



Rapport du Vélo Public

VOS INTERLOCUTEURS :

Gwendal CARABOEUF - INDDIGO

Caroline VAN RENTERGHEM - AAVP

2ème Edition - Novembre 2025

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec



INTRODUCTION

Le **Rapport du Vélo Public 2025** marque la **seconde édition** du Rapport du Vélo Public consacré aux services vélos, après une première publication en 2023. Ce document s'inscrit dans la continuité des travaux initiés par l'ADEME en 2015 et 2020, et vise à offrir une vision approfondie et actualisée des dynamiques liées aux **services vélos en France**.

Objectifs du Rapport du vélo Public :

- Suivre l'évolution de l'offre et de la demande.
- Identifier les dynamiques territoriales.
- Évaluer les impacts sur la mobilité, l'environnement et l'économie.

Périmètre de l'étude :

- **Géographique** : France entière, avec un focus sur les différentes typologies de territoires (communautés de communes, communautés d'agglomération, grandes métropoles, régions).
- **Typologie des services** : Vélo en libre-service (VLS), location longue durée (VLD), free-floating.

Cette seconde édition, coordonnée par l'**AAVP** et financée par l'**ADEME**, s'appuie sur une enquête auprès des gestionnaires de services vélos (collectivités et exploitants) réalisée au printemps 2025 et d'un travail de recherche et d'**identification quasi exhaustive de l'offre de services en France**.

Enfin, ce rapport précède la mise en ligne d'une **plateforme** dédiée à la présentation des résultats, afin de faciliter l'accès aux données pour les acteurs publics, privés et les usagers.

Les différentes étapes de réalisation du rapport ont été partagée avec les comités de Pilotage et d'orientation de l'étude composés de :



Et nous remercions enfin tous les territoires et collectivités qui ont participé à l'enquête

PROTOCOLE 2025 : Enquête et création de la base des services en France

Enquête auprès des gestionnaires de services vélos (Collectivités et exploitants)

- Réalisée durant le 1er semestre 2025 basée sur des données au 31/12/2024
- Relances ciblées auprès de gestionnaires qui avaient répondu durant la précédente enquête en 2022
- **139 réponses exploitables au total, avec une qualité variable**, selon la typologie du service et du territoire.
- En moyenne, sur l'ensemble des champs à traiter, environ **40 champs exploitables sur 112 possibles** ; ce qui constitue un point de vigilance pour les analyses et les tris croisés réalisables par type de service ou de territoire.
- Le service Velib' piloté par AGEMOB est traité dans son propre territoire

L'enquête usagers réalisée en 2023 n'a pas été mise à jour pour cette édition du rapport.

Une extrapolation basée sur le recensement exhaustif de l'offre et sur les réponses à l'enquête a été effectuée pour différentes données.

Constitution de la base quasi exhaustive de l'offre de vélos publics en France :

- Compilation d'une liste de territoires et services par l'AAVP
- Nettoyage et recherche manuelle de chaque service par Inddigo
- Intégration des services financés par le dispositif AVELO de l'ADEME

411 Services identifiés en France

Quelques nouvelles analyses réalisées dans ce 2nd rapport : les émissions de CO² des opérateurs, les impacts environnementaux, les analyses par typologies de territoires, les financements des services...

Les services de location

Analyse de l'offre de vélos partagés en France

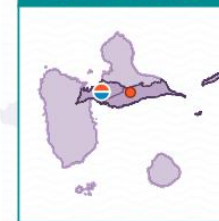
Les services en France

410 services identifiés :

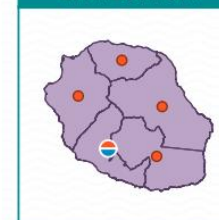
- Environ **3/4 des services** de location concernent la **VLD**, suivi par **19% de VLS** et **8% de free floating**
- Près de **200 000 Vélos publics** et **17 000 vélos en Free-Floating**
- Les métropoles et quelques communautés urbaines proposent une **combinaison diversifiée de services**.
- **Services majoritairement portés par des EPCI** (CC, CA, CU ou métropoles), en lien avec la Compétence Mobilité.
- **9 % sont portés par des communes** (essentiellement en free-floating).
- **Apparition récente des régions** (Ile-de-France via IDFM, Occitanie) qui depuis ont été suivies par Grand-Est, Nouvelle Aquitaine (via son Syndicat Mixte Modalis) et bientôt Bretagne.

» SERVICES DE LOCATION DE VÉLOS ET DE FREE-FLOATING

GUADELOUPE



LA RÉUNION



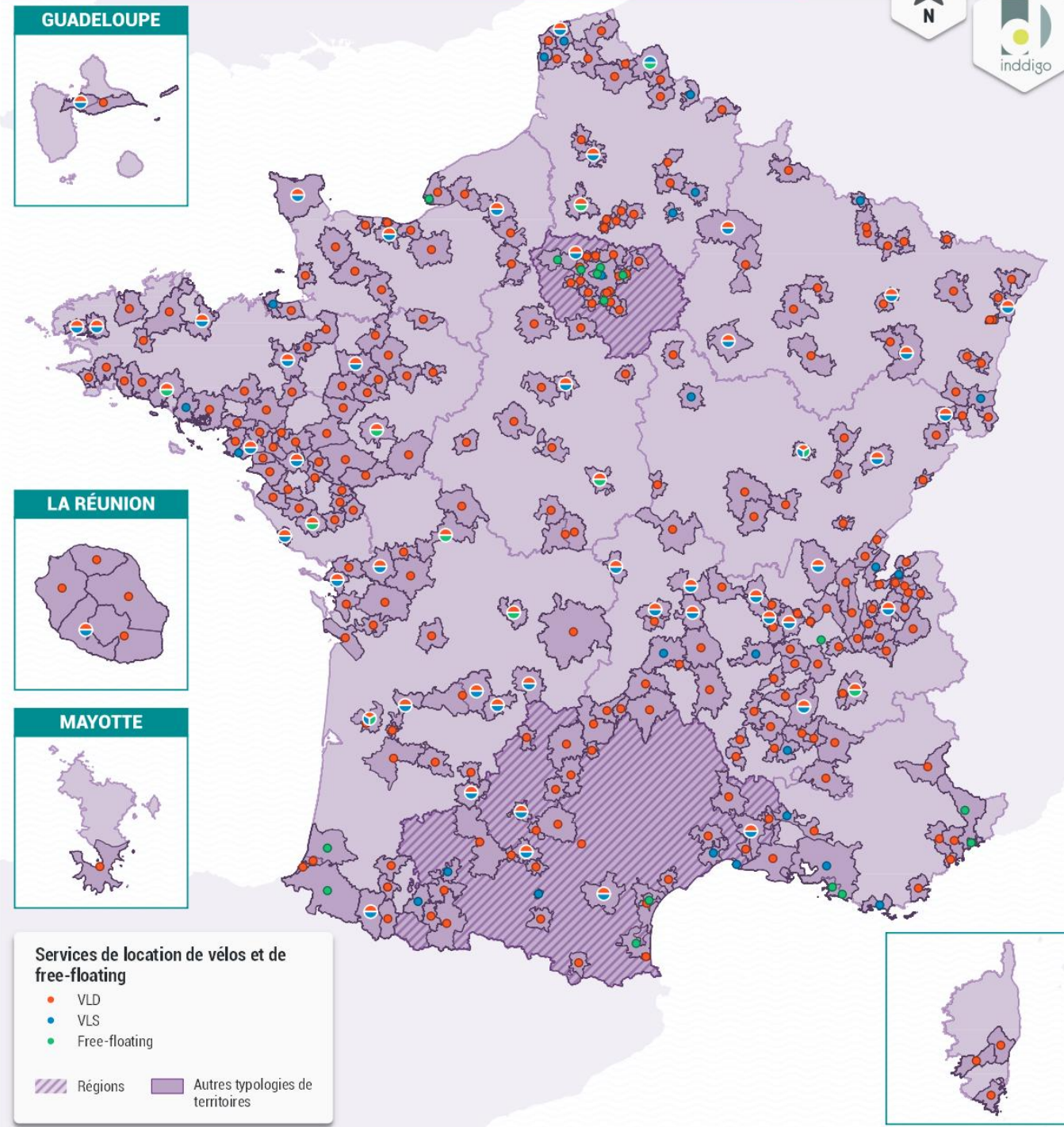
MAYOTTE



Services de location de vélos et de free-floating

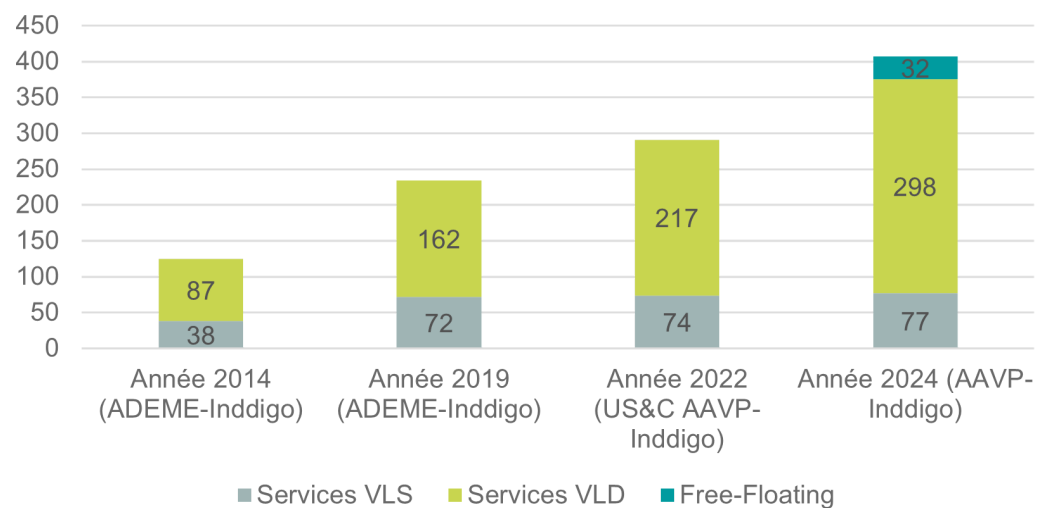
- VLD
- VLS
- Free-floating

- ▨ Régions
- ▨ Autres typologies de territoires



Les services en France

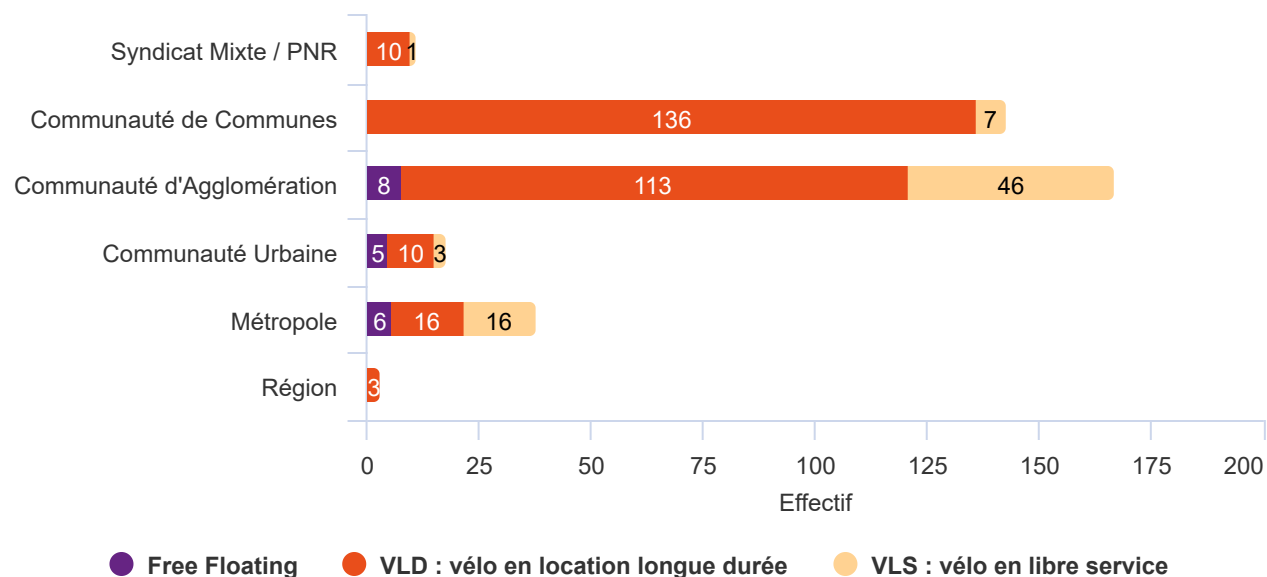
Evolution du nombre de services recensés en France



