

# Etude d'évaluation sur les services vélos

Enquête sur les ateliers d'autoréparation de vélos

Septembre 2017

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *INDDIGO*  
N° de contrat : 10005290

**Coordination technique :** *Mathieu CHASSIGNET* – **Direction\Service :** *Transport et Mobilité*



---

**CAHIER TECHNIQUE**

## REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier l'ensemble des membres du comité de pilotage :

Mathieu CHASSIGNET (ADEME)

Sébastien BOURCIER (ADEME Pays de la Loire)

Véronique MICHAUD (CVTC)

Ainsi que Cyril PIMENTEL (L'Heureux Cyclage, Collectif Vélo en Ville) pour ses apports à ce dossier.

## CITATION DE CE RAPPORT

**Evan MEIXNER. 2017.** Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les ateliers d'autoréparation de vélos. ADEME. 34 pages.

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

## TABLE DES MATIERES

1. Synthèse et recommandations	4
2. Caractérisation des ateliers d'autoréparation de vélos	5
2.1. Définition	5
2.2. Répartition géographique	5
2.3. Structuration et nombre d'adhérents	6
2.4. Modèle économique	7
2.5. Modèle d'implantation	7
2.6. Activités proposées	8
3. L'enquête auprès des usagers	9
3.1. Méthodologie de l'enquête	9
3.2. Redressement de l'enquête	9
4. Présentation des résultats d'enquête	10
4.1. Les usagers	10
4.2. Fréquence de participation	13
4.3. Premiers contacts	15
4.4. Les actes de réparation	16
4.5. Pratique du vélo	18
4.6. Mesure du report modal	21
4.7. Satisfaction des usagers	25
4.8. Impact environnemental lié au report modal	27
5. Conclusions	32
6. Recommandations	33

## 1. Synthèse et recommandations

La présente étude avait pour but de faire un état des lieux des ateliers d'autoréparation de vélos en France, à la fois du point de vue de leur organisation et des usages grâce à une enquête auprès des adhérents. Les principales conclusions de l'étude sont :

SYNTHESE

- > Les ateliers d'autoréparation de vélos attirent des utilisateurs plutôt masculins, entre 25 et 45 ans, qui sont généralement déjà utilisateurs réguliers de vélo.
- > Les ateliers représentent un service vélo local, dans un rayon de 5 km, dont la prise de connaissance se fait par du bouche à oreille. Les adhérents fréquentent les ateliers régulièrement, ce qui signifie que leur fonction est autant sociale qu'utilitaire. Par ailleurs, une des raisons principales pour l'inscription à l'atelier était de faire partie d'une association vélo, en plus d'effectuer des actes de maintenance.
- > L'objectif des ateliers vélo, à savoir l'autonomie du cycliste, est largement atteint : les adhérents attestent d'une meilleure capacité pour diagnostiquer un problème et pour réparer leur vélo. De plus, ils sont nombreux à réaliser les actes de maintenance, même complexes, chez eux ou dans l'atelier. Les niveaux de satisfaction vis-à-vis du service sont encourageants, bien que les répondants souhaitent des locaux plus grands et une meilleure proximité des ateliers.
- > En termes d'évolutions des pratiques de mobilité, les impacts sont moins marqués que pour les autres services vélo étudiés mais ceci est lié au niveau de pratique déjà élevé des adhérents. Les marges de progression étaient faibles mais les ateliers permettent néanmoins de consolider une pratique déjà forte. Les reports modaux se font principalement en provenance des transports en commun et de la voiture, mais aussi de la marche à pied.
- > Les motifs d'utilisation régulière du vélo concernent premièrement les trajets domicile-travail, mais aussi les achats. Pour les déplacements domicile-travail, les distances parcourues par les adhérents des ateliers vélo sont deux fois plus importantes que la moyenne des personnes se rendant au travail à vélo à l'échelle nationale.
- > En conclusion, les ateliers d'autoréparation, à travers l'autonomie des cyclistes, consolident la mobilité à vélo de cyclistes pour la plupart déjà confirmés.

Si les ateliers d'autoréparation de vélos s'adressent principalement à des personnes déjà utilisatrices du vélo, leur intérêt pour la collectivité et pour la mobilité n'est pas à négliger.

Les ateliers sont comme des maisons de vélo associatives pour les territoires qui ne pourraient pas financer un tel équipement public. En plus d'offrir un lieu pour les actes de maintenance et d'entretien des vélos, ils apportent un point de regroupement des cyclistes et des activités autour du vélo : actions en faveur des modes actifs, vélo-écoles, manifestations et campagnes de sensibilisation... Sans la présence d'un atelier d'autoréparation, ces autres contributions à la politique cyclable ne se réaliseraient peut-être pas.

Les ateliers fonctionnent aujourd'hui en tant qu'associations et dépendent en partie des collectivités pour leur modèle économique. Les apports financiers et matériels (locaux, notamment) permettent d'embaucher quelques salariés et accueillir les bénévoles et adhérents dans des conditions généralement correctes. Mais ce rapport montre que l'argent public octroyé aux ateliers vélo contribue également à la santé publique et à réduire l'utilisation de la voiture.

En outre, en agissant comme lieu d'accueil pour les vélo-écoles, la location, achat ou prêt de vélos, pour les animations scolaires, pour le marquage des vélos, etc. les ateliers permettent d'organiser la diffusion à l'échelle locale de plusieurs autres services vélos dont l'efficacité pour améliorer la mobilité active a été mise en évidence (cf. autres cahiers techniques de cette étude).

Aussi, il semble essentiel pour les collectivités de continuer à soutenir les ateliers d'autoréparation de vélos sur leur territoire. Avec un portage des activités moins complexe et moins onéreux qu'une véritable Maison du Vélo, les ateliers vélo assoient la politique cyclable locale. Ceci n'est pas limité aux métropoles et aux villes moyennes ; les petites villes et les zones périurbaines ont autant d'intérêt à encourager l'utilisation du vélo sur leur territoire et rendre autonomes les cyclistes dans l'entretien de leur vélo.

## 2. Caractérisation des ateliers d'autoréparation de vélos

### 2.1. Définition

Les ateliers d'autoréparation de vélos concentrent en un lieu : des vélos, des pièces détachées, des outils, des animateurs qui donnent des conseils, et des cyclistes venus entretenir ou réparer leur propre vélo. Ils sont en général implantés dans un local dédié, mais certains se tiennent dans la rue ou dans des locaux temporaires.

Les ateliers sont des lieux créés pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de transport, en facilitant l'entretien et la réparation des vélos. Ils ont pour vocation de multiplier le nombre de cyclistes quotidiens en offrant la possibilité à tous d'acquérir un vélo adapté à ses besoins et de l'entretenir à moindre coût.

Selon L'Heureux Cyclage, le réseau français des ateliers vélo participatifs et solidaires :

*Un atelier est un lieu d'apprentissage pour permettre à chacun de devenir autonome dans l'entretien et la réparation de son vélo : c'est la vélonomie. Cet épanouissement dans la mécanique est un moyen de permettre à chacun d'être à l'écoute de son véhicule et de prévenir des problèmes graves qui pourraient mettre en danger les cyclistes.*

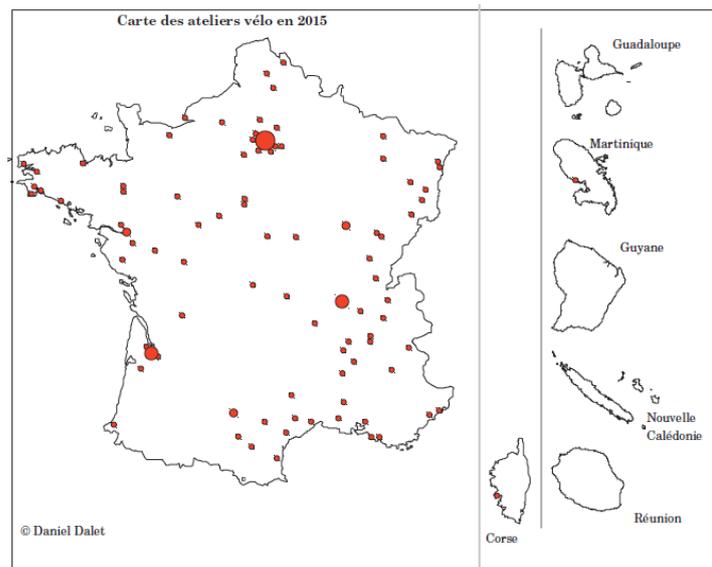
*Dans les ateliers vélo participatifs et solidaires, chacun est invité à apprendre à d'autres comment entretenir ou réparer sa bicyclette (on parle souvent d'autoréparation).*

*L'entraide, la convivialité et le respect de tous sont donc des éléments essentiels du succès des ateliers vélo.*

### 2.2. Répartition géographique

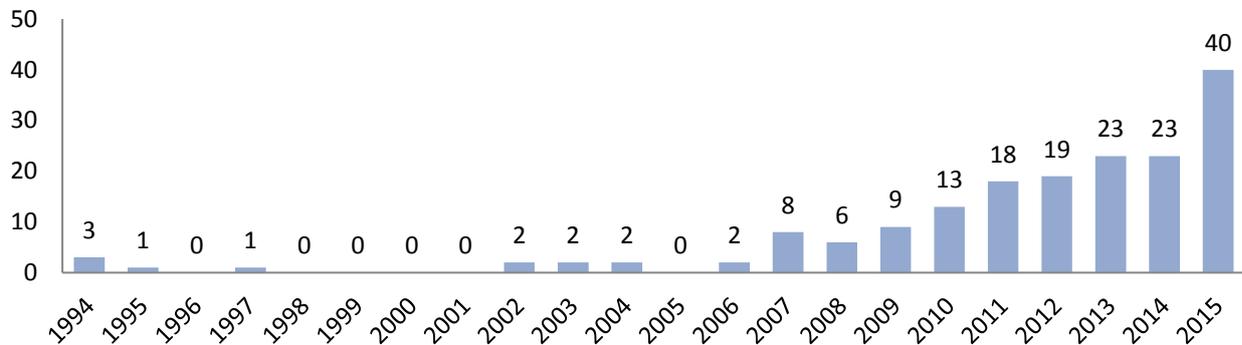
Si les ateliers vélos sont d'abord apparus dans de grandes agglomérations comme Grenoble, Lyon, Strasbourg ou Marseille, ils sont maintenant présents sur une grande partie du territoire français. On en recense dans toutes les grandes agglomérations, mais également dans un grand nombre de villes de tailles moyennes, voire dans de petites communes.

Un quart des ateliers fixes sont situés en zone éligible aux Contrats de Ville (zones urbaines sensibles). En proposant des activités ouvertes à tous dans des « quartiers en décrochage », ils contribuent aux objectifs des Politiques de la Ville en participant à la cohésion sociale et à l'amélioration de la mobilité et du cadre de vie des habitants.



Répartition géographique des ateliers vélo (source : données enquête L'Heureux Cyclage)

Au début des années 1990, les premiers ateliers vélo voient le jour à Lyon et Grenoble. Idée alors novatrice, c'est seulement à partir des années 2000 que le concept s'étend sur d'autres territoires. Le nombre d'ateliers a ainsi cru à un rythme modéré jusqu'en 2006, date à laquelle on comptait seulement dix ateliers. Depuis, le nombre d'ateliers est en constante augmentation, avec une forte croissance annuelle.



*Création de nouveaux ateliers participatifs depuis 1994*

Si les ateliers participatifs et solidaires connaissent un tel succès, ce n'est pas sans raison. Ils sont d'abord un véritable service à la mobilité des cyclistes, dans une période où l'usage du vélo est en forte croissance : nombreuses sont les personnes qui ont besoin d'entretenir ou de réparer leur cycle.

La dimension solidaire des ateliers passe également par une volonté de rester financièrement accessibles aux personnes. Là encore, les ateliers répondent à une véritable demande des usagers. Ensuite, c'est le caractère participatif des ateliers qui attire des usagers qui souhaitent apprendre pour être plus autonomes. Enfin, l'augmentation de l'usage du vélo en ville entraîne la hausse du nombre de vélos abandonnés ou dégradés; il y a donc une demande de la part des services publics de récupération de ces vélos afin de limiter leur présence sur la voie publique ou dans les parties communes d'immeubles.

Si 90 % des ateliers sont situés en zone urbaine, les activités en dehors des villes se développent : certaines structures organisent aussi des ateliers en zone périurbaine ou rurale, et 5 % exercent seulement en zone rurale. Généralement issus de recycleries ou d'associations de préservation de l'environnement, ces derniers permettent de nourrir les liens sociaux et de relocaliser l'activité sur leur territoire.

### 2.3. Structuration et nombre d'adhérents

A l'échelle nationale, on peut estimer qu'en 2015, le réseau des ateliers vélo représente 71 000 adhérents et 3 800 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérents était estimé à 25 000 : le réseau a pratiquement triplé en 4 ans.

42 % des structures emploient au moins une personne. On estime à 230 le nombre d'équivalents temps-plein (ETP) liés à l'activité des ateliers vélo en 2015, mais la moitié de ces emplois sont précaires (CDD) et donc soumis à un fort *turn-over* qui empêche le maintien des compétences spécifiques dans ces structures. Près des 2/3 emploient deux ETP ou moins : ce sont globalement de petites structures. 80 % des structures employeuses bénéficient de contrats aidés. 14 % des structures n'ont pas encore d'atelier fixe et organisent seulement des ateliers mobiles.

En 2015 les structures accueilleraient également 90 stagiaires et services civiques environ.

L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Par exemple, 104 structures totalisant à elles seules 36 139 adhérents comptaient 1 962 bénévoles actifs au 31 décembre 2015, soit en moyenne 19 bénévoles par structure, mais avec de grandes disparités.

Outre les fonctions classiques qui sont à assumer dans une association (administration, comptabilité, représentation) les bénévoles ont des activités variées : animation des ateliers, mécanique, soudage, accueil et présentation des activités, etc.

## 2.4. Modèle économique

En règle générale, les ateliers sont des associations qui proposent leur accès moyennant une adhésion annuelle. Les usagers sont donc des personnes qui adhèrent au projet associatif, et pour qui l'atelier vélo n'est pas un simple service.

70 % des associations demandent une cotisation à prix fixe. Celle-ci est plus élevée si l'association a des salariés : en moyenne 17 € contre 13 € pour les associations strictement bénévoles. Les 2/3 de ces associations proposent un tarif réduit de 50 % en moyenne pour les étudiants et les personnes en recherche d'emploi par exemple.

