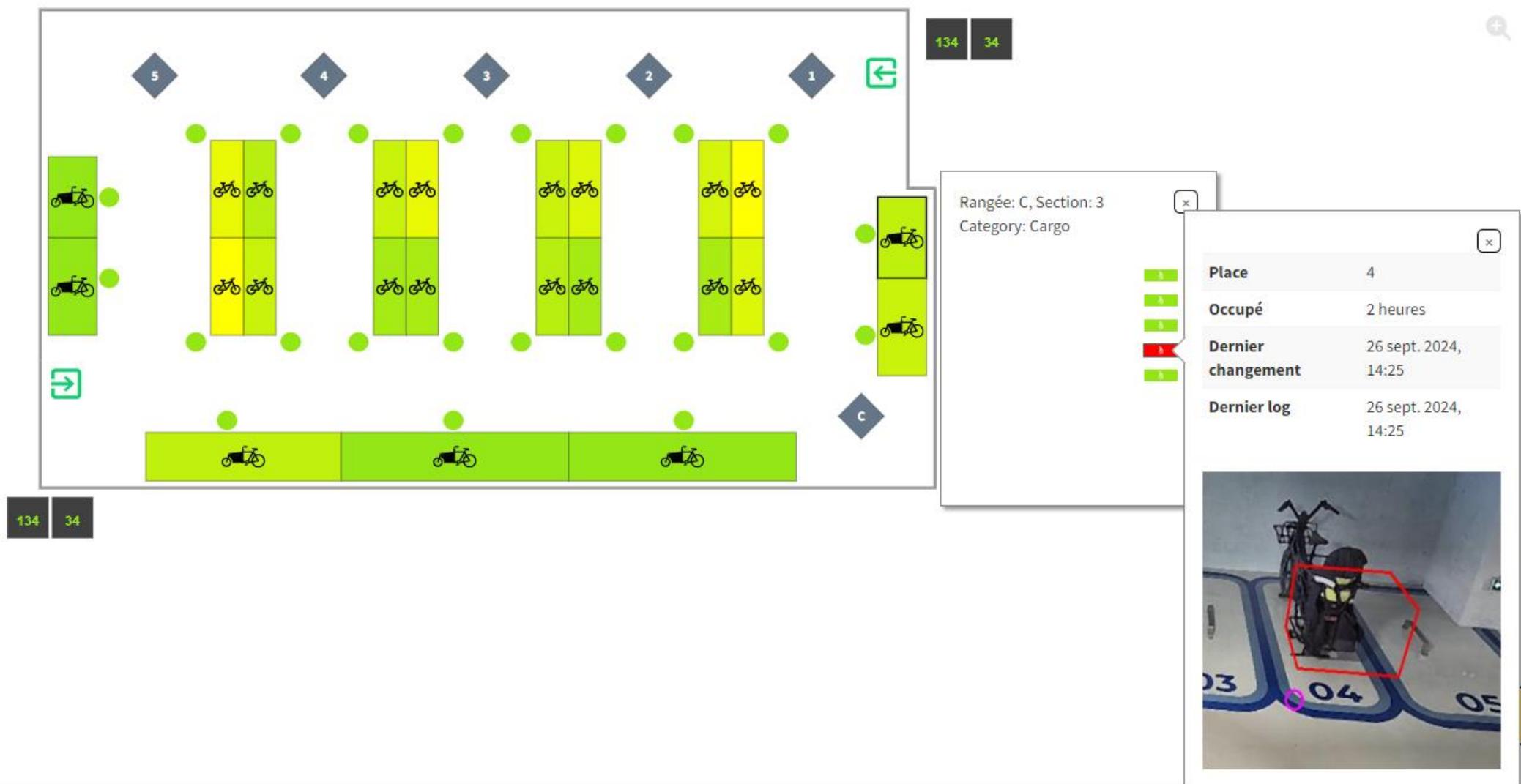


# Stationnement vélos grand gabarit





# Carte temps réel



134 34

5 4 3 2 1

Rangée: C, Section: 3  
Category: Cargo

Place	4
Occupé	2 heures
Dernier changement	26 sept. 2024, 14:25
Dernier log	26 sept. 2024, 14:25




## Occupation

### Filtres

Vous pouvez sélectionner une plage de maximum 1 an pour l'exportation et 1 mois pour le graphique

#### Date de début

01-08-2024 13:51

#### Date de fin

29-09-2024 23:59

### Paramètres de graphique

#### View

- Maximum
- Minimum
- Moyenne

#### Type de données

- Pourcentage
- Places

### Options d'exportation

#### Export filters

- Regrouper par lignes

#### Filtre de ligne

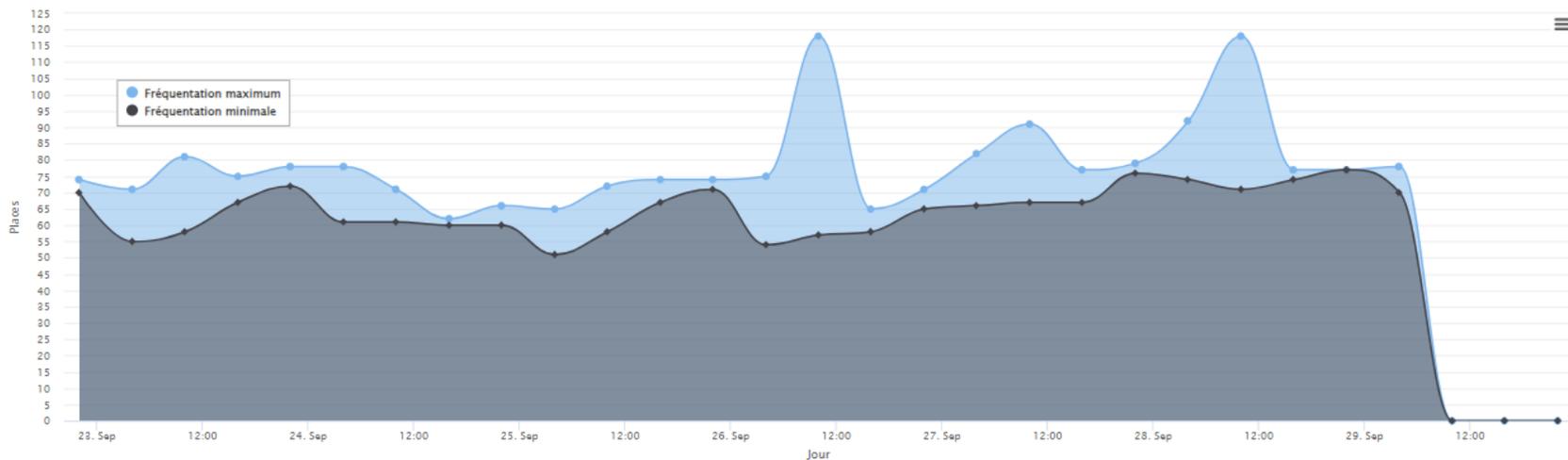
Laisser vide pour inclure toutes les lignes

#### Catégorie

- 
- Vélo Standard
- Vélo Large
- Vélo Cargo
- Vélo Allongé

Exporter vers CSV

### Graphique



Afficher









# Smart Parking for Bikes

[www.abelsensors.com](http://www.abelsensors.com)



Christelle BOISRAME\_ +33 6 76 37 18 48\_  
c.boisrame@abelsensors.com

# Novality

bike & scooter smart parking

Système de **stationnement sécurisé, intelligent et connecté** avec des **casiers individuels** pour **vélos** et **trottinettes** qui répond aux nouvelles formes de **mobilité**

*Nous faisons du sur-mesure à la demande de nos clients*



# Solutions aux vélos hors gabarit



Surface B5

Surface B7



[mlosada@novality.es](mailto:mlosada@novality.es)



# Solutions éphémères

Le parking  
le plus facile  
à installer et  
à déplacer



[mlosada@novality.es](mailto:mlosada@novality.es)



# Parkings vélos temporaires aux JO de Paris 2024



**concepteur-fabricant d'un monde plus vélo**



stationnements vélos



abris vélos



services cyclistes



exploitation



Paris La Défense



Montluçon



Nantes

**Nombreux sites olympiques équipés en racks ALTAO® Mobile pour accueillir tous les types de vélos un peu partout en France (Paris, Versailles, Montluçon, Nantes, Lille ...)**



# Parkings vélos temporaires aux JO de Paris 2024

**+ de 15000 places**  
de stationnement vélos  
sur les 27000 déployées



# Parkings vélos temporaires aux JO de Paris 2024

**Nombreux avantages**  
et simples à déployer !



Arceaux empilables et faciles à transporter



Expérimentation

Adaptables aux contraintes du lieu d'installation



Personnalisation



Cocktail offert par

pony



EN CE MOMENT À  
L'ESPACE CONFÉRENCE

# Conférence “Vers une ville apaisée, marche et vélo ouvrent la voie !”

14h15

mercredi 2 octobre 2024

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Conférence “Vers une ville apaisée, marche et vélo ouvrent la voie !”



