



## Sabine, l'asso vélo de Rouen

12 rue du contrat social 76000 Rouen

<http://sabinerouenvelo.org/>

[rouensabine@fub.fr](mailto:rouensabine@fub.fr)

### Le retour de la location moyenne et longue durée.

Rouen le 06/04/2021

#### 1] Le contexte historique

Un petit retour dans le temps s'impose. C'est lors du Conseil de la CREA du 23 juin 2014 qu'une délibération fut présentée afin de mettre un terme au système de location Vélo'R sans concertation ni information préalable auprès des usagers et des associations de cyclistes. Nous nous étions mobilisés<sup>1</sup> afin d'éviter sa fermeture, considérant que c'était un véritable coup d'arrêt au développement du report modal sur le territoire.

Ce service devait être remplacé par trois projets dont l'éclosion était prévue grâce à l'appel à projet "Développement de Service Vélo" en 2015 doté de 50.000 euros pour une durée maximum de 3 ans, qui a permis la mise en place de la SCOP "Pierre et Simon".



De ce point de vue, nous notons avec tristesse et colère que la part modale du vélo entre 2007 et 2017 ne progresse pas significativement, voire régresse dans certains endroits, preuve que les politiques engagées jusqu'alors n'apportent pas les réponses adéquates pour le développement du vélo sur notre agglomération.

Depuis 2015 nous n'avons eu de cesse de défendre le retour d'un service de location moyenne et longue durée, et notamment lors de la campagne des municipales de 2020. Ce service essentiel, à un report modal structurel, est revenu à sa juste place : un outil essentiel au service des mobilités actives. Nous nous en félicitons et remercions au passage tous ceux qui de près ou de loin ont œuvré à ce retour.

Lundi 22 mars 2021 la Métropole Rouen Normandie posait la première pierre administrative pour ce service de location, en votant une délibération<sup>2</sup> dont l'objet était un

<sup>1</sup> <http://fubicy.org/rouensabine/lettre%20ouverte%20Velor%20signee%20asso.pdf>

<sup>2</sup> [https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/assemblees/2021-03/Dossier\\_projets\\_de\\_deliberation\\_C.22.03.21.pdf](https://www.metropole-rouen-normandie.fr/sites/default/files/documents/assemblees/2021-03/Dossier_projets_de_deliberation_C.22.03.21.pdf)

bail de location des locaux accueillant le service. Nous avons eu auparavant , une réunion de concertation, qui nous avait présenté les grandes lignes de ce service.

## **2] Descriptif du service proposé**

À l'étude des différents documents, nous comprenons que la Métropole Rouen Normandie souhaite relancer un service de location moyenne et longue durée de trois types des vélos :

- 1- VAE Arcade E – cardan;
- 2- VAE Vitaly,
- 3- Vélos cargos à assistance électrique,
- 4- Vélos pliants mécaniques.

De plus, l'offre serait complétée par des remorques vélos.

Pour ce qui est des volumes, il est attendu pour septembre 2021, l'ouverture avec environ 600 VAE pour atteindre jusqu'à 2500 vélos en 2024, dont une partie serait attribuée aux agents de la métropole. Elle prévoit aussi l'arrivée d'une trentaine de vélos cargos et de vélos pliants ainsi qu'une vingtaine de remorques vélos. La montée en charge se fait sur 3 ans globalement par tiers, selon une appréciation approximative.

La partie la plus importante de cette flotte serait accessible dans les locaux de la vélo station au 78 rue Jeanne d'Arc mais il est aussi envisagé un service itinérant pour les territoires excentrés.

La gestion de la vélostation sera confiée à la TCAR dans le cadre d'un avenant au contrat SOMETRAR jusqu'au 31/12/2025. Un partenariat avec un acteur de l'économie sociale et solidaire est annoncé, son périmètre semblerait être orienté vers la réparation.

## **3] Les propositions de Sabine pour finaliser le service de location**

En premier lieu, nous souhaitons réaffirmer notre satisfaction à cette réouverture, mais nous espérons que son insertion dans le contrat de concession qui lie la métropole et la TCAR ne soit pas un frein à l'épanouissement de ce service: d'une part la flexibilité que demande le travail de mise en place d'un tel service risque d'être limitée. De ce point de vue nous rappelons que nous avons toujours défendu l'idée qu'un pilotage public était plus efficient afin de répondre au mieux aux besoins des usagers. D'autre part, s'il est nécessaire que la flotte soit caractérisée visuellement pour faire la publicité du service, nous craignons qu'un marquage auto-promotionnel trop voyant n'entache son attractivité.

Nous soutenons un pilotage public de la vélo-station notamment pour permettre un portage volontaire politiquement ancré dans une démocratie participative, pour éviter les conflits d'intérêt et garantir une équité d'accès au service pour tous. L'appel à des professionnels spécialisés dans la location de vélos, en partenariat avec les structures associatives et d'usagers, est un bon point de départ.

### 3.A] Deux bilans annuels en liaison avec la charte de concertation

Nous proposons que les bilans chiffrés et techniques soient transmis aux associations qui suivent les politiques cyclables dans le cadre de la future charte de concertation. Nous considérons qu'il serait souhaitable de faire évoluer le système à l'aune des réalités et des besoins exprimés au fur et à mesure de sa montée en charge.