* L'offre Free-Floating n'avait pas été auparavant intégrée au recensement de l'offre

- Croissance soutenue du nombre de services vélos proposés en France
- Surtout portée par l'augmentation de l'offre de VLD.
- Offre de Services VLS marquée par de nouvelles ouvertures et la fermeture de services VLS comme à Nice...
- Développement de nouveaux échelons territoriaux : Syndicats mixtes et PNR qui portent le développement des services vélos

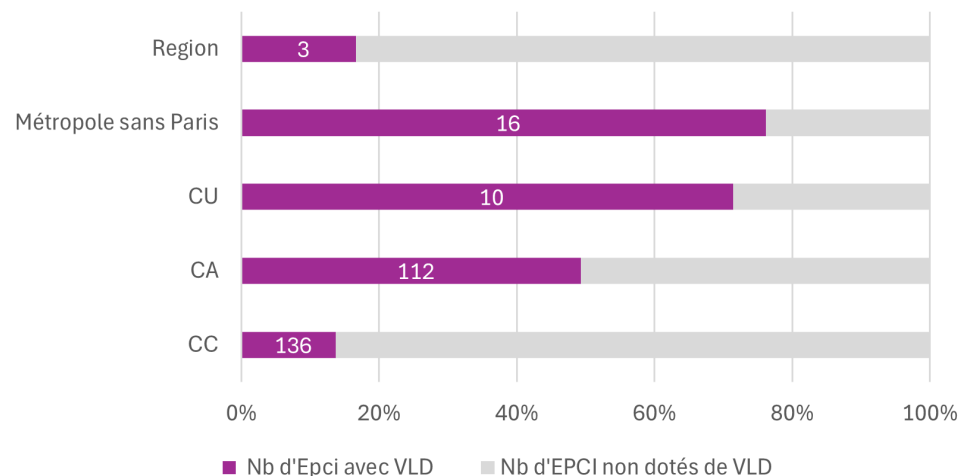
Répartition des Services par typologie de territoires



Les services de VLD

- **Croissance** de 217 services en 2022 à 299 services en 2025
- **50% des services VLD en France** assurés par des CC avec des parcs de **47 vélos en moyenne**.
- Les autres territoires comptent **960 vélos en moyenne par service**.
- **Au total : 140 000 Vélos en location longue durée**

Part des EPCI équipés de services VLD



» SERVICES DE LOCATION DE VÉLOS LONGUE DURÉE

GUADELOUPE



LA RÉUNION



MAYOTTE



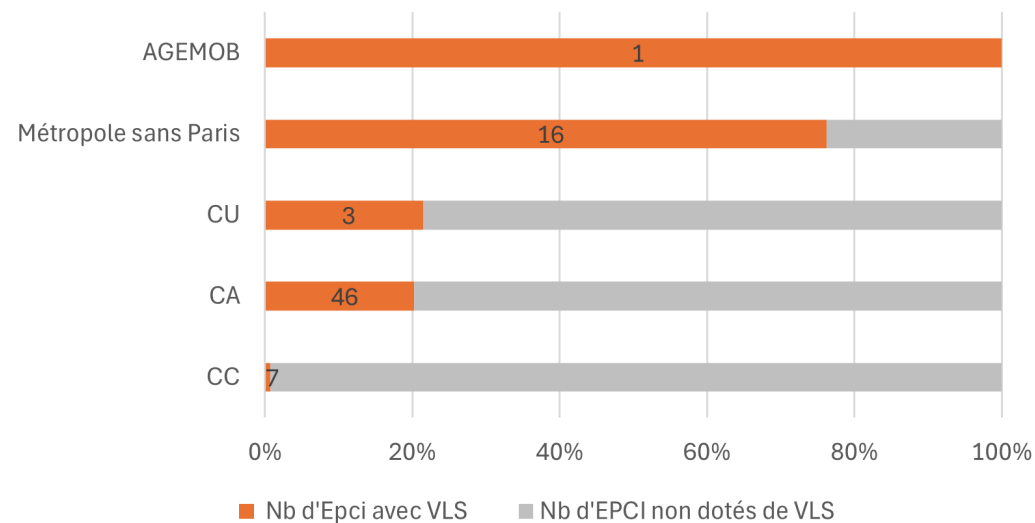
Services régionaux de location de vélos longue durée
Autres services de location de vélos longue durée



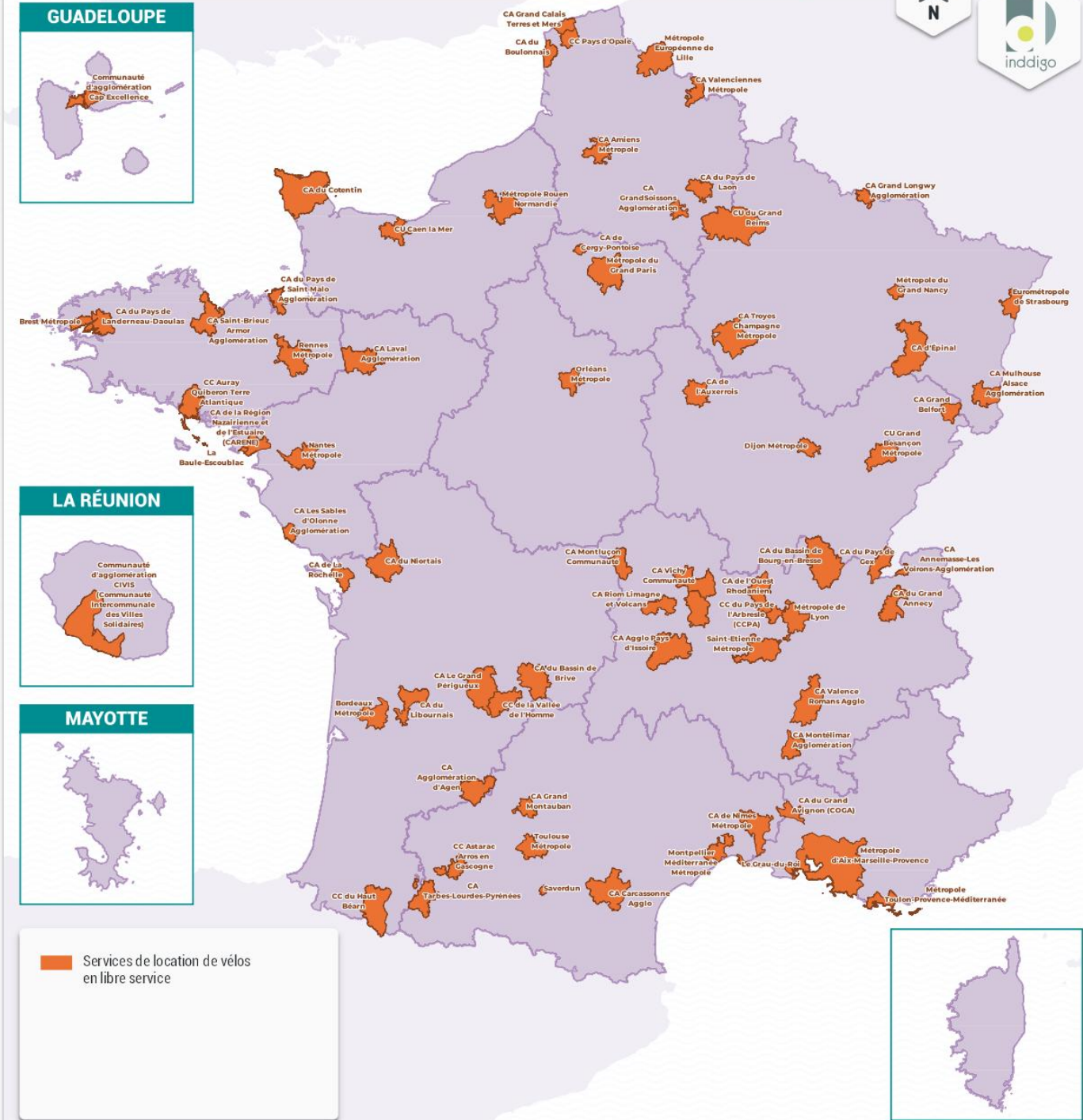
Les services de VLS

- 57% des services VLS fournis par des Communautés d'Agglomération
- 77 services pour 52 000 VLS

Part des EPCI dotés de Services VLS



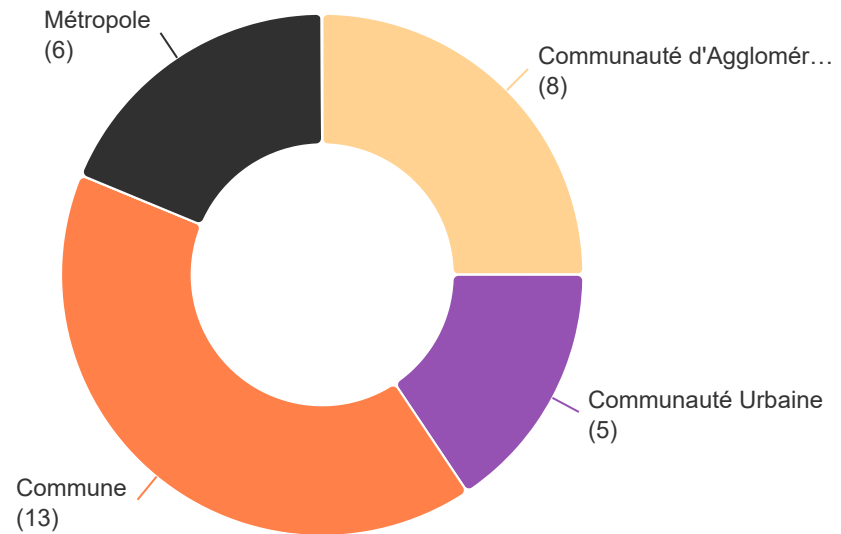
» SERVICES DE LOCATION DE VÉLOS EN LIBRE SERVICE



Les services de Free Floating

- Les services free floating (Lime, Dott, Pony, Bird..) sont disponibles principalement dans des grandes villes, agglomérations et métropoles.
- **32 services pour 17000 vélos**

Offres de Free-Floating par type de territoires



Population étudiée : Free-Floating

ASSOCIATION DES ACTEURS
DU VÉLO PUBLIC

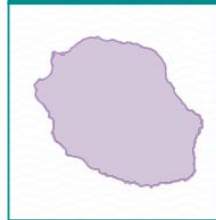


» SERVICES DE FREE-FLOATING

GUADELOUPE



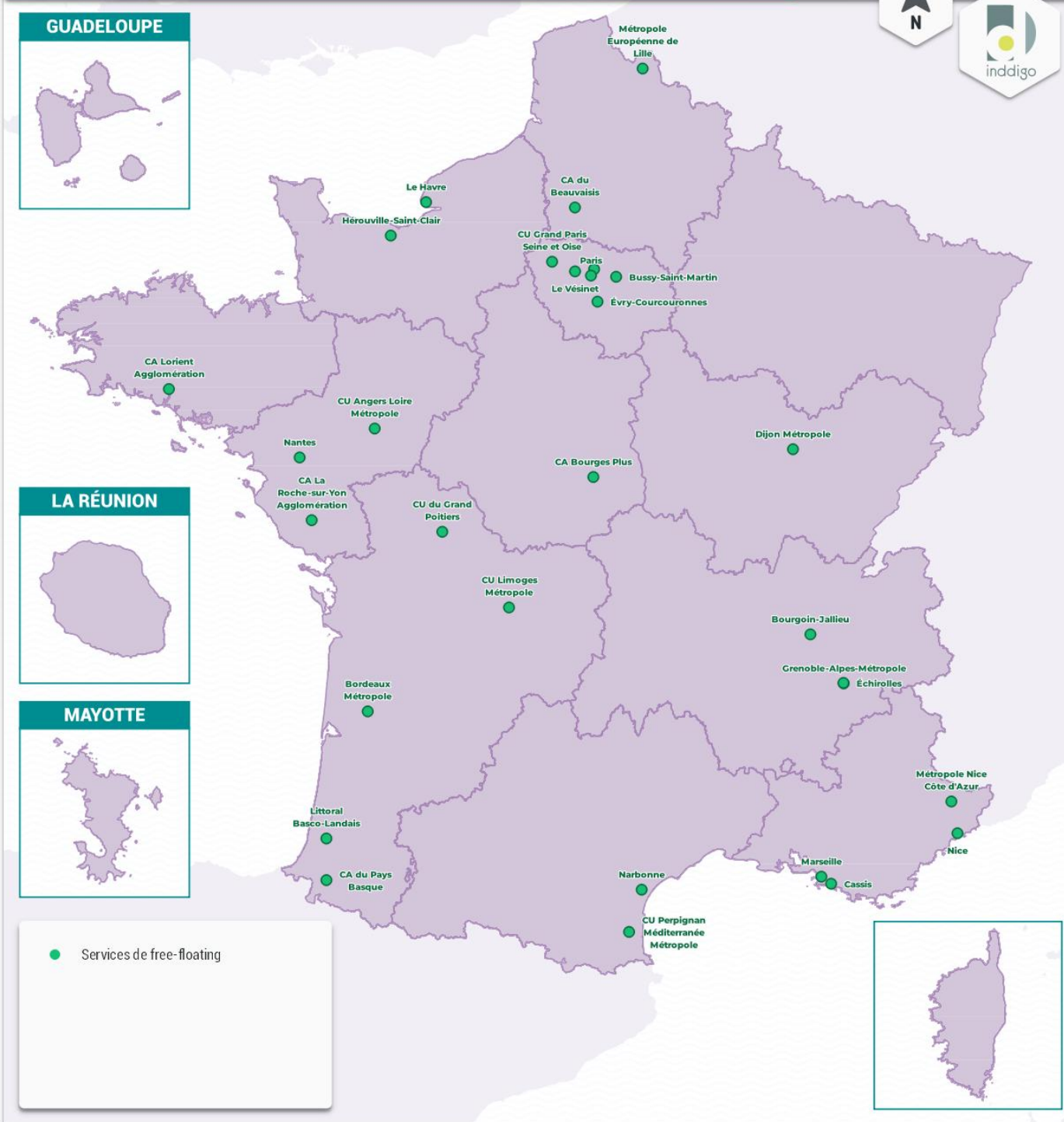
LA RÉUNION



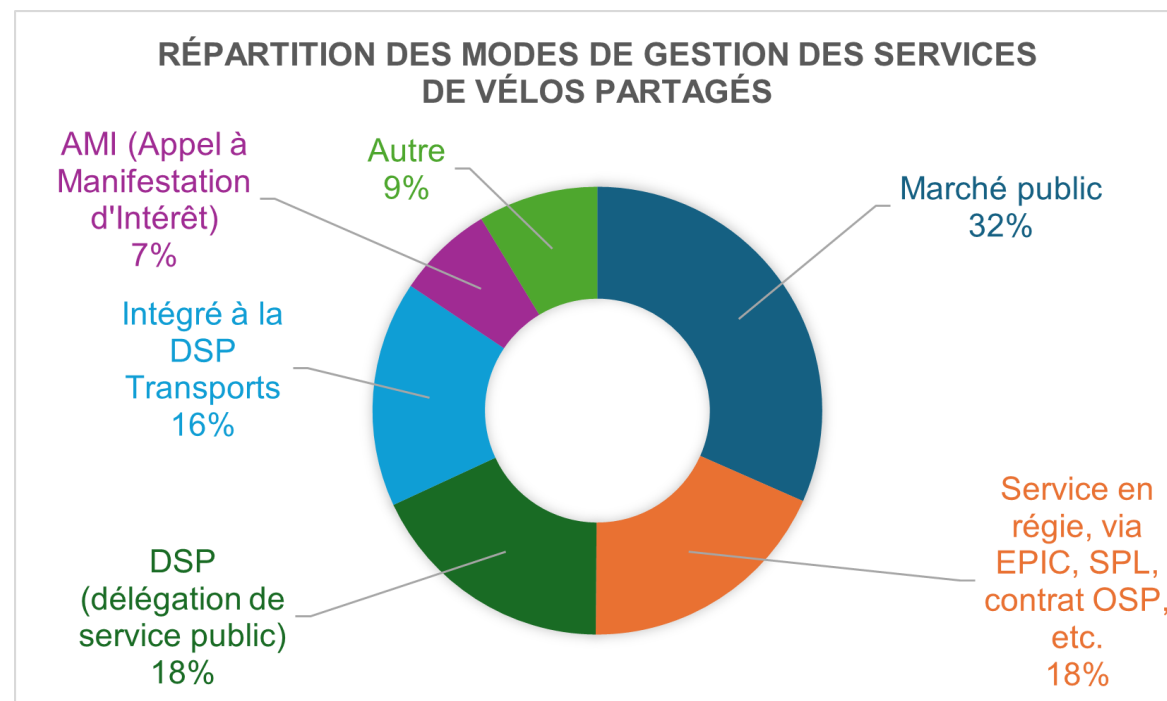
MAYOTTE



● Services de free-floating



Les modes de gestion des services de location



- Le **cadre contractuel du marché public** reste le **plus utilisé, devant la régie**. Ces 2 modes de gestion représentent **54% des modes de gestion**.
- **L'AMI** (qui n'est pas à proprement parlé un mode de gestion) ne concerne que **8% des services**, en lien avec l'autorisation d'occupation de l'espace public par les opérateurs de free-floating.
- Les **autres** modes de gestion peuvent concerner des formes associatives avec conventions et subventions...

La densité d'offre de vélos : VLD

Le classement des plus fortes densités de VLD

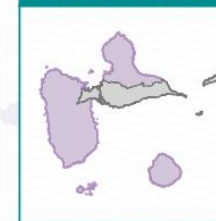
(moyenne France : 24 vélos / 10 000hab.) :

1. Saint-Nazaire Agglomération : 391 vélos / 10 000 hab
2. CU Le Mans Métropole : 307 vélos / 10 000 hab
3. Grenoble - Alpes - Métropole : 267 vélos / 10 000 hab
4. CA Amiens Métropole : 144 vélos / 10 000 hab
5. CA du Grand Annecy : 134 vélos / 10 000 hab
6. Eurométropole de Strasbourg : 106 vélos / 10 000 hab

Le 1er rapport du vélo public avait déjà classé **Saint-Nazaire en 1ère position avec 251 vélos / 10 000 hab.**

» DENSITÉ DE VÉLOS PROPOSÉS POUR 10 000 HABITANTS

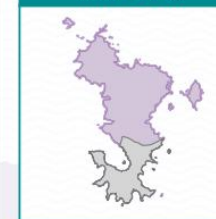
GUADELOUPE



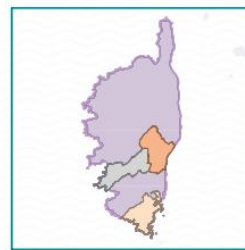
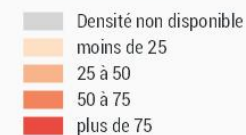
LA RÉUNION



MAYOTTE



Densité de vélos proposés pour 10 000 habitants



La densité : VLS et Free-Floating

Le classement des plus fortes densité de VLS par habitant (moyenne France : 17 vélos / 10 000 hab.)

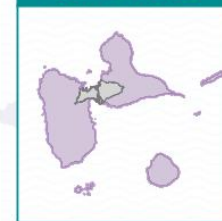
1. La Baule-Escoublac : 54 vélos / 10 000 hab
2. Orléans Métropole : 51 vélos / 10 000 hab
3. Toulouse Métropole : 40 vélos / 10 000 hab
4. Métropole de Lyon : 35 vélos / 10 000 hab
5. CA La Rochelle : 34 vélos / 10 000 hab

Free Floating

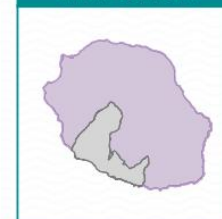
Pour le free-floating, les densités sont difficilement comparables car les services peuvent toucher tantôt des communes (ex Bussy st Georges) tantôt d'immenses territoires (comme celui du Pays-Basque par exemple).



GUADELOUPE



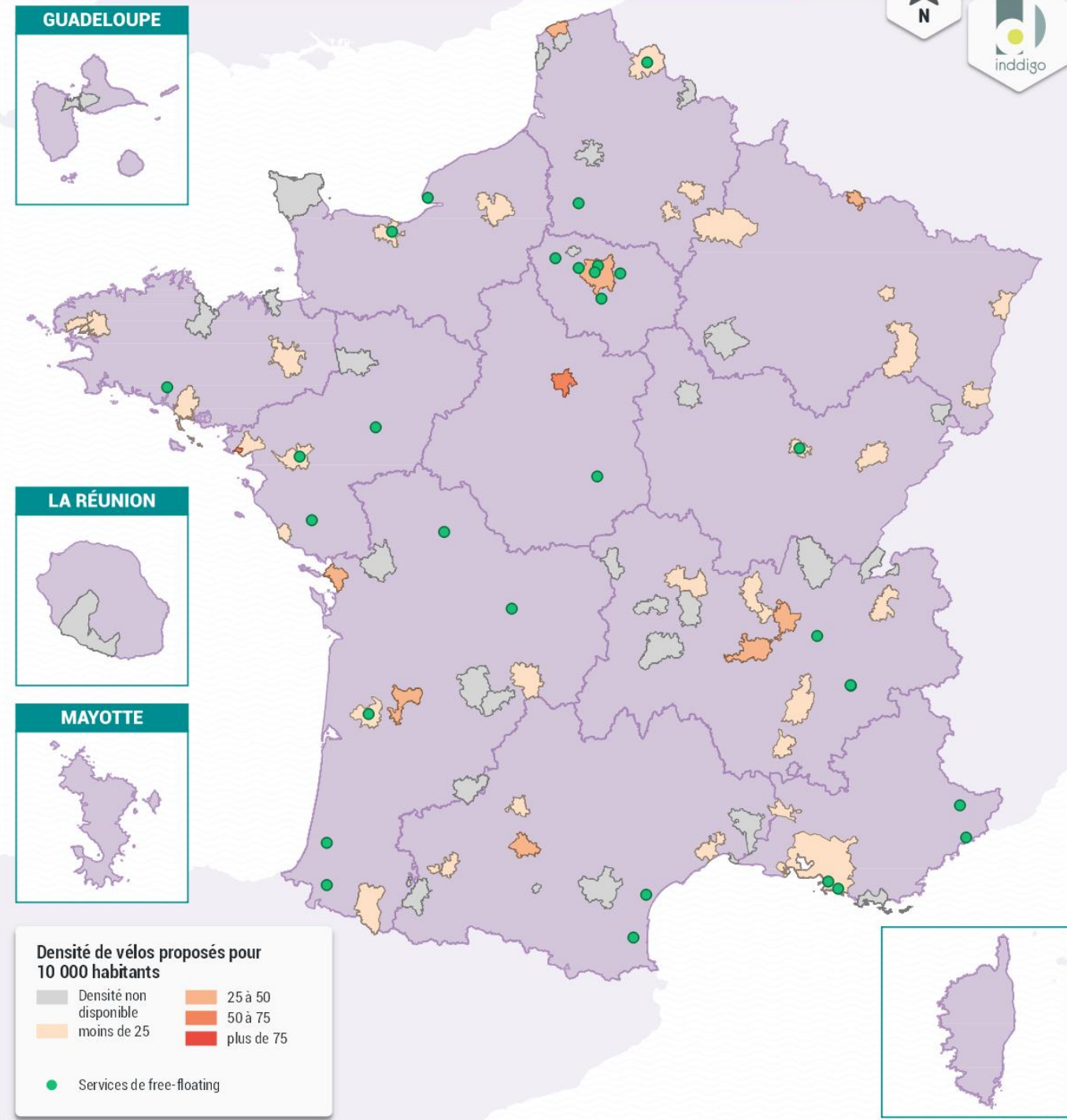
LA RÉUNION



MAYOTTE

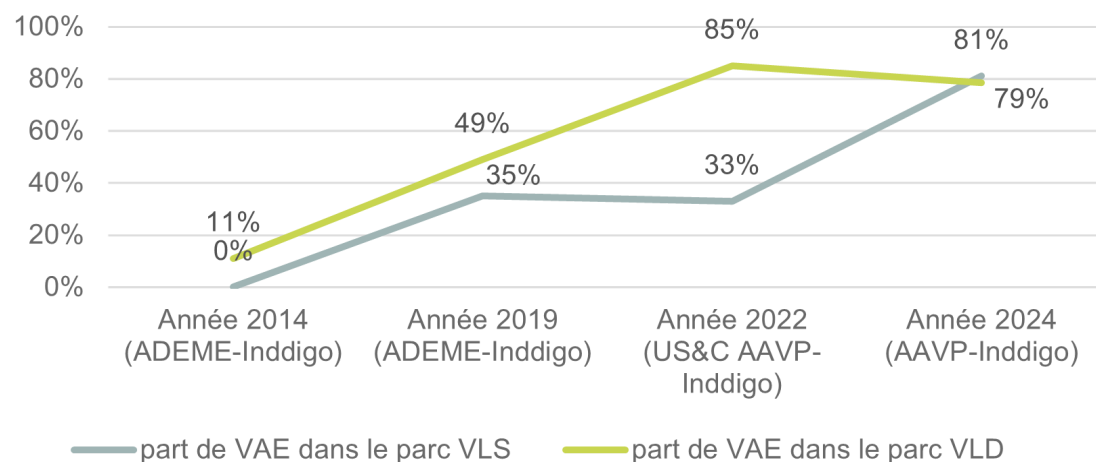


Densité de vélos proposés pour 10 000 habitants



Caractéristiques du parc de vélos publics

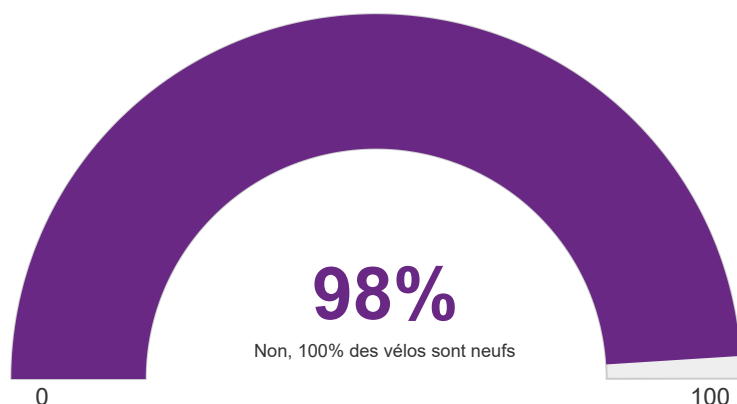
Evolution de la part des VAE dans l'offre VLS et VLD et de la part des abonnées VLD



- Près de **90% des services de location** proposent des **VAE** (sur 139 réponses) contre seulement 30% qui mettent à disposition des vélos mécaniques
- **Fort mouvement d'électrification des VLS** notamment sur les gros services qui proposent des flottes hybrides : électriques et mécaniques (Toulouse, Lyon...)
- **Légère baisse de l'électrification côté VLD** qui peut s'expliquer par l'émergence de gros services de prêts de vélos mécanique pour les étudiants, comme le service Free Vélo'V par exemple.

Caractéristiques du parc de vélos publics : Loi AGECE

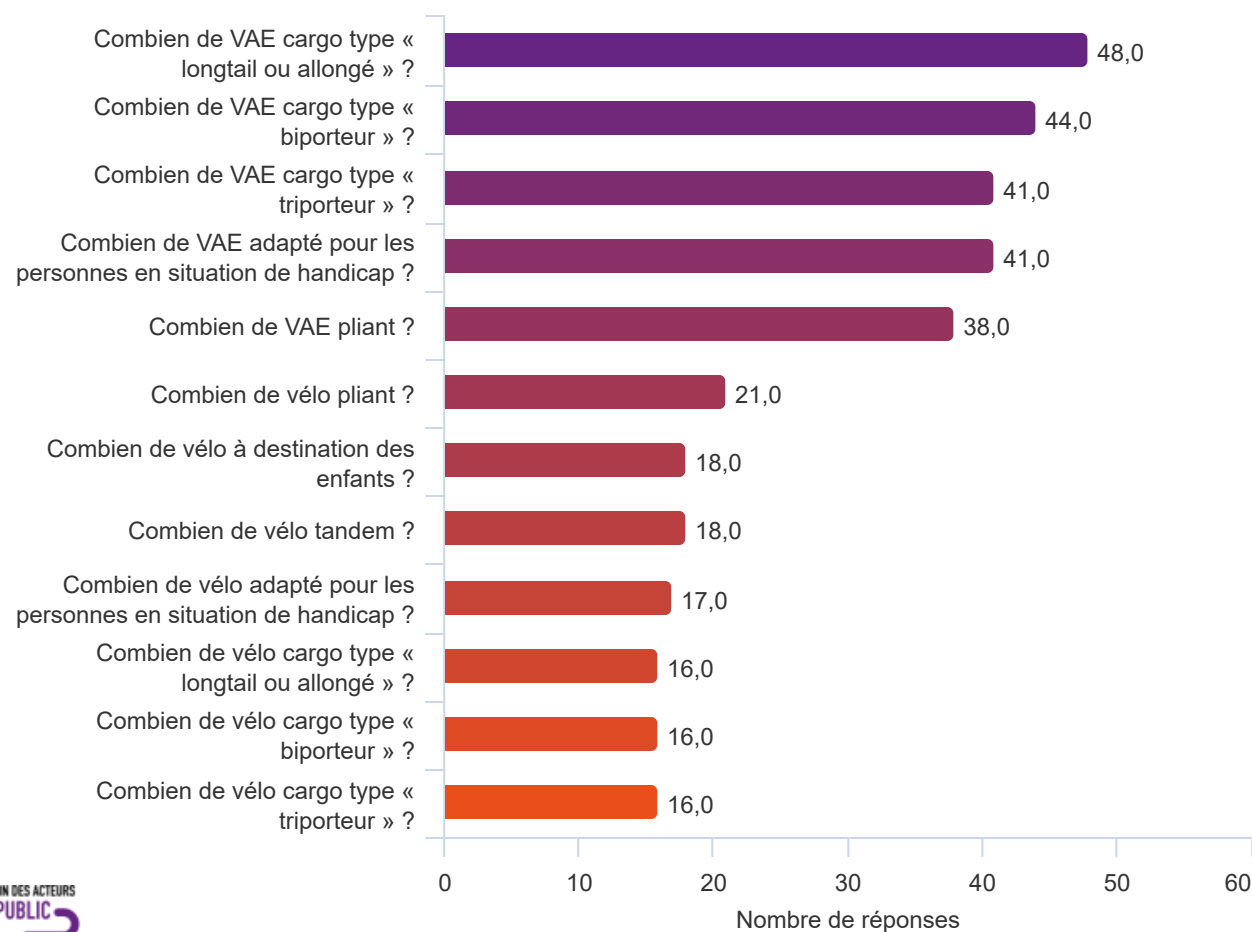
Avez-vous eu recours à l'achat de vélos reconditionnés ?



- **Faible adoption actuelle** : Seules **2 % des collectivités interrogées** (Eurométropole de Strasbourg, CC Pays de l'Arbresle) ont acheté des vélos reconditionnés, montrant une faible application de la loi AGECE dans les politiques d'achat.
- **Obligations légales** : La loi AGECE impose depuis 2024 que **20 % des vélos achetés** soient issus du réemploi ou de la réutilisation, et **10 % intègrent des matériaux recyclés**. Ces seuils passeront à 25 % et 15 % en 2030.
- **Bénéfices environnementaux et économiques** : Cette démarche **réduit les déchets**, favorise **l'emploi local** et encourage une **gestion responsable des ressources**.
- **Mise en œuvre concrète** : Les collectivités doivent intégrer ces critères dans leurs appels d'offres, prévoir des lots dédiés au réemploi ou opter pour des flottes reconditionnées, **une opportunité pour allier transition écologique et exemplarité publique**.

Une diversité de vélos proposés (hors VAE et mécaniques)

La répartition des autres types de vélos (hors VAE classiques et vélos mécaniques)

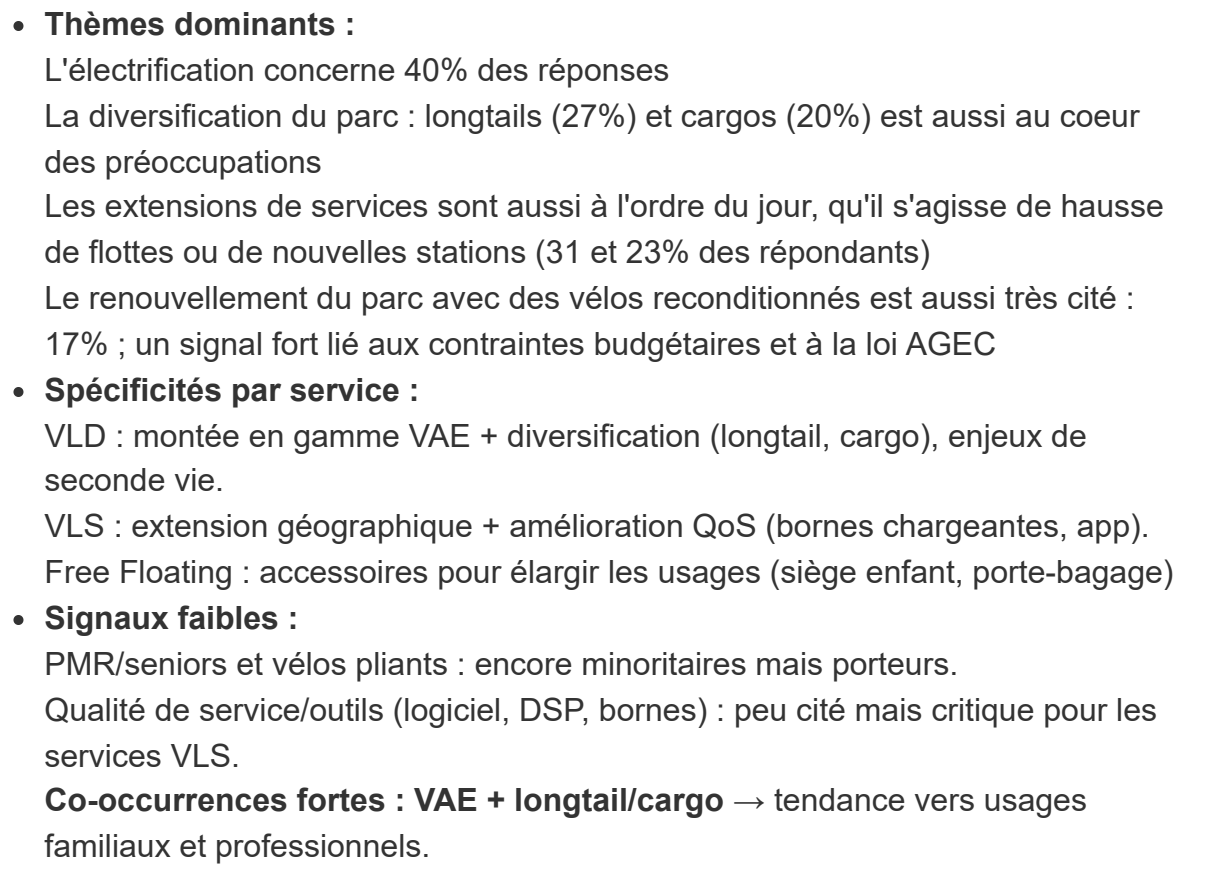


Une majorité de vélos proposés de type classique (mécaniques ou à assistance électrique), mais : **2% du parc proposé correspond à d'autres types de vélos :**

- **16 services répondants** à l'enquête proposent des vélos **adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** - principalement des métropoles (Toulouse, Bordeaux, Grenoble, Rouen...) ou des communautés d'agglomérations (Grand Annecy, Saint-Nazaire, Amiens...)
- Parmi les "VAE spéciaux", **les longtails ou vélos rallongés représentent plus de la moitié du parc**, devant les biporteurs, puis les triporteurs. Ce qui est cohérent avec la demande en France.
- **Forte augmentation du parc de "vélos enfants"** probablement portée par le déploiement du "Savoir-Rouler à vélo". Les services VLD pouvant participer à la fourniture des vélos pour réaliser l'enseignement.
- Le **parc de vélos pliants reste stable**, concurrencé par l'offre de trottinettes électriques.
- Les vélos cargos sans assistance électrique sont très peu proposés.