Françoise Rossignol  
Club des Villes et Territoires  
Cyclables et Marchables  
Présidente



Franz Gerald  
UIV Urban Innovation Vienna  
Responsable de projet



Marc Delayer  
Agglomération du Choletais  
Responsable Mobilités



Fabien Bagnon  
Métropole de Lyon  
Vice-Président

EN CE MOMENT À  
L'ESPACE CONFÉRENCE

mercredi 2 octobre 2024



# L'éventail d'offres de locations vélo : du cousu main pour répondre aux attentes des territoires

15h30

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# L'éventail d'offres de locations vélo : du cousu main pour répondre aux attentes des territoires



Luc Berman  
Club des villes et territoires  
cyclables et marchables  
Chargé de mission



Camille Janton  
Strasbourg Mobilités  
Présidente



Thomas Peignard  
Communauté  
d'Agglomération d'Epinal  
Directeur des Mobilités



Sebastien Forthin  
Agglomération de Niort  
Directeur du service transports



Stéphane Monier  
Communauté Urbaine d'Arras  
Directeur Général Adjoint Mobilité  
et Infrastructures

mercredi 2 octobre 2024



# Que dit le guide sur les VLS et les VLD ?

## Libre-Service (VLS)

- Location de vélo de manière automatisée sur l'espace public (quelques minutes et plusieurs heures)
- Encourage l'usage du vélo en ville
  - favorise le report ou la complémentarité des modes
  - diffusion d'un réflexe vélo chez un large public

## Location Longue Durée (VLD)

- Location de vélo d'une demi-journée à plusieurs mois
- Retrait et restitution en agence (fixe ou mobile)
  - Station dans certains territoires
- Expérience d'une pratique sur un temps long pour changer les habitudes





# VLS : Pourquoi en déployer ?

## Extraits du Guide des services vélos

- Proposer un moyen de déplacement sobre en émissions, bon pour la santé, sans que l'utilisateur n'ait à gérer de vélo
- Toucher un public néophyte
- Favoriser l'intermodalité (stationnement, relais des TC)
- Modérer les besoins en stationnement aux abords des pôles
- Montrer son ambition (marqueur fort du vélo dans le paysage urbain)
- Attirer un public jeune ou étudiant (grande liberté, faible coût pour l'utilisateur)
- Faciliter les trajets des usagers non-résidents





# VLS : les points d'attention avant de se lancer

## Extraits du Guide des services vélos

- Robustesse du vélo
- Coûts d'exploitation (dégradations, exposition aux aléas climatiques, personnel pour la régulation, etc)
- Densité du maillage de stations
- Contractualisation potentiellement complexe (propriété du vélo, occupation du domaine foncier, continuité de service, etc.)
- Importance de la fréquence d'utilisation (pas d'intérêt en dessous de 3 rotations/jour/vélo ou 10 abonnés annuels/vélo)
- Complexité de l'exploitation des VAE : batteries, électrification des infrastructures, qualification des réparateurs, etc.
- Nécessité de concerter régulièrement les usagers (enquêtes, focus groups)

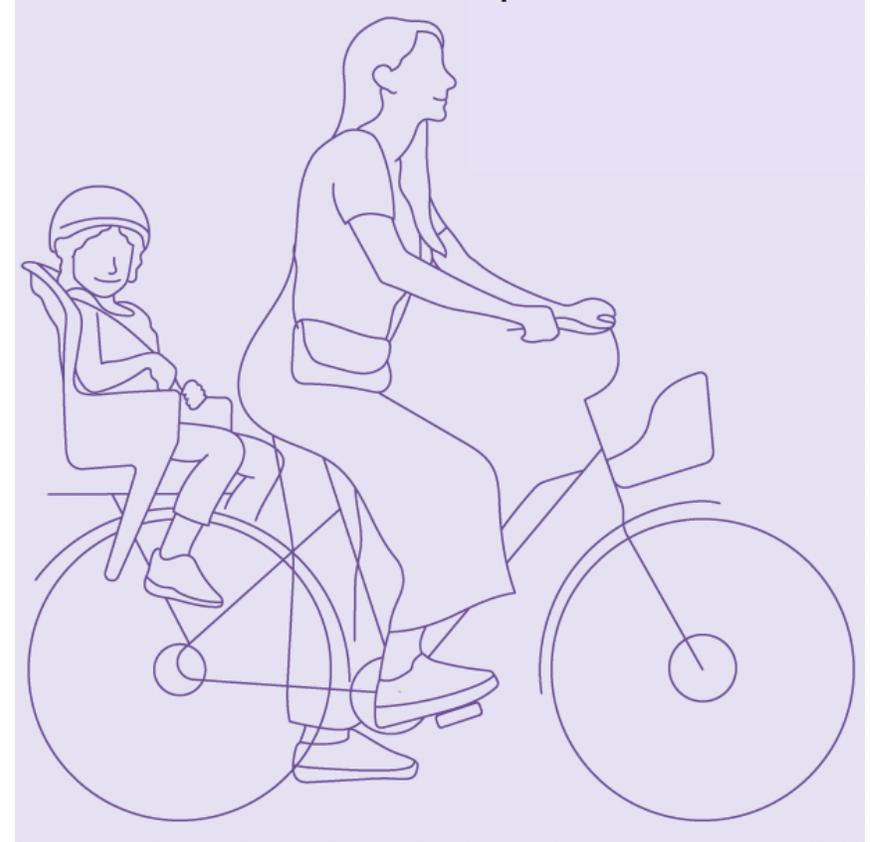




# VLD : Pourquoi en déployer ?

## Extraits du Guide des services vélos

- Offrir un service utile à tous les habitants (niveau de densité du territoire, complémentaire aux TC)
- Favoriser le report modal (fort potentiel de report modal voiture --> vélo)
- Toucher un public diversifié
- Permettre de (re)découvrir le vélo sans engagement
- Bénéficier d'une relative souplesse de montage et de contractualisation





# VLD : les points d'attention avant de se lancer

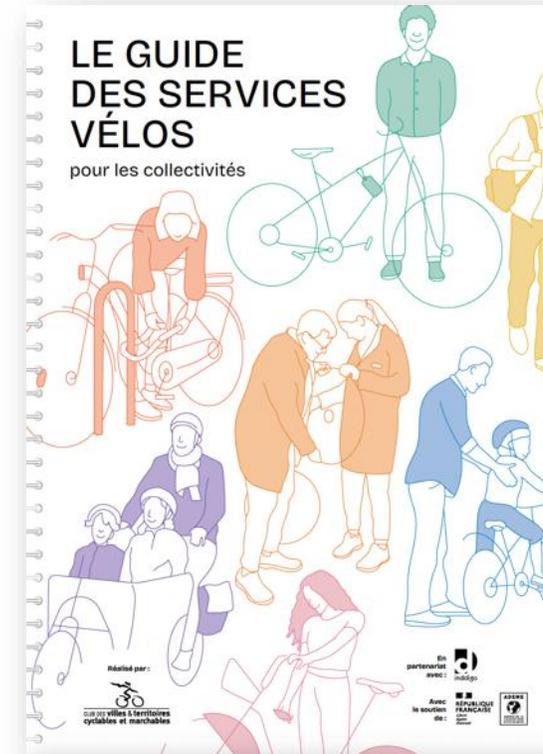
## Extraits du Guide des Services

- Faire correspondre les objectifs avec la durée du service proposé :
  - favoriser le test d'un vélo avant un achat vs
  - autoriser une location à durée illimitée
- Communiquer clairement sur la durée limitée de location
- Proposer des modèles adaptés aux spécificités des futurs usagers (VAE, vélos classiques, cargos, vélos adaptés, etc)
- Informer sur les possibles remboursements par son employeur
- Communiquer largement sur le service et rendre visible le parc de vélos loués sur l'espace public.
- Être en mesure d'augmenter la taille du parc pour répondre à une forte demande potentielle
- Concerner régulièrement les usagers (enquêtes, focus groups)



# Pour aller plus loin : le Guide des Services Vélos

- **Objectif** : Accompagner les collectivités pour créer ou adapter leurs services vélos.
- **Sources** : retours de collectivités, groupes de travail animés par le Club.
- **Contenu**
  - Brève présentation du service
  - Enjeux
  - Points d'attention avant de se lancer
  - Les indicateurs à prendre en compte
  - Modalités de mise en œuvre
    - Scénarios et modèles de services
    - Gouvernance
    - Dimensionnement et coûts
    - Points de vigilance
  - Stratégies et outils de communication
  - Ressources complémentaires



Réalisé par



En partenariat avec



Avec le soutien de



**Schéma directeur vélo :**  
**130 kms d'aménagement à réaliser**

**Velectric :**  
**560 vélos en location longue durée**  
**10 en location courte durée**

**Les vélos ont parcouru depuis 2016, 1 321 380 kms.**  
**Le taux de locations s'élève à environ 98%**



**Sur les 560 vélos, environ 100 Vélectric sont mis à dispo des entreprises, administrations ou collectivités du territoire**

**Tarif :**  
**106 € /an pour les abonnés du réseau Artis**  
**130 € /an pour les non abonnés**

**Garage à vélo :**  
**13 à ce jour mais développement prévu**  
**Gratuit pour les abonnés et 15 € /an pour les autres**

**Aide à l'achat :**  
**497 demandes traitées cette année**

**Sensibilisation:**  
**42 écoles primaires et 3 600 élèves formés**



Sur les 560 vélos, environ 100 Vélectric sont mis à disposition des entreprises, administrations ou collectivités du territoire

### **Cargo**

La flotte comprend 2 bi porteur et 2 tri porteur



### **Longtail**

La flotte comprend 10 longtail



### **Mobilos**

La flotte comprend 2 Mobilos (livraison 10 novembre 2024)



The logo for Vélhop, featuring the word "Vélhop" in a stylized font. The "Vél" is in white, and "hop" is in green. A white bicycle icon is integrated into the letter "o".

Vélhop



**Le service de vélo partagé de  
l'Eurométropole de Strasbourg**



# Vélohop en location humanisée



# Vélob'hop libre-service



# Le cycle sans fin du vélo et son potentiel de réemploi

16h30

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Le cycle sans fin du vélo et son potentiel de réemploi



Martine Schmider  
Ville et Eurométropole  
de Strasbourg  
Chargée de mission



Pierre-Eric Letellier  
L'Heureux Cyclage  
Chargé de plaidoyer



William Senez  
Ville et Eurométropole  
de Strasbourg  
Chef de service de Police  
Municipale



Grégoire Ruault  
IDeE Innovation Design et  
Expériences  
Président d'IDeE

mercredi 2 octobre 2024





# Le cycle sans fin du vélo

## L'expérience de la filière Strasbourgeoise

EUROPEAN MOBILITE EXPO 2024

CLUB DES Villes & territoires cyclables et marchables

Mercredi 2 Octobre 2024 – 16h30 -17h30



# Économie circulaire et les vélos

## ✓ Pourquoi agir ?

Strasbourg «Ville du vélo » :+ de 600 km de pistes cyclables, 40 000 emplacements de stationnement,

**Des déplacements en vélo en pleine croissance, s'accompagnant d'une saturation des espaces publics (vélos épaves et ventouses....).**

## ✓ Une filière de réemploi pour les vélos :

Un potentiel en réemploi estimé à plus de 5000 vélos abandonnés (tous donateurs)

**Les acteurs de l'autoréparation/réparation solidaire agissent pour une remise sur le marché de 70 % d'entre eux.**

## ✓ Des plus-values

Économique : développement d'activité et création d'emplois ( collecte, réparation, activité créative...)

Environnementale : préservation des ressources (1 vélo conventionnel nécessite 100 kg de Co2...)

Sociale: accès à un moindre prix

**À l'état brut un vélo en réemploi est accessible (entre 80 et 120 €)**

**Avec embellissement, un vélo rénové s'adresse au public des cyclistes du quotidien**



# Point de rappel sur la réglementation

## ✓ Un processus d'enlèvement opérationnel pour les vélos dits épaves

- La commune est compétente (responsabilité salubrité)
- Elle procède à l'identification des vélos épaves sur son banc communal
- Tout enlèvement est validé par un agent assermenté
- Les enlèvements sont opérés via des tournées de ramassage
- La réglementation est celle du code de l'environnement
- Le vélo est considéré comme un déchet (L. 541-1 du code de l'environnement)

## ✓ Quel processus prévoir pour l'enlèvement des vélos ventouses ?

- La commune est compétente (commodité de passage L2212-2 CGCT ) (Stationnement abusif (R417-12 CR)
- Tout enlèvement doit être validé et constaté par un agent assermenté
- Le vélo ventouse n'est pas considéré comme un déchet,
- Cela nécessite une procédure spécifique permettant :
  - à son propriétaire ou utilisateur de récupérer son bien
  - et à la collectivité de le céder après un certain délai.
- Nécessité de consulter des Fichiers (Objets et Véhicules Signalés + des Cycles Identifiés.)



## Quels outils et moyens aujourd'hui en place ?

### ✓ Un processus d'enlèvement amplifié

- Extension du service d'enlèvement aux 33 communes (Délibération mai 2024 )
- Un service renforcé par une intervention de la fourrière
- Un recensement des rues encombrées assuré par Les directions de territoires
- Des outils numériques de signalement des épaves en place **StrasAPP et signaler**
- **une communication grand public**

### - Un processus d'enlèvement couplé a une démarche de valorisation

- La création d'une communauté d'acteurs (ateliers autoréparation et de réparation solidaire)
- Un appel à manifestation d'intérêt pour la cession des vélos épaves

### - Suivi d'activités ( état non exhaustif 2023)

- 3 102 d'adhérents
- 127,5 bénévoles
- 15,3 ETP
- **5 814 vélos collectés**
- **3 303 remis sur le marché ( vente/don))**

> Avec votre téléphone  
via l'application **StrasApp** :  
Rubrique Signaler un problème /  
propreté voie publique



Stras  
App



# Travailler sur une économie plus circulaire

## UNE DÉMARCHE EN PLUSIEURS ÉTAPES.



### Un diagnostic territorial et économique éclairant

sur les besoins, les conditions de développement et le potentiel d'une filière de réemploi



### La mise en sécurité des vélos en réemploi

notamment par la promotion du marquage et la pose de lumière pérenne



### Un travail sur l'amplification de la collecte

passant par la mise en place d'un appel à manifestation d'intérêt portant sur la cession des vélos épaves de la collectivité



### Une étude d'embellissement

confiée à un collectif de designers



### Un soutien des acteurs de l'autoréparation

et de la réparation solidaire passant par diverses aides et l'animation du collectif d'acteurs



### Des mesures d'encouragements

à l'acquisition s'adressant au grand public



# Le design fait la démonstration que l'on peut rendre attractif des vélos anciens

- ✓ **La rénovation s'est appuyée sur des matériaux durables et réemployés.**
  - Un travail mené sur 10 vélos du Parc véhicules ateliers,
  - Sur une gamme de vélos tous homogènes (femme et homme) ayant 20 ans d'âge,
  - Sur des vélos destinés à un usage professionnel et urbain,
- ✓ **des triples compétences** et regards croisés de :
  - IDeE (designers)
  - Central Vapeur (illustrateurs)
  - Manivelle (fabricant de cycles sur mesure)

**Des initiatives prometteuses, point de départ pour une modélisation à grande échelle.**

- ✓ **Les différentes propositions ont vocation à :**
  - Donner une image positive du vélo une fois modernisé,
  - Donner l'envie de se transporter via ce mode de déplacement doux (ayant une histoire, une première vie),
  - Renforcer le caractère environnemental du vélo en préservant les ressources,
  - S'adapter aux usages contemporains grâce à la créativité des designers  
(réflexion sur la logistique en milieu urbain, le transport des équipements plus fragiles : ordinateurs....)



## Les vélos rénovés, quelques exemples :



## La démarche engagée autour de la filière du réemploi du vélo répond à différents objectifs :

- Gérer au mieux l'espace public et agir contre l'encombrement de certains sites en libérant les arceaux notamment ;
- Développer la pratique du vélo pour tous en offrant une gamme de vélos pour tous les budgets ;
- Créer des activités de proximité d'autoréparation et de réparation solidaire, apprentissage du vélo répondant aux besoins de tous en complémentarité de l'offre des vélocistes ;
- Soutenir le développement d'une filière du réemploi pour le vélo, à l'échelle du territoire ;
- Valoriser la matière et encourager une seconde vie pour les vélos – préserver les ressources.

**Ces expérimentations sont prometteuses  
et annoncent une économie plus durable**



**500 ATELIERS**

**150 000 BENEFICIAIRES**

**350 EMPLOYEES**

**45 000 VELOS**

**REEMPLOYES /an**

**7000  
BENEVOLES**

Données 2024



Martinique

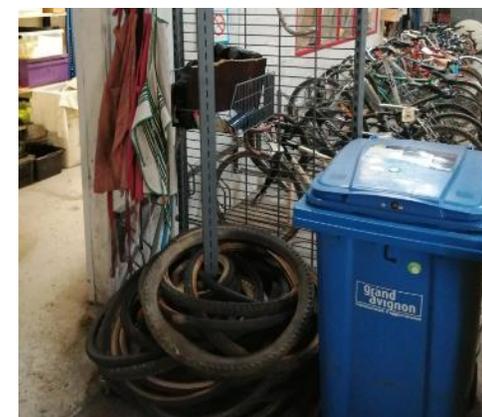
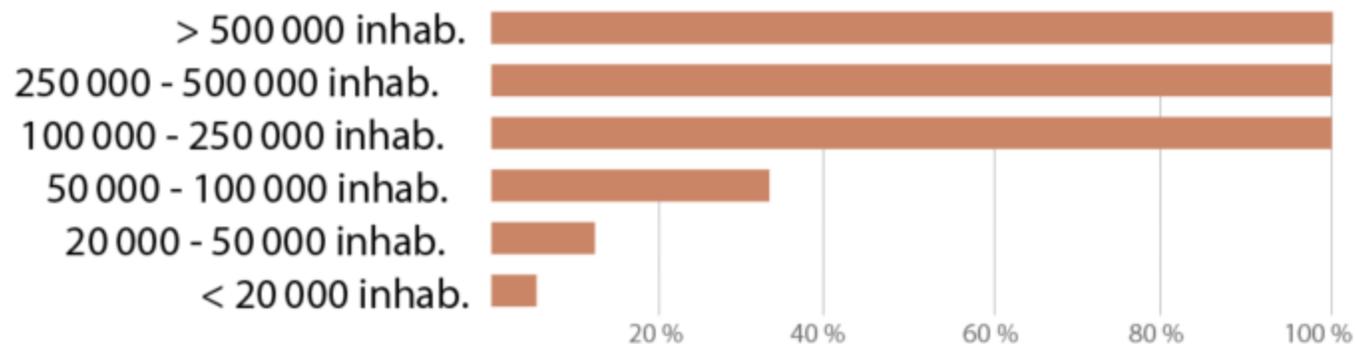
Guyane



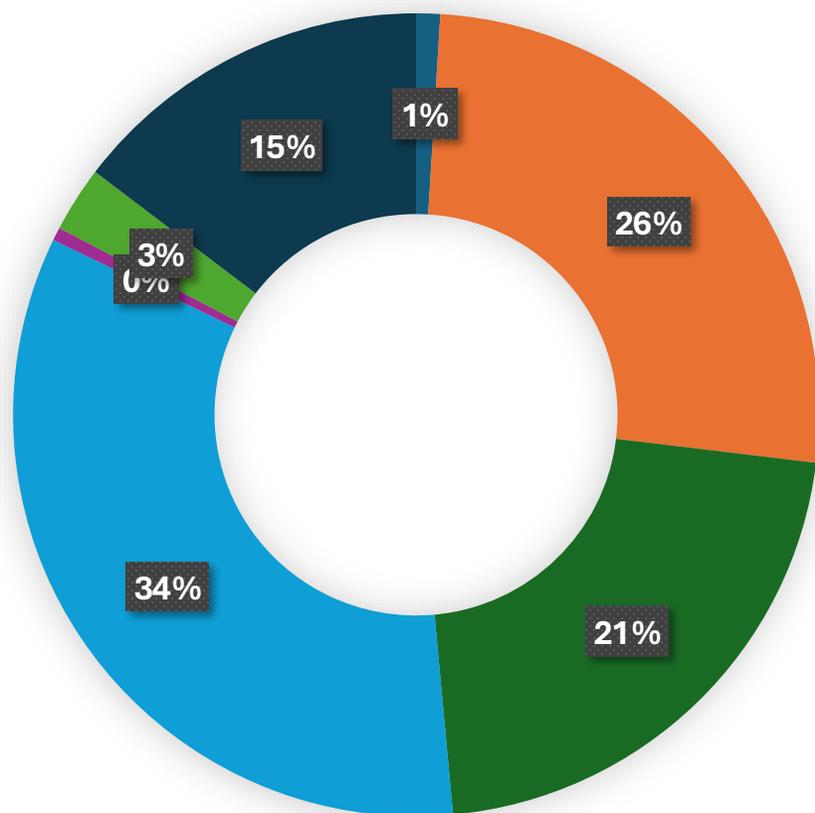


# Présence du service dans les territoires

Intercommunalités équipées d'ateliers de réparations participatifs



## Part de réemploi par réseau ESS



■ ENVIE

■ L'Heureux Cyclage

■ RNRR

■ EMMAÜS

■ Réseau national Sport et Réemploi

■ Recyclerie sportive

■ Autres ESS

Total réemploi 2024 :  
2000 tonnes  
240 000 vélos

Objectif filière REP 2027 :  
4000 tonnes



# Politique marche et vélo : est-ce que la France change de braquet ?

17h

mercredi 2 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Politique marche et vélo : est-ce que la France change de braquet ?



**Françoise Rossignol**

Club des Villes et Territoires  
Cyclables et Marchables

Présidente



**Chrystelle Beurrier**

Vélo & Territoires  
Présidente



**Guillaume Gouffier Valente**

Club des Élus Nationaux pour le Vélo  
Co-président  
Député de la 6<sup>e</sup> circ. du Val-de-Marne (94)



**Jacques Fernique**

Club des Élus Nationaux pour le Vélo  
Co-président  
Sénateur du Bas-Rhin (67)

mercredi 2 octobre 2024



# À la rencontre des collectivités de la région Grand Est

9h30

jeudi 3 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# À la rencontre des collectivités de la région Grand Est



mercredi 2 octobre 2024



# Les piétons, les cyclistes, et les autres : le casse-tête de la cohabitation

10h30

jeudi 3 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Les piétons, les cyclistes, et les autres : le casse-tête de la cohabitation



Aude Raynaud  
CVTCM  
Chargée d'études



Anne Faure  
Rue de l'Avenir  
Présidente



Dominique Andrès  
Ville d'Épinal  
Adjoint au Maire



Camille Gaumont  
FUB  
Experte Mobilités Actives



Patrice Pattée  
Ville de Sceaux  
Adjoint au Maire



Christophe Prevost  
EuroMétropole de Metz  
Conseiller délégué



Christelle Famy  
CEREMA  
Cheffe de projet politiques  
cyclables et marchables



Laurence Wieser  
Métropole du Grand  
Nancy  
Conseillère  
métropolitaine

jeudi 3 octobre 2024





# Patrice Pattée

*Adjoint au Maire, Ville de Sceaux  
Vice-Président du Club*







REGENT  
MOTOR

la  
Patisserie

RIZO BLUE

AB

AB  
ANTHROPOMORPHIC  
PHARMACY

# Evolution de nos villes

## XVIIe siècle

La noblesse ne se déplace plus à pied  
Première séparation physique des modes à Paris

Emergence des promenades chez les nobles  
Grands travaux pour valoriser le pouvoir royal

## XIXe siècle

Diversification des modes de déplacement  
Contrôle des usages  
Premier arrêté contre les vélocipèdes en ville

Volonté d'assainir la ville  
Perception de la ville comme une somme de flux  
Développement de l'industrie et du salariat

## XXe siècle

Rues monofonctionnelles  
Développement de l'automobile  
Chute de la marche et du vélo

Renversement du rapport à la mobilité  
Evolution du rapport à la vitesse et aux distances  
Développement de l'habitat individuel

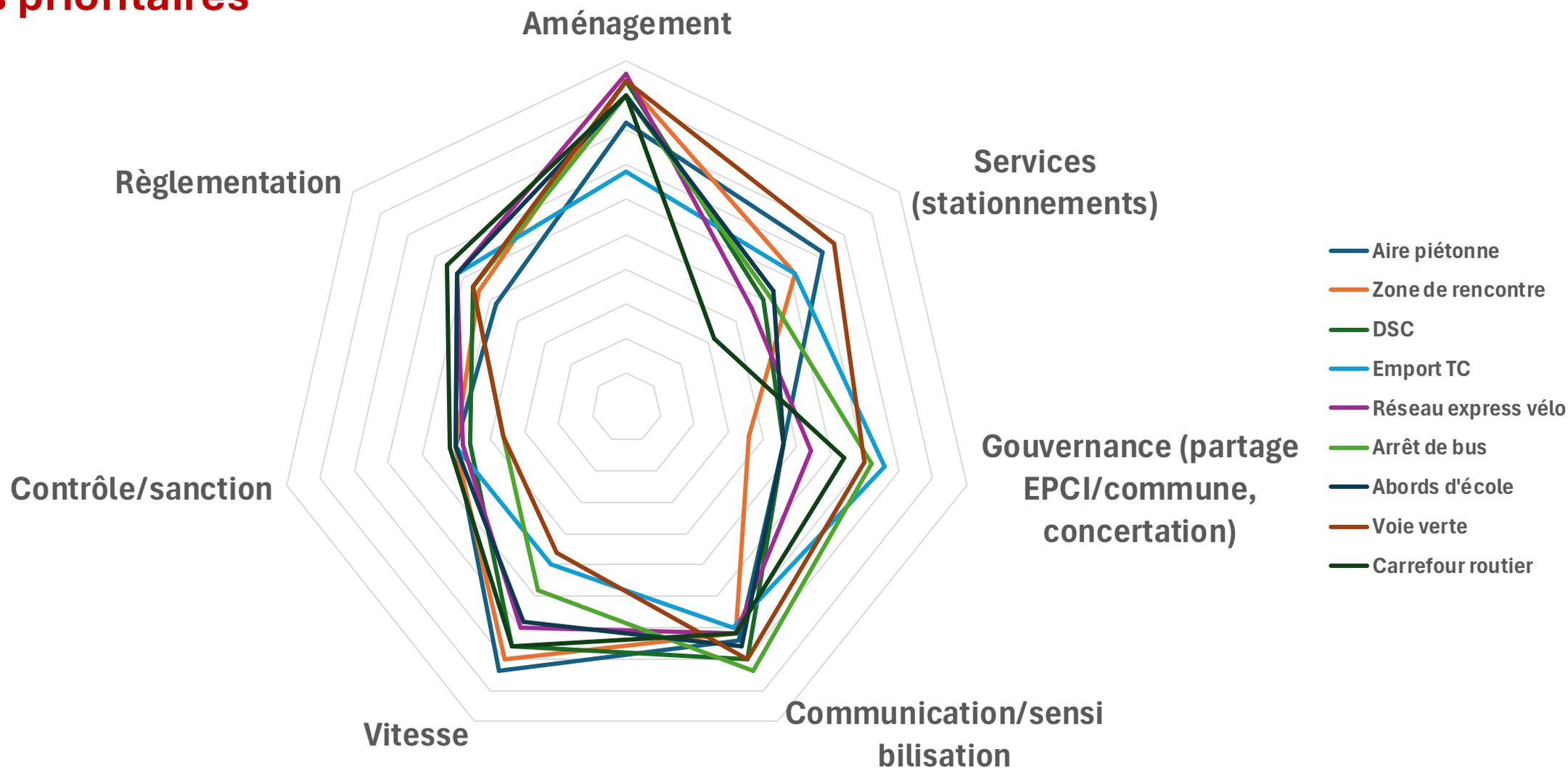
## XXIe siècle

Volonté de rééquilibrage de l'espace en ville  
Développement de la pratique cycliste  
Tendance à l'abaissement des vitesses

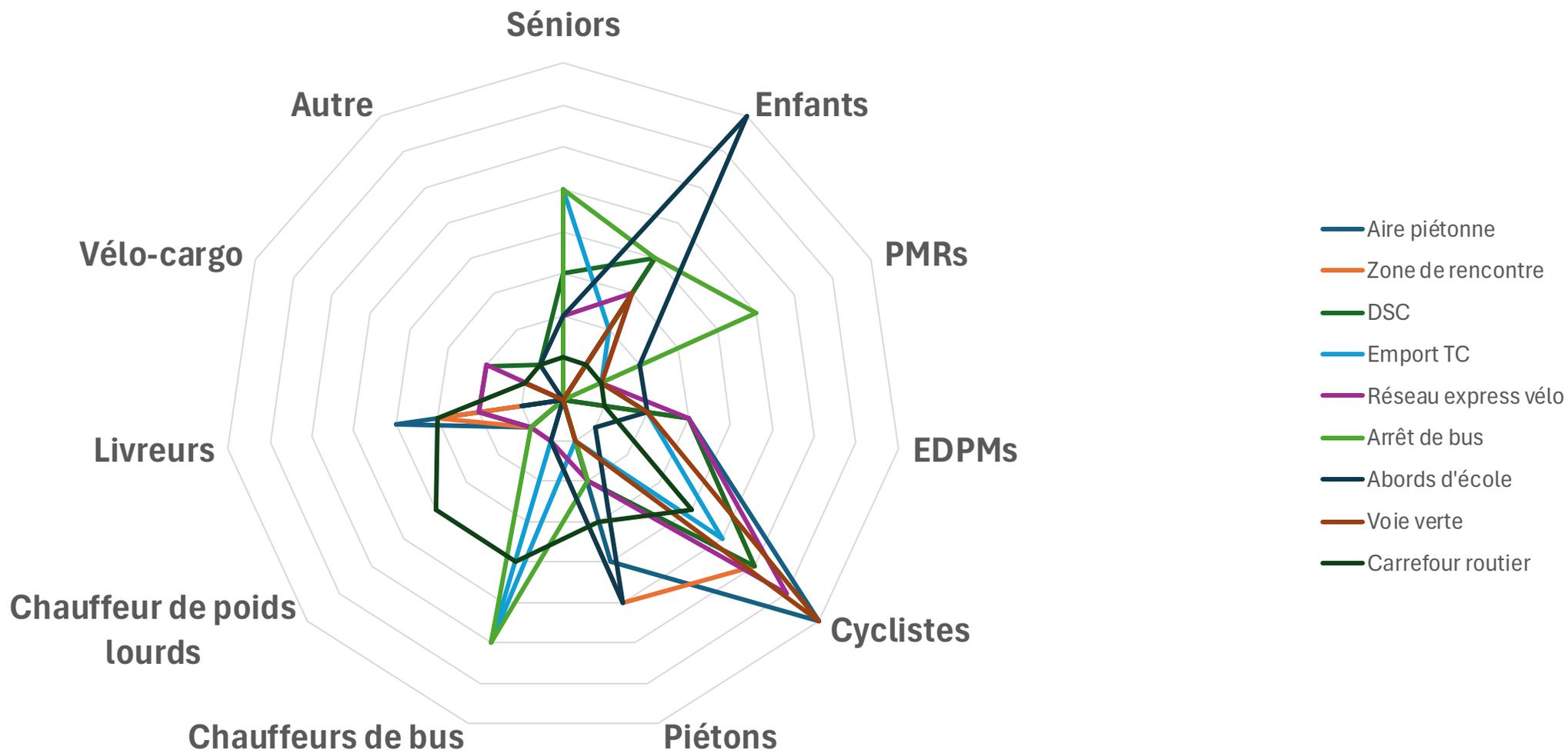
Dérèglement climatique  
Problèmes de pollution accrus  
Prisme sécuritaire



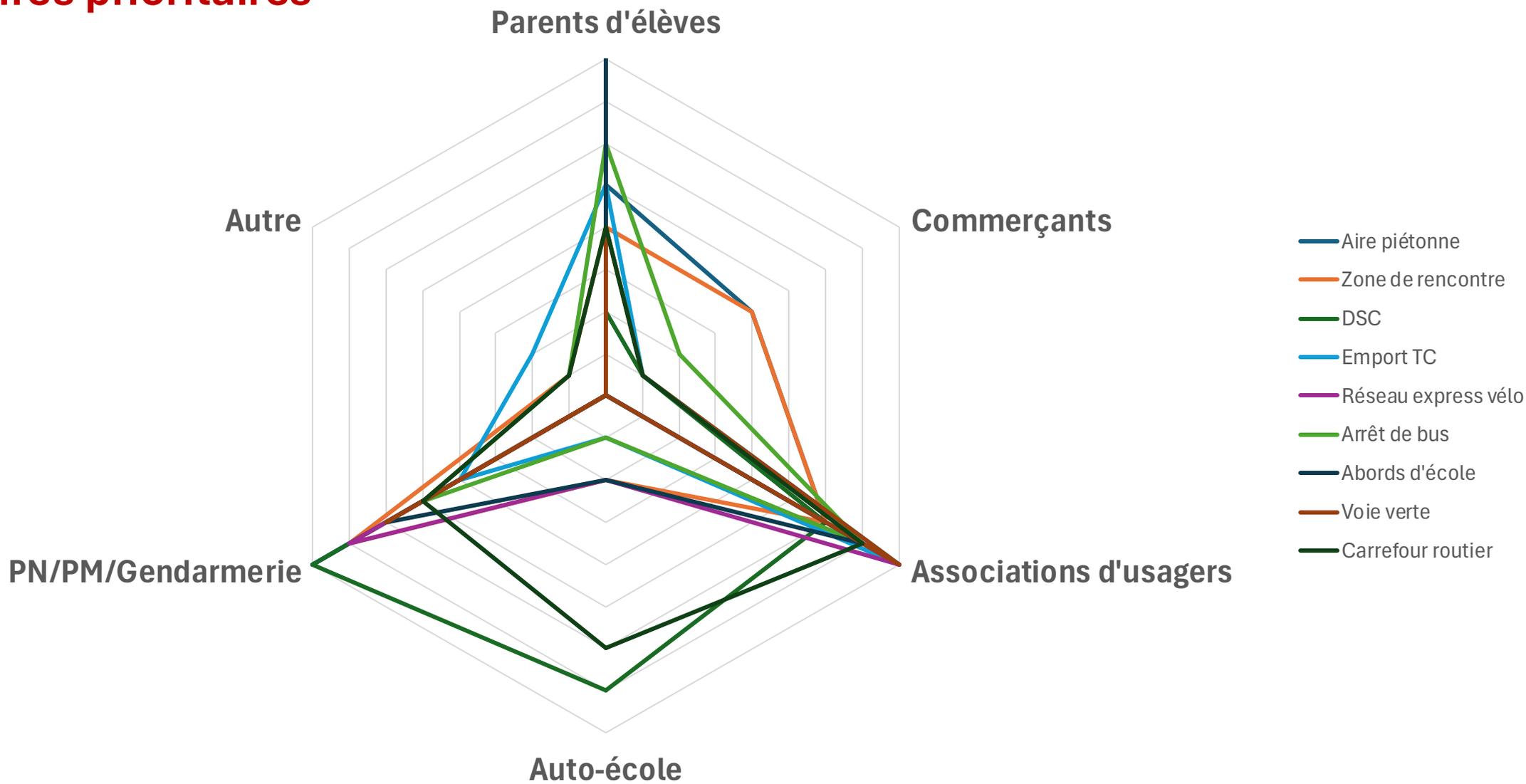
# Actions prioritaires



# Publics cibles



# Partenaires prioritaires







WIFI  
KÄYTTÖOHJE  
KÄYTTÖOHJE  
KÄYTTÖOHJE

MAKIN KATKOT  
KÄYTTÖOHJE

Ulkopoliittinen  
KASSAS-MEJRI

PEIKO

ALARE

MS

MAKIN

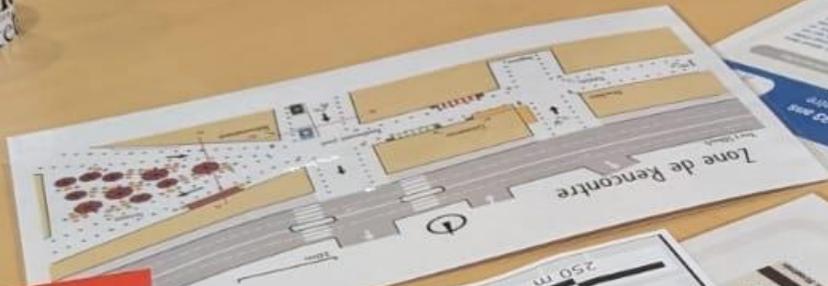
MAKIN

MAKIN

MAKIN







Fiche usager

Architecte: 33 ans  
Zone de rencontre

Fiche enquête usager

Zone de rencontre

Michel, 33 ans

Quelques questions pour améliorer la collaboration

Fiche enquête usager

Zone de rencontre

Michel, 33 ans

Quelques questions pour améliorer la collaboration

de groupe

rencontre (1/3)









21  
MAY  
L'ATC



PARCOURS PIÉTON |  
LE BOUTON PRESSOIR DE LA RUE  
EUGÈNE JACQUET



The slide displays a street layout with a highlighted pedestrian path. Below the layout is a photograph of a street scene with a cyclist. The text on the slide reads: "PARCOURS PIÉTON | LE BOUTON PRESSOIR DE LA RUE EUGÈNE JACQUET".









Pôle d'échanges

Nicolas, 42 ans  
Pôle d'échanges

42 ans  
échanges

Il doit franchir le carrefour et le parvis tous les jours pour aller prendre le tramway. Il apprécie son trajet domicile-travail car en tramway il peut profiter de l'extérieur et de la radio avec son...

Nicolas, que pensez-vous de la coha...







Prise de connaissance d'un lieu et d'un persona

- « Enquête » sur les usages d'un persona par binôme

Par groupes:

- Identification de solutions communes pour la cohabitation sur le lieu

adma



Montpellier

Méditerranée Métropole

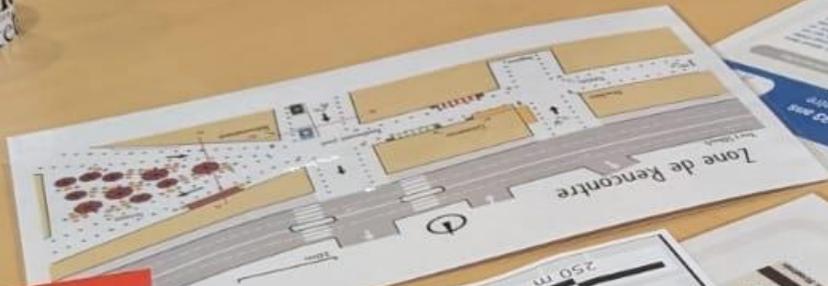
VASQUEZ

Florence BRAU

CASSAR

SORTIE





**Fiche usager**  
**Michaël, 33 ans**  
**Zone de rencontre**

This is a user profile card for Michaël, 33 years old, living in a 'Zone de rencontre'. It contains several sections with text and checkboxes, likely for gathering user requirements or preferences.

**Fiche enquête usager**  
**Michaël, 33 ans**  
**Zone de rencontre**

This is a survey card for Michaël, 33 years old, living in a 'Zone de rencontre'. It contains a grid for recording survey data and handwritten notes.

**de groupe**  
**rencontre (1/3)**

This is a group meeting card for 'rencontre (1/3)'. It includes a small icon of a person and a list of items, possibly for tracking attendance or discussion points.



LE GUIDE EST EN LIGNE  
SUR [HTTPS://BIT.LY/4FCCTXV](https://bit.ly/4fcctxv)



# Se déplacer c'est partager

Piétons,  
cyclistes,  
automobilistes...  
les aménagements et  
les bonnes pratiques  
pour se déplacer  
ensemble



# De l'intérêt du comptage vélo et piéton : échange entre les exposants et les participants

11h30

jeudi 3 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# De l'intérêt du comptage vélo et piéton : échange entre les exposants et les participants



Adem Benchelloug  
Eco-counter  
Consultant client



Ronan Bouquet  
Géovélo  
Directeur Général



Simon Dietrich  
Vélo & Territoires  
Chargé d'Observation du Vélo



Bertrand Gervais  
Someware  
Cofondateur

jeudi 3 octobre 2024



# Geovelo

Un outil d'analyse dédié la mobilité vélo  
sur votre territoire

Ronan Bouquet - Directeur Général de Geovelo

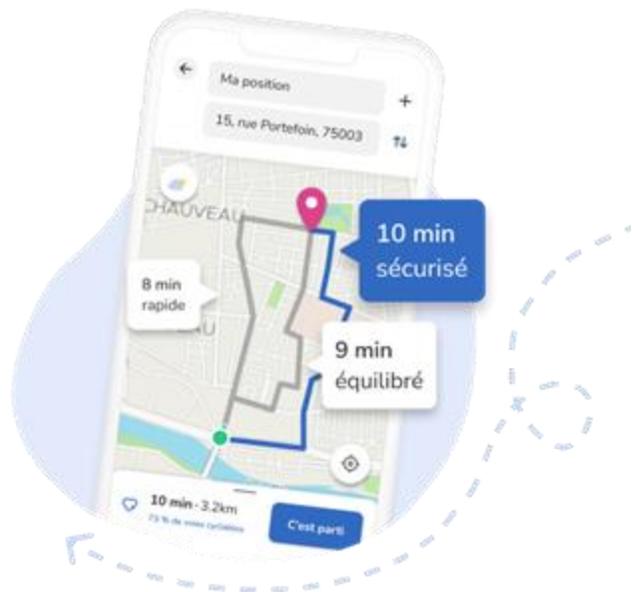


# Geovelo : agir avec **tous** les acteurs

## Sécuriser et promouvoir la pratique du vélo



# L'application Geovelo, gratuite et sans pub



## Les meilleurs itinéraires à vélo

- Algorithme unique au monde
- Cartographie mise à jour en continu
- Plusieurs options selon le profil et le type de vélo



## Toutes les fonctionnalités utiles aux cyclistes

- Statistiques
- Balades
- Gamification, Mai à vélo
- Alertes météo
- Carte des pistes, des **parkings** et des services etc.



## Une application citoyenne

- Signalements
- Contributions cartographiques
- Trajets analysés pour le compte des collectivités

**2 M**

téléchargements

**300 000**

utilisateurs actifs

**48 millions**

de kilomètres  
parcourus en 2023



# Cycling Insights, l'outil pour optimiser la politique cyclable des territoires

Traces GPS  
Compteurs vélo  
OpenStreetMap  
Données SIG  
Signalements  
Capteurs des smartphones  
Données démographiques  
Base de données des accidents  
Météo



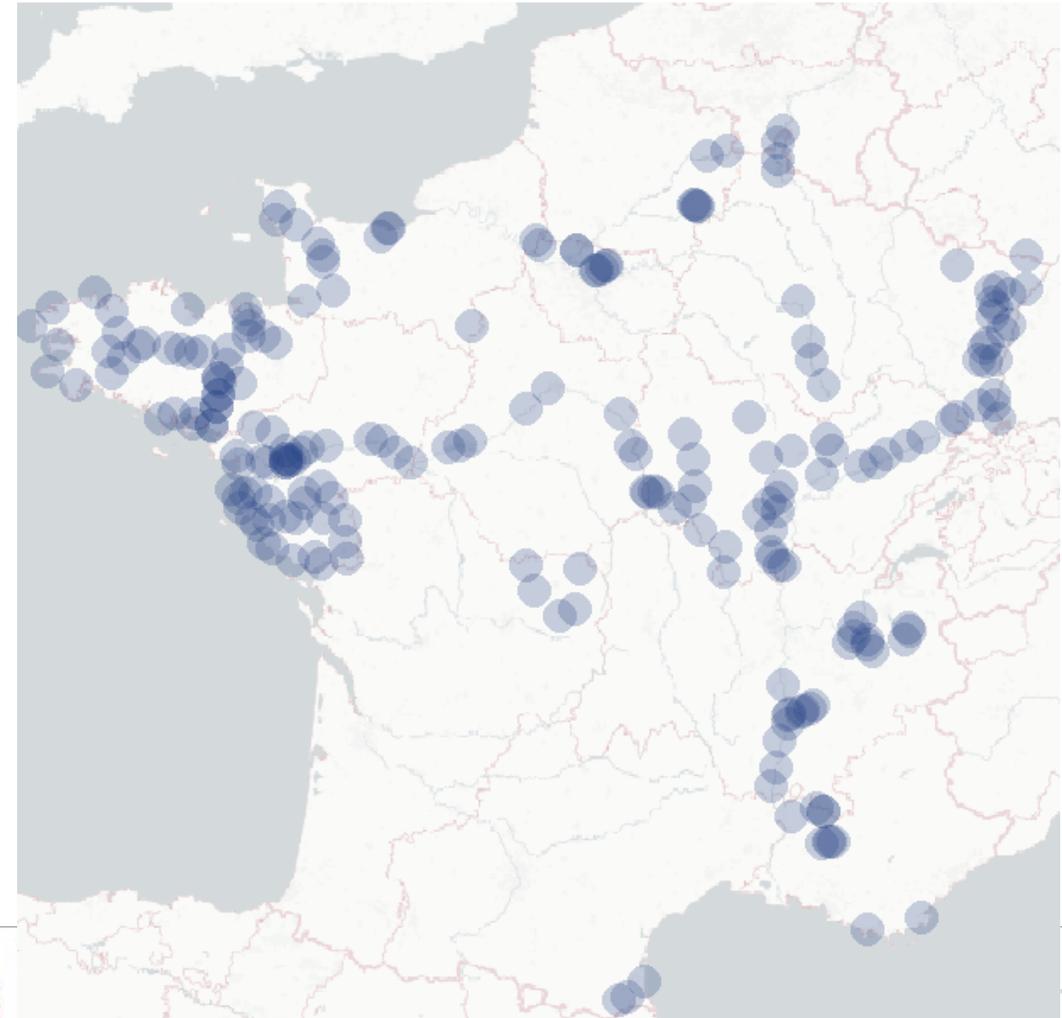
- **KPIs**: nombre de trajets vélo, part du trafic sécurisé, économies de CO2...
- **Utilisation du réseau**, discontinuités, lignes de désir et origine / destination.
- Identification des **points problématiques** (zones de danger, points d'arrêt, qualité de la voirie).

Une plateforme innovante qui enrichit les traces GPS de multiples autres sources de données.



# La Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF) 2013

- Créé en 2013
- Objectif : agréger les données de comptages
- > 1700 compteurs partagés
- Fonctionnement collaboratif :
  - partage volontaire
  - ouvert à toutes les collectivités
  - ouvert à tout type de compteur
- Nettoyage et validation des données par V&T



# Des données pour quel usage ?



**vélo & territoires**  
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

**FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2024**  
Bulletin n°2 – du 06/09/2024



## ANALYSE DES DONNÉES DE FRÉQUENTATION CYCLABLE 20

**vélo & territoires**  
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

Mai 202

### CHIFFRES CLÉS 2024

Du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> septembre

Par rapport à 2023

- +3 % de passages de vélos
- +3 % en semaine
- +5 % le week-end

Selon le milieu

- +4 % en urbain
- 1 % en périurbain
- 1 % en rural

Pluie, soleil, vacances scolaires et Jeux Olympiques ont rythmé les dernières semaines. Quel est leur impact sur la pratique du vélo en France ? Malgré un météo pas toujours au rendez-vous la fréquentation connaît une légère progression impulsée par la dynamique urbaine. Découvrez tous les détails dans ce deuxième bulletin des fréquentations vélo 2024.