Dans 15 % des associations, la cotisation est à prix libre, c'est-à-dire que c'est l'adhérent qui fixe le prix suivant ses moyens, l'usage qu'il pense faire de l'atelier et le soutien financier qu'il souhaite apporter à l'association. Le prix moyen laissé est alors de 11 €.

Enfin pour 14 % des associations, les ateliers ne nécessitent pas de cotisation payante.

Les ateliers vélo sont donc soucieux de leur accessibilité au plus grand nombre, et en particulier de leur accessibilité financière.

En moyenne à l'échelle nationale, les coûts de fonctionnement d'un atelier (comprenant salaires, loyers et charges, pièces neuves, etc.) représentent 40 000 € par an. Cependant, il y a une grande disparité entre les coûts de fonctionnement d'un atelier employant des salariés et un atelier qui fonctionne uniquement avec l'aide de bénévoles. En effet, les ateliers avec des salariés nécessitent un budget presque 10 fois plus important, mais ils attirent 5 fois plus d'adhérents en moyenne.

Les ateliers ont également des actions d'auto-financement pour équilibrer leur budget. A travers les frais d'adhésion et les dons, la vente de vélos et de pièces détachées ainsi que la réalisation de prestations pour le compte des collectivités et de partenaires privés, les ateliers réussissent à limiter leur recours aux subventions. Au final, les subventions annuelles et aides à l'emploi versées aux associations représentent 13 400 € par an, en moyenne à l'échelle nationale. De même que les coûts de fonctionnement, ces subventions sont plus importantes pour les structures employant des salariés.

L'impact financier du bénévolat n'est pas anodin. En effet, cette activité bénévole correspond à une main d'œuvre nécessaire au fonctionnement des ateliers. En tenant compte des horaires d'ouverture des ateliers et d'un salaire équivalent à celui d'un salarié, l'économie réalisée est d'environ 7 000 € par an pour les structures, soit 16,5 € / an / adhérent.

Aussi, en se basant sur les montants des subventions, le coût d'un atelier tel que supporté par la collectivité est situé autour de 35 € / adhérent / an. Ce montant prend donc en compte les capacités d'auto-financement des ateliers telles qu'identifiées ci-dessus.

Environ deux tiers de ces subventions sont accordées par l'Etat, à travers des contrats aidés représentant environ 80 ETP. Les subventions des collectivités locales sont ainsi d'environ 12 € / an / adhérent.

Si aucune structure n'est propriétaire de ses locaux, un peu plus de la moitié des locaux sont mis à disposition ou prêtés gracieusement, le reste étant loués. 62 % des conventions sont signées avec un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, 17 % avec un particulier.

Le reste des conventions sont signées avec des associations, des acteurs privés... et même une paroisse !

## 2.5. Modèle d'implantation

Un atelier vélo nécessite plusieurs espaces qui sont utilisés pour des fonctions différentes :

- l'aire de bricolage permet de réparer les bicyclettes et d'accéder aux pièces et consommables courants ;
- l'espace de stockage est réservé aux pièces détachées et aux vélos ; certains ateliers acceptent aussi de conserver les vélos des adhérents le temps de finir les réparations ;
- le reste de l'espace est occupé par des bureaux, l'accueil, ou des espaces de convivialité.

En moyenne, un atelier fait 135 m<sup>2</sup>, et 46 % de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Cette moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 8 m<sup>2</sup>, et le plus grand 1 158 m<sup>2</sup>. L'espace de bricolage a une surface qui va de 1 m<sup>2</sup> à 592 m<sup>2</sup>. La place accordée au stockage varie énormément : de 0,1 à 20 fois la taille de l'espace de bricolage.

## 2.6. Activités proposées

Si l'objet principal des ateliers vélo est d'animer des lieux autour de l'apprentissage de la réparation de cycles, les structures proposent bien plus d'activités à leurs usagers. En plus de la réparation de vélo, les structures portent en moyenne plus de 8 activités autour du vélo. Les activités sont par ailleurs plus diversifiées dans le cas où la structure possède un local et au moins un salarié.

La très grande majorité des structures (plus de 80 %) favorise l'acquisition d'un vélo, ce qui peut prendre la forme de la vente de vélos d'occasion ou l'organisation de bourses aux vélos. Elles promeuvent également largement (85 %) l'usage du vélo par des événements, du conseil, du plaidoyer auprès des collectivités, des balades ou des *masses critiques*<sup>1</sup>. Près de 40 % sont adhérentes à la FUB, la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

Dans une moindre mesure, 17 % des structures proposent une vélo-école, des formations ou des animations scolaires. Presque autant (13 %) proposent des services autour du vélo : marquage des vélos, location ou prêt de vélo, livraison à vélo ou création de vélos bizarres, vélos cargo ou remorques à la demande.

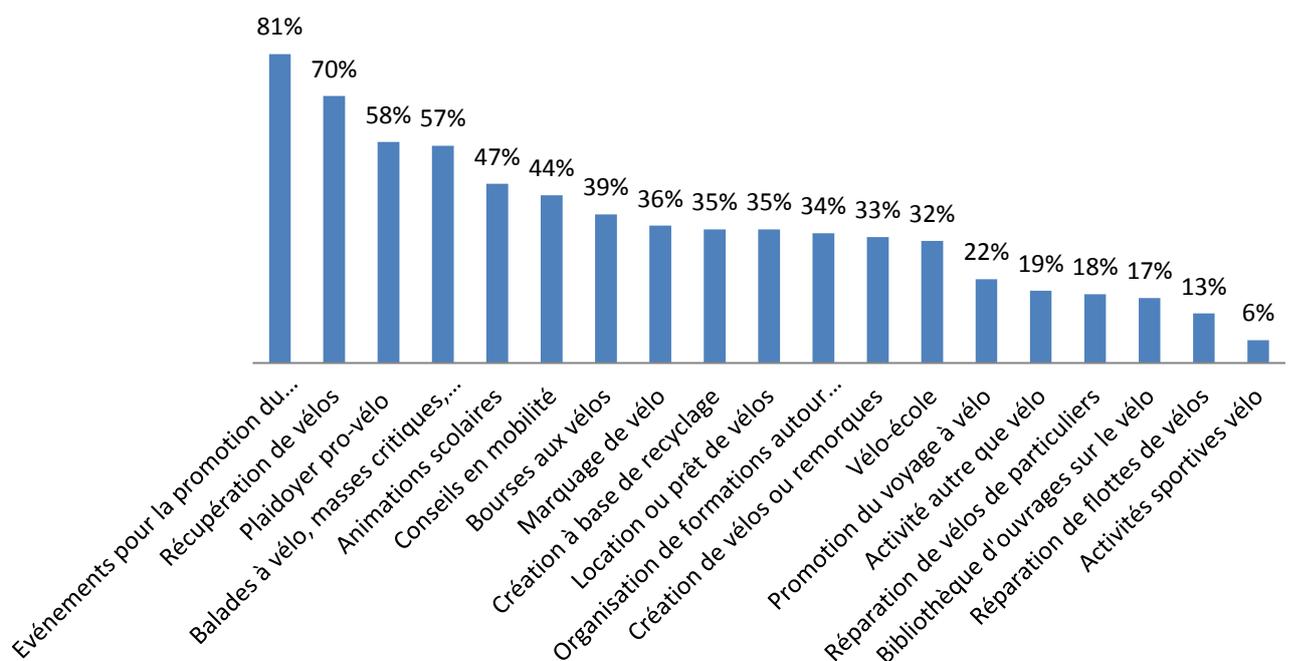
Enfin, 10 % proposent des activités sportives (cyclisme, VTT, bike polo) ou encouragent le voyage à vélo par des actions concrètes (prêt de matériel, recensement des véloroutes et voies vertes, cartothon).

Si toutes ces activités sont complémentaires, il ressort cependant que l'atelier vélo prend une place considérable dans ces structures.

Près de la moitié des structures portant un atelier vélo ne font pas que des activités liées au vélo : recycleries, structures d'insertion, cafés associatifs, ateliers de sérigraphie, AMAP, lieux d'information et de débats... Les ateliers vélo sont souvent porteurs de différentes valeurs comme la solidarité, la protection de l'environnement, le partage de connaissances et de savoir-faire, le respect de chacun.

La reconnaissance d'intérêt général est accordée par les services fiscaux aux associations exerçant des activités œuvrant pour le bien public et prouvant qu'elles n'agissent pas pour un cercle restreint de personnes, qu'elles ont une gestion désintéressée et qu'elles exercent une activité non lucrative. Si seulement 9 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 40 % d'entre elles souhaitent l'être et ont ou vont engager des démarches en ce sens.

**Principales activités des ateliers d'autoréparation**  
 (% de structures proposant une activité)



Principales activités des ateliers vélo (source : données enquête L'Heureux Cyclage)

<sup>1</sup> Une manifestation à vélo organisée afin de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement.

## 3. L'enquête auprès des usagers

### 3.1. Méthodologie de l'enquête

L'enquête auprès des adhérents des ateliers d'autoréparation a été réalisée en ligne du 10 mai 2017 au 22 juin 2017.

La transmission du lien vers le site web de l'enquête a été réalisée par L'Heureux Cyclage, réseau d'ateliers d'autoréparation. Via des communications régulières auprès des différents ateliers locaux et des adhérents, la communication auprès du public ciblé a été efficace.

Une fois les réponses obtenues sur internet, l'ensemble des données a été vérifié et apuré en faisant des tests de cohérence sur les données quantitatives notamment (fréquence, distance...) et en supprimant ou corrigeant les données aberrantes.

Enfin, il a été regardé s'il existait des données sources permettant de redresser les enquêtes afin de corriger certains biais inévitables dans ce genre d'enquêtes.

Une fois les données vérifiées, apurées puis redressées, leur analyse détaillée a permis la rédaction de ce cahier technique qui se décompose de la manière suivante :

- Profils d'usagers : âge, CSP, sexe, situation familiale, revenus, ...
- Profils d'usages de mobilité : fréquence de pratique du vélo et des autres modes, taux de motorisation, distances parcourues
- Niveau de satisfaction du service, freins et leviers à son développement
- Impacts en termes de report modal, de bilan environnemental et économique
- Conclusion et recommandations

L'enquête compte 2 631 réponses exploitables.

### 3.2. Redressement de l'enquête

Le nombre de réponses à cette enquête, 2 631 individus, permet de s'appuyer sur une base de données importante pour les analyses statistiques. Pourtant, au regard du mode de diffusion de l'enquête, empêchant de sélectionner un échantillon représentatif de la population des adhérents aux ateliers d'autoréparation de vélos, il a été nécessaire d'évaluer le besoin de redresser l'échantillon d'enquête.

Cependant, les caractéristiques détaillées de la population mère, c'est-à-dire des 50 000 adhérents aux ateliers d'autoréparation, ne sont pas disponibles à ce jour. En effet, la plupart des ateliers demandent peu d'information au moment de l'inscription des nouveaux adhérents.

Il a néanmoins été possible de comparer certaines caractéristiques de cette population grâce à l'enquête menée par L'Heureux Cyclage en 2016. Par exemple, au regard de la répartition des sexes et des âges, les deux populations sont très similaires.

Les femmes sont représentées à 40 % au sein des populations des deux enquêtes. Ceci correspond également aux statistiques INSEE concernant la répartition par genre des personnes allant au travail à vélo. Concernant les âges des deux populations, l'âge moyen de cette enquête est de 38,5 ans, soit 3 ans de plus que l'âge moyen de l'enquête menée par L'Heureux Cyclage (35,5 ans).

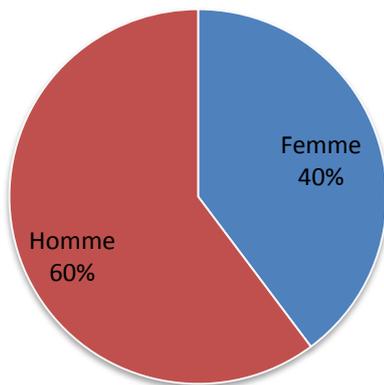
Ainsi, les caractéristiques ayant été jugées assez similaires, il a été décidé de ne pas redresser l'enquête. Une analyse multivariée croisant l'âge des répondants avec l'ensemble des questions a permis de vérifier l'impact de cette décision. Les résultats de cette analyse ont confirmé cette décision de ne pas redresser : les écarts de réponse avec ou sans redressement n'ont jamais dépassé 1 % pour l'ensemble des questions.

## 4. Présentation des résultats d'enquête

### 4.1. Les usagers

Q : Vous êtes ? (2 578 réponses)

**Genre des répondants**

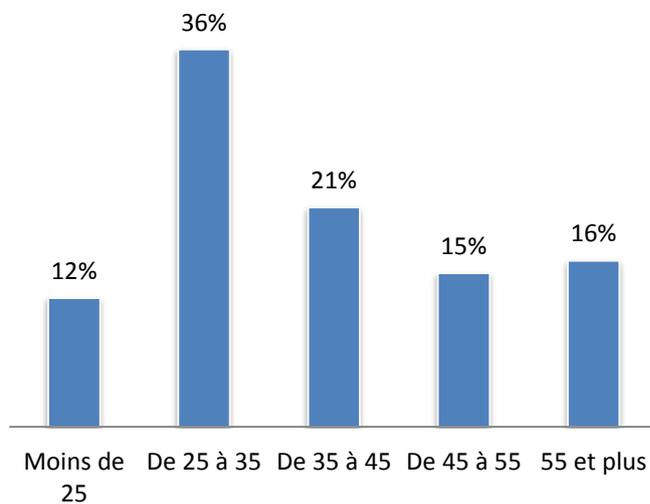


Les utilisateurs sont majoritairement des hommes qui constituent 60 % des répondants. Cette répartition est cohérente avec les données INSEE, qui montrent que 61,5 % des cyclistes se rendant au travail sont des hommes.

A l'échelle du réseau des ateliers vélo, la répartition est identique, avec un pourcentage de femmes qui varie entre 3 % et 70 % par atelier.