Evolution du parc de vélos d'après les exploitants ?

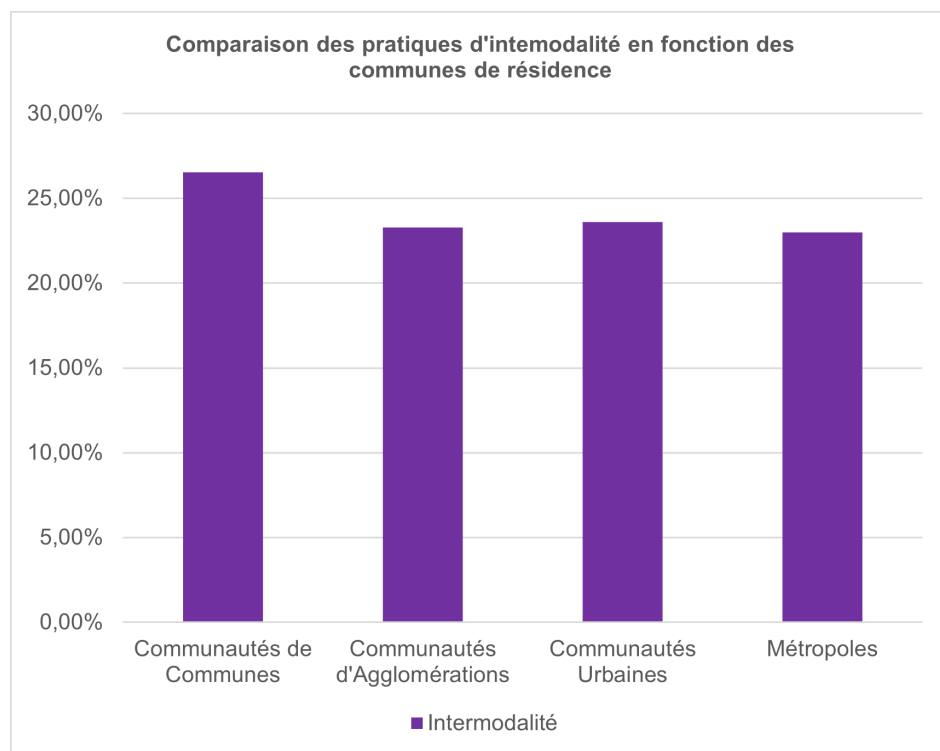
- Près de 50% des services prévoient de faire évoluer leur flotte
=> taille, typologie de vélo, etc.



Analyse de la demande

Analyses croisées de l'enquête usagers (données 2023)

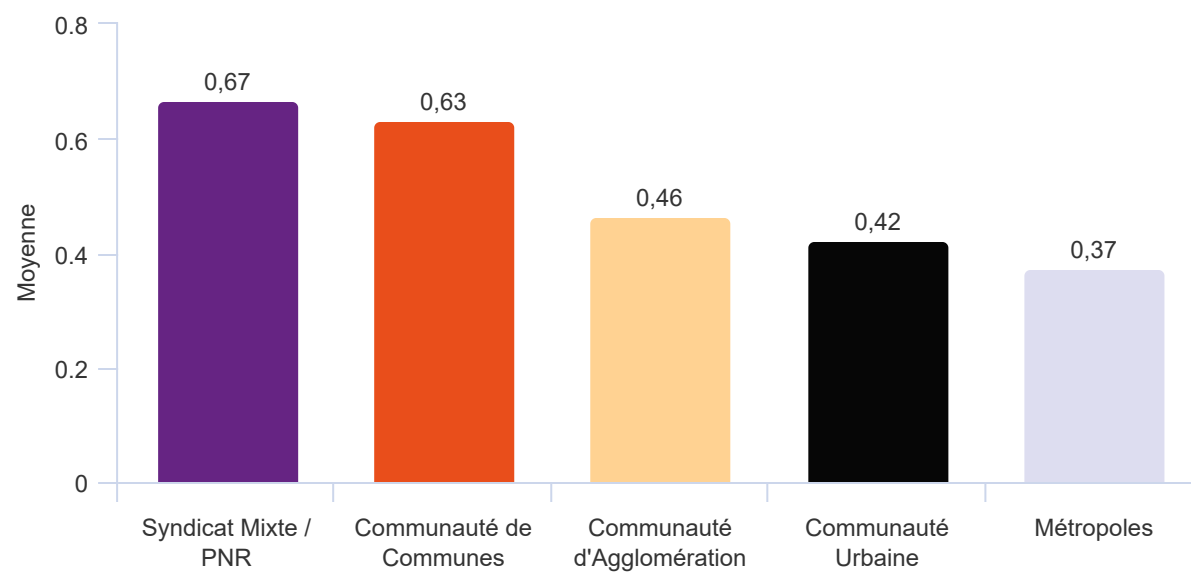
Intermodalité



- En moyenne, 24% des usagers de Vélos publics déclarent **utiliser le vélo en intermodalité** avec un autre mode de transport.
- La part d'intermodalité pratiquée par les usagers des vélos publics reste forte quelque soit la typologie de commune de résidence (entre 23 et 27%). La plus forte part est atteinte dans les Communautés de Communes.
- **La part des abonnés à des services de vélos partagés qui pratique l'intermodalité est nettement plus forte que la moyenne de la population française** : elle varie de 1 à 12% en fonction du type de territoires.

Analyse socio-démographique

La part des femmes qui utilisent les services de vélo public en fonction du type de territoire (%)



- Un âge moyen des usagers ayant répondu à l'enquête qui reste stable quelque soit le type de territoire. 45 ans en moyenne pour la VLD et 40 ans pour le VLS.
- **Les femmes représentent 46% des usagers du vélo public en France**
- La proportion de femmes augmente à mesure que la densité des territoires diminue.

Analyse de la satisfaction des usagers selon le mode de gestion

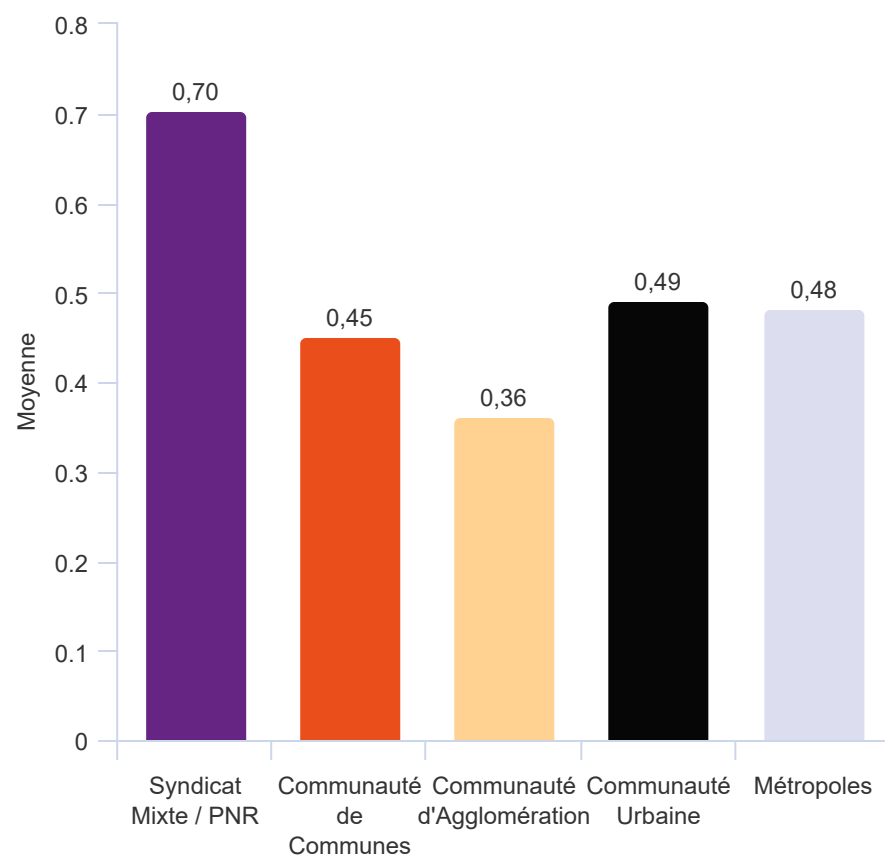
Analyse de la satisfaction des usagers en fonction du mode de gestion du service

	Entretien et maintenance	Démarches de location	Localisation du service	Tarifs de location	TOTAL
Service en régie, via EPIC, SPL, contrat OSP, etc.	0,83	0,88	0,78	0,86	0,84
Marché public	0,75	0,86	0,79	0,86	0,81
DSP (délégation de service public)	0,76	0,75	0,75	0,72	0,75
Intégré à la DSP Transports	0,53	0,63	0,63	0,71	0,63
AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt)	0,64	0,60	0,57	0,51	0,58

- Le croisement des niveaux de satisfaction déclarés des usagers, croisés avec les modes de gestion du service montrent une **plus forte satisfaction pour les services opérés en régie et en marché**.
- Les services intégrés à la DSP transports montrent un niveau de satisfaction moins élevé, ce qui peut s'expliquer par une personnalisation moins forte du service compte tenu de sa mutualisation avec l'offre TC.
- Les services proposés dans le cadre d'AMI entraînent un moindre niveau de satisfaction de la part des usagers, pénalisé notamment par le prix du service (entièrement porté par les usagers), mais aussi sur la localisation des points de locations (contrainte par la nécessaire rentabilité du périmètre du service).
- Les **services avec une forte implication des collectivités** (portage du service public) génèrent la plus forte satisfaction chez les usagers.

Analyse de la demande de renouvellement

Part des usagers qui envisagent renouveler leur location/utilisation de vélo public



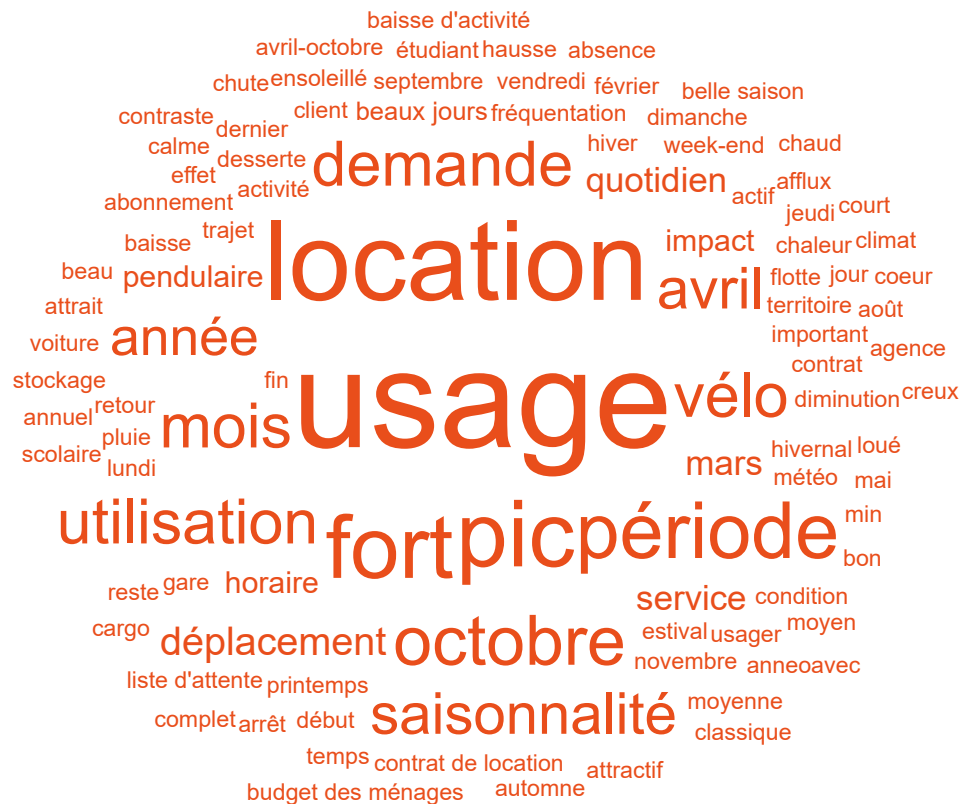
- **40% des usagers** ayant répondu à l'enquête déclarent **envisager renouveler la location** ou utilisation du service de vélo public
- Les services proposés par les **PNR et Syndicats mixtes** génèrent une **forte demande de renouvellement** de la part des usagers.
- **1 usager sur 2 souhaite aussi renouveler** son abonnement **dans les métropoles et Communautés Urbaines**.
- En revanche, dans les Communautés d'Agglomérations, cette part est plus faible.

70%

des services qui proposent de la VLD confirment avoir une liste d'attente

Données d'usage relevées par les exploitants

En quelques mots, quelle est votre analyse des usages d'un point de vue de la temporalité (saisonnalité, hebdomadaire) ?



A. Saisonnalité (printemps-été plus forts, hiver en creux)

- Hausses d'avril à octobre ou mars à novembre sont cités à de multiples reprises : « Pic des demandes... entre **avril et octobre** » (VLD, CA), « très forte demande entre **avril et début octobre**... chute à partir de **mi-octobre** jusqu'à fin février » (VLD, métropole), « **Forte saisonnalité (mars-novembre)** » (VLD, CA), « L'hiver reste une période compliquée » (VLD, CA/CC), « Parc loué **100 % en été**... fortes disponibilités de novembre à mars » (VLD, CC).
- Côté VLS, on voit : « **Forte progression estivale** », « **légère diminution l'hiver** (18 000/mois) vs 30 000 en moyenne » avec pic lors d'un festival (35 000/mois), « **8651 locations en décembre 2024 vs 35 000 en juillet 2024** ».

B. Météo (pluie, chaleur/canicule, ensoleillement)

- « **Fort impact météo... mauvais temps = peu d'emprunts** », « **chaleur extrême** peut freiner l'utilisation », « **pluie** : baisse d'usage et **retours anticipés** », « usage encore plus important **aux beaux jours** », « baisse en cas de **canicules** ». Plusieurs retours VLD signalent que **les usagers n'osent pas rouler sous la pluie** et « reprennent la voiture ».

C. Pics horaires & rythmes hebdomadaires

- **Deux pics** (pendulaire) **matin/soir** très fréquents en **free-floating** et visibles aussi en VLS : ex. **7-9 h / 17-19 h** ; en semaine plus dense que le week-end. Certaines observations détaillent aussi la **pause de midi** (ex. **20 % des trajets 12-15 h**) et la **plage 18-21 h (19 %)**. Quelques services notent un **effet télétravail** (hausse lun-jeu, baisse ven-dim).

D. Contrats/abonnements & gestion de flotte

- VLD très « contrats longs » : **81 % annuels** (un service), **98 % d'abonnements à l'année** (un autre) ; **retours massifs en hiver**, **stockage**, **liste d'attente** au printemps/été, **100 % de parc loué en été**. Des adaptations sont mentionnées : **tarification hivernale** plus attractive, **durées plus courtes (3 mois)**, **renouvellements** et **interruptions en hiver**.

E. Nature des usages

- **Utilitaire/pendulaire** fortement présent (desserte **gares RER/Transilien**, **domicile-travail**), mais aussi **loisir** plus marqué aux beaux jours selon quelques VLD (surtout en CC). Plusieurs métropoles signalent une **régularité en semaine** (trajets domicile-travail) et une **sur-fréquentation estivale** sur sites touristiques ou littoraux.

F. Tourisme & événements

- **Surfréquentation** corrélée à l'**afflux touristique** ; **stations proches de la mer** plus fréquentées l'été ; **pics lors d'événements** (festival, **effet Jeux Olympiques**).

Impacts

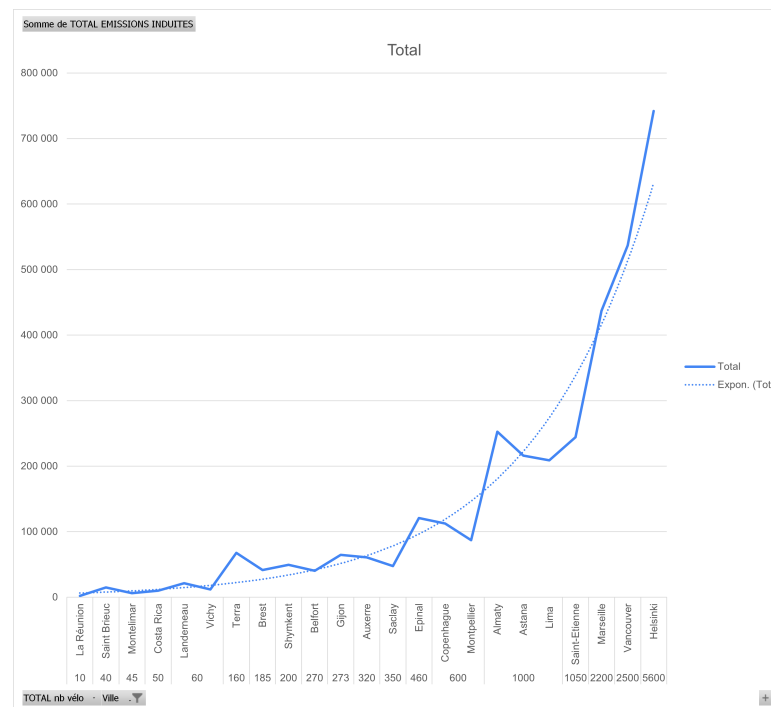
Impacts des vélos partagés

Impacts environnementaux : émissions des opérateurs VLS

Afin de **mieux comprendre les impacts des services de vélos publics**, nous avons réalisé une analyse exploratoire des données détaillées des émissions induites de l'opérateur Fifteen sur 23 services VLS.

- **Réalisation de plusieurs tests de corrélation** d'indicateurs d'émissions d'exploitation des services (Coefficient de détermination R^2) :

- Nb de vélos : 0,8622
- Nb de stations : 0,8467
- Nb de trajets : 0,8155
- Km parcourus par la flotte : 0,7899
- Nb d'utilisateurs : 0,6083
- Superficie de la ville* : 0,2814
- Tx de rotation / j / vélo : 0,2386
- Km parcourus par véhicules maintenance : 0,2282
- Km parcourus / vélos : 0,1273
- Distance moyenne parcourue / trajet : 0,1571



Le coefficient de détermination le plus consolidé est obtenu grâce à l'indicateur : Nombre de vélos exploités

Quelques recommandations pour améliorer la maîtrise des émissions des opérateurs :

1. Electrification du parc de véhicules utilisé pour la maintenance et l'équilibrage des stations,
2. Optimisation de l'impact de la fabrication des vélos en prolongeant au maximum leur durée de vie (meilleure maintenance, protection contre le vol et les dégradations...)
3. Amélioration des opérations de swapping et recharge des vélos
4. Définition de durées de contrats prenant en compte le cycle de vie du matériel
5. Communiquer pour maximiser le nombre d'utilisateurs et de trajets réalisés

Impacts environnementaux : Nox, PM 2.5, Bruit, espace public...

Optimisation de l'occupation de l'espace public

- **Réduction des besoins en stationnement automobile** : Une place vélo occupe 2m² au sol alors qu'une place voiture occupe 14m². Si on prend en compte uniquement les 52 000 VLS stationnés sur l'espace public, c'est **70 ha de gagner au sol** par rapport à l'équivalent en voitures
Impacts : Moins de pression sur les places de stationnement et possibilité de réaffecter l'espace (équivalent à 95 terrains de football) à des usages piétons ou végétalisés.

Amélioration de la qualité de l'air

- **Moins de polluants locaux** : 13% des trajets avec un vélo public sont réalisés en substitution à la voiture. Ce qui permet d'éviter l'émission de **NOx, particules fines (PM10, PM2.5)** et autres polluants responsables de maladies respiratoires.
Impacts : **7t de Nox économisées** chaque année grâce au 140 000 VLD.

Réduction du bruit urbain

- **Vélos = quasi silencieux** : Contrairement aux véhicules, **les vélos publics n'émettent pas de bruit** mécanique ou de roulement important.
Impacts : Des baisses de 0,5–1 dB sur les axes avec une baisse de 10–20 % du trafic auto ; -3 dB si on divise par deux le flux.

Réduction de l'usure des infrastructures

- **Moins de poids = moins de dégradation** : Un vélo pèse 15-25 kg contre 1,5 à 2,5t pour une voiture.
Impacts : Moins d'entretien des routes, moins de consommation de ressources pour les réparations.



Source Second Cycle

Impacts économiques : Emplois

2 800
ETP

Les emplois en France liés à l'exploitation de Vélos Publics :

en France (direct et sous-traitance), non délocalisables (2200 ETP en 2022).

Soit **600 emplois créés**.

- 1250 pour les services VLS
- 1150 pour les VLD
- 400 pour les opérateurs Free-Floating

Quelques ratios d'exploitation :

- 1 ETP pour 124 VLD
- 1 ETP pour 37 VLS
- 1 ETP pour 27 vélos en free-floating



Source Cykleo

Impacts économiques

Quelques ratios de reste à charge pour les collectivités locales basés sur 16 réponses exploitables :

0,66 €

VLD / km
/ an :

En moyenne, avec des écarts assez marqués entre les grands services des métropoles et les petits territoires

Soit : **660 € HT/VLD/an**

0,51 €

VLS / km
/ an :

Assez stable quel que soit le type de territoire

Soit : **1600 € HT / VLS / an**

Ces ratios ont **légèrement augmenté** depuis le 1er rapport (490€/VLD/an et 1490€/VLS/an)

Ceci s'explique par le **développement de petits services** qui favorisent moins les économies d'échelles (services VLD dans les communautés de communes, VLS dans de petits EPCI) et par l'**électrification des VLS**.

Ces ratios apportent **des ordres de grandeurs**, mais restent fragilisés par le **manque de réponses effectives** à cette question, ainsi que par la **variété des périmètres des budgets des différents services** (durée du marché avec impact amortissement Capex, type de vélo, type de station, tarification, objectifs de qualité de service...).



Source Fleeta

Impacts sociaux : Population française touchée par les vélos publics

Le développement de l'offre de Vélos Publics sur de nombreux territoires permet de toucher potentiellement une grande part de la population française :

24

millions

d'habitants concernés par une offre VLS

28

millions

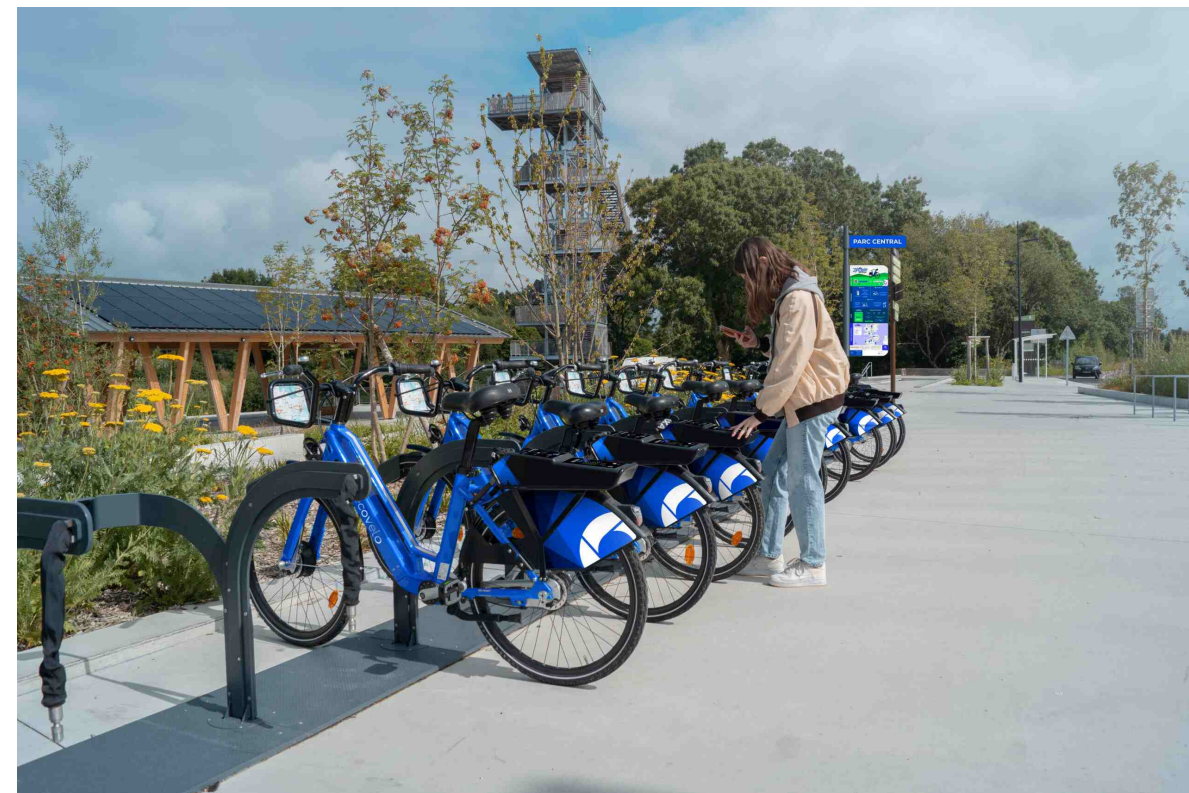
d'habitants pour les services VLD

6

millions

d'habitants pour le free-floating

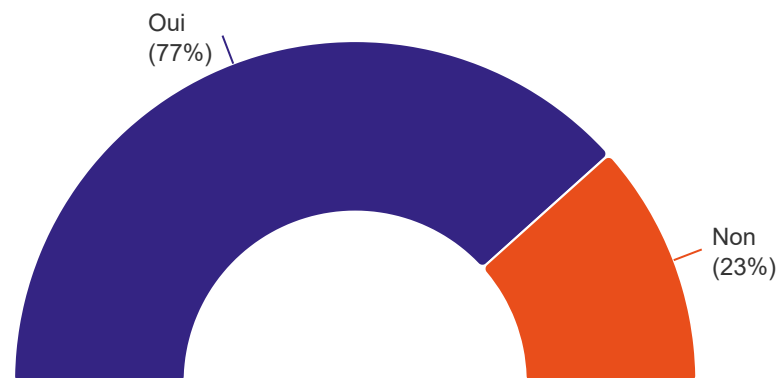
Près de la moitié de la population française a accès à au moins un service de vélo public.