### TENDANCES GLOBALES

Depuis le début de l'année, le nombre de passages de vélos en France augmente de 3 % par rapport à 2023. Malgré des épisodes pluvieux et un déficit d'ensoleillement sur une grande partie du printemps, la pratique se maintient dans les zones périurbaines et rurales (respectivement -1 % de passages) et poursuit sa progression en milieu urbain (+4 %), contribuant ainsi à un bilan national positif.

1 348 passages sont comptabilisés en moyenne par jour et par compteur en milieu urbain contre 176 passages en milieu rural. Les fréquentations demeurent donc à un niveau élevé même si elles varient fortement selon les territoires. Cependant, la tendance déjà observée auparavant se confirme : la fréquentation atteint un plateau qu'il devient difficile de dépasser. Seuls des événements marquants lui redonnent aujourd'hui de l'élan. À titre d'exemple, la quinzaine olympique a porté la fréquentation à Paris. La combinaison des restrictions de circulation et de la création de nouveaux aménagements cyclables semble avoir partiellement rempli son rôle.

Les vacances estivales ont redonné le sourire aux EuroVelo, après un printemps compliqué. La fréquentation revient dans le positif avec +2 % de passages par rapport 2023, grâce à une belle progression en juillet et août (+9 %).

### À NOTER

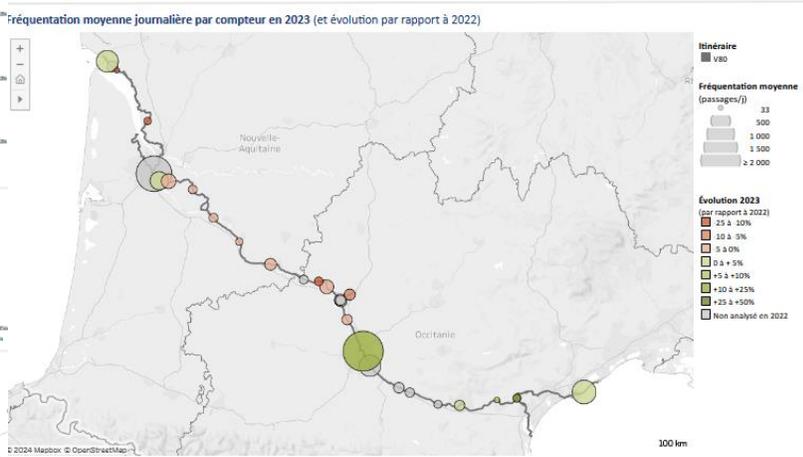
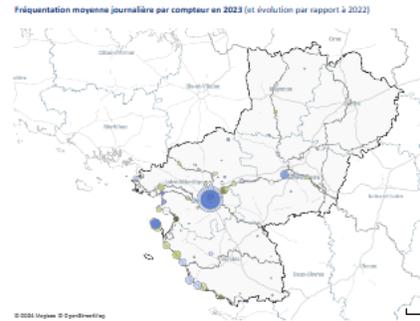
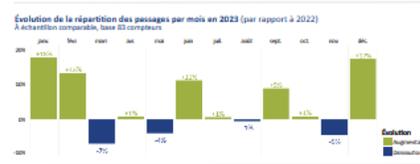
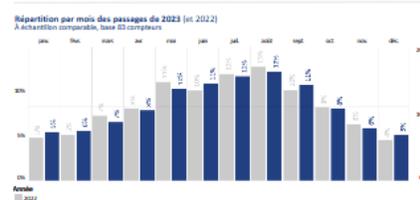
Il faudra attendre une analyse sur l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations pour confirmer les tendances observées sur l'échantillon.

### MÉTHODO

Vélo & Territoires propose, tout au long de l'année, un suivi de l'évolution de la pratique du vélo. Cette analyse repose sur un échantillon national de 315 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations (PNF). Cet outil, porté par Vélo & Territoires et développé en partenariat avec Eco-Compteur, permet d'appréhender les données de plus de 1 700 compteurs partagés par près de 170 collectivités. Pour en savoir plus sur la composition de cet échantillon et les règles d'analyse, consultez la note méthodologique disponible sur [le site Internet de Vélo & Territoires](#).

Ce bulletin est le deuxième numéro de la collection 2024. Les collectivités qui ne partagent pas encore leurs données et qui souhaitent intégrer les futures analyses sont invitées à contacter Stéphanie MANON ([stphanie.manon@velo-territoires.org](mailto:stphanie.manon@velo-territoires.org)).

Ce bulletin est réalisé avec le soutien financier de l'Ademe et du Ministère chargé des Transports, et avec le soutien technique de la société Eco-Compteur.



### Fréquentations moyennes journalières (passages/jours)

V80	Itinéraires nationaux (hors EuroVelo)	France entière
Fréquentation globale: 324	420	548
Fréquentation de juillet/août: 432	504	575
Fréquentation du reste de l'année: 296	376	484
Fréquentation du week-end: 303	363	399
Fréquentation du reste de la semaine: 327	411	540
Fréquentation en urbain: 2 140	1 874	1 127
Fréquentation en périurbain: 315	280	185
Fréquentation en rural: 183	106	121



# La PNF – un outil de plaidoyer et communication

Le Monde

---

La pratique du vélo a progressé de 5 % en 2023 en France, selon un baromètre de fréquentation

L'utilisation « progresse grâce à la pratique utilitaire », sur des trajets pour se rendre au travail ou à l'école, note l'association Vélo & Territoires.

**LE FIGARO**

« Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur. » Beaumarchais

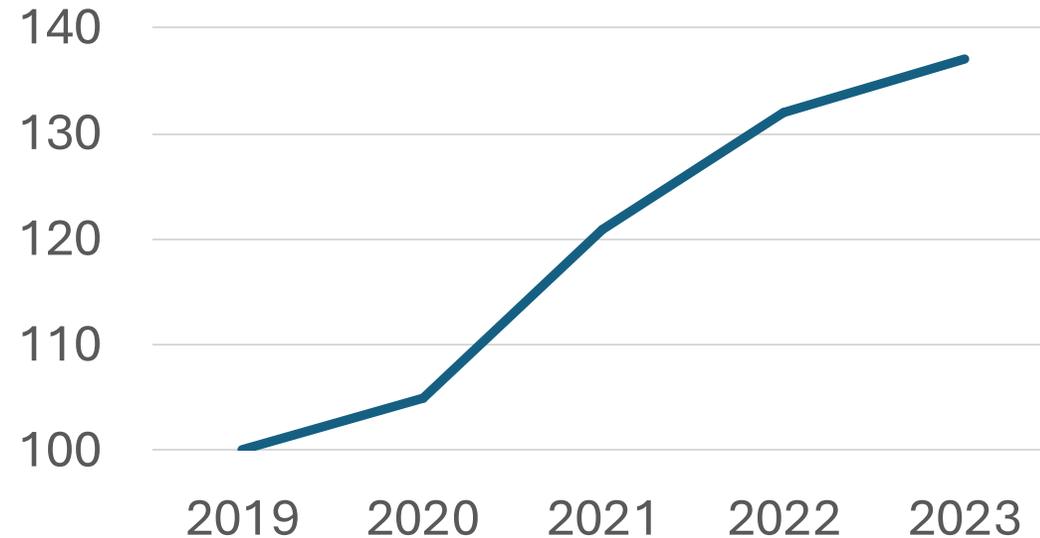
**Les Français pédalent toujours plus, et voici leurs véloroutes préférées**

Par Sophie Vincelot



# La fréquentation atteint un plateau

## Rapport annuel 2023



*Évolution du nombre de passages à échantillon comparable (2019-2023)*

## Bulletin septembre 2024

Par rapport à 2023 :  
**+ 3%** de passages de vélos

Selon le milieu :



**+4%** en urbain



**-1%** en rural



**-1%** en périurbain



# Tirage au sort du gagnant du Vélo offert par Arcade

12h

jeudi 3 octobre 2024

Espace Mobilités Actives

European Mobility Expo 2024 Strasbourg



# Tirage au sort du gagnant du Vélo offert par Arcade



# ARCADE

VÉLO DE VILLE ÉLECTRIQUE

jeudi 3 octobre 2024