### 3.B] Les flottes de vélos

L'offre de VAE permettra aux locataires d'essayer le vélo pour effectuer des trajets longs et/ou comportant des pentes importantes. Celle de vélos pliants leur permettra de s'essayer à la pratique de la multimodalité. Ce ne sont cependant pas les seuls freins à un report modal vers le vélo, auxquels ce service peut s'attaquer. Nous nous appuyons dans la suite, pour étayer tous les compléments d'offre que nous proposons, sur les offres de services comparables dans d'autres villes en France (Le Havre, Nantes, Poitiers, Toulouse, Grenoble, Strasbourg, parmi beaucoup d'autres). Certaines propositions semblent à l'étude dans l'offre rouennaise à venir.

Un autre frein majeur est la possibilité de transporter des enfants, ou des charges lourdes (courses par exemple). Il nous paraît donc primordial de compléter l'offre dans ce sens par des accessoires, que nous mentionnons au paragraphe suivant, et par des vélos-cargos variés à destination entre autres des familles ou des artisans : une dizaine de vélos, dont des exemplaires de type triporteurs, vélos rallongés, voire biporteurs serait un immense atout, d'autant que l'achat de ces véhicules est lourd.

Par ailleurs, l'offre devrait être complétée par des vélos mécaniques traditionnels au moins en location de courte durée, pour plusieurs raisons. La première est que le vélo classique reste d'usage plus pertinent qu'un VAE pour de nombreux déplacements au sein de la Métropole.

Dans ces cas-là, l'usage d'un VAE et le prix de sa location, même s'il reste modique, se justifie bien plus difficilement auprès des testeurs potentiels d'un report modal. Le deuxième usage possible est de pouvoir remplacer temporairement son propre vélo classique lorsque le sien subit une avarie. Le risque de n'avoir aucune solution dans ce cas est fortement préjudiciable à la crédibilité de la solution vélo. Enfin, une autre utilisation importante de cette flotte classique a une vocation touristique, par exemple pour la découverte de la ville-centre et des rives de Seine sur l'aire de la Métropole.

Pour terminer, des vélos spécifiques : tandems, vélos couchés, et notamment des vélos dédiés à l'usage des personnes à mobilité réduite, porteuses de handicap, ou dédiés à leur transport (tricycles, hughbikes, triporteurs spécialisés, etc.) viendraient idéalement démontrer la du panel.

### 3.C] Les accessoires

À nouveau dans l'optique de rendre le vélo crédible pour tout type de déplacements du quotidien, y compris entre domicile, école, lieu de travail, commerces, les accessoires s'avèrent indispensables à la réussite d'un report modal :

- sacoches à l'arrière ou panier à l'avant,
- sièges enfants,
- remorques adaptées au transport d'enfants, ou de matériel et bagages,
- vélo-suiveur ou « follow-me » pour les enfants.

### 3.D] Les tarifications et les abonnements

Ainsi, la possibilité de location de courte durée (une demi-journée), idéalement gratuite, est souhaitable pour les besoins ponctuels et surtout pour permettre au futur usager de tester le vélo proprement dit (à ne pas confondre à l'abonnement test, voir plus loin). Ceci est particulièrement vrai pour les vélos-cargos, et les remorques.

Nous estimons que l'option d'achat après location n'est pas très adaptée excepté pour des personnes aux revenus très modestes, par exemple inférieur ou égal au SMIC. Pour le reste de la population nous considérons que la prime d'achat est un outil pertinent même si nous pensons qu'elle devrait être adaptée en fonction des revenus déclarés, et surtout ne s'appliquer qu'en-deçà d'un certain plafond concernant le prix du vélo. Nous rappelons aussi que nous souhaitons que cette prime d'achat soit étendue aux vélos traditionnels selon des modalités adaptées.

Nous proposons deux types d'abonnements de VAE en nous appuyant sur les données de l'étude de l'ADEME<sup>3</sup>. Pour ce qui des tarifs, nos propositions sont sur la base de ce qui est pratiqué et acceptable de notre point de vue, et susceptible de répondre à la demande. La maintenance sans surplus est un corollaire et une obligation à la location et son coût doit être pris en compte dans le tarif d'abonnement.

1. **L'abonnement TEST de 2 à 4 mois non renouvelable**, 25 €/mois pour les VAE et à 10€/mois pour les vélos ordinaires. Pour les vélos spécialisés (cargo, vélo-couché, etc), les tarifs devront être affinés par le gestionnaire mais doivent rester dans une fourchette réaliste à moins de 50€ par mois.
2. **L'abonnement ENGAGEMENT de 1 ans, renouvelable**, avec permis d'entretien et rupture du contrat si les conditions de petit rouleur ne sont pas atteintes. (400 km/ 4 mois, soit 100 km/mois), à 35 €/mois pour les VAE. Pour les vélos ordinaires, le tarif est raisonnable à 15€/mois. Pour les vélos spécialisés (cargo, vélo-couché, etc), les tarifs devront être affinés par le gestionnaire mais doivent rester dans une fourchette réaