



VOS INTERLOCUTEURS  
Gwendal Caraboeuf – INDDIGO  
Nicolas Roussel - AAVP

# RAPPORT DU VÉLO PUBLIC

1ère Édition – Septembre 2023

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# INTRODUCTION



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# À RETENIR

## **Remise en selle :**

55% des abonnés VLD et 44% des abonnés VLS refont du vélo !

## **Report modal :**

part modale vélo sur les trajets domicile-travail après utilisation, +34% VLS, +39% VLD

## **Intermodalité :**

1/4 trajets intermodaux dont 43% avec les bus, 30% avec la voiture, 24% avec le train et 11% à pied

## **Baisse de l'usage de la voiture :**

baisse de l'utilisation de la voiture pour 49% des abonnés VLD et 26% des abonnés VLS

## **Démotorisation :**

10% renoncent à l'achat ou se séparent d'une voiture

## **Santé physique et mentale :**

2/3 des usagers se sentent en meilleure santé

## **Emplois non délocalisables :**

2200

## **De plus en plus féminins :**

abonnés 62%VLD  
abonnés 44%VLS  
abonnés 36% freefloating

## **De plus en plus électriques :**

85 000 VAE (64% du parc) proposés à la location contre 3 000 en 2015...

## **Préféré au vélo individuel :**

2/3 préfèrent louer un vélo public car + économique, pratique, sécurisé et sans entretien

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



**Les services vélos : solution pour une France plus cyclable, durable et inclusive !**



# POURQUOI CE RAPPORT ?

La première édition du Rapport du Vélo public s'inscrit en complément des observatoires et études réalisés par les autres acteurs du vélo et de la mobilité, dont certains ont collaboré à ce rapport.

Il vise à proposer une photographie qualitative et détaillée de l'offre et des impacts des services publics de location de vélos, en France.

À la différence des études ADEME sur les services vélos en France réalisées tous les 5 ans environ, ce rapport sera désormais réalisé à fréquence plus régulière afin de mieux accompagner la dynamique du secteur.

Soutenu par



Réalisé par

En collaboration avec



## Vélos en location longue durée (VLD)



112 territoires répondants sur  
217 services recensés

*En VLD /10 000 hab*

## Vélos en libre-service (VLS)



44 territoires répondants sur  
74 services recensés

*En VLS /10 000 hab*

# SERVICES PUBLICS DE LOCATION DE VÉLO : DÉFINITIONS

## Vélo en Libre-Service en station (VLS) :

Service de location de vélo automatisé, accessible sur l'espace public sur des bornes de stationnement spécifiques et partagé par plusieurs utilisateurs.



## Vélo en Location longue Durée (VLD) :

Service de location de vélo humanisé proposé pour une durée de plusieurs semaines à plusieurs mois, et attribué à un utilisateur unique.



## VLS en Free-Floating :

Service de location de vélo dématérialisé accessible sur l'espace public sans borne de stationnement spécifique et partagé par plusieurs utilisateurs.



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# L'ASSOCIATION DES ACTEURS DU VÉLO PUBLIC

Créée en 2022, l'Association des Acteurs du Vélo Public (AAVP) regroupe 11 entreprises engagées dans les services de vélos opérés par des autorités organisatrices de la mobilité. Elle représente plus de la moitié de la flotte française en location courte, moyenne ou longue durée.

Elle vise à regrouper l'ensemble des acteurs qui opèrent, fournissent ou participent à l'émergence de ces services de vélo public. Elle rend lisible la filière auprès des pouvoirs publics et constitue son principal interlocuteur pour en promouvoir le modèle et les financements. Elle collabore avec les autres organismes de promotion ou de représentation de la filière vélo.

L'AAVP a pour but de faire grandir l'expertise vélo française. Elle démontre l'intérêt des services vélos en mettant en lumière leurs externalités positives sur la santé, l'environnement, l'économie mais surtout leur contribution à la pratique et à la culture cyclable. Elle alimente les connaissances concernant ces services pour informer les collectivités qui souhaitent les déployer et ainsi accroître leur présence partout en France. Son principal outil est le Rapport du Vélo Public.



# LES PARTENAIRES

Le Rapport a été réalisé par le Bureau d'Étude



Et en collaboration avec



Avec le soutien technique et financier de



# MÉTHODOLOGIE ET PANEL DE RÉPONDANTS

## Une étude basée sur :

*Identification des études + indicateurs du secteur d'activité*

### 2 enquêtes

- gestionnaires de services
- => Offre
- abonnés et usagers
- => Usages & Impacts

*Extrapolation des données des non-répondants basée sur les résultats de l'Observatoire du Vélo publié par l'Union Sport et Cycles en 2023. Observatoire du Cycle 2022 (unionsportcycle.com)*

	Gestionnaires	Usagers
<b>Période</b>	20/01/2023 - 29/04/2023	20/01/2023 - 07/05/2023
<b>Données</b>	Données d'exploitation 2022	Pratiques et usages courants
<b>Connexions</b>	598	5 761
<b>Réponses</b>	215	4 571 dont : 49% d'usagers VLD 57% d'usagers VLS 12% d'usagers Free-Floating 85 départements représentés
<b>Services Répondants (VLD, VLS et Free-Floating)</b>	168 dont : 1 à services Free-Floating 113 services de VLD 45 services de VLS	-
<b>Vélos Déclarés</b>	124 000 vélos	-

Soutenu par



Réalisé par

En collaboration avec

AGIR TRANSPORT



\*Rappel : 152 services répondants en 2019 pour l'ADEME





Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

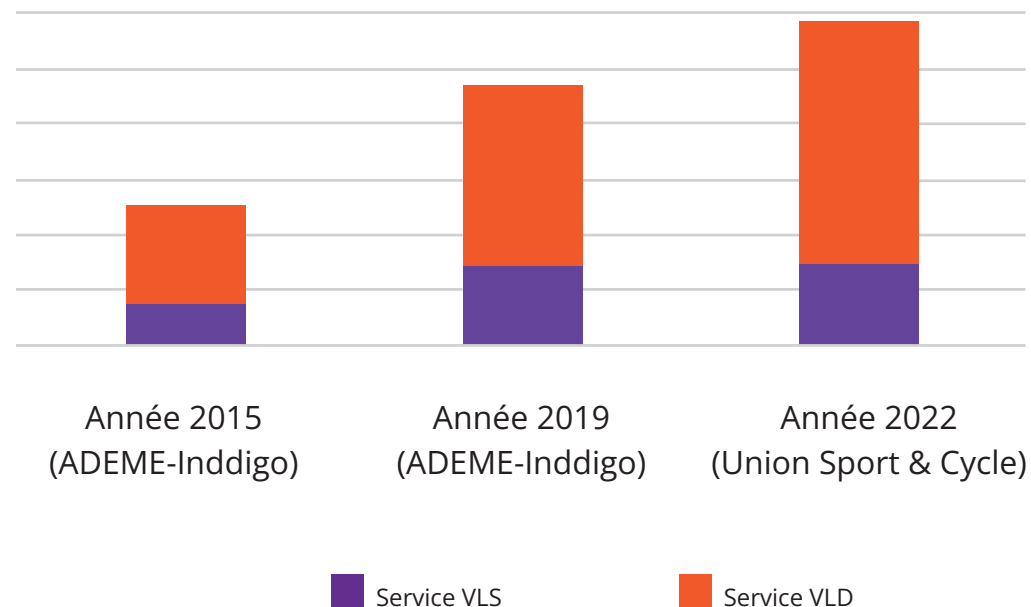


# OFFRE

# L'OFFRE DE SERVICES DE LOCATION EN FRANCE

	VLS	VLD	Total
<b>Nombre de services</b>	74*	217*	291*
<b>Vélos</b>	45 500	87 500*	133 000
<b>Abonnés</b>	800 000	140 000	940 000
<b>Km parcourus</b>	190 millions	80 millions	270 millions

Évolution du nombre de services VLD et VLS recensés en France.



Soutenu par

Réalisé par



En collaboration avec

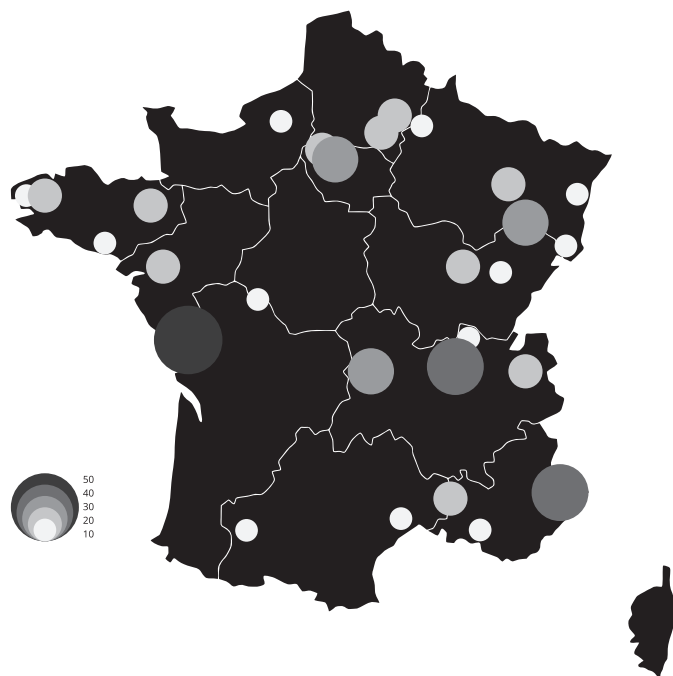


\*Chiffre établi d'après le recensement effectué par l'Union Sport & Cycle en 2022



# NIVEAU DE REPRÉSENTATIVITÉ DES RÉPONDANTS - VLS

Les 45 répondants à l'enquête représentent  
une offre variée de VLS :



*Nb VLS/10 000 habitants*

La densité de VLS par habitant est assez homogène :

*Moyenne en France*

13,7 VLS / 10 000 hab

*Palmarès*

CA de La Rochelle 42 VLS / 10 000 hab

Métropole de Lyon 35 VLS / 10 000 hab

Métropole Nice Côte d'Azur 31 VLS / 10 000 hab

Soutenu par



Réalisé par

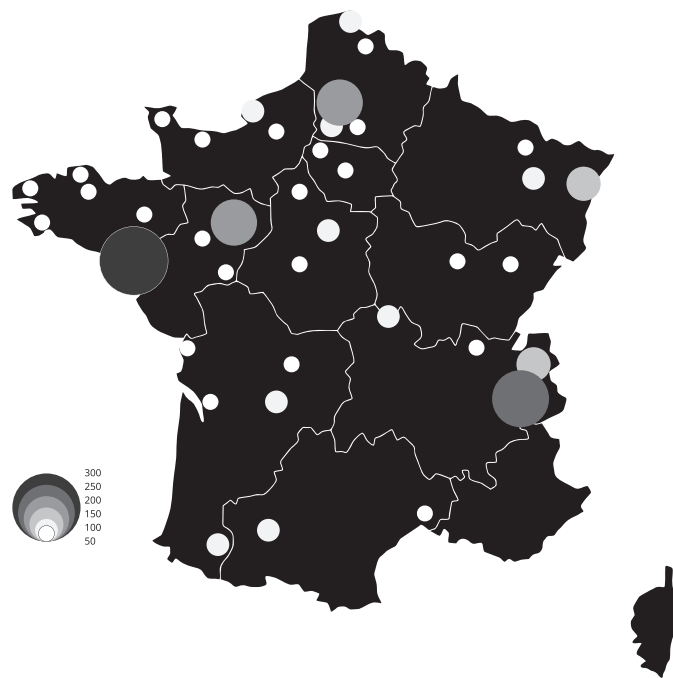


En collaboration avec



# NIVEAU DE REPRÉSENTATIVITÉ DES RÉPONDANTS - VLD

L'offre de VLD est aussi bien représentée par  
les 113 répondants à l'enquête :



*Nb VLD/10 000 habitants*

**Moyenne 32,6 vélos/ 10 000 habitants**

## Palmarès

- CA de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (Carene) 251 vélos/10 000 hab
- Métropole Grenoble-Alpes-Métropole 229 vélos/10 000 hab
- CU Le Mans Métropole 166 vélos/10 000 hab
- CA Amiens Métropole 162 vélos/10 000 hab
- CA du Grand Anecy 140 vélos/10 000 hab

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# UN RESTE À CHARGE DES COLLECTIVITÉS FAIBLE

	VLS	VLD	Moyenne par vélo public
<b>Par an par vélo</b>	1 490€/an/vélo	490€/an/vélo	990€/an/vélo
<b>Par km</b>	0,35€/km	0,57€/km	0,46€/km
<b>Par hab par an</b>	1,05/hab/an	0,91/hab/an	0,98/hab/an

≈1/15ème des dépenses vélos des collectivités\*\*

À comparer à :

Budget transport des EPCI = 88€/hab/an\*\*

Budget voiries/transport départements

≈68€/hab/an\*\*\*

30€/hab/an demandé en investissement vélo par l'Alliance du Vélo (dont 50% par l'Etat)

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



\*\*selon les chiffres de l'Enquête nationale politiques Modes Actifs

\*\*\*source DGCL



# USAGES & USAGERS



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# DISTANCES PARCOURUES PAR VELO PUBLIC

**Les Vélib' sont de loin les Vélos publics les plus utilisés en France !**

Les VLS montrent une grande disparité dans leur efficacité en fonction du type de territoire, alors que les VLD enregistrent des distances significatives quel que soit le type de territoire, avec même un pic dans les Communautés d'Agglomérations.

	VLS	VLD
<b>Communauté de Communes</b>	8 km/vélo/an	554 km/vélo/an
<b>Communauté d'Agglomération</b>	272 km/vélo/an	1360 km/vélo/an
<b>Communauté Urbaine</b>	408 km/vélo/an	453 km/vélo/an
<b>Métropoles sans Paris</b>	2 225 km/vélo/an	839 km/vélo/an
<b>Métropole du Grand Paris</b>	9 144 km/vélo/an	1 059 km/vélo/an

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

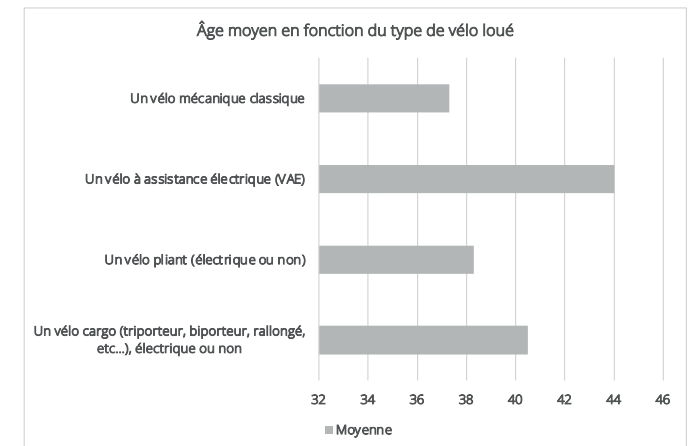
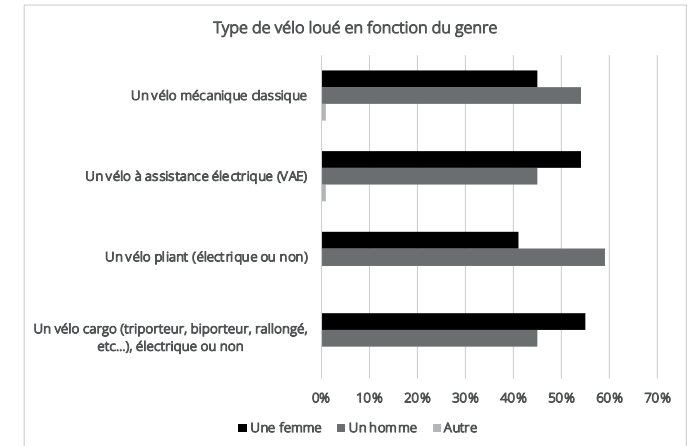
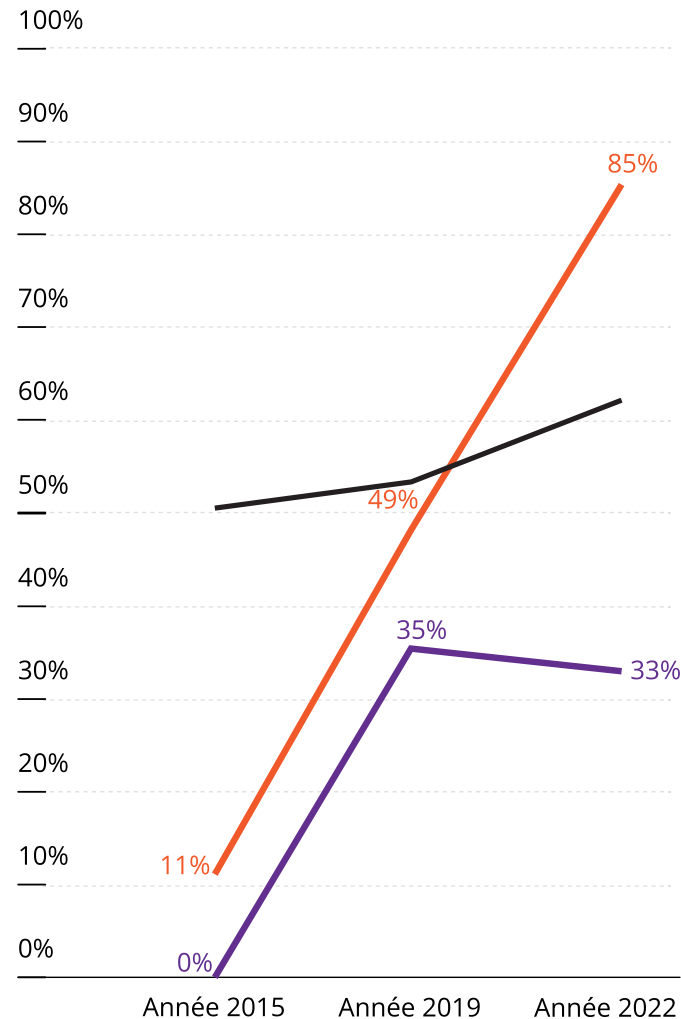


# VÉLOS ÉLECTRIQUES : + ÂGÉS ET + DE FEMMES

L'augmentation de la part de VAE dans l'offre de vélos publics a coïncidé avec l'augmentation de la part des femmes dans les abonnés VLD.

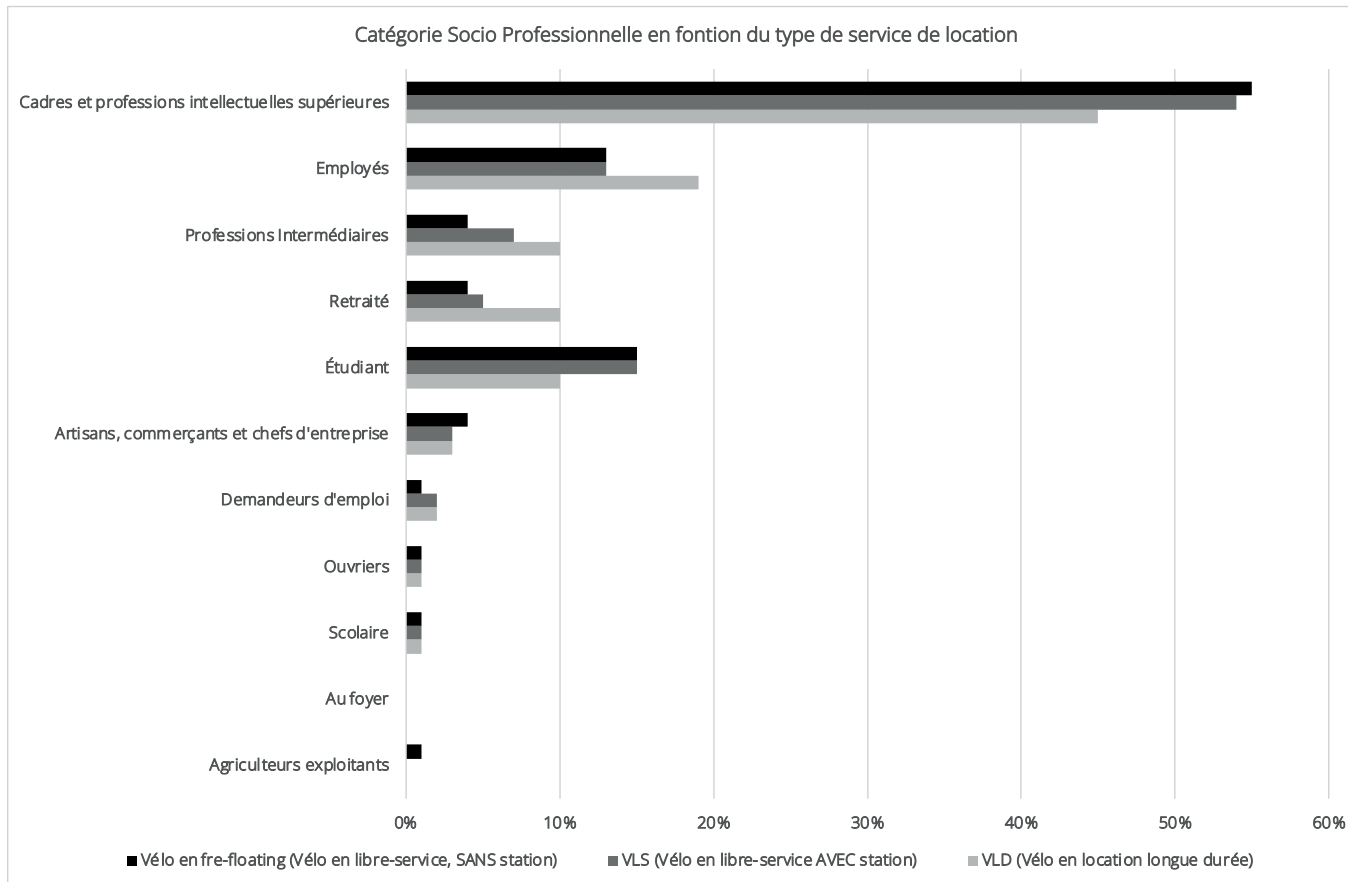
Les vélos cargos, essentiellement à assistance électrique séduisent aussi une majorité des femmes.

Les utilisateurs de VAE sont les plus âgés en moyenne.





# À CHAQUE SERVICE SON PROFIL D'USAGERS



**Cadres et CSP+ ≈ 50% des répondants**

Quelques nuances en fonction des services :

*Les VLD séduisent plus fortement :*

- les employés
- les professions intermédiaires
- les retraités

*Les VLS séduisent plus fortement :*

- les étudiants
- les CSP+

Soutenu par



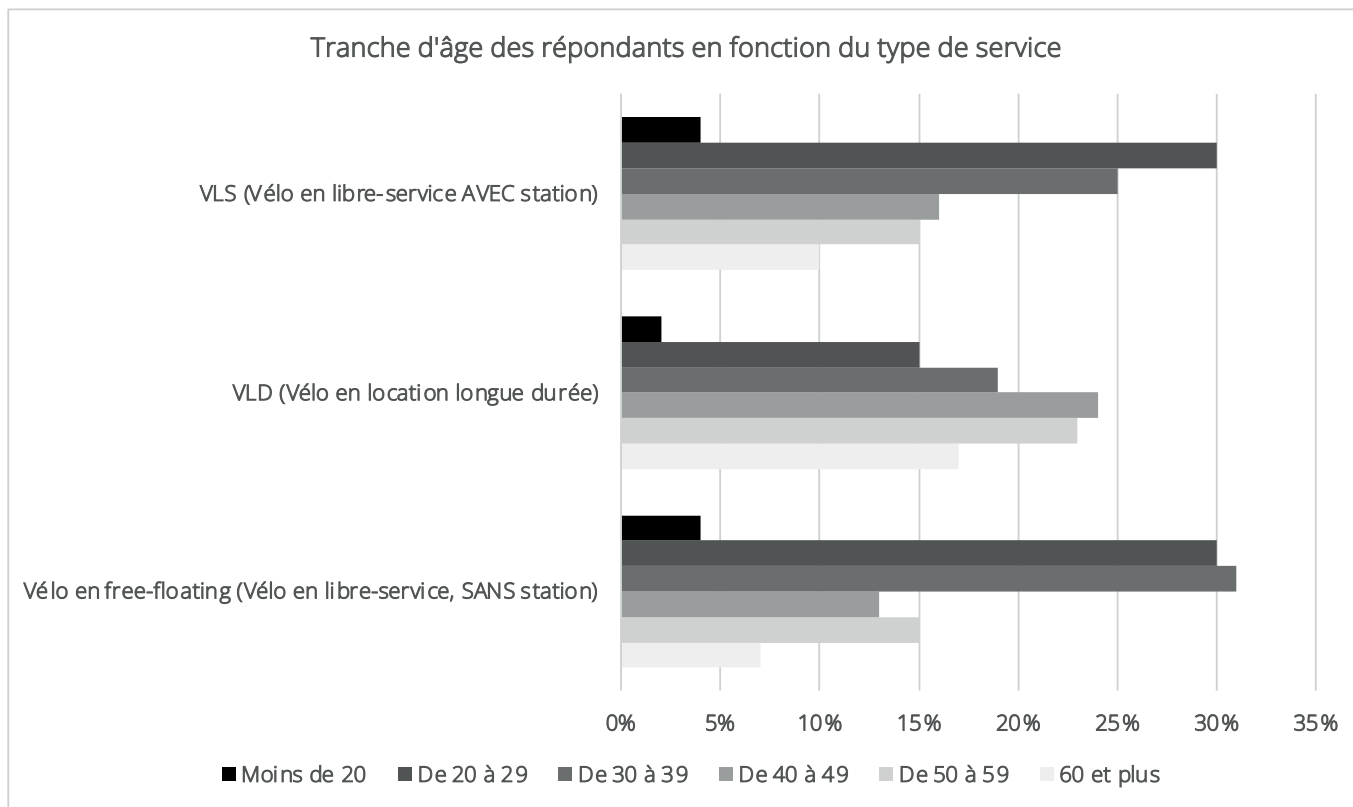
Réalisé par



En collaboration avec



# DES USAGERS VLS PLUS JEUNES, VLD PLUS AGÉS



**Les VLD séduisent plus fortement les plus âgés et notamment :**

les 40-59 ans

**Les VLS, avec ou sans station attirent plutôt les jeunes, en particulier :**

les 20-39 ans

*50% des bénéficiaires de vélos cargos, proposés en VLD, sont âgés de 30 à 39 ans.*

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# PLUS DE FEMMES CHEZ LES USAGERS DU VLD

La VLD permet notamment d'équiper le vélo d'un porte-bébé, et apporte un meilleur niveau de confort grâce à la quasi généralisation de l'assistance électrique.

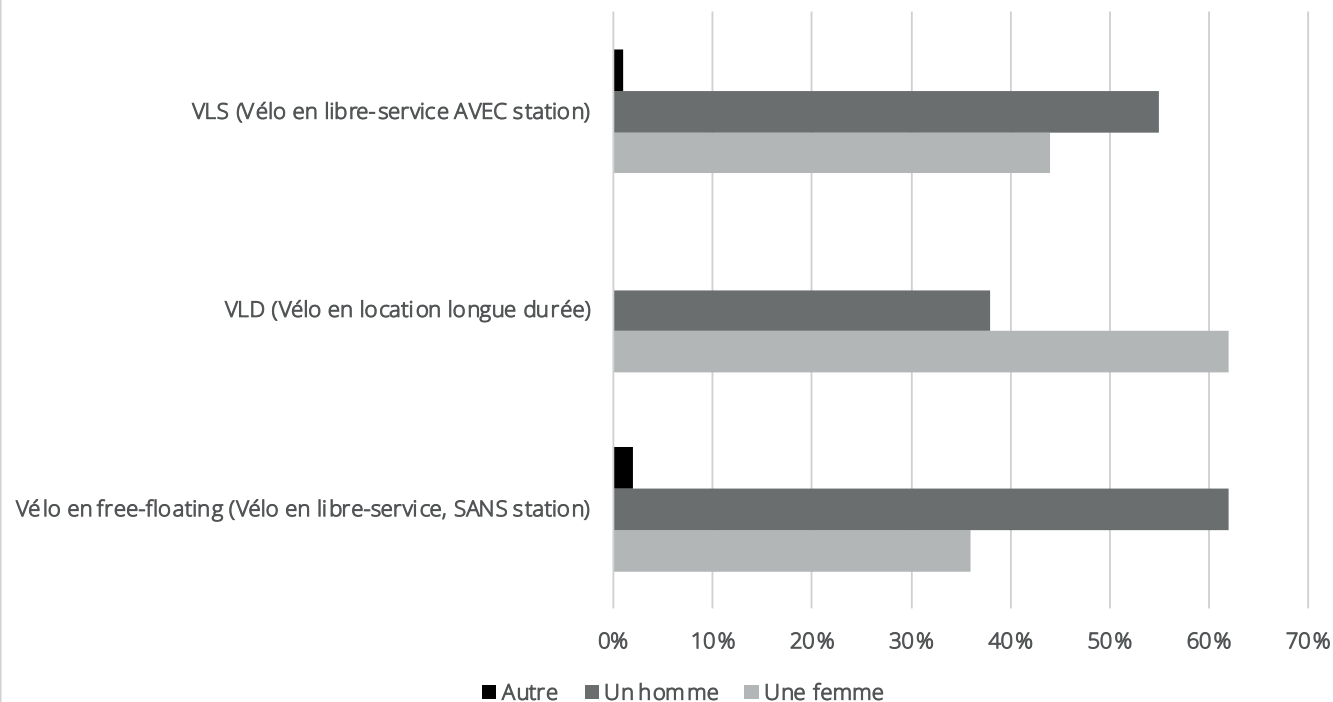
% d' Abonnés Femmes

62% - VLD

44% - VLS

36% - Free-Floating

Genre des répondants en fonction du type de service



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



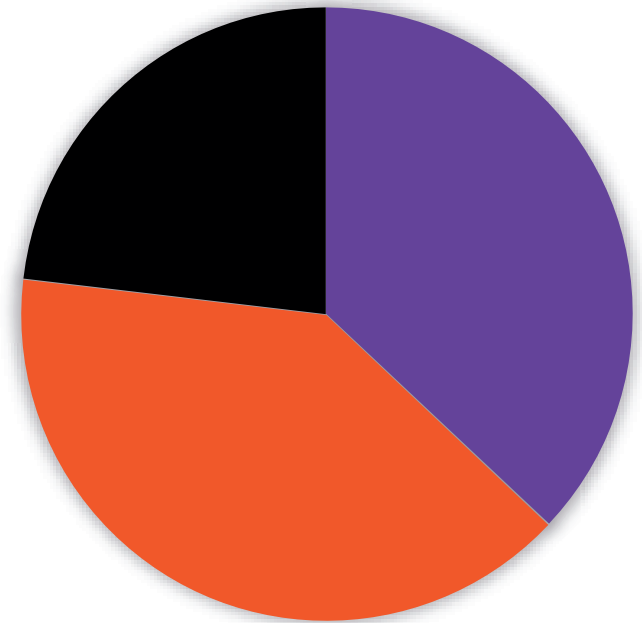
# DES SERVICES VLD PARFOIS VICTIMES DE LEURS SUCCÈS

**40% des services VLD ont une liste d'attente**

*avec en moyenne :*

- 100 personnes sur liste d'attente
- 46 jours d'attente avant d'avoir un VAE
- 27 jours d'attente pour un vélo cargo
- 6 jours pour un vélo classique

**LISTES D'ATTENTE DES SERVICES VLD**



Sans liste 23%

Liste d'attente 40%

Sans attente 37%

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# FAIRE DU VELO : QUELLE MOTIVATION ?

## Des motivations variées :

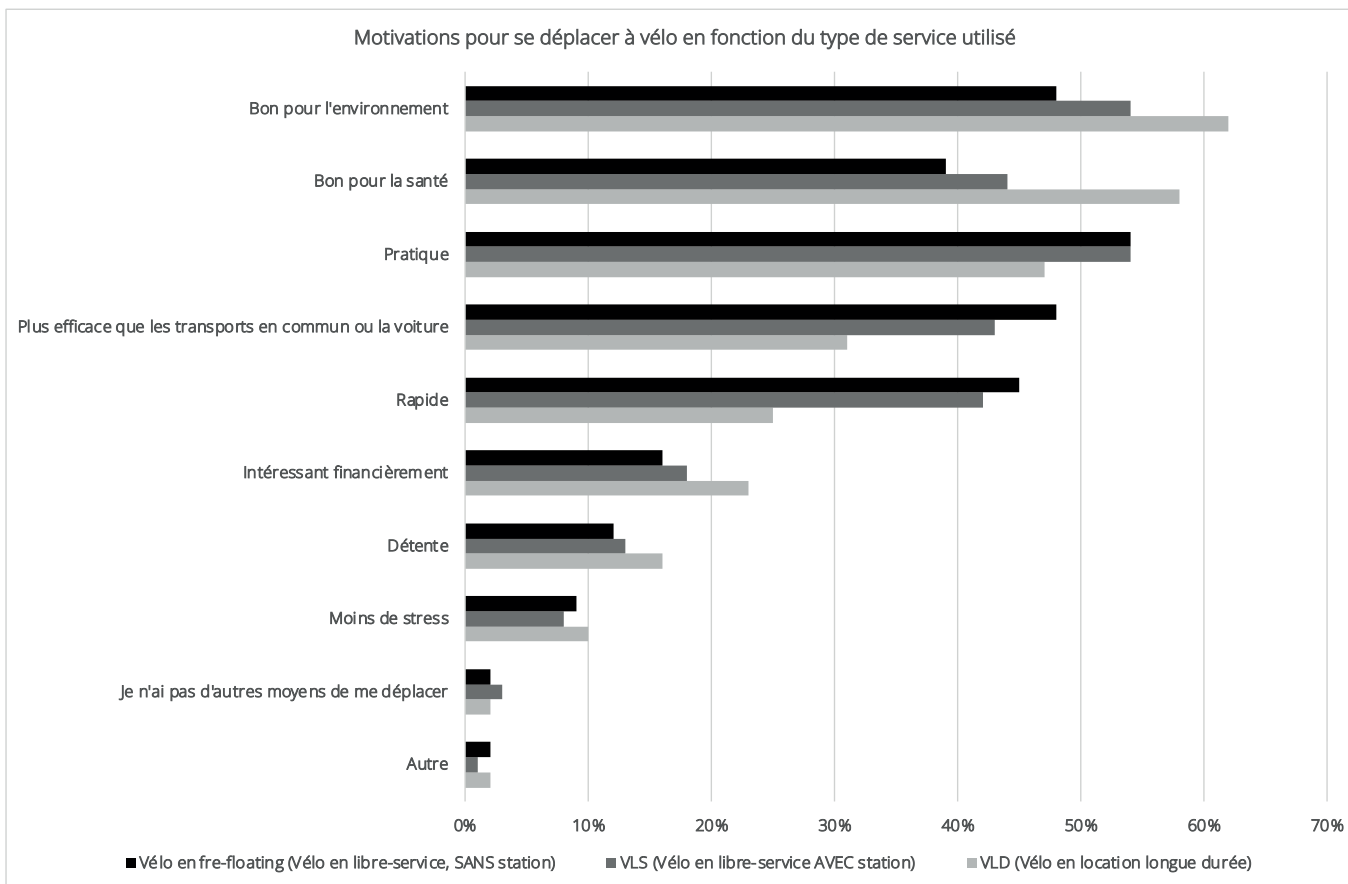
*Conscience environnementale forte quel que soit le service mais plus élevée chez les usagers VLD*

Bien être et santé plus fort pour les abonnés VLD que pour VLS et free floating

Rapidité et efficacité par rapport aux transports en commun et à la voiture plus marquées chez les abonnés VLS et Free-Floating

## Et un usage peu contraint :

Seulement 2 à 3 % déclarent ne pas avoir d'autres moyens de se déplacer



Soutenu par

Réalisé par

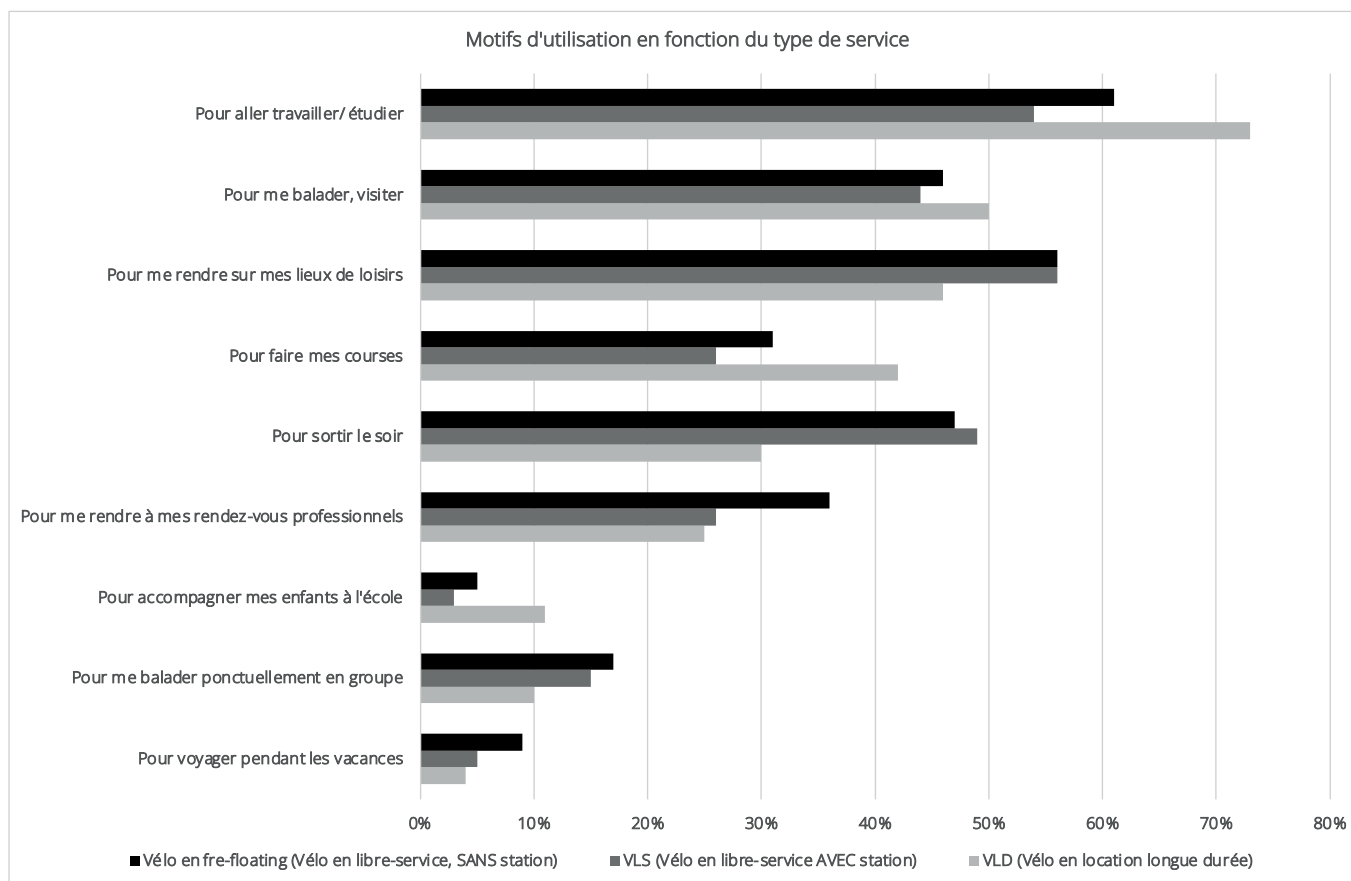
En collaboration avec

# DES MOTIFS D'UTILISATION VARIES

## Des motifs d'utilisation qui varient en fonction du type de service utilisé :

Le VLD est bien plus utilisé pour aller travailler (73%) ou faire les courses (42%)

VLS et Free-floating utilisés pour sortir le soir par près d'un utilisateur sur deux



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

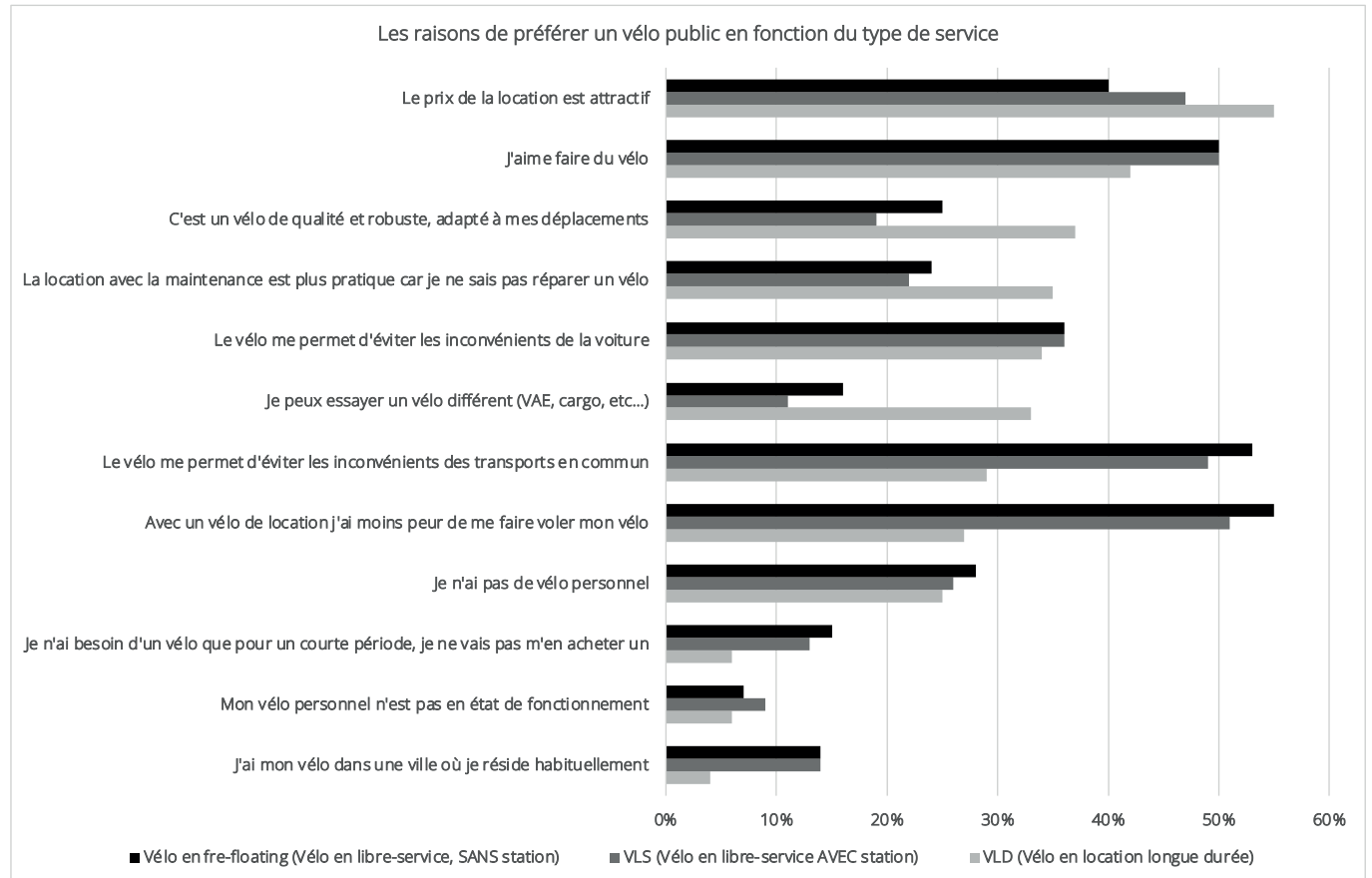


# LOUER PLUTÔT QU'UTILISER SON VÉLO PERSONNEL

**Part des répondants qui disposent d'un vélo personnel en état de fonctionnement et préfèrent louer un vélo public.**

*Raisons principales :*

Prix attractif  
Peur du vol  
Service de réparation intégré  
Possibilité de tester un vélo différent (VAE, cargo...)



Soutenu par



En collaboration avec





Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

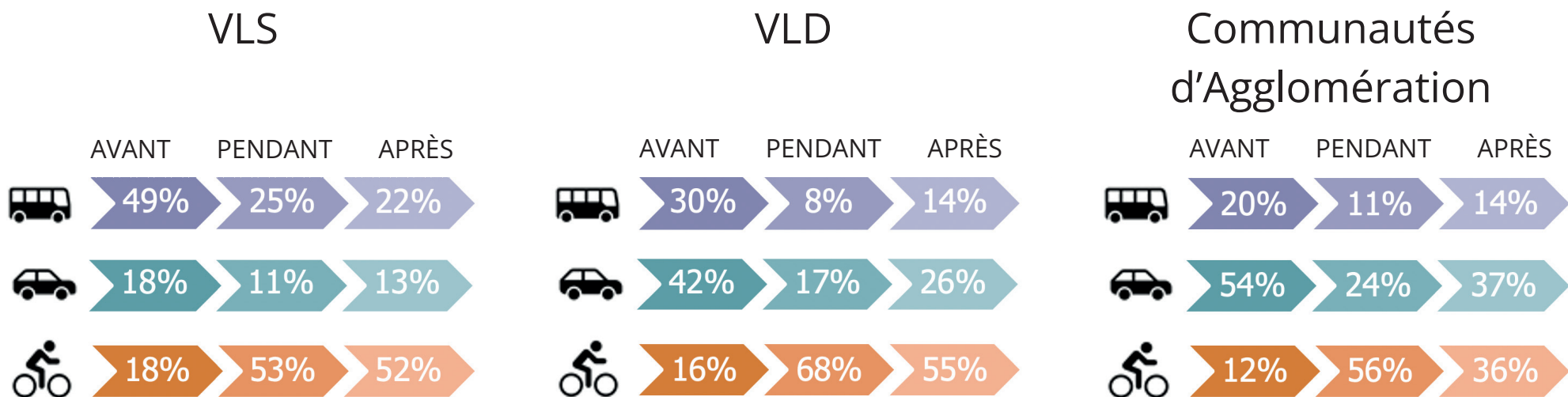


# IMPACTS



# UN REPORT MODAL DEPUIS LA VOITURE CONSÉQUENT

Évolution de la part-modale du mode de transport principal utilisé pour les trajets domicile-travail avant / pendant / après la location dans la population abonnée.



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



Lire : La part modale vélo sur les trajets domicile-travail des abonnés à un service VLS est de 53%



# BEAUCOUP D'INTERMODALITÉ, DES TRAJETS PLUS LONGS

## % abonnés intermodaux sur les trajets domicile-travail :

VLD 22%  
VLS & freefloating 28%

## Cette combinaison se fait avec :

Transport en Commun 43%  
Voiture 30%  
Train 30% (TER et RER + TGV cumulés)

## Trajet moyen (aller simple)

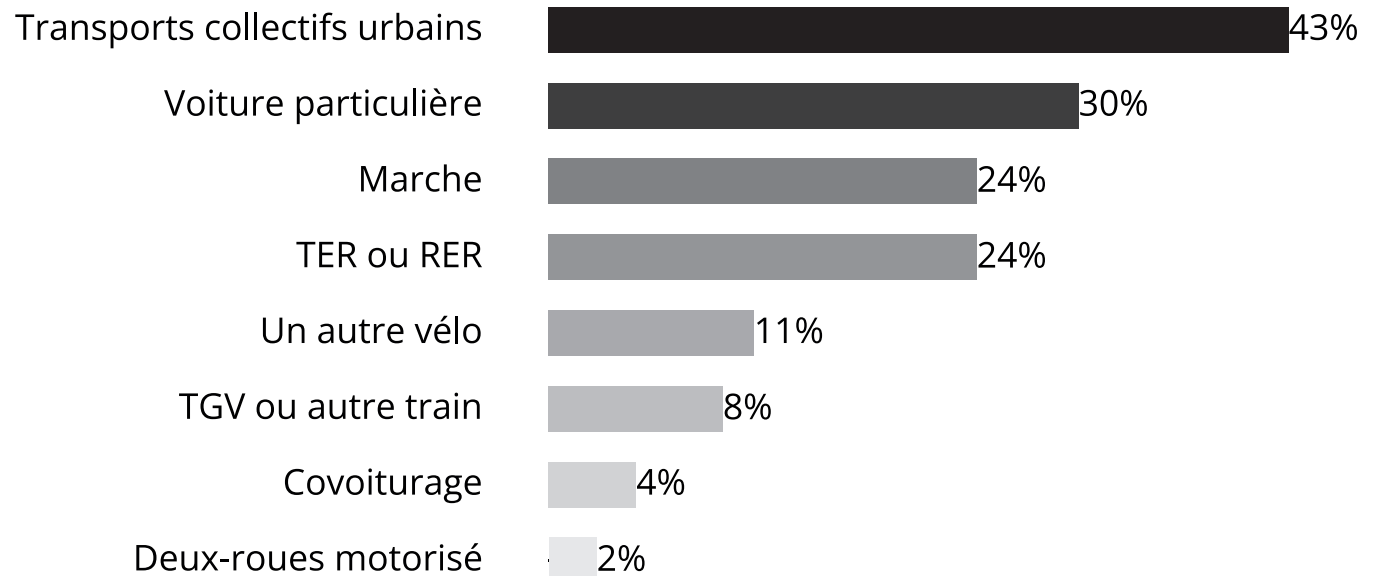
### Intermodaux :

27km (avec le second mode)

### Non- Intermodaux :

7,9km (en porte à porte)

## Si oui, avec quels autres moyens de transport ?



0% 5% 10% 15% 20% 25% 30% 35% 40% 45%

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# UNE FORTE CONTRIBUTION À LA DÉCARBONATION DES TERRITOIRES

## Décarbonation

Grâce aux services vélos publics

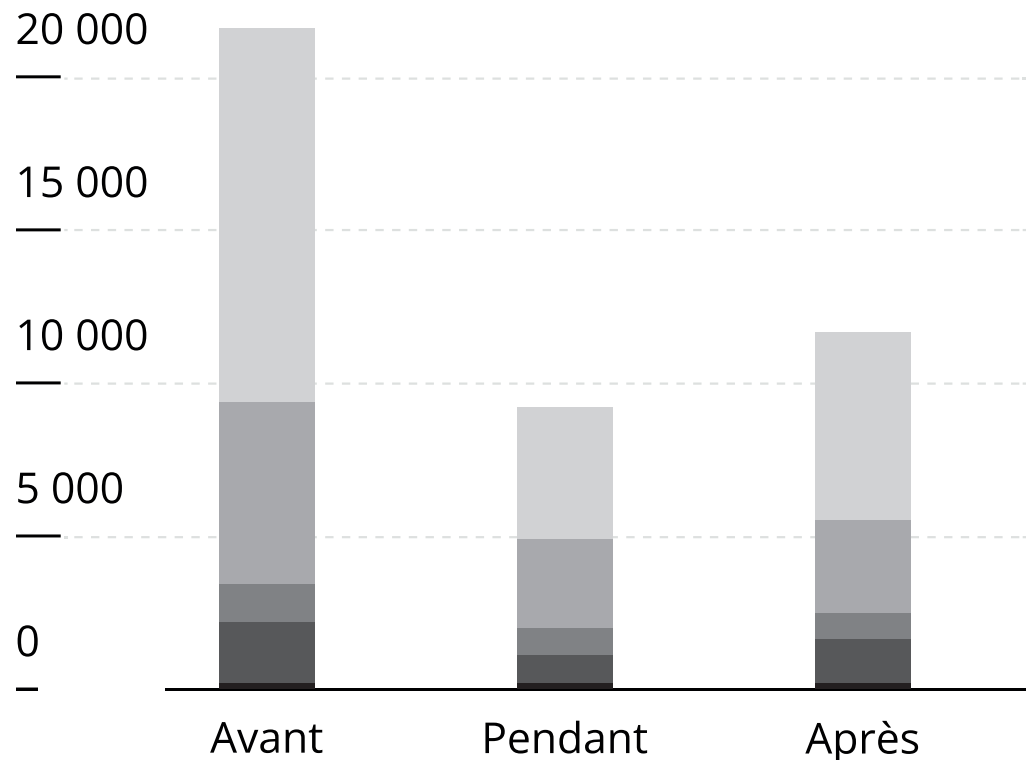
>12 000 tCO2 évités/an  
= 90kg de CO2/vélo/an évité

VLS : 187kg de CO2/vélo/an  
VLD : 43 kg CO2/vélo/an

**+ forte  
décarbonation**

*Grand Paris en valeur  
absolue & dans les  
**Communautés  
d'agglomérations  
rapporté à chaque  
usager***

Évolution des émissions de CO2 des abonnés en fonction de leur adhésion à un service de vélo public



Grand Paris  
Métropole sans Paris

CU  
CA  
CC



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



Méthodologie de calcul : croisement des distances parcourues par les vélos d'après les données des exploitants, du report modal déclaré par les usagers et des émissions carbonées aux ratios ADEME des modes de transport, en tenant compte du mix TC en fonction du type d'EPCI de résidence.

# DIMINUTION DE L'USAGE DE LA VOITURE

Effets sur l'usage de la voiture par types de territoires :

## Diminution de l'usage de la voiture

VLD : 49%

Freefloating : 30%

VLS : 26%

## Renonciation à l'achat ou vente d'une voiture (démotorisation)

≈10%

pour tous les services

	Diminution de l'usage de la voiture	Renonciation à l'achat ou vente d'une voiture
<b>Bourgs ruraux</b>	60%	6%
<b>Ceintures urbaines</b>	57%	9%
<b>Centre urbains intermédiaires</b>	60%	7%
<b>Grands centres urbains</b>	28%	9%
<b>Petites villes</b>	59%	16%
<b>Rural à habitat dispersé</b>	49%	8%
<b>Rural à habitat très dispersé</b>	29%	0%

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# AMÉLIORATION DE LA SANTÉ

**72% des répondants** ont le sentiment d'un impact positif sur sa santé

**1%** déclare avoir un impact négatif

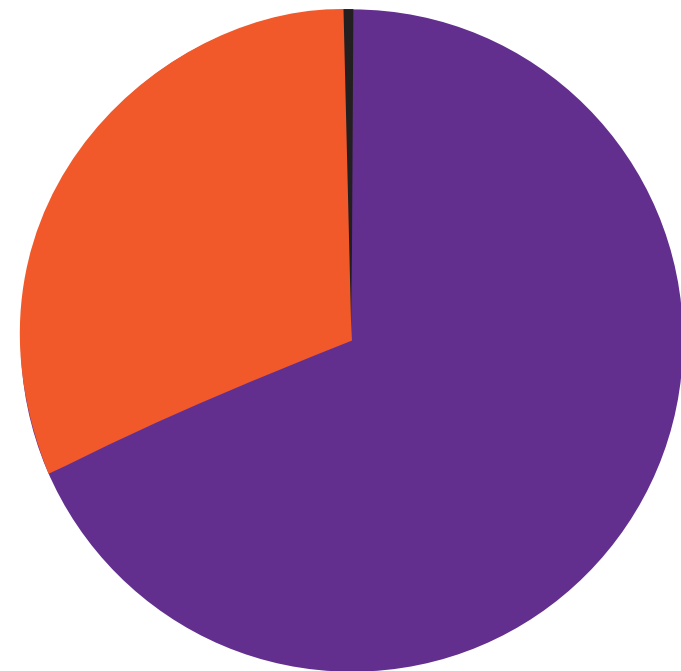
## #Accidents

Aucun accident grave pour 87% des services

1 accident grave pour 13 services et 28 accidents grave pour Vélib' en 1 année

Soit 1 accident grave pour 6,6 millions de km parcourus

**Avez-vous le sentiment d'un impact sur votre santé avec la pratique du vélo public ?**



Un impact négatif 1%

Un impact peu significatif 28%

Un impact positif 72%

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# CRÉATION D'EMPLOIS NON DELOCALISABLES

≈**2200 ETP** (Équivalents Temps Plein)  
**pour 291\* services** (emploi direct et sous-traitance)

*Répartition :*

1000 ETP pour les VLS, soit 1 ETP/45 VLS

1200 ETP pour la VLD, soit 1 ETP/73 VLD

Ainsi que 3,7 ETP en moyenne pour la gestion intégrée du service.

Et 3 ETP en moyenne en sous-traitance pour l'exploitation



*Atelier de la Villette – Fluow, Vélogik*

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



\*Selon le recensement de l'Union Sport & Cycles

# DES SERVICES INCLUSIFS

**2/3 des services publics** proposent un tarif réduit à destination des jeunes, seniors, personnes sous conditions de ressources, sans emploi...

**10 services VLD** proposent des vélos adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)  
*#InclusivitéTerritoriales*

**15% des communautés de communes** et **50% des Communautés d'Agglomération** et la quasi totalité des communautés urbaines et Métropoles proposent au moins un service (Source Union Sport & Cycles).



*Vélo adapté PMR Vélhop – Eurométropole de Strasbourg*

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



# SYNTHÈSE



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec





# MÉTHODOLOGIE ET PANEL DE RÉPONDANTS

Services	Offre	€	CO2/Vélo/An Évité	Impacts	Conclusions
<b>VLS</b>	45 000 vélos 77 services*	1 490 €/vélo/an 0,35€/km	187kg	25% 18% (abonnés VAE) renoncent à l'achat d'une voiture 3% se séparent d'une voiture 7% VAE 4% vélos mécaniques	Public majoritaire : Cadres et CSP+ (54%), étudiants (15%) Jeunes 20-39 ans Masculins (55%)
<b>VLD</b>	87 000 vélos* 217 services*	490 €/vélo/an 0,57€/km	43kg	49% 20% (abonnés VAE) renoncent à l'achat d'une voiture 6% se séparent d'une voiture 9% VAE 3% vélos mécaniques	Public majoritaire : Cadres et CSP+, employés, professions intermédiaires, retraités Âge moyen (40-59 ans) Féminins (62%)  Liste d'attente pour 40% des services (46 jours en moyenne)

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



\*Données issues du recensement de l'Union Sport & Cycles



# CONCLUSION

**Des vélos publics désormais installés dans de nombreuses collectivités avec :**

Un impact fort sur la décarbonation des déplacements

Un impact bien-être et santé ressenti par les abonnés

Une demande forte, soutenue par des listes d'attentes

Un potentiel pour un développement de l'offre, notamment dans les communautés d'agglomération, là où l'impact sur la voiture individuelle est le plus fort



Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec





VOS INTERLOCUTEURS  
Gwendal Caraboeuf – INDDIGO  
Nicolas Roussel - AAVP

**UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR INDDIGO POUR L'AAVP**  
**WWW.AAVP-ASSO.FR**

**AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE L'ADEME.**  
**AOÛT 2023**

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec





VOS INTERLOCUTEURS  
Gwendal Caraboeuf – INDDIGO  
Nicolas Roussel - AAVP

# RAPPORT DU VÉLO PUBLIC

1ère Édition – Septembre 2023

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