Q : Votre âge ? (2 545 réponses)

**Âge des répondants**

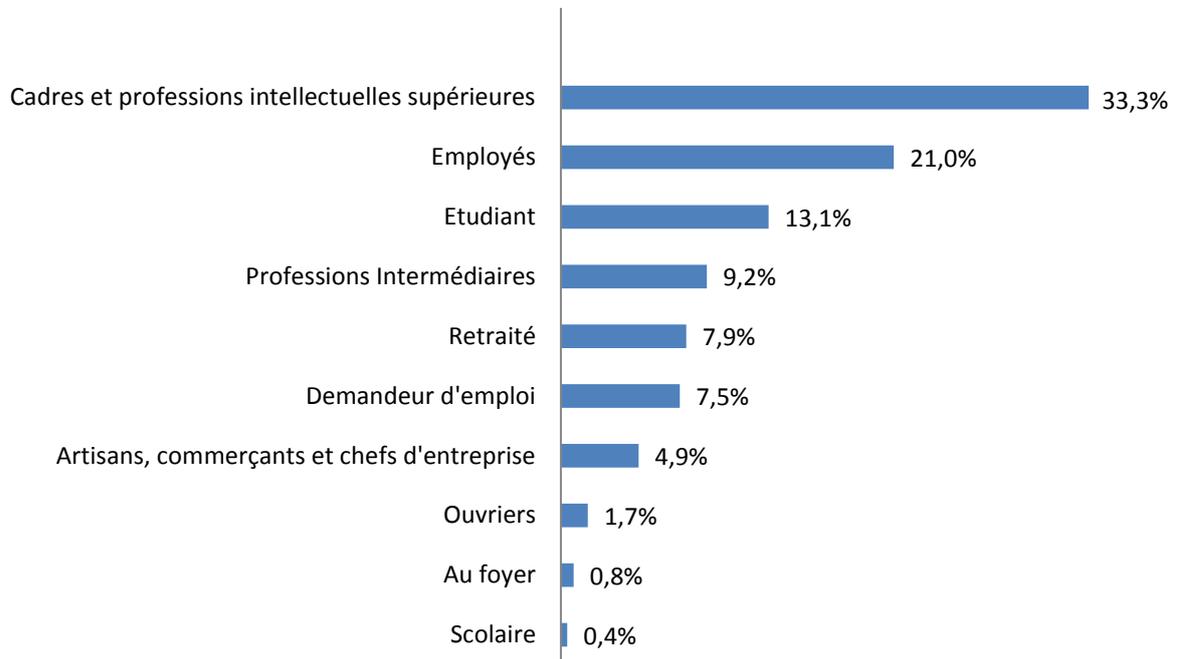


La majorité des adhérents enquêtés ont entre 25 et 45 ans, mais les tranches d'âge inférieures et supérieures sont également présentes.

La moyenne d'âge se situe à 38 ans et l'âge médian est de 35 ans.

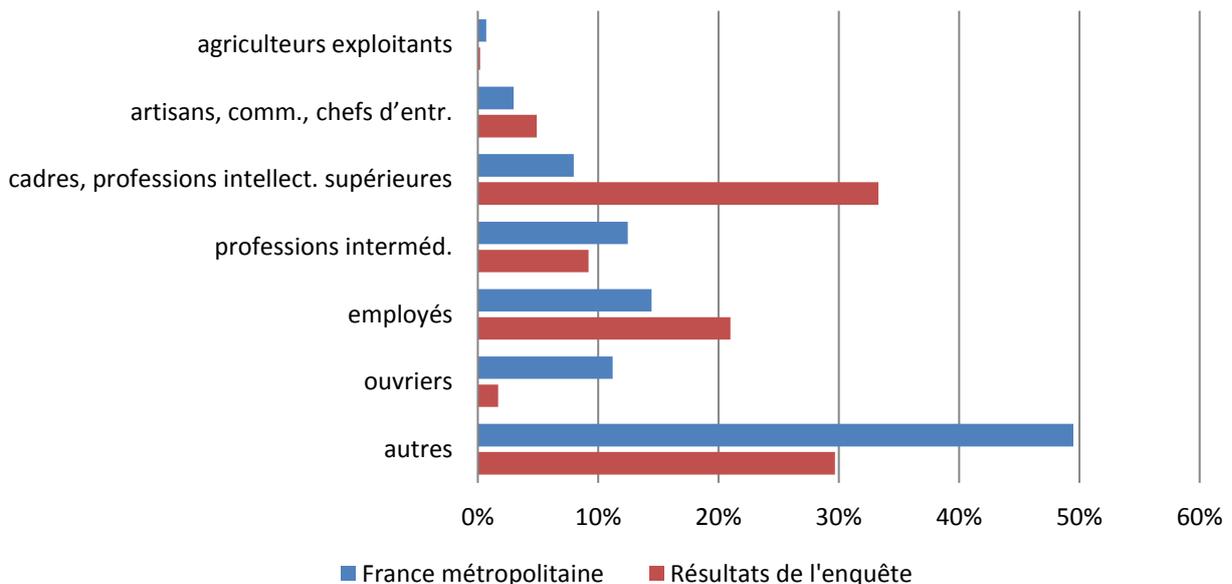
Q : Votre catégorie socioprofessionnelle ? (2 605 réponses)

### CSP des répondants



Parmi les participants ressortent notamment les Cadres et Professions intellectuelles supérieures, qui représentent un tiers des adhérents des ateliers vélos, mais seulement 8 % de la population globale. Les scolaires/étudiants et les demandeurs d'emploi sont surreprésentés au sein des ateliers vélos (21 %), par rapport à la population globale (13,8 %). Les CSP moyennes ou inférieures (employés, professions intermédiaires) sont également présents au sein des ateliers. Les ouvriers, les retraités et les agriculteurs exploitants sont sous-représentés dans la population des adhérents.

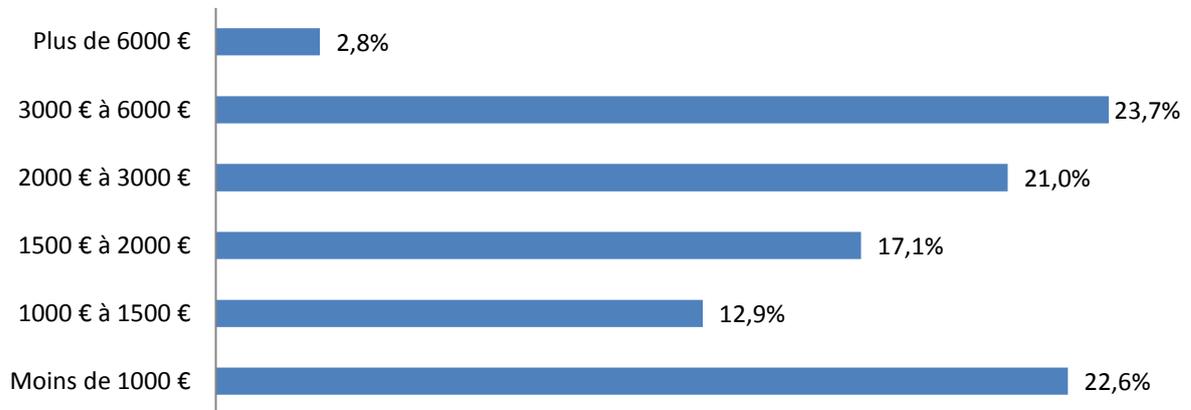
### CSP - Comparaison avec la population globale



(source : données INSEE)

Q : Les revenus de votre ménage ? (2 573 réponses)

### Revenus mensuels nets des répondants

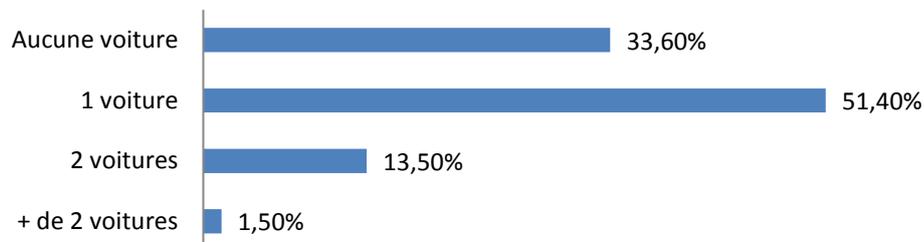


L'ensemble des tranches de revenus est représenté. Les personnes à faibles revenus sont relativement nombreuses, attestant du service d'intérêt général des ateliers de vélo ainsi que de leur mixité sociale. La moyenne de revenus des adhérents s'établit à 2 300 € par mois tandis que la médiane est de 1 900 € par mois. A titre de comparaison, le revenu moyen français par ménage est de l'ordre de 2 995 € et la médiane est de 2 460 € (données INSEE).

Cette répartition coïncide avec les catégories socioprofessionnelles des répondants : un tiers de cadres mais aussi un tiers de personnes sans activité professionnelle (étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, etc.).

Q : Combien de voitures votre ménage possède-t-il ? (2 562 réponses)

### Taux de motorisation



Le taux de motorisation est plutôt faible par rapport à la moyenne nationale. Alors que seulement 15 % des ménages enquêtés sont multi-motorisés, le taux à l'échelle nationale est de 36%. De même, la part des ménages non-motorisés est largement supérieur à la moyenne nationale, puisque un tiers des ménages enquêtés ne possède aucune voiture, contre 19% au niveau national. Ce faible taux peut être attribué en partie au fait que beaucoup des enquêtés vivent dans des centres urbains.

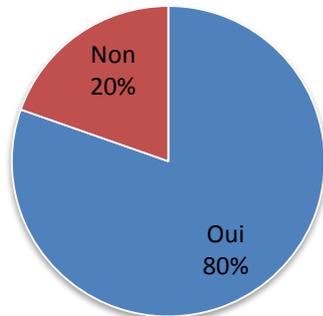
#### SYNTHÈSE

- > Le public des ateliers vélo est plutôt masculin (60%), ce qui reflète la répartition des cyclistes urbaines à l'échelle nationale.
- > La moyenne des revenus est plutôt basse et inférieure à la moyenne nationale. On compte néanmoins un tiers de cadres parmi les adhérents.
- > Les adhérents ont majoritairement entre 25 et 45 ans.
- > Le taux de motorisation est plutôt faible par rapport à la moyenne nationale.

## 4.2. Fréquence de participation

Q : Avez-vous une adhésion en cours au sein d'un atelier ? (2 602 réponses)

### Adhésion en cours



La grande majorité des personnes enquêtées sont actuellement inscrites auprès d'un atelier d'autoréparation.

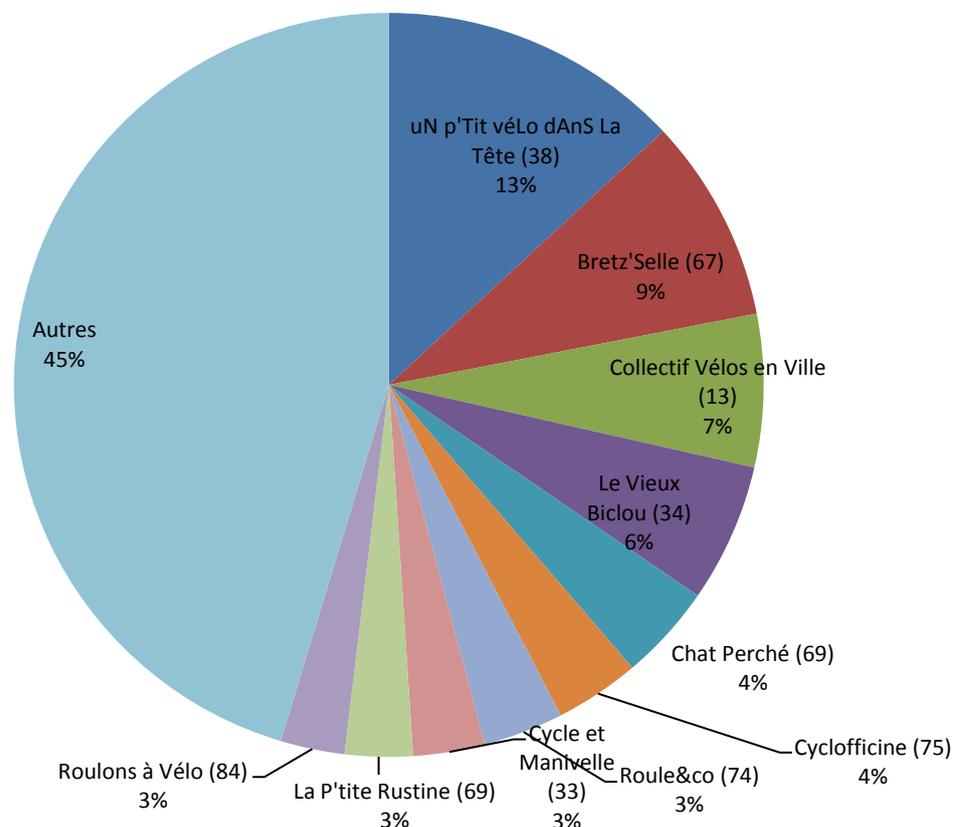
Il est intéressant de noter que la démarche auprès des anciens adhérents a relativement bien fonctionné. En effet, certains adhérents font simplement une « pause » : n'ayant pas un besoin régulier de l'atelier, ils ne renouvellent pas leur abonnement chaque année.

Q : A quel atelier êtes-vous inscrit ? (2 492 réponses)

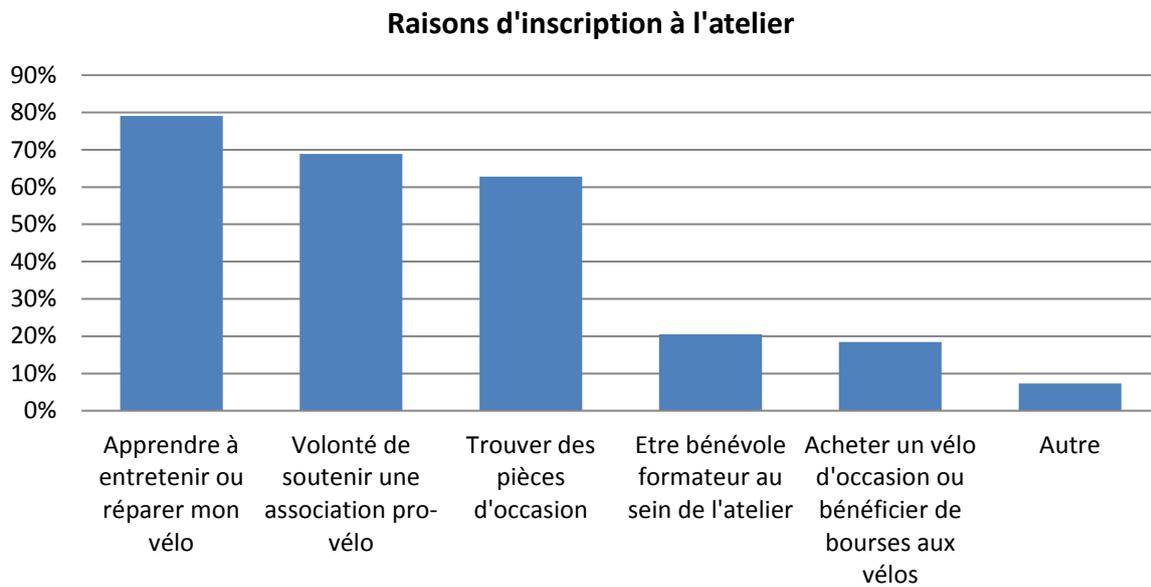
Des adhérents d'environ 70 ateliers vélos différents ont répondu à l'enquête. Ceux qui ont apporté le plus de réponses sont les ateliers de Grenoble (317 personnes), de Strasbourg (215), de Marseille (161) et de Montpellier (146).

Les adhérents de ces ateliers représentent un tiers des personnes qui ont répondu à l'enquête.

### Ateliers vélos ayant le taux de réponse le plus fort



Q : Pour quelles raisons êtes-vous inscrit à l'atelier ? (2 085 réponses)



Les personnes actuellement abonnées se sont généralement inscrites pour 3 raisons principales :

- Apprendre à entretenir ou à réparer leur vélo ;
- Soutenir une association qui milite pour le vélo ;
- Trouver des pièces d'occasion nécessaires à l'entretien de leur vélo.

Les raisons secondaires qui ont encouragé l'inscription sont :

- L'occasion de participer à l'animation et/ou gestion de l'association en tant que bénévole formateur ;
- La possibilité d'acheter (ou vendre) un vélo d'occasion.

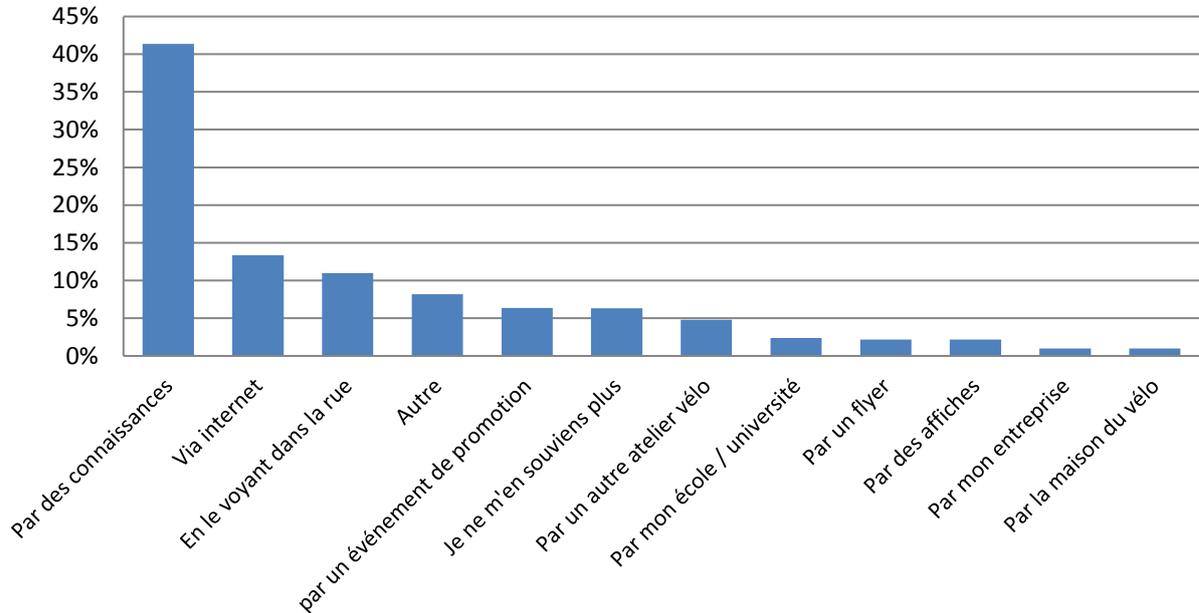
Les autres raisons citées sont :

- L'accès aux outils, matériel, ou à l'espace ;
- Les rencontres, échanges, convivialité ;
- Les actions militantes, développement durable ;
- L'apprentissage du vélo ;
- La location de vélos ;
- Les balades, activités.

### 4.3. Premiers contacts

Q : Comment avez-vous connu l'atelier ? (2 553 réponses)

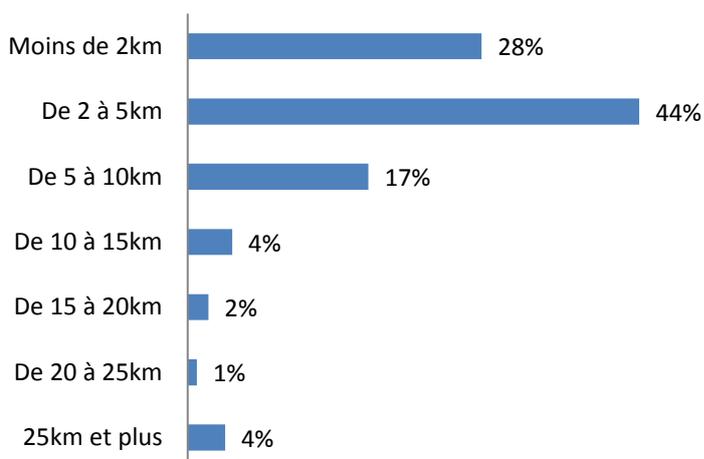
Moyen de connaissance de l'atelier



La plupart des enquêtés ont pris connaissance de leur atelier par le bouche à oreille. Les utilisateurs semblent être les meilleurs ambassadeurs des ateliers vélo, ce qui peut attester d'un service de qualité. Les informations sur internet, ainsi que les campagnes de communication (événement ou affiche) contribuent également à la connaissance des ateliers. Une partie des personnes ayant répondu « autre » sont des membres fondateurs de leur atelier d'autoréparation.

Q : A quelle distance de l'atelier résidez-vous ? (2 467 réponses)

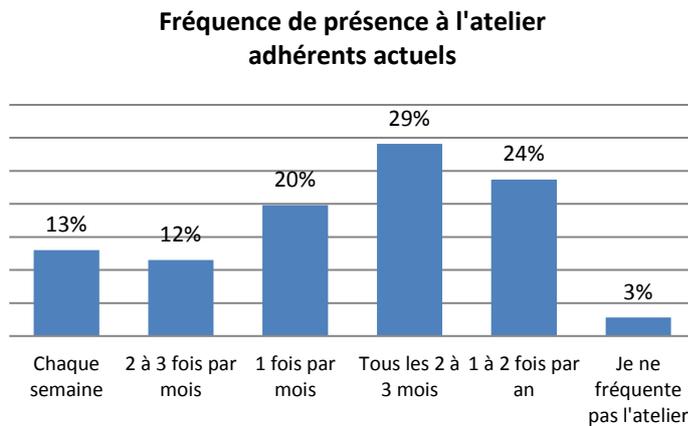
Distance domicile - atelier



Environ 72 % des adhérents habitent à moins de 5km de leur atelier vélo et 17 % habitent entre 5 et 10km. Ces données permettent d'estimer que la zone de chalandise d'un atelier est de 5 km environ, soit moins de 25 minutes à vélo. Au-delà de cette distance, le taux de participation à l'atelier chute.

#### 4.4. Les actes de réparation

Q : A quelle fréquence vous rendez-vous à votre atelier ? (2 085 réponses)

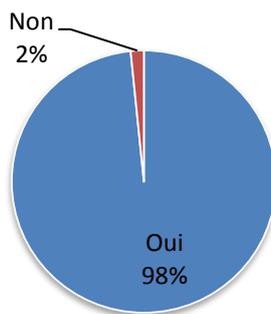


La majorité des adhérents (53%) fréquentent leur atelier entre 1 et 6 fois par an.

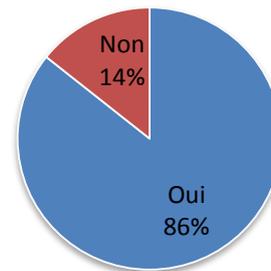
Toutefois, le nombre d'adhérents qui fréquentent très régulièrement leur atelier (au moins 2 fois par mois) témoigne de personnes qui fréquentent l'atelier même si elles n'ont pas un besoin de faire des réparations, par exemple pour aider d'autres adhérents.

Q : L'atelier vous a-t-il permis d'apprendre à réparer votre vélo par vous-même ? (234 réponses)

**Parmi les adhérents actuels**



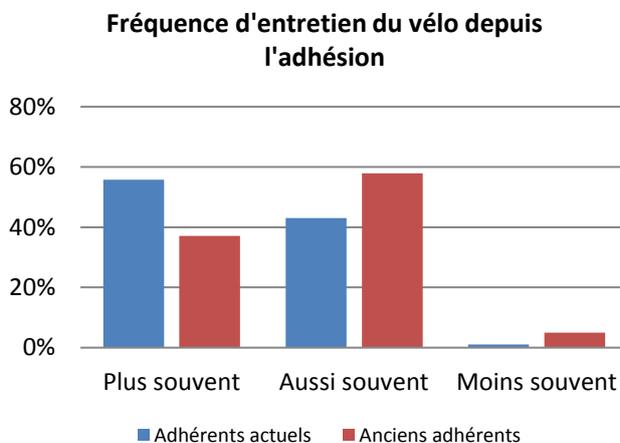
**Parmi les anciens adhérents**



Les personnes actuellement inscrites considèrent à la quasi-unanimité que l'atelier d'autoréparation a rempli son rôle dans l'apprentissage d'entretenir un vélo.

En revanche, parmi les ex-adhérents, une partie non-négligeable considère que l'atelier n'a pas été un moyen suffisant pour acquérir ces compétences.

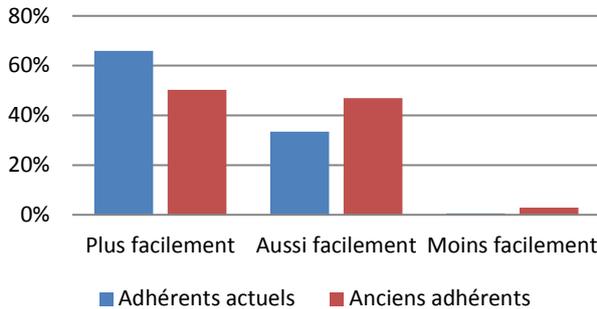
Q : A quelle fréquence entretenez-vous votre vélo depuis votre adhésion ? (2 520 réponses)



Globalement, les adhérents d'un atelier vélo entretiennent aussi souvent ou plus souvent leur vélo depuis leur inscription.

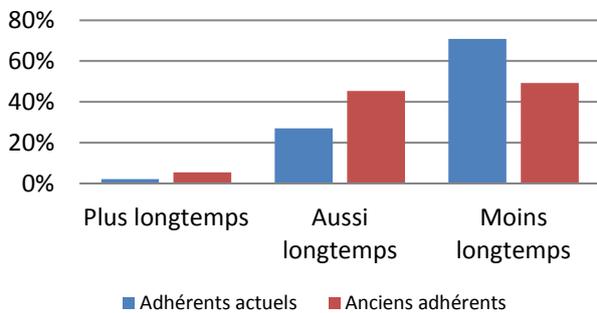
Toutefois, les personnes qui ne sont plus inscrites après d'un atelier sont moins assidues dans l'entretien de leur matériel.

### Facilité à diagnostiquer un problème depuis l'adhésion



De manière générale, les ateliers vélo aident les adhérents à mieux diagnostiquer les problèmes sur leur vélo. Les personnes qui restent inscrites à l'atelier expriment une meilleure capacité à effectuer ces diagnostics.

### Attente pour réparer un problème depuis l'adhésion

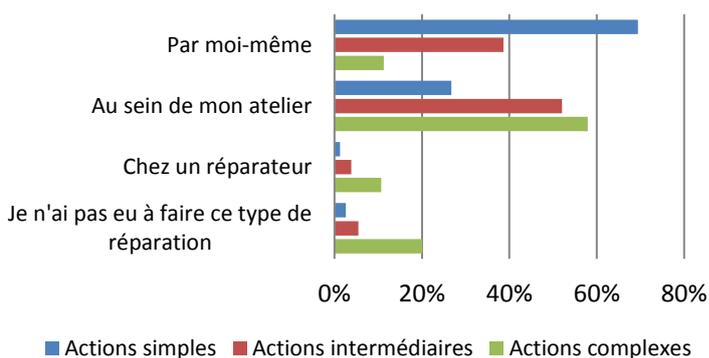


Les ateliers vélo ont permis aux adhérents d'être plus réactifs pour les réparations de leur vélo. Cette réactivité est plus visible pour les personnes encore adhérentes.

La raison d'être des ateliers d'autoréparation, rendre autonome les cyclistes dans l'entretien de leur vélo, apparaît comme un succès. Parmi les répondants, environ 60 % déclarent qu'il leur est plus facile de réparer, diagnostiquer ou agir rapidement pour l'entretien de leur vélo. On notera que les personnes encore adhérentes tirent un bénéfice plus important de ces structures.

Q : Depuis votre adhésion, comment effectuez-vous les actes de maintenance suivants ? (2 545 réponses)

### Actes de réparation



Les adhérents d'un atelier vélo sont capables de réparer eux-mêmes la majorité des petites pannes (changement de pneus, changement de chaîne, réglage des freins, réglage des vitesses).

Ils traitent les problèmes intermédiaires (entretien des axes de roues, réglage du pédalier, changement de la potence/fourche, dévoilage de roue, soudure de cadre) et complexes (réglage du pédalier, changement de la potence/fourche, dévoilage de roue, soudure de cadre) au sein de leur atelier.

Ils ont assez peu recours à un réparateur/vélociste pour les réparations.

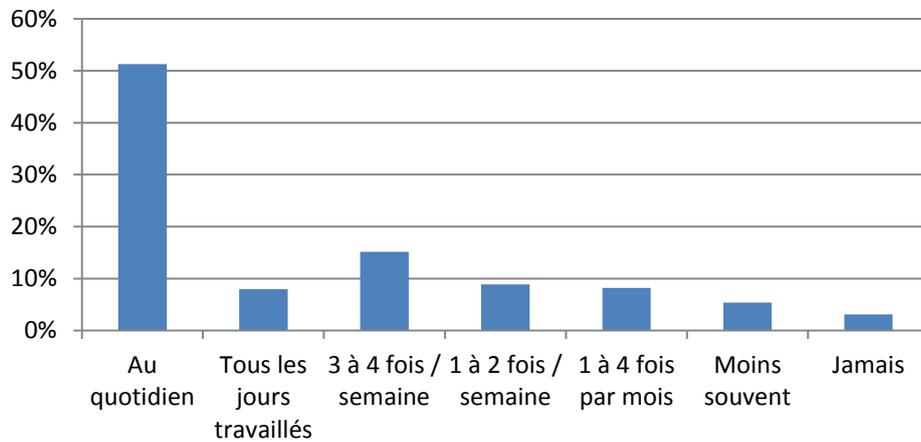
SYNTHESE

- > Les adhérents s'inscrivent pour l'entretien de leur vélo, mais également pour soutenir une association.
- > La zone de chalandise d'un atelier vélo est de 5 km environ.
- > La moitié des adhérents fréquente l'atelier au moins une fois par mois.
- > Les ateliers vélo sont un succès : 98% des adhérents déclarent avoir appris à réparer leur vélo.

## 4.5. Pratique du vélo

Q : A quelle fréquence faisiez-vous du vélo avant votre première inscription à l'atelier ? (2 556 réponses)

**Fréquence d'utilisation du vélo  
avant l'inscription à l'atelier**

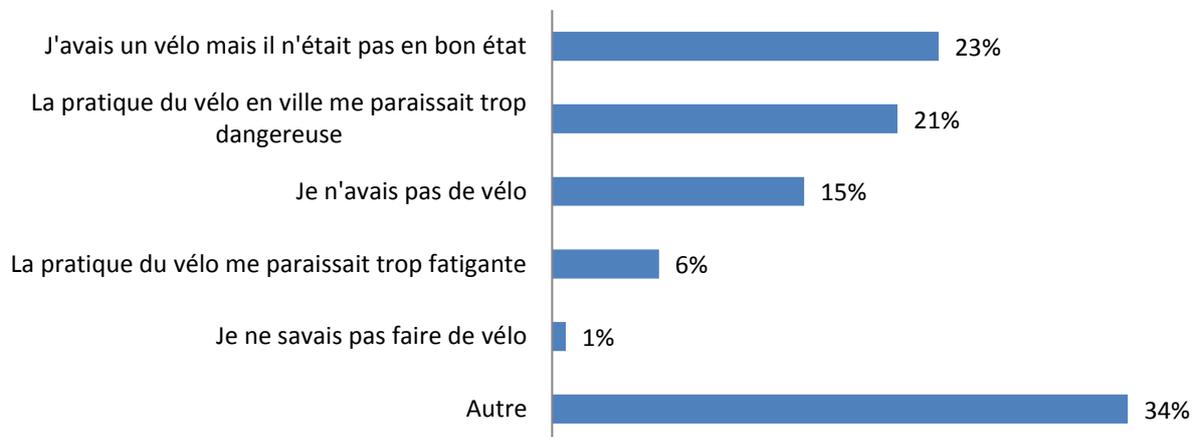


Les personnes ayant adhéré à un atelier d'autoréparation étaient globalement des cyclistes réguliers avant leur inscription. La plupart faisait du vélo au quotidien, et 4 personnes sur 5 faisaient du vélo au moins une fois par semaine.

Ces pratiques étaient initialement similaires quel que soit le statut actuel de la personne (adhérent ou pas).

Q : Qu'est-ce qui vous empêchait de faire plus de vélo ? (613 réponses)

**Raisons pour ne pas faire du vélo**

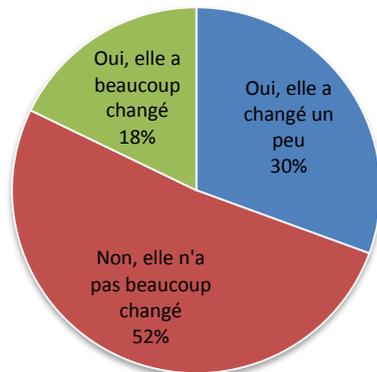


Pour 38% des personnes enquêtées, un problème de matériel (absence ou mauvais état) les empêchait de faire du vélo. Ces deux raisons sont directement traitées par les activités proposées au sein des ateliers d'autoréparation. En effet, certaines personnes deviennent adhérentes en même temps qu'elles achètent un vélo d'occasion à l'atelier vélo.

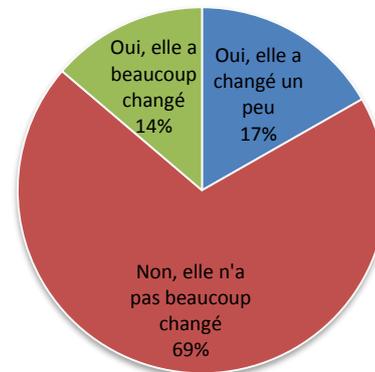
Presque un tiers des personnes faisait moins de vélo pour des raisons « autres » : un manque de temps, une météo peu clémente, le besoin d'effectuer des déplacements professionnels et des distances ou dénivelés jugés inadaptés à la pratique.

Q : Est-ce que votre pratique du vélo a changé depuis votre adhésion à l'atelier vélo ? (2 539 réponses)

**Changement de pratique**  
(adhérents actuels)



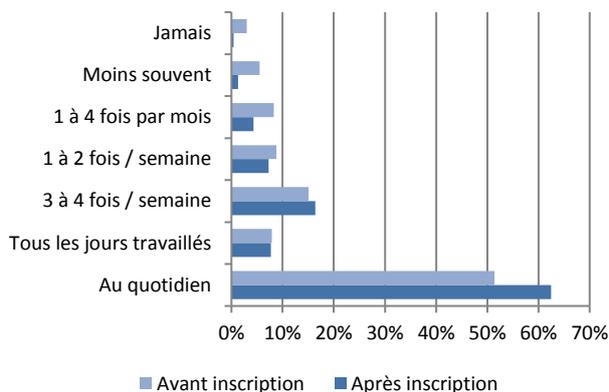
**Changement de pratique**  
(anciens adhérents)



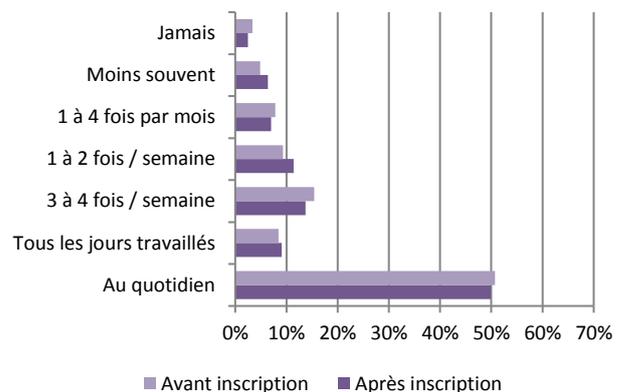
Les changements de pratiques sont plus importants pour les personnes toujours inscrites à un atelier vélo : près de la moitié d'entre elles ont changé leur pratique du vélo.

Q : A quelle fréquence utilisez-vous le vélo aujourd'hui ? (2 562 réponses)

**Fréquence d'utilisation du vélo**  
(adhérents actuels)



**Fréquence d'utilisation du vélo**  
(anciens adhérents)



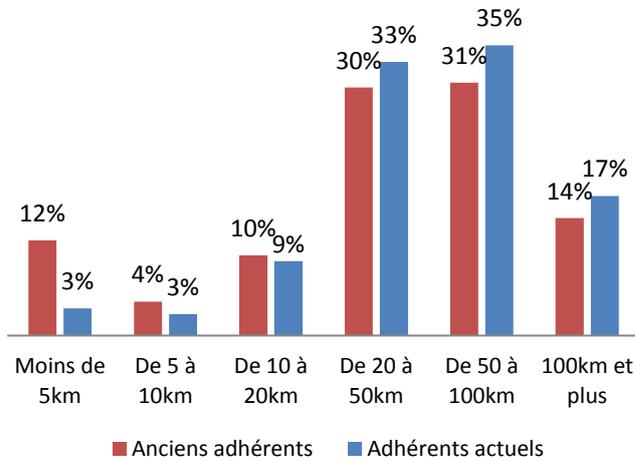
Bien qu'au départ (avant l'inscription à un atelier vélo) les pratiques étaient similaires, il s'avère que les personnes qui sont toujours inscrites à leur atelier font plus régulièrement du vélo par rapport à celles qui ne sont plus adhérentes.

Les adhérents actuels intensifient leur pratique quotidienne : de 51% d'entre eux qui utilisaient le vélo chaque jour avant l'inscription, on passe à 62,5% après leur adhésion à l'atelier.

A partir de ces fréquences déclarées, on peut calculer l'évolution du nombre moyen de jours d'utilisation du vélo par semaine pour les adhérents actuels. Avant leur inscription les adhérents actuels utilisaient leur vélo 4,7 fois par semaine. Depuis leur inscription ils l'utilisent 5,5 fois par semaine en moyenne, soit une augmentation de 16 %.

Q : Quelle distance parcourez-vous à vélo par semaine ? (2 371 réponses)

### Distance parcourue à vélo par semaine

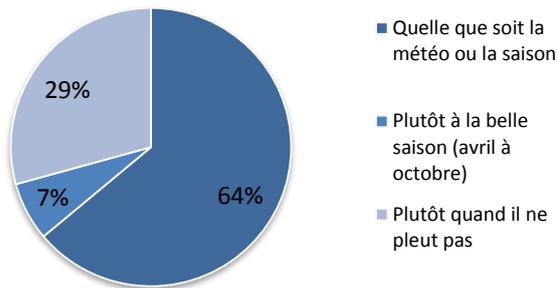


On observe des distances parcourues plus longues chez les adhérents actuels. L'augmentation des réponses déclarées entre 20 à 100 km dénotent aussi une utilisation du vélo plus régulière.

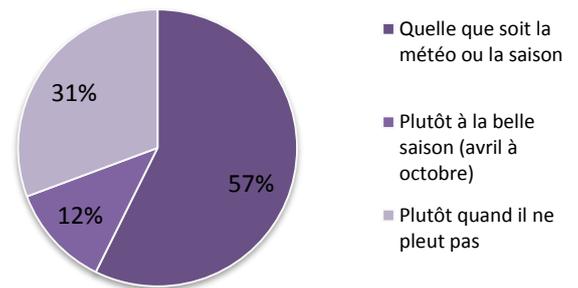
Aujourd'hui, les adhérents parcourent en moyenne 56,5 km par semaine à vélo.

Q : Quand utilisez-vous votre vélo ? (2 559 réponses)

### Adhérents actuels



### Anciens adhérents

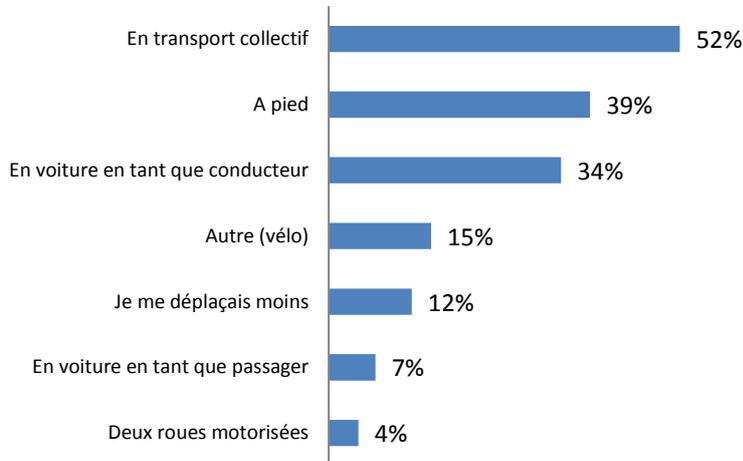


La majorité des adhérents se déplacent à vélo quelle que soit la météo ou la saison, ce qui confirme la pratique quotidienne déclarée par la plupart des personnes enquêtées.

## 4.6. Mesure du report modal

Q : Les déplacements que vous faites aujourd'hui à vélo vous les faisiez avant ? (2 329 réponses)

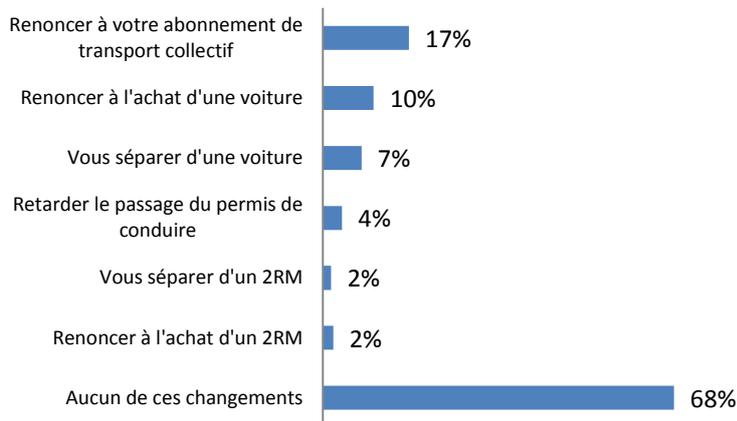
### Mode de déplacement avant adhésion



Le vélo est un substitut principalement pour les transports en commun (52%), la voiture (41% en tant que conducteur ou passager) et la marche à pied (39%).

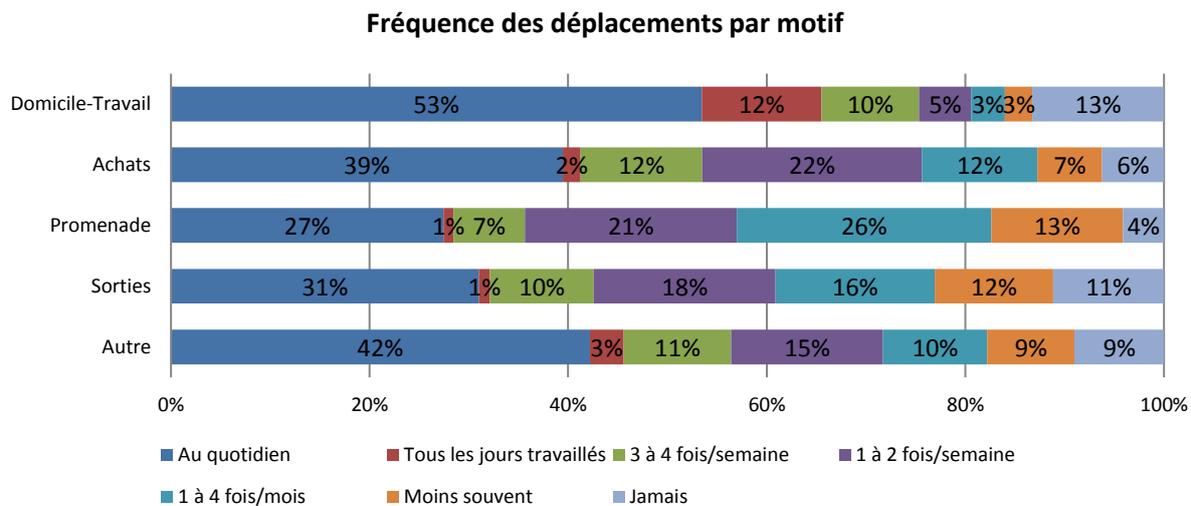
Q : Diriez-vous que votre adhésion vous a amené à... ? (2 474 réponses)

### Changements d'équipement ou abonnement



Conformément aux réponses à la question précédente, certains adhérents d'un atelier vélo changent leur équipement ou abonnement. 17% renoncent à un abonnement de transport collectif, tandis que 17% se séparent de ou renoncent à l'achat d'une voiture et 4% se séparent ou renoncent à l'achat d'un deux-roues motorisé.

