

Les vélostations en France

Les vélostations se multiplient en France. Nous avons cherché à en connaître les caractéristiques, les points forts mais aussi les faiblesses et les principaux axes de développement.

1 Une accélération du nombre de vélocations :

depuis l'an 2000, déjà 7 nouvelles vélostations ont été créées en France, alors qu'une dizaine de vélostations seulement avaient vu le jour en 30 ans (1970 - 1999). A ce rythme, on peut espérer une cinquantaine de vélostations en 2010. De quoi banaliser cet aménagement ! D'autant plus que, dans une récente convention Paris - RATP, la ville et l'exploitant s'engagent à ouvrir, d'ici septembre 2003, cinq « Maisons Roue Libre » (960 vélos + 400 places de stationnement).

2 Un personnel salarié nombreux :

d'une manière générale, les vélostations sont créatrices d'emplois. Les effectifs de salariés sont néanmoins très disparates entre les structures (de 1 à 13 employés). Paradoxalement, les plus forts effectifs de salariés ne sont pas forcément liés à des amplitudes horaires élevées.

3 Une offre de stationnement et un parc de vélos en location très variables :

selon les structures, le volume de vélos mis en location (de 3 à 359 vélos), de même que le nombre de places de stationnement disponibles (de 10 à 270 places) sont très variables.



Photo : P.A.V.



Photo : M. Vélizy

4 Des tarifications homogènes :

les grilles tarifaires concernant la vélocation et le gardiennage sont assez larges mais restent très incitatives, loin du seuil de rentabilité financière. Le seuil de rentabilité se situe probablement au-dessus de 500 vélos, un objectif tout de même pas inaccessible !

5 Des activités élargies :

depuis l'an 2000, la tendance des vélostations est à l'élargissement de leurs activités aussi bien comme relais d'informations des transports publics, que comme pôle d'animation et de promotion du vélo, promenades à vélo, ramassages scolaires, sorties de groupes thématiques. Cette diversification permet aux vélostations de combler les périodes de basse activité cyclable (automne/hiver).

6 Une amplitude horaire très variable :

seule une grande amplitude horaire permet une utilisation optimale des services par les cyclistes. En effet, il faut pouvoir déposer son vélo à 7 heures quand on prend le train et le récupérer tard.

7 Un coût financier réel mais une image très positive :

avec des recettes oscillant entre 10 et 20% du chiffre d'affaire, l'ambition des vélostations ne réside pas dans l'équilibre financier, mais plutôt dans l'incitation au report modal auto/vélo et à l'intermodalité. Ajoutons que la vélostation est un signe fort de volonté politique en faveur du vélo dont les retombées, en terme d'image, sont très favorables pour une ville.

8 Des vélostations au cœur de la chaîne intermodale entre vélo et transport public :

généralement situées dans les pôles d'échanges (gares), les vélostations jouent un rôle majeur dans le développement de la complémentarité, notamment par des incitations tarifaires attractives (abonnement combiné TP + vélo) et un stationnement gardienné des vélos efficace contre le vol et le vandalisme.

Restent quelques questions :

ces structures permettent-elles d'augmenter les pratiques cyclables au sein des agglomérations ? Dans quelles proportions les vélostations incitent-elles au report modal voiture/ vélo ? Quels sont les principaux indicateurs d'une vélostation ? Quelles évolutions de ces structures peut-on souhaiter ?

Pour répondre à ces questions, des études plus approfondies seront nécessaires, au fur et à mesure que se banaliseront les vélostations dans les pratiques de déplacements et de loisirs du public.

Annie-Claude Sebban (Doctorante en aménagement et urbanisme), Bernard Renou

Retrouvez l'enquête complète sur le site de la FUBicy : <http://fubicy.org/amenagements/velostations>