Source Ecovelo

Impacts sociaux : tarifs réduits et solidaires

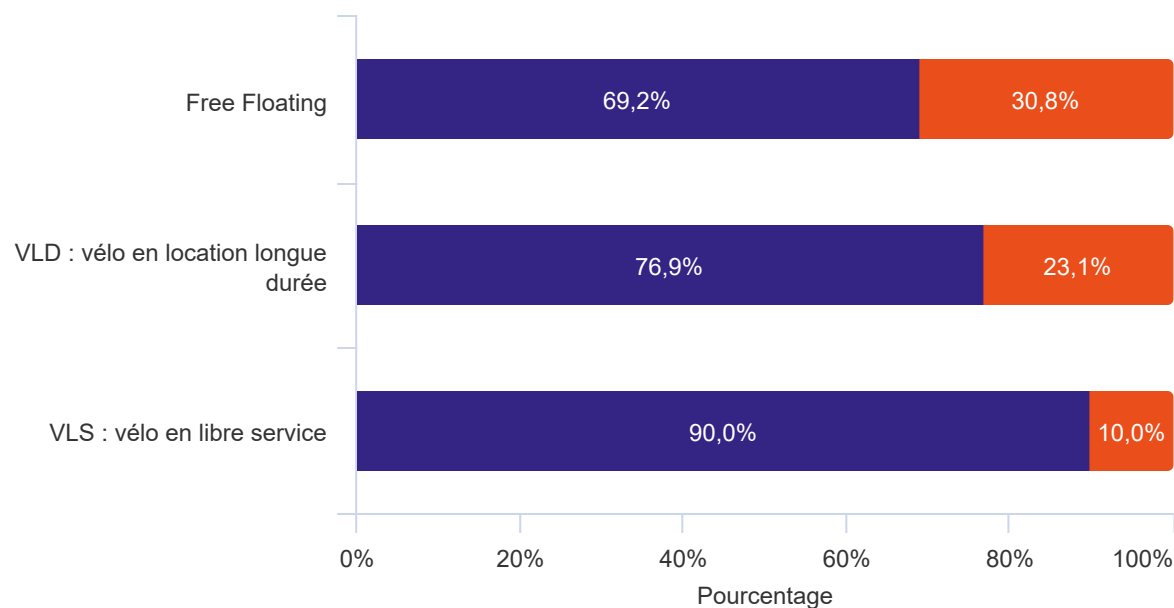
Proposez-vous un tarif réduit ou solidaire, voire gratuit ?



- 3/4 des services proposent un **tarif réduit ou solidaire**, voire la gratuité
- Ces tarifs sont dans la moitié des cas proposés selon le **statut de l'abonné** (étudiants, demandeur d'emploi, etc.) et plus rarement en fonction des **ressources de l'utilisateur**
- D'autres tarifs réduits sont liés à la **prise d'abonnements** à des réseaux de Transports en commun
- Les services qui proposent des tarifs réduits proposent des parcs de vélos avec une **densité par habitants** plus élevée.
- Les opérateurs de **Free-Floating** proposent aussi, à leurs frais, des tarifs réduits pour **certaines catégories d'utilisateurs**.

Impacts santé

Un sentiment d'impact positif sur la santé avec la pratique du vélo public



Les usagers des vélos partagés déclarent avoir un sentiment d'**impact positif sur la santé** avec :

- Un sentiment d'impact positif sur la santé légèrement plus marqué dans les communautés de communes
- Un sentiment d'impact positif sur la santé plus marqué pour les utilisateurs de VLS

Ces sentiments exprimés par les utilisateurs ne reflètent pas les impacts indirects apportés par les services de vélos publics, notamment les **bienfaits de l'activité physique** procurés par la **pratique du vélo** : **Baisse des maladies chroniques → réduction des coûts de santé.**

On peut imaginer que **l'intensité de l'utilisation** des différents services (trajets réalisés et fréquence d'utilisation) **influe sur le ressenti des usagers.**

Enjeux et perspectives

Quel avenir pour les Vélos Publics ?

Quelle évolution des services d'après les exploitants et collectivités ?

Les évolutions de la pratique (volume, usages, clientèle, durée de location...) constatées en 2024



Par type de service :

VLS (libre-service)

"Usage en forte hausse dans les métropoles (+107 % trajets, pics >35 000/jour). Trajets courts (<60 min) dominant, avec pics estivaux. L'arrivée des VAE allonge les durées. Public étudiant très présent (jusqu'à 80 %). Satisfaction élevée (~70 %). Contraintes : maintenance et montée en puissance après refonte."

VLD (longue durée)

"Demande soutenue pour contrats annuels et VAE, engouement pour longtails/cargos. Renouvellements fréquents, mais contraintes d'offre (flotte, délais). Tarification solidaire et opérations ciblées stimulent l'usage. Impact météo marqué."

Free Floating

"Pratique globalement stable, sauf pics estivaux et événements (JOP 2024). Corrélation directe entre disponibilité des vélos et usage. Peu de contraintes structurelles."

Par type de territoire :

Métropoles

"Hausse spectaculaire pour VLS (+107 %, millions de trajets). VLD orienté VAE rallongés et contrats >1 an. Qualité de service clé."

Communautés d'Agglomération

"Territoires les plus représentés. VLD : forte demande mais flotte parfois insuffisante. VLS : pics estivaux, usage domicile-travail, clientèle locale."

Communautés de Communes

"Progression modérée (VLD +28 %). Profils variés (tests avant achat, besoins ponctuels). Météo très influente."

Communes

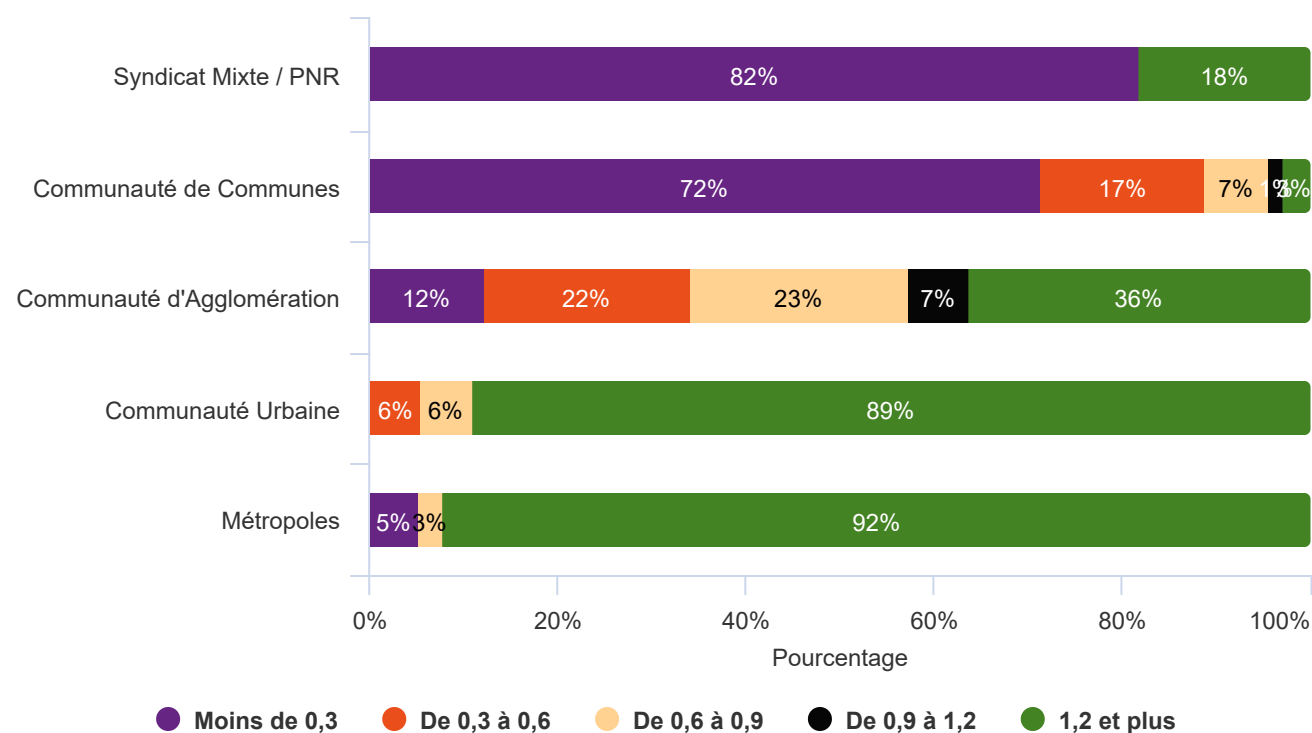
"Pics saisonniers pour VLS (>36 000 locations été), usage très local (70 %). Free Floating stable."

Communautés Urbaines

"Free Floating actif en été/JOP, trajets intercommunaux (ex. Paris ↔ Aubervilliers)."