Q : Quand utilisez-vous le vélo pour les motifs suivants ? (2 473 réponses)

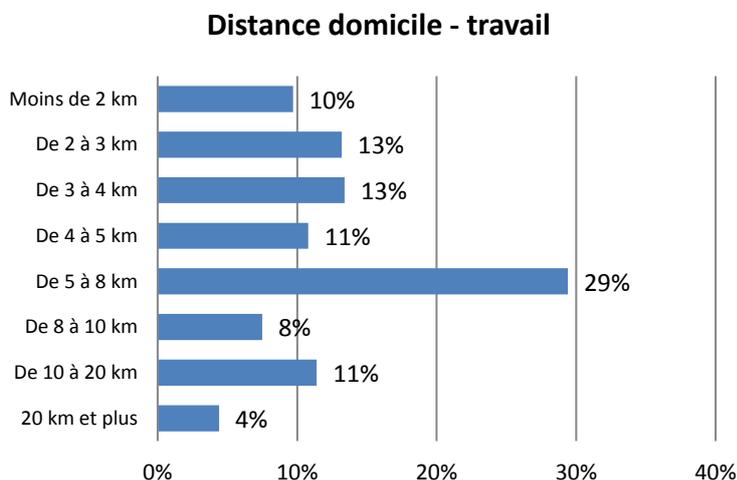


Pendant ou après l'adhésion à un atelier d'autoréparation, on observe que :

- 66% des enquêtés vont tous les jours au travail à vélo ;
- Plus de 75% se servent régulièrement (au moins 1 fois par semaine) du vélo pour faire des achats
- Environ 60% utilisent le vélo régulièrement pour les promenades et les activités de soirée

Pour le groupe enquêté le vélo est également très utilisé pour les autres motifs de déplacement (visites, etc.).

Q : Quelle est la distance à vélo entre votre domicile et votre lieu de travail / de formation (aller simple) ? (2 002 réponses)

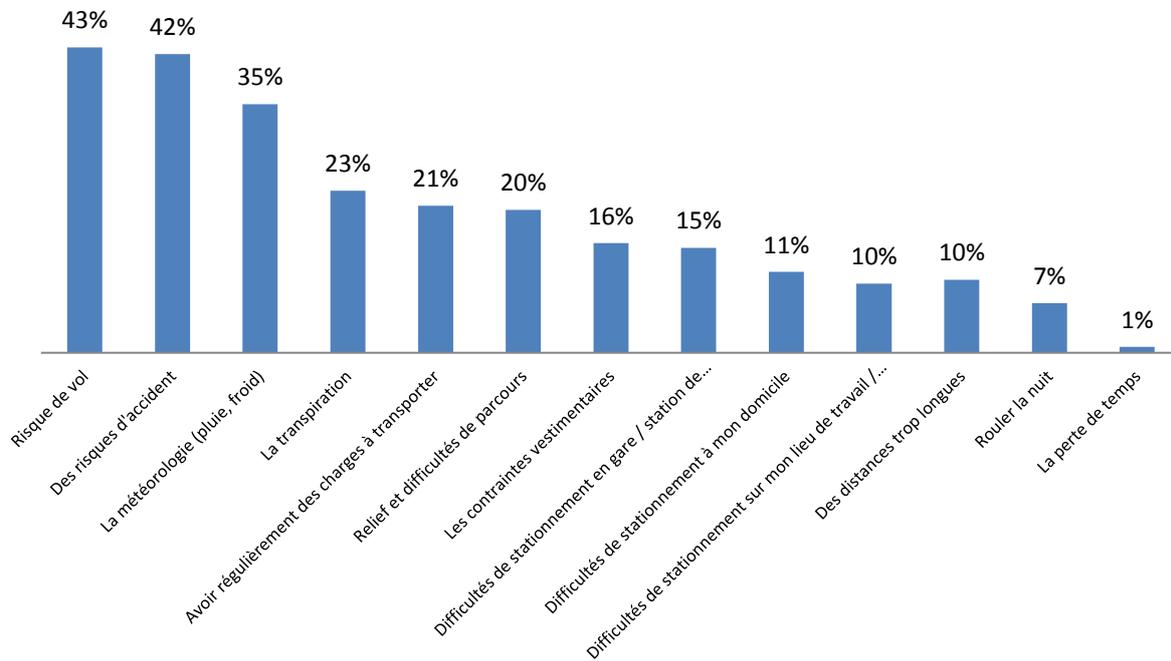


Parmi les répondants ayant déclaré utiliser leur vélo pour se rendre au travail, la distance parcourue par trajet est de 6,7 km en moyenne. 15 % des usagers parcourent même plus de 10 km par trajet.

A titre de comparaison, la distance pour les personnes qui se rendent au travail à vélo est de 3,4 km en moyenne en France. Les cyclistes utilisant les ateliers vélos font des distances plus importantes à vélo que ceux ne les utilisant pas.

Q : Quelles sont les principales contraintes à l'utilisation de votre vélo en ville ? (2 508 réponses)

### Contraintes de l'usage du vélo



Les deux raisons majeures que les répondants ont citées comme contrainte à la pratique du vélo sont liées à la sécurité :

- Les risques de vol (44%) ;
- Les risques d'accident (43%).

Ensuite sont cités les raisons liées au confort :

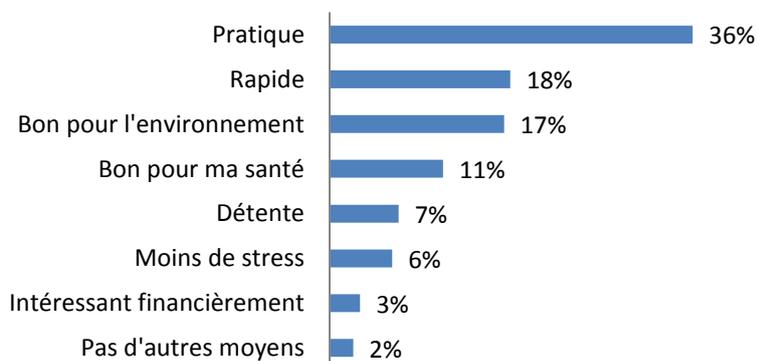
- La météo (36%) ;
- La transpiration (23%) ;
- Les contraintes vestimentaires (16%).

Puis apparaissent également les difficultés associées au déplacement :

- Les charges à porter régulièrement (21%) ;
- Le relief et les difficultés de parcours (21%).

Q : Quelle est la principale raison pour laquelle vous faites du vélo ? (2 549 réponses)

### Raison principale pour faire du vélo

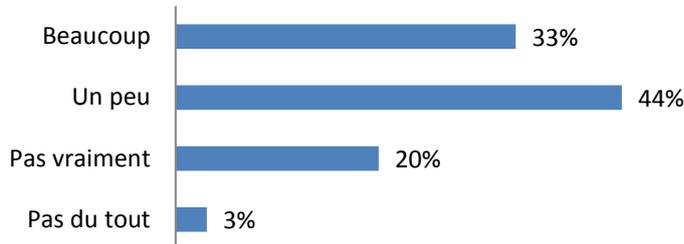


Pour les adhérents d'un atelier vélo, le vélo est choisi principalement pour sa praticité (36%), mais aussi pour sa rapidité (18%) et en tant que geste pour l'environnement (17%).

Les aspects de bien-être individuel (santé, détente, anti-stress) sont cités par un quart des répondants.

Q : Vous sentez-vous en meilleure santé depuis la pratique du vélo ? (2 473 réponses)

### Impact du vélo sur la santé



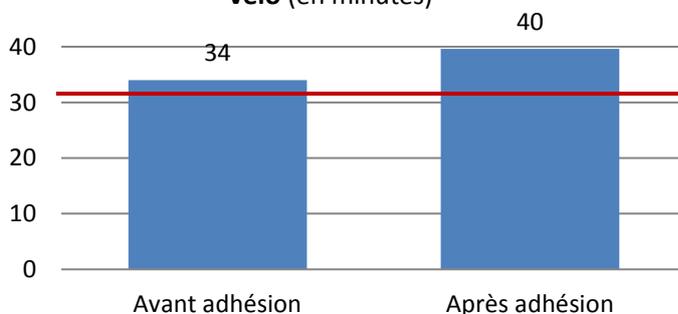
La majorité (77 %) des adhérents considère que le vélo a un impact positif sur la santé.

Il est également possible de mettre en avant l'activité physique supplémentaire générée grâce à l'adhésion à un atelier d'autoréparation de vélos. Le calcul de l'activité physique supplémentaire est essentielle afin de mettre en avant d'éventuels bienfaits sur la sédentarité. Afin de la calculer, il a été retenu une vitesse moyenne de l'ordre de 12 km / h pour le vélo<sup>2</sup>.

Les adhérents font en moyenne 40 minutes de vélo par jour d'utilisation du vélo. Aussi, par journée de pratique, les ateliers vélo permettent de dépasser le niveau d'activité physique recommandée, à savoir 30 minutes par jour.

Même dans une hypothèse où ce temps d'activité physique est moyenné sur l'ensemble d'une année d'utilisation, les adhérents font en moyenne 30 minutes de vélo par jour. Ces résultats dépassent ceux des autres services vélo : pour la location longue durée de vélo ou VAE, les vélo-écoles, les aides à l'achat de VAE ou encore le stationnement intermodal en gare, l'activité physique associée au vélo est de 15 à 34 minutes par jour de pratique.

### Activité physique liée aux déplacements à vélo (en minutes)



En comparaison avec la pratique des enquêtés avant leur adhésion à un atelier vélo, on constate une augmentation de 6 minutes d'activité physique par jour.

— niveau d'activité physique recommandée

SYNTHESE

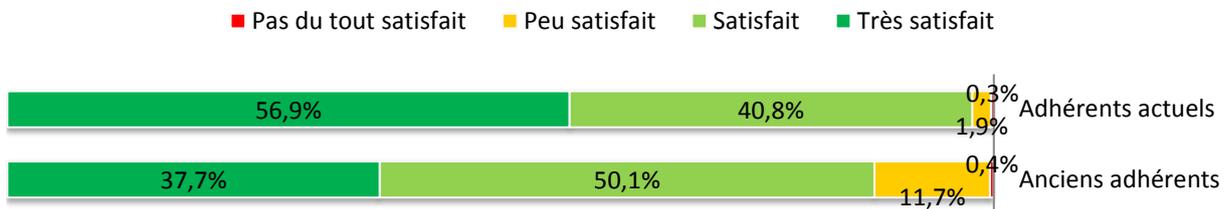
- > Pour 38% des personnes enquêtées, un problème de matériel (absence ou mauvais état) les empêchait de faire du vélo.
- > Suite à l'adhésion à un atelier, la pratique du vélo devient quotidienne pour 62,5% de l'échantillon. On mesure également une augmentation de 16 % de l'utilisation du vélo.
- > Un report modal essentiellement depuis les transports en commun (52%) et la voiture (41%).
- > La distance parcourue par trajet domicile-travail est de 6,7 km en moyenne, soit le double de la moyenne nationale des personnes se rendant au travail à vélo.
- > Pour 77% des adhérents la pratique du vélo contribue positivement à leur santé. En moyenne les adhérents atteignent les niveaux d'activité physique recommandés uniquement grâce à leurs trajets à vélo.

<sup>2</sup> Valeur moyenne utilisée dans la conversion des distances parcourues en temps de parcours dans le cadre des analyses des Enquêtes Ménages Déplacements

## 4.7. Satisfaction des usagers

Q : Avez-vous été satisfait de l'atelier vélo ? (2 037 réponses)

### Niveaux de satisfaction générale

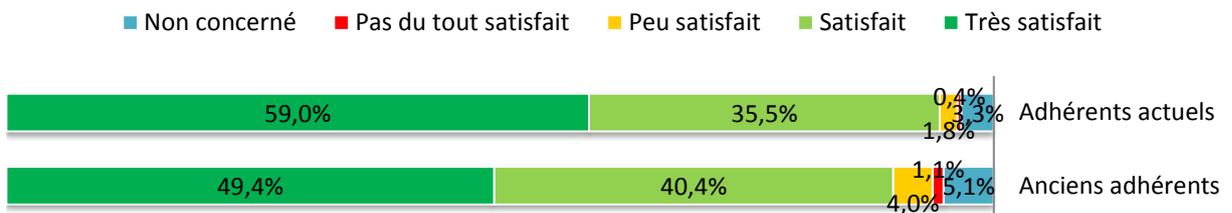


Si, de manière globale, les personnes enquêtées sont satisfaites de l'atelier auquel elles sont/étaient adhérentes, on peut noter une meilleure appréciation de la part des personnes actuellement inscrites. En effet, les personnes ayant quitté leur atelier sont moins nombreuses à se dire « très satisfaites » et plus nombreuses à se considérer « peu satisfaites ».

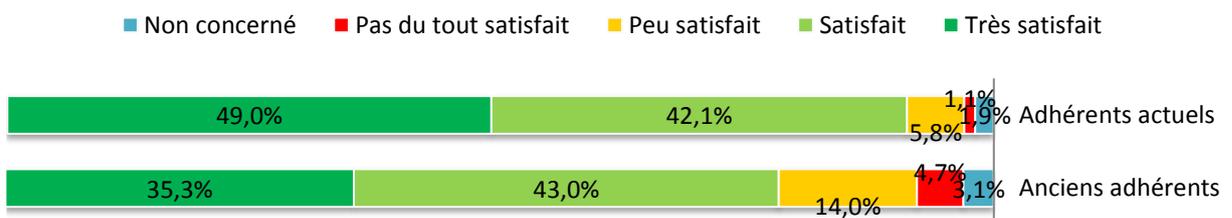
Il est effectivement possible qu'une partie de ces personnes ait choisi de se désinscrire pour des raisons d'insatisfaction vis-à-vis du service proposé, même si elle reste minoritaire.

Q : Comment jugez-vous les points suivants ? (2 478 réponses)

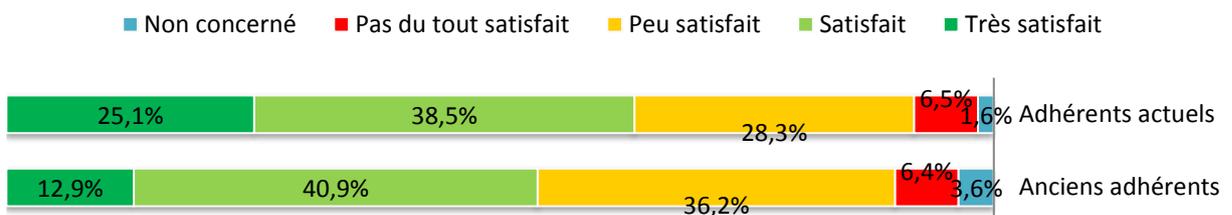
### Les conseils d'entretien



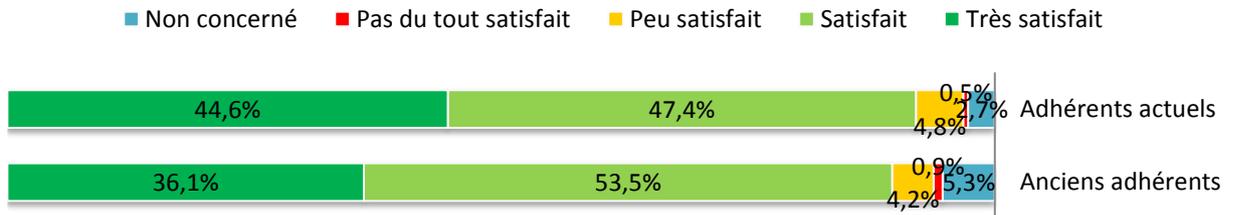
### La disponibilité des bénévoles/salariés



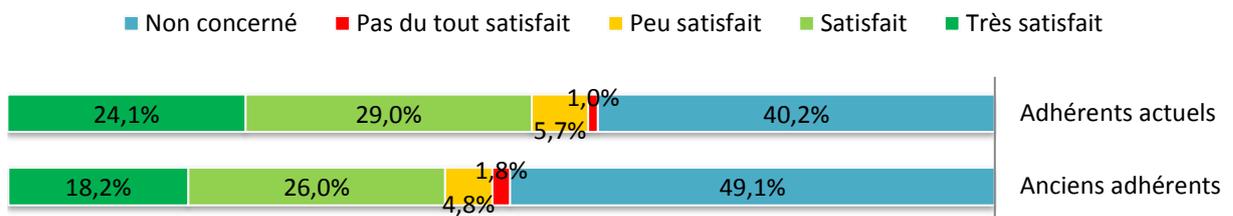
### La taille des locaux



## Les outils et les pièces détachées



## Les formations

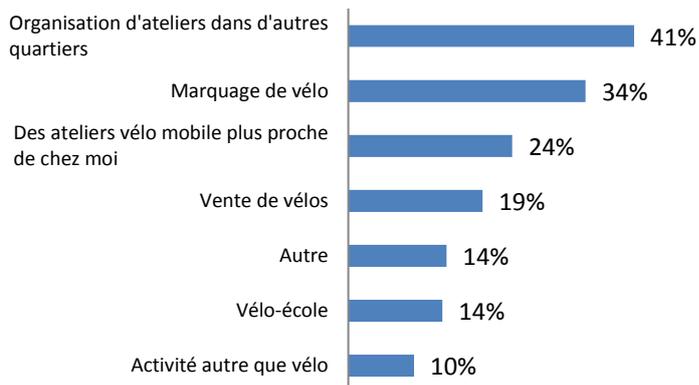


Au regard des niveaux de satisfaction concernant différents aspects des ateliers vélo, on observe des niveaux de satisfaction globalement plus élevés chez les adhérents actuels. Néanmoins, même ceux qui ne sont plus adhérents sont majoritairement satisfaits.

Le point qui satisfait le moins les adhérents actuels et anciens est celui de la taille des locaux. Plus d'un tiers des répondants considèrent que les surfaces actuelles sont peu ou pas du tout satisfaisantes.

Q : Quelles offres aimeriez-vous voir proposées par l'atelier ? (1 509 réponses)

### Offres à proposer par l'atelier



Les souhaits des adhérents actuels concernent en priorité un meilleur maillage pour une meilleure proximité des ateliers. Ensuite, les remarques concernent d'autres services, tels que le marquage des vélos (bicycode), ou la vente de vélos (d'occasion, *a priori*).

## 4.8. Impact environnemental lié au report modal

D'un point de vue méthodologique, le report modal est estimé dans cette enquête sur plusieurs bases :

Les distances par déplacement. Pour le motif domicile – travail, la distance et la fréquence déclarées par l'enquête entre son domicile et son lieu de travail sont prises en compte. Pour les autres motifs, les distances n'ont pas été déclarées. Pour estimer ces distances, les distances « domicile-travail » ont été soustraites de la distance hebdomadaire déclarée par l'enquête (« Aujourd'hui, quelle distance parcourez-vous à vélo par semaine ? »). Le solde des kilomètres représente les distances « autres motifs », sans distinction de motif (achats, loisirs, etc.).

La fréquence de déplacement. Sur ce point, on prend en compte à la fois la fréquence hebdomadaire de déplacements déclarée dans l'enquête, mais aussi l'effet de saisonnalité et de pluviométrie sur la pratique. Ces deux éléments ont également été déclarés dans l'enquête. Les coefficients de pondération suivants ont été retenus :

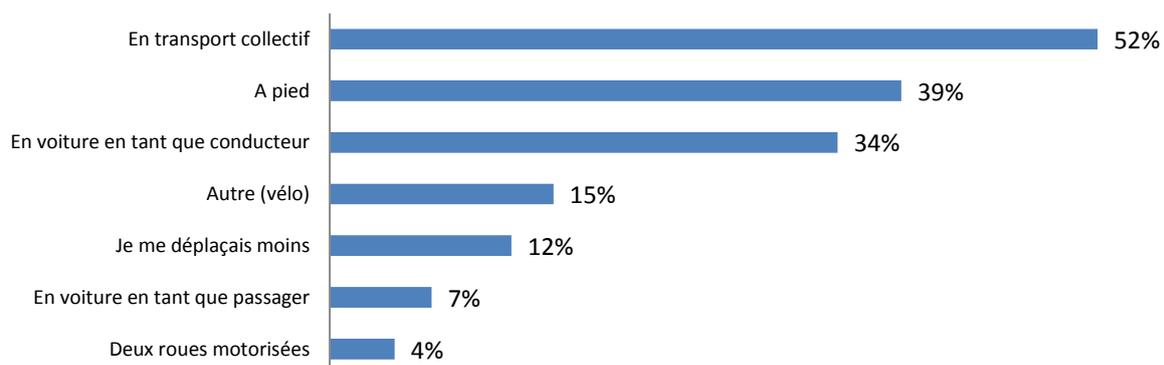
- Lorsqu'un usager déclare utiliser son vélo « plutôt à la belle saison », un coefficient de pondération à hauteur de 60% est retenu. Autrement dit, le vélo est utilisé selon la fréquence hebdomadaire déclarée sur 60% des semaines de l'année
- Lorsqu'un usager déclare utiliser le vélo « plutôt lorsqu'il ne pleut pas », un second coefficient de pondération a été retenu (pouvant être cumulé au premier). Une analyse des données météo disponibles pour la région Ile-de-France montre qu'il ne pleut que 6% du temps à l'heure de pointe du matin. Dans le cadre de cette évaluation nationale, nous n'avons pas retenu de coefficient variant d'une région à l'autre. A ce stade, un coefficient de réduction de la pratique identique au niveau national à hauteur de 15% est choisi, afin de prendre en compte la possibilité de pluie à l'heure de pointe du matin ou à l'heure de pointe du soir.
- A également été pris en compte un nombre de semaines de non-utilisation du vélo (congrès, arrêts maladie, déplacements professionnels, ...), fixé à 8 semaines par an.

Le mode de déplacement déclaré avant l'adhésion à l'atelier d'autoréparation. L'enquête permettait de déclarer plusieurs modes de déplacement. Afin de faciliter le travail, on a retenu les principes de hiérarchisation des modes sous le même principe que dans les enquêtes ménages déplacements ou dans l'enquête nationale transports et déplacements. On parle donc de « mode de transport principal du déplacement ». La hiérarchie des modes est la suivante : train, puis autocar, voiture, transports collectifs urbains, deux-roues motorisés, vélo et marche à pied. Par exemple si quelqu'un a déclaré qu'il utilisait le train et la voiture, on retient le train. Cette hiérarchisation retenue présente un biais dans le sens où elle peut avoir tendance à surestimer le report depuis les modes motorisés (et donc l'impact environnemental). Pour autant, cette méthode présente un niveau de fiabilité plus important qu'une répartition aléatoire de l'usage entre plusieurs modes antérieurs déclarés.

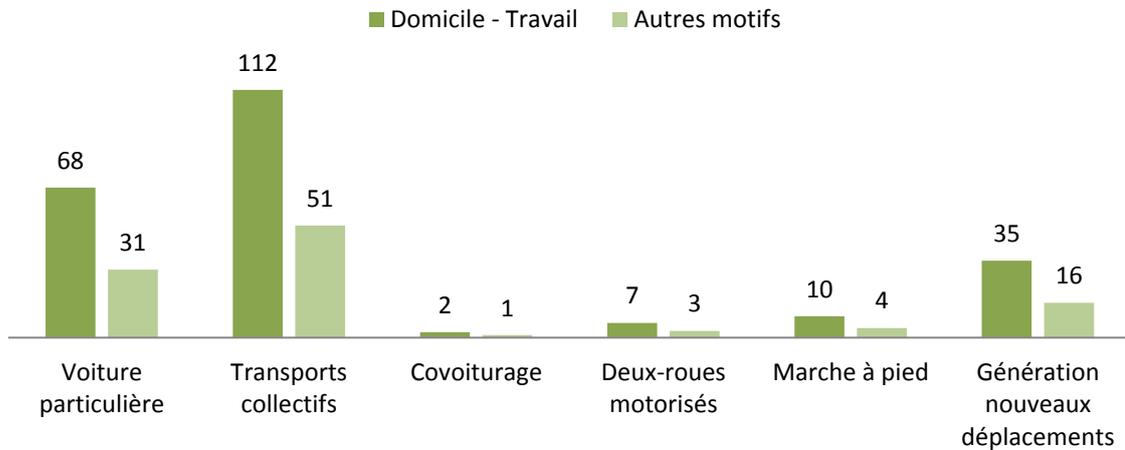
L'objectif de l'analyse est d'estimer les kilomètres économisés grâce aux ateliers d'autoréparation et d'en déduire l'impact environnemental du service.

Pour rappel, pour la population enquêtée le vélo est un substitut principalement pour les transports en commun (52%), pour la voiture (41% en tant que conducteur ou passager) et la marche à pied (39%).

### Mode de déplacement avant adhésion



### Reports modaux km/personne/an

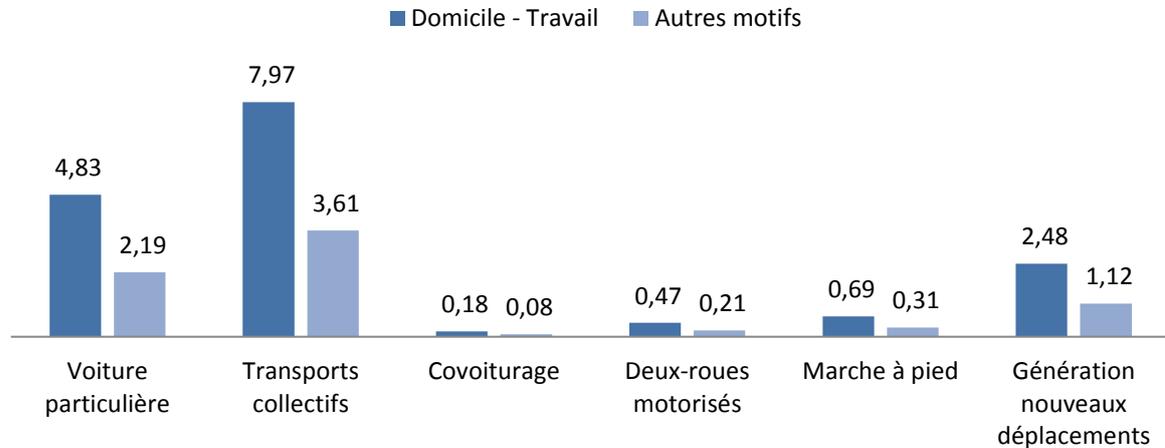


*Report modal (km / an / adhérent) sur la base de l'enquête*

La distance moyenne parcourue par semaine en vélo, par adhérent, est de 55,5 km, tous motifs confondus. Ainsi, un adhérent à un atelier d'autoréparation parcourt sur l'année de l'ordre de 2 400 km en moyenne une fois pondéré par la saisonnalité.

La distance supplémentaire parcourue à vélo grâce à l'atelier est de 7,7 km par semaine, soit 340 km par an en moyenne une fois pondéré par la saisonnalité. Le report modal se fait principalement depuis les transports collectifs (163 km) et la voiture (99 km).

### Reports modaux km/an pour l'ensemble des adhérents



*Report modal (en millions de km / an) estimé à l'échelle du réseau L'Heureux Cyclage*

Si on extrapole les données de l'enquête au réseau des ateliers de vélo, on observe que grâce aux 71 000 adhérents du réseau environ 7 millions de km en voiture particulière sont économisés par an, et environ 24 millions de kilomètres supplémentaires sont effectués par an à vélo.

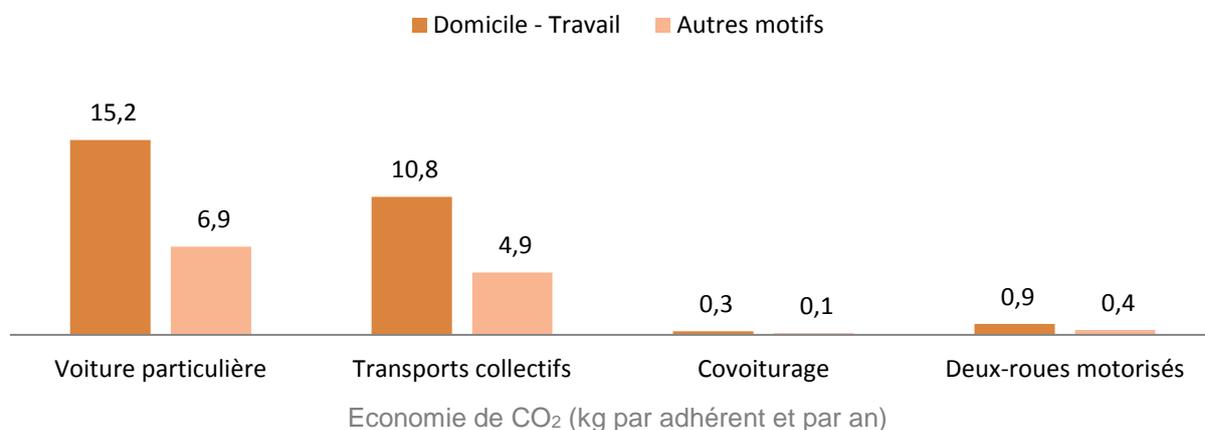
## Estimation du gain CO<sub>2</sub>

Les émissions de CO<sub>2</sub> retenues par mode de déplacement sont regroupées dans le tableau ci-dessous.

Mode	Ratio	Valeur
Voiture	Voiture [6-10 CV] avec une émission moyenne entre gazole et essence	0,224 kgCO <sub>2</sub> e (véhicule.km)
Voiture passager	Correspond à la moitié du taux d'émission voiture ci-dessus	0,112 kgCO <sub>2</sub> e (passager.km)
Transports collectifs urbains	Correspond à la moyenne entre l'émission d'un Tram et d'un Bus classique	0,096 kgCO <sub>2</sub> e (passager.km)
2 roues motorisées	Pour une pratique moyenne en milieu urbain	0,129 kgCO <sub>2</sub> e (véhicule.km)

Tableau des émissions de CO<sub>2</sub> retenues (source : calculette ADEME)

## Bilan environnemental : économie de kgCO<sub>2</sub>/personne/an



Environ 40 kg de CO<sub>2</sub> par an sont évités par adhérent, soit 2 800 tonnes par an sur l'ensemble du réseau L'Heureux Cyclage.

## Analyse économique

Le coût pour la puissance publique d'un atelier d'autoréparation de vélos s'élève à 35 € par adhérent et par an (cf. 2.4).

Chaque adhérent parcourt en moyenne 2 400 km en vélo / an (tous motifs), dont environ 340 km supplémentaires grâce à l'atelier d'autoréparation. Il permet également d'éviter environ 100 km en voiture chaque année. Le coût par km supplémentaire généré à vélo est donc de 0,10 euros / km (35 € pour 340 km supplémentaires à vélo) et le coût par km évité en voiture est de 0,35 euros / km (35 € pour 100 km évités en voiture).

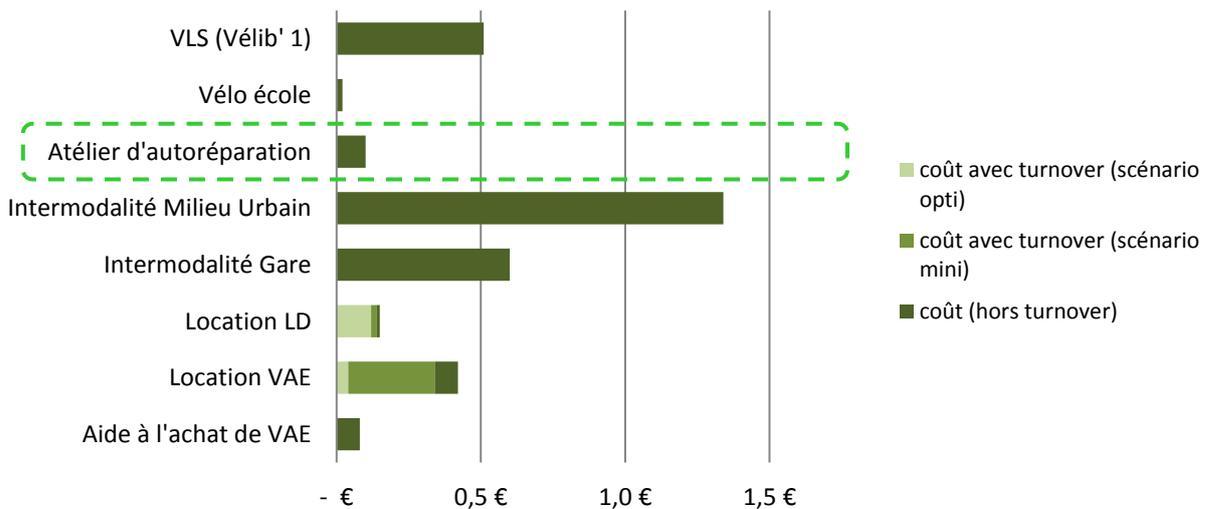
En prenant en compte les effets positifs sur l'environnement, sur la santé, ainsi qu'en prenant en compte l'accidentalité et l'exposition à la pollution, le bénéfice pour la collectivité dans son ensemble est de l'ordre de 1,16 € / km parcouru à vélo (source : Economie du vélo – Atout France). Notons que ce ratio prend en compte les externalités positives sur la santé (environ 1,2 € / km), les externalités environnementales dont le bilan est positif pour le vélo (environ 0,04 € / km), ainsi que l'évolution de l'accidentalité (externalité négative de 0,08 € / km).

L'effort financier de la collectivité (en forme de subventions ou de contrats aidés) nécessaire pour générer un km à vélo grâce à un atelier d'autoréparation génère donc 11,5 fois plus de bénéfices pour la collectivité dans son ensemble (1,16 € de bénéfices pour 0,10 € de dépenses).

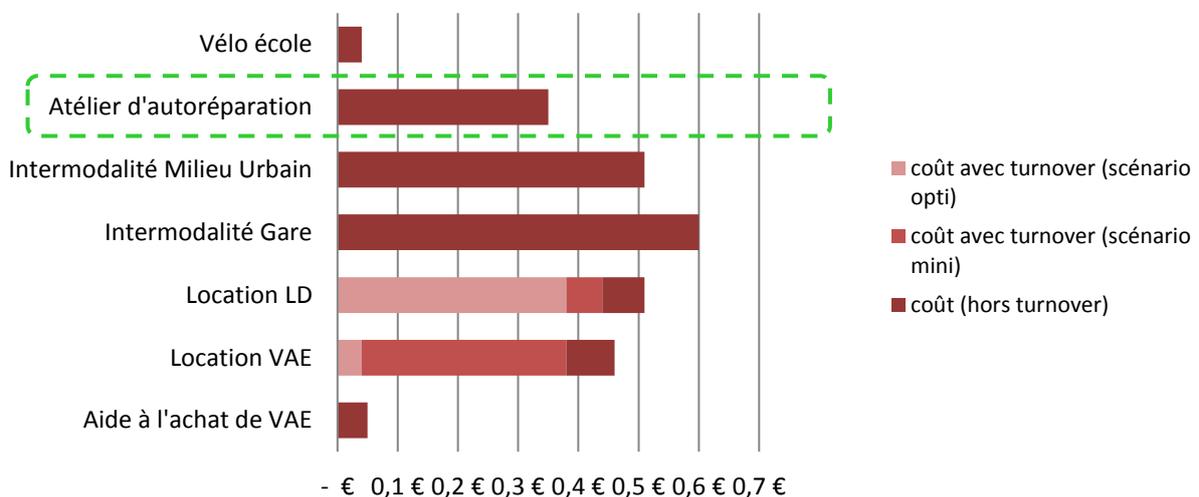
Les 2 graphiques ci-dessous résument de manière comparée les coûts d'un atelier d'autoréparation par kilomètre supplémentaire à vélo généré, ainsi que par kilomètre en voiture évité. Les ratios pour les autres services ont pu être calculés par les autres enquêtes menées dans le cadre de la présente étude. Les résultats détaillés sont disponibles dans les autres cahiers techniques<sup>3</sup>.

Ce calcul permet de mettre en avant le fait que l'atelier d'autoréparation présente une efficacité supérieure à la moyenne des autres services vélos pour le critère du coût pour la puissance publique par km supplémentaire généré à vélo et dans la moyenne des autres services pour celui du coût par km en voiture évité.

Cette conclusion peut s'expliquer par le fait qu'une grande partie des adhérents aux ateliers vélo sont déjà des cyclistes. Les coûts de fonctionnement sont faibles, mais l'augmentation de la pratique du vélo est également assez limitée. C'est en revanche un service très utile pour faciliter la vie des cyclistes et les conforter dans leur pratique.



Comparaison entre les services vélo pour le coût d'un km vélo généré



Comparaison entre les services vélo pour le coût d'un km de voiture évité

<sup>3</sup> Concernant l'exemple du VLS, aucune enquête n'a été administrée à des usagers dans le cadre de la présente étude. Ces données sont calculées sur la base de données publiques disponibles concernant un seul service à titre de comparaison ; à savoir le service Vélib' 1 à Paris existant depuis 2007. Ce ratio s'appuie sur un nombre de location de l'ordre de 40 millions par an pour un trajet moyen d'environ 2,1 km par acte de location, soit de l'ordre de 85 millions de km parcourus chaque année. Les coûts moyen de fonctionnement évoqués dans le rapport de synthèse ont été utilisés pour estimer les ratios du graphique ci-dessous, soit environ 2 400 euros / vélo / an (incluant l'amortissement). Au regard des 18 000 vélos déployés sur le périmètre Vélib', cela devrait représenter un coût annuel de l'ordre de 43 millions d'euros / an. Hors perception des recettes, le coût par km de vélo généré sur un système VLS devrait être de l'ordre de 0,50 euros / km. Ce coût s'entend hors recettes. A ce stade, le coût par km voiture évité n'a pas été calculé. Les retours d'utilisation sur différents services mettent en avant des niveaux de report modal depuis la voiture compris entre 5 et 10%, soit un coût estimé par km de voiture évité compris entre 5 et 10 euros.

- Les ateliers d'autoréparation de vélos permettent de faciliter la vie des cyclistes en confortant leur pratique plus qu'ils ne permettent d'augmenter sensiblement les déplacements à vélo.
- Le nombre de kilomètres évités en voiture grâce aux ateliers vélo reste limité ; les adhérents faisaient déjà beaucoup de vélo et la marge de progression n'est pas très importante.
- Pour cette raison, les impacts environnementaux sont positifs, mais sont limités : de l'ordre de 40 kg de CO<sub>2</sub> économisés par an par adhérent.
- L'investissement public dans ce type de service reste efficace puisque le coût est nettement inférieur à l'externalité positive générée. Un coût de l'ordre de 0,10 € / km généré à vélo et de 0,35 € / km évité en voiture.

## 5. Conclusions

SYNTHESE

- > Les ateliers d'autoréparation de vélos attirent des utilisateurs plutôt masculins, entre 25 et 45 ans, qui sont généralement déjà utilisateurs réguliers de vélo.
- > Les ateliers représentent un service vélo local, dans un rayon de 5 km du domicile, dont la prise de connaissance se fait principalement par du bouche à oreille. Les adhérents fréquentent les ateliers régulièrement, ce qui signifie que leur fonction est autant sociale qu'utilitaire. Par ailleurs, une des raisons principales pour l'inscription à l'atelier était de faire partie d'une association vélo, en plus d'effectuer des actes de maintenance.
- > L'objectif des ateliers vélo, à savoir l'autonomie du cycliste, est largement atteint : les adhérents attestent d'une meilleure capacité pour diagnostiquer un problème et pour réparer leur vélo. De plus, ils sont nombreux à réaliser les actes de maintenance, même complexes, chez eux ou dans l'atelier. Les niveaux de satisfaction vis-à-vis du service sont encourageants, bien que les répondants souhaitent des locaux plus grands et une meilleure proximité des ateliers.
- > 40% des personnes enquêtées avaient un besoin de matériel (acquisition ou réparation d'un vélo) pour se déplacer à vélo plus souvent. Ceci est l'action principale des ateliers vélo et un réel besoin des cyclistes urbains.
- > En termes d'évolutions des pratiques de mobilité, les impacts sont moins marqués que pour les autres services vélo étudiés mais ceci est lié au niveau de pratique déjà élevé des adhérents. Les marges de progression étaient faibles mais les ateliers permettent néanmoins de consolider une pratique déjà forte. Les reports modaux se font principalement en provenance des transports en commun et de la voiture, mais aussi de la marche à pied.
- > Les motifs d'utilisation régulière du vélo concernent principalement les trajets domicile-travail, mais aussi les achats. Pour les déplacements domicile-travail, les distances parcourues par les adhérents des ateliers vélo sont deux fois plus importantes que la moyenne des personnes se rendant au travail à vélo à l'échelle nationale.
- > En conclusion, les ateliers d'autoréparation, à travers l'autonomie des cyclistes, consolident la mobilité à vélo de cyclistes pour la plupart déjà confirmés.

## 6. Recommandations

Si les ateliers d'autoréparation de vélos s'adressent principalement à des personnes déjà utilisatrices du vélo, leur intérêt pour la collectivité et pour la mobilité n'est pas à négliger.

Les ateliers sont comme des maisons de vélo associatives pour les territoires qui ne pourraient pas financer un tel équipement public. En plus d'offrir un lieu pour les actes de maintenance et d'entretien des vélos, ils apportent un point de regroupement des cyclistes et des activités autour du vélo : actions en faveur des modes actifs, vélo-écoles, manifestations et campagnes de sensibilisation... Sans la présence d'un atelier d'autoréparation, ces autres contributions à la politique cyclable ne se réaliseraient peut-être pas.

Les ateliers fonctionnent aujourd'hui en tant qu'associations et dépendent en partie des collectivités pour leur modèle économique. Les apports financiers et matériels (locaux, notamment) permettent d'embaucher quelques salariés et accueillir les bénévoles et adhérents dans des conditions généralement correctes. Mais ce rapport montre que l'argent public octroyé aux ateliers vélo contribue également à la santé publique et à réduire l'utilisation de la voiture.

En outre, en agissant comme lieu d'accueil pour les vélo-écoles, la location, achat ou prêt de vélos, pour les animations scolaires, pour le marquage des vélos, etc. les ateliers permettent d'organiser la diffusion à l'échelle locale de plusieurs autres services vélos dont l'efficacité pour améliorer la mobilité active a été mise en évidence (cf. autres cahiers techniques de cette étude).

Aussi, il semble essentiel pour les collectivités de continuer à soutenir les ateliers d'autoréparation de vélos sur leur territoire. Avec un portage des activités moins complexe et moins onéreux qu'une véritable Maison du Vélo, les ateliers vélo assoient la politique cyclable locale. Ceci n'est pas limité aux métropoles et aux villes moyennes ; les petites villes et les zones périurbaines ont autant d'intérêt à encourager l'utilisation du vélo sur leur territoire et rendre autonomes les cyclistes dans l'entretien de leur vélo.

## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.



ADEME  
20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)