Enquête sur les Vélostations

	Amiens	Aulnay-sous-Bois	Aulnay-sous-Bois	Cergy	Chambery	Chatou	Clermont-Ferrand	Grenoble	Lyon	Montpellier	Nancy	Nantes	Neuilly-plaisance	La Rochelle	Tourcoing	Versailles	Le Vésinet Le Pecq
Situation																	
date de création	99	00	99	02	02	00	01	99	02	96	99	00	01	76	02	01	84
centre C, gare G	C+G	G	G	C+G	G	G	C+G	G	C	G	G+C	C+G	G	C	C	G	C+G
surface m²					50			380					560		70	450	
salariés	10				3	1	8	4			13		6	4(+3)	3	2,5	
amplitude semaine	14h30	14h	11h30	12h15	14h	14h	12h	13h	11h	10h	7h	10h	14h	11h30	12h	12h45	24h
amplitude samedi	14h30	14h	0h	8h45	10h	11h	12h	10h	11h	10h	7h	10h	10h	11h30	5h30	6h	24h
amplitude dimanche	10h	14h	5h	0h	10h	0h	0h	10h	11h	9h	7h	10h	10h	5h45	0	6h	24h
location vélo : type																	
total	359				67	3	100	100	50	94	232	59	100	300	25	50	
ville	335				60		50	91	19	5	45	90			20	44	
vtc								3	29	80	200						
vtt	10										15						
enfant	10				6			6	2		15	10	10		5	6	
électrique					1		50			6	2	2					
tandem	4									3		2					
location vélo : tarif																	
demi-journée	3,3				2	0	3	3	7	3	4	4,5	8	1/h	4	10	
journée	5,0				4	0	5	5	12	6	6	7,5	6	10	6	12	
semaine	11,5				10		13	14			10	32	15		15	16	
mois	18,0				30		x	19		5,3/J	25		50			25	
caution	100				300	230	150	155	250	150	46	153	150	ci	200	300	
articulé, étrier, cable, U	E+C				E ou U	oui	E+C	A	U	oui	U	C	U	clé	C	oui	
mouvement/jour							6	73		17	56		5			20 été	
gardiennage																	
place		30	110	50	40	50							200		28	150	97
tarif journée	1	0	0	0	1			1	0	1	1,0	0,7	1,5		0	1,5	
tarif semaine		0	0	0					0				6			4	
tarif mois	5	0	0	0	5	5		8	0		8,0	7	12			8	
tarif annuel		0	0	0		47		32	0			25	60			80	56
gardiennage/jour					25	40		60					60			100	97
entretien, petites réparations																	
tarif ponctuel	3,0				non								8			21/h	
abonnement annuel					30			32					40				
intervention/jour								8					2			2	
autres services																	
siège bébé, remorque	oui				oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	
accessoires	oui				oui	oui	oui	oui	oui	oui		oui	oui	oui		oui	
possibilité réservation	oui				oui		oui	oui					oui	non			
tarif combiné vélo+tc	oui						oui	non					oui	oui			
Activités annexes																	
agence mobilité					oui		non	oui	non	oui			oui			oui	
action scolaire							non		non		oui		oui			oui	
animation						oui				oui	oui	oui				oui	
Finance (k€)																	
Investissement					40		87	120				86	500				
CA	220				100		319	104				14	150			114	
dont subventions	200				90		44	81	0						oui	95	
de collectivités	oui				oui	oui	275	oui	0							57	oui
de sociétés	oui				non	oui	asso		0		oui		130		oui	38	non
loyer annuel	0				1,5		14,6	2,3	0				0		0		

Dossier Vélostations

LES VELOSTATIONS: Regards croisés

1- Valence:

De l'utilité de partenaires constants

« Nos premiers contacts avec la SNCF, concernaient l'absence d'aménagements cyclables pour garer les vélos sous abri ou pour emprunter les passages souterrains. Les résultats étaient « maigres » (ils le sont toujours !), jusqu'à cette invitation de profiter de travaux de rénovation de la gare début 2001, pour intégrer un local vélo et le gérer sous notre responsabilité. La SNCF mettant à notre disposition un local en échange d'un loyer symbolique ! Nous étions occupés à boucler le projet et son financement, lorsque Monsieur l'Architecte des gares SNCF a repris les mètres carrés qui nous avaient été alloués pour un autre usage ! Exit le local vélo ! ».

Lucien Alessio - REVV

2- Île-de-France:

Une région volontariste

Depuis 1996, la Région Île-de-France finance tout équipement de stationnement et de services pour les cyclistes à proximité des pôles de transports en commun. Un partenariat, avec notamment la RATP et la SNCF, a permis, en l'espace de 5 ans, de doter 300 sites de parcs à vélos (abris éclairés), mais le nombre actuel de vélostations est nettement plus réduit. La RATP cherche à privilégier les sites dotés d'un potentiel particulier (lieux touristiques, zones d'emploi ou d'habitat où le gardiennage des vélos pose problème) afin d'asseoir l'expérience. La SNCF Île-de-France teste des dispositifs intermédiaires entre simples abris et espaces gardiennés sous forme de consignes (boxes en libre-service) et d'enclos collectifs accessibles par carte.

Deux facteurs majeurs conditionnent le succès d'une vélostation, paradoxalement le coût important de l'investissement initial n'étant pas un obstacle en soi. Il faut la présence d'un acteur impliqué et une stratégie sur le long terme pour ce type d'équipement structurellement déficitaire (sauf pour les sites à fort potentiel touristique). Il s'agit de trouver une parade pour assurer l'équilibre financier car il faut un personnel nombreux pour offrir un service à grande

amplitude horaire, adapté à un public de cyclistes très sensibles au prix des différentes prestations.