Opportunités : le Versement Mobilité

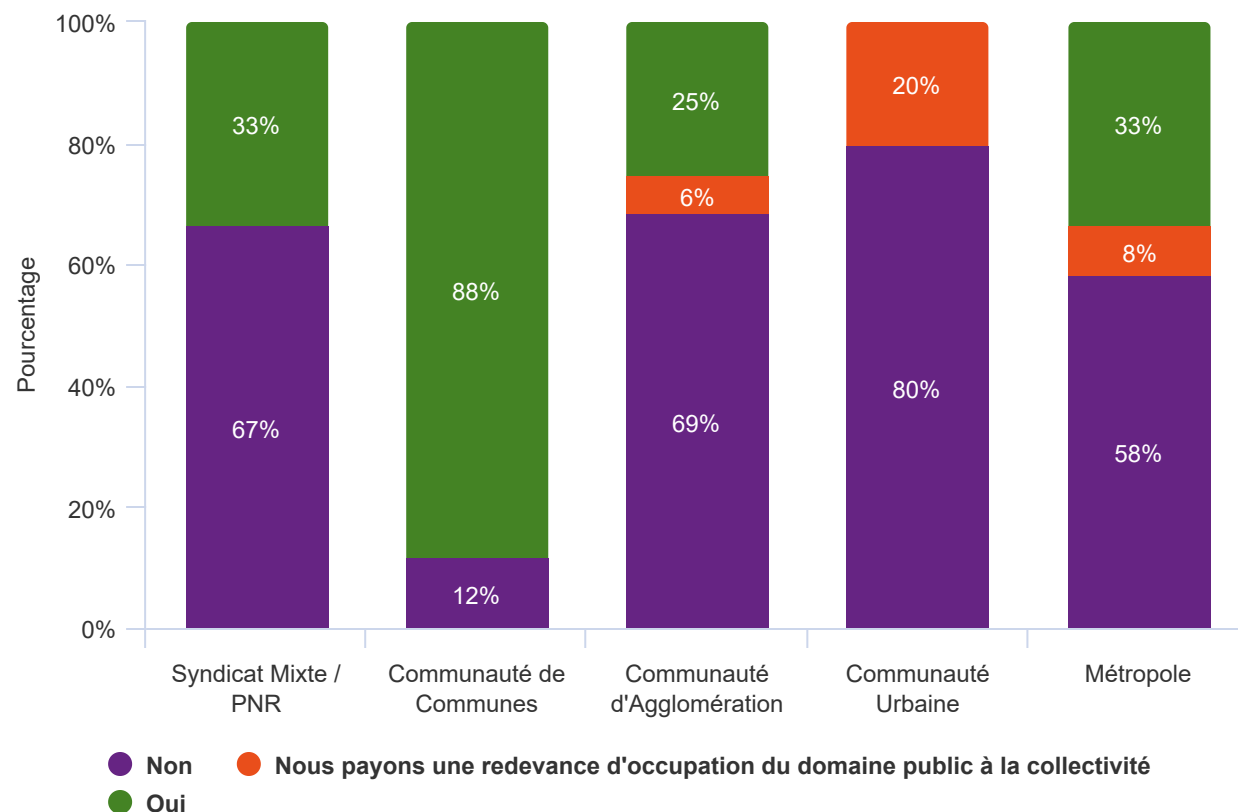
Part des services qui prélèvent le Versement Mobilité en fonction du type de territoires



- Le taux de versement mobilié varie fortement selon le type de territoire.
- Les métropoles et CU appliquent majoritairement les taux les plus élevés (1.2 et plus)
- Moins de la moitié des Communautés de Communes qui ont un service vélo ont instauré le Versement Mobilité.

Opportunités : Aides et Subventions

Croisement : Si 'Autre' précisez : / La collectivité a-t-elle reçu des aides, subventions, ou prêts pour financer le service ?



• **39%** des collectivités déclarent avoir reçu **des aides** pour financer les services de location

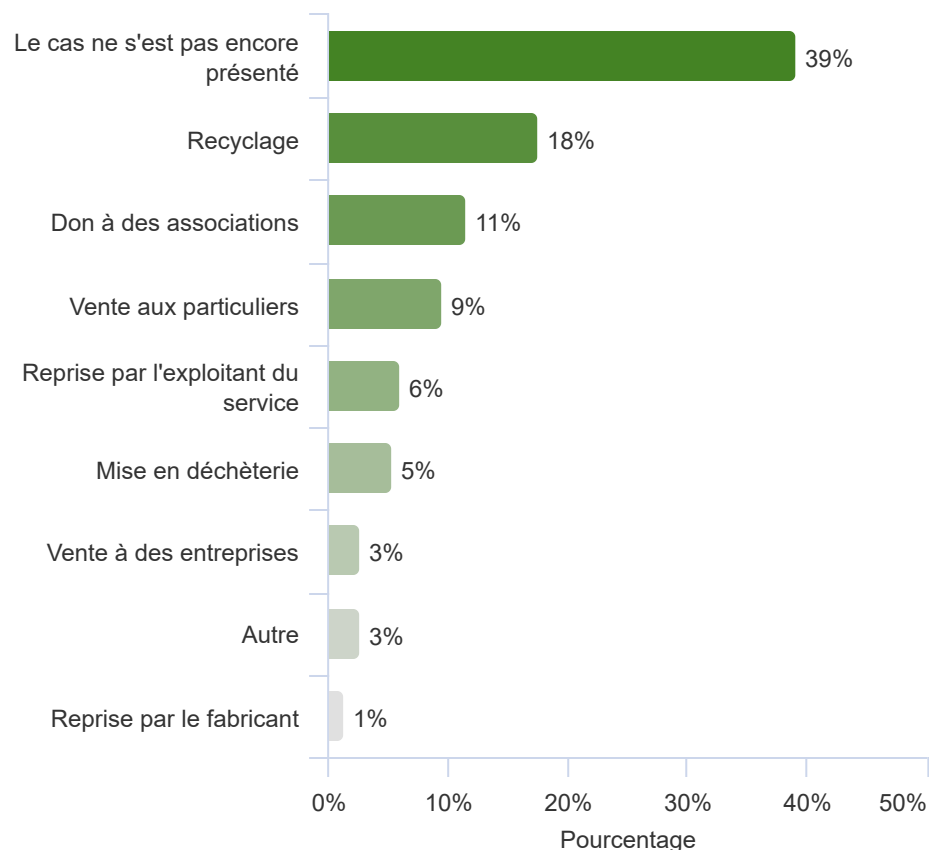
• **88%** des Communautés de Communes en ont bénéficié, mais aussi 1/3 des métropoles, syndicats mixtes et PNR.

- Les **subventions** permettent aux territoires de financer le **déploiement de services vélos** notamment dans les territoires peu denses
- Ces **subventions** permettent aussi de faire **baissier les tarifs de location**, au bénéfice des usagers.

On remarque par ailleurs que les aides et subventions viennent compenser l'absence de prélèvement du Versement Mobilité pour les Communautés de Communes dans des proportions assez similaires

Opportunités : Réemploi et intégration dans la filière REP des vélos publics

Que deviennent les vélos en fin de vie ?



Analyse des données des exploitants répondants :

- **Réemploi direct** (2e vie immédiate) :
Don + ventes = 23 % (11 + 9 + 3). Bon levier de valeur socio-économique (ESS, fidélisation, image) et environnementale (évite la production d'un vélo neuf). Il s'agit d'une pratique très encadrée.
- **Réemploi potentiel** :
Reprises fabricant + exploitant = 7 % (1 + 6). Ces flux aboutissent soit à du reconditionnement, soit au recyclage.
- **Recyclage matière** :
18 %. Correct mais encore en-deçà du potentiel des cycles (fort taux de réutilisabilité des cadres/pièces).
- **Élimination / non-valorisation** :
Déchetterie 5 % (+ une partie des 3 % "autre" s'il s'agit d'élimination). Marge de progrès prioritaire : chaque point de "déchetterie" doit être orienté vers réemploi ou recyclage.
- **Stock d'avenir** :
39 % "le cas ne s'est pas encore présenté". C'est la bonne nouvelle : opportunité d'anticiper la valorisation (réemploi > recyclage > élimination).
- **Perspectives** :
Le mix actuel penche déjà fortement vers le recyclage (18 % de recyclage + 5 % déchetterie = 23 %).

Augmenter la part de réemploi est un levier important d'économie de ressources. La combinaison REP ASL + Bonus Réparation + prise en considération de la loi AGECE dans les cahiers des charges de commande publique doit faire ses preuves et créer des débouchés pour les 39% qui constituent le gisement à venir. Ceci en tenant compte des niveaux de qualité attendus par les collectivités dans le niveau de reconditionnement.

Points de vigilance

Au-delà des questions proposées dans le cadre de cette enquête, avez-vous des informations complémentaires qui vous paraîtraient pertinentes concernant le service ?



Analyse des points de vigilance remontés par les gestionnaires et exploitants :

• Gouvernance et organisation

Structuration des services de location

Mutualisation des ressources : effectifs, ateliers, plateformes

Difficultés des petites collectivités : dépendance à une personne

Besoin de renforcer le choix du mode de gestion

• Modèle économique et tarification

Investissements initiaux élevés (location longue durée)

Coûts de fonctionnement récurrents

Fin des subventions → pression sur équilibre économique

Ajustements tarifaires + cofinancement (employeurs, usagers)

Soutenabilité financière : enjeu majeur

• Données et suivi de performance

Suivi insuffisant : pas de géolocalisation, extrapolations, rapports tardifs

Limite du pilotage et de l'évaluation

Besoin de standardisation des données

Exigences contractuelles renforcées pour transparence et qualité

• Évolution de l'offre et expérience utilisateur

Extensions prévues, achats supplémentaires, révisions tarifaires

Irritants persistants : contraintes retour en station (libre-service)

Préconisations

Le vélo public : un investissement stratégique pour les territoires

Le vélo public **n'est pas un coût**, c'est un **investissement mobilité** avec des retombées directes et indirectes :

- **Coût par km** pour les usagers
- **Reste à charge** vs autres transports publics
- **Effet levier sur l'intermodalité** et la réduction de l'autosolisme
- **Réduction du trafic et de la pollution**
- **Moins d'espace public mobilisé** que la voiture
- **Création d'emplois locaux non délocalisables**
- **Bénéfices santé majeurs** et baisse des dépenses sociales

 *Un euro investi dans le vélo public, ce sont des impacts à long terme (santé, infrastructures, congestion).*

Trois leviers clés pour maximiser l'impact

1) Renforcer la qualité de service & l'expérience usager

- **Régie ou marché public** = meilleure satisfaction
- VLS : maintenance proactive, bornes fiables, app fluide
- Free-floating : **encadrement tarifaire et du périmètre**, au service des politiques publiques
- **Communication** continue, data, transparence
- Adapter les services aux besoins du territoire et penser à l'écosystème vélo (infrastructures + SRAV - Savoir Rouler À Vélo + Services + Stationnement + Aides à l'Achat => un bouquet de services vélos cohérent)

2) Assurer la soutenabilité économique

- Financement des mobilités avec **le Versement Mobilité**
- Maintenir et amplifier **aides nationales & européennes**
- Adapter les **contrats** pour refléter coûts réels & cycles de renouvellement
- Intégrer **réemploi / reconditionné (loi AGECE)** & seconde vie des flottes
- Pilotage des coûts avec **transparence exploitant-collectivité**
- **Allongement des durées de contrats** = maximisation de l'**impact écologique et économique**

3) Diversifier & mieux piloter l'offre pour tous

- Déployer des flottes adaptées et diversifiées : **cargos, longtails, enfants, PMR**
- Anticiper **saisonnalité & stockage**, surtout en territoires peu denses
- Mesurer pour piloter : **distances parcourues, intermodalité, listes d'attente**
- Valoriser les vélos en **fin de vie** via **économie circulaire** (réemploi > reconditionnement > recyclage)

Le vélo public est une composante essentielle du transport public. Il nécessite un financement — comme bus, tram, métros — et son **ROI social, économique et environnemental** apporte de nombreux bénéfices indirects pour la collectivité et ses habitants.

Synthèse

Les points à retenir

Synthèse

✓ Des services en pleine croissance

- **410 services** – partout en France
- **200 000 vélos** – forte dynamique VLD
- **Électrification** massive
- Offre de plus en plus **diversifiée** (cargos, enfants, PMR...)

✓ Usagers satisfaits et qui en (re)demandent

- **40 % souhaitent renouveler** leur abonnement
- **24 % d'intermodalité** (vs 1–12% dans population générale)
- **70 % de listes d'attente** en VLD

✓ Satisfaction forte quand... c'est public

- Satisfaction **plus élevée en régie/marché public**
- DSP transports intégrée & AMI = satisfaction plus faible

✓ Impacts démontrés

- **Santé** : jusqu'à **90 % d'usagers** ressentent un bénéfice
- **Environnement** : réduction CO₂ + NOx + bruit + espace public
- **Économie locale** : **2 800 emplois non délocalisables**
- **Reste à charge maîtrisé** :
 - + **VLS** : **0,51 €/km**
 - + **VLD** : **0,66 €/km**

✓ Financement & leviers

- **Versement Mobilité** = clé (peu utilisé hors métropoles)
- **39 % des territoires** bénéficient d'aides (88 % en CC)
- Loi **AGEC & REP** = potentiel majeur du réemploi pour les collectivités

Le vélo public **est un service public de mobilité**
au même titre que les bus ou les trains.
Il coûte, mais il rapporte plus qu'il ne coûte — en santé, attractivité,
climat, équité, finances publiques et qualité de ville.
Sans lui, la transition mobilité reste incomplète.



UNE ÉTUDE RÉALISÉE PAR INDDIGO POUR L'AAVP
WWW.AAVP-ASSO.FR
AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE L'ADEME.

NOVEMBRE 2025

VOS INTERLOCUTEURS :

Gwendal CARABOEUF - INDDIGO

Caroline VAN RENTERGHEM - AAVP

contact@aavp-asso.fr - 06 81 74 33 36

Soutenu par



Réalisé par



En collaboration avec