L'enjeu est encore plus délicat dans le cas de gares de périphérie qui n'accueillent qu'un nombre limité de voyageurs. Plusieurs pistes de réduction des coûts de gestion méritent d'être explorées: automatisation, vidéo-surveillance, combinaison de services,...

Didier Couval - Région Île-de-France

3- Nantes et Lyon:

Les vélostations, à l'initiative aussi de gestionnaires de parking

En juillet 2000, Nantes Gestion Equipements (NGE) innovait en lançant le service location de vélos « Ville à Vélo » dans 9 de ses sites. La diversité des lieux de location, les modèles de vélos proposés (vélo de ville, vélo électrique, tandem) et le coût de location raisonnable avec la première heure gratuite, étaient autant de facteurs promotion. Mais NGE ne s'est pas arrêtée là, en 2001, elle créait dans ses 7 parkings, un parc à vélo sécurisé. Pour continuer à innover en faveur de la « petite reine », NGE est allée encore plus loin (juillet 2002) en offrant la possibilité pour les clients de ses parkings d'utiliser gratuitement un vélo pendant toute la durée de leur stationnement.

Hubert Baley - NGE

Lyon Parc Auto (LPA) exploite 19 parcs de stationnement à Lyon (15.000 places) et depuis 1992 a créé un service de stationnement gratuit pour les vélos. Ce service a trouvé un écho favorable et les arceaux, situés à proximité immédiate des locaux d'exploitation,

sont passés de 20 à 210 en 2002. LPA propose également un autre type de service intitulé « Vélo Location » au parc des Terreaux: le prêt gratuit aux automobilistes clients, et pour les habitants, touristes, promeneurs... un service de location pour quelques heures ou une journée. Enfin, un partenariat entre LPA et la Ville de Lyon a été mis en place dans le cadre du Plan de Déplacement d'Entreprise, LPA met à disposition de la Ville 30 vélos et un service d'entretien de

ceux-ci. Cette opération a été primée par le prix « Vélo d'or 2002 ».

Christine Giraudon Charrier - LPA

4- Neuilly-Plaisance:

Pour des services de qualité

Nos clients acceptent bien nos tarifs - parmi les plus élevés des vélostations françaises - car ils correspondent aux services attendus: large amplitude horaire, possibilité d'entretien, propreté, accueil, etc. De plus le chiffre d'affaire généré permet de réduire le coût de fonctionnement. Les efforts de notre équipe commencent à porter leurs fruits: 43% de nos abonnés gardiennage sont passés de la voiture au vélo + train pour se rendre à leur travail.

Les clés de la réussite à l'avenir sont à mon avis: une accessibilité 24h / 24h par badge pour les abonnés gardiennage, un site en réseau au plan régional et surtout la location loisir et les petits services qui font la différence (atelier, accessoires, balades guidées entres autres)... mais également les services « vélo entreprise » et les actions « vélo école ».

L'intérêt d'une vélostation est de permettre la rencontre de deux cultures trop souvent séparées, celle des cyclistes urbains et celle des « pédaleurs du dimanche » !

Raphaël Murat - Maison Roue Libre
« Bords de Marne »

5- Grenoble:

Enfin au large mais un cadre partenarial à trouver

Le VéloParc Gare a rouvert ses portes au public le 6 janvier 2003, fi du projet malingre, nous disposons maintenant de 270 places de consigne. Ça fait du bien de pouvoir à nouveau dire OUI, je vous dis que ça. Nous disposerons cette année encore d'une centaine de vélos et nous établirons en avril semble-t-il le Pôle



Photo: Îlot Vélos

d'Information en Eco-Déplacement. Durant la fermeture de la gare, nous avons ouvert un VéloParc Campus et nous prolongerons cette expérience jusqu'à la fin de l'année universitaire. Nous ferons ainsi fonctionner pour la première fois deux lieux censés se répondre et/ou se compléter.

Nous avons pu nous rendre compte de l'inadéquation du partenariat en cours. Nous préconisons la création d'une nouvelle SEM, entièrement consacrée au vélo urbain, en lien avec la METRO et le SMTC. Cette entité nouvelle permettrait de rendre durable l'expérience menée à la gare mais aussi de développer le projet d'ensemble sur l'agglomération et d'intégrer les actions en lien avec les entreprises et leur Plan de Déplacement ou encore les animations scolaires et péri-scolaires.

Alain Montillier - VéloParc

6- Clermont-Ferrand : Une location gratuite pour les abonnés TC

Le service LéoVélo a débuté en juin 2001, à l'initiative du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Clermontoise, il compte 2 stations de locations fixes, l'une est située en centre-ville, et l'autre face à la gare SNCF. Un vélobus complète le dispositif sur la place principale de Clermont-Ferrand. Une troisième station fixe est étudiée à Chamalières.

Après 1 an d'exploitation, nous constatons une très forte résistance culturelle ajoutée à un relief accidenté mais l'ouverture d'une deuxième station en gare SNCF a été favorable. Outre l'intermodalité elle permet de pouvoir restituer son vélo à la station de son choix. Fin décembre 2002, nous enregistrons une utilisation des services vélo trois fois plus importante que l'an passé. 89 % des usagers du service sont détenteurs d'un abonnement mensuel au TC et bénéficient donc de la gratuité du service. Depuis mi-novembre 2002, un nouveau service permet la location à la semaine, il est également gratuit pour les abonnés

du TC et répond à une forte demande. Nous développons une communication pour offrir une image du vélo dynamique, moderne et pratique dont la pratique du vélo électrique, parfaitement adapté à l'agglomération (il représente 85% des locations !).

Eva De Freitas - LéoVélo

7- Amiens : Des vélos à disposition sur les manifestations

Notre association propose trois services : location, gardiennage et petites réparations. Ces activités sont réparties sur deux sites différents : centre-ville et Gare. Sur le parking de la gare, nous disposons de deux bus aménagés. L'idée en 2003 serait de développer le fait qu'un des deux bus soit mobile et puisse intervenir sur différentes manifestations se déroulant dans la Métropole amiénoise. Cela permettrait de mettre des vélos à disposition sur les lieux même des grands événements (concerts, rencontres sportives, salons, fête du cinéma, congrès ...). Notre première expérience, lors du Téléthon 2002, a rencontré un vif succès.

Antoine Patin - Amiens Vélo Service

8- Chambéry : La vélostation, un des éléments de l'agence d'écomobilité

Outre la vélostation, l'Agence Ecomobilité assure, entre autres, une assistance à maîtrise d'ouvrage de Plans



de Déplacements en Entreprise, le développement de places de stationnement sécurisées pour vélos, la sensibilisation et l'aide à la mobilité douce des étudiants (vélos presque gratuits) et des scolaires (Pédibus), ... pour le compte de Chambéry Métropole.

Gilles Boisvert - Agence Ecomobilité

9- Versailles : Un point vélo géré par la société de transport urbain

Créé en 2001, le point vélo Phébus a fait l'objet d'une étude de la part du CERTU

qui a identifié que 50% des utilisateurs étaient auparavant usagers des bus ! Par conséquent, le lien entre vélo et bus est une relation de complémentarité et de complexité.

Noël Dussac - Point Vélo Phébus

Les contacts Vélostations en France

Nous remercions les personnes
ci-dessous, sans qui ce dossier
n'aurait pas été possible.

Amiens - Vélo Service - Patin A.
03 22 72 55 13 - velo.service@wanadoo.fr
<http://amiensveloservice.fubicy.org>

Chambéry - Agence Ecomobilité
Boisvert G. - 04 79 96 34 13
agence.ecomobiliite@laposte.net

Clermont-Ferrand - LéoVélo
De Freitas E. - 04 73 90 55 41
eva.de.freitas@effia.fr

Grenoble - Véloparc - Montillier A.
04 76 85 08 94 - vpg@ptitvelo.net

Ile-de-France - Conseil Régional/DECV
Didier Couval - 01 53 85 56 46
didier.couval@iledefrance.fr
www.iledefrance.fr

La Rochelle - Autoplus - Martin
05 46 34 02 22 - rtcr@wanadoo.fr

Lyon - Lyon Parc Auto
Giraudon C. - 04 72 41 65 25
christine.giraudon@lpa.fr - www.lpa.fr

Montpellier - Tam Vélo
Ledroit M. - 04 67 92 92 67
michele.ledroit@libertysurf.fr
www.montpellier-agglo.com/tam

Nancy - Cyclotop
Xailly D. - 03 83 40 31 31
infovelo@cyclotop.net - www.cyclotop.net

Nantes - NGE
Baley H. - 02 51 84 94 51
nge@nge-nantes.fr - www.nge-nantes.fr

Neuilly Plaisance - Roue Libre Marne
Murat R. - 01 48 15 28 88
rouelibre.marne@online.fr

Paris - Doctorante - Sebban A-C.
01 43 41 28 25 - ac.sebban@nomade.fr

Tourcoing - VéloPôle - Lepers S.
03 20 81 43 43 - slepers@transpole.fr

Versailles - Vélo Phébus
Dussac N. - 01 39 20 16 60
ndussac@keolis.com - www.phebus.tm.fr

Signalons aussi, bien que nous n'ayons pas reçu leur réponse à temps, des précurseurs en la matière :

Strasbourg - Vélocation - 03 88 33 64 65
www.velocation@velo-strasbourg.com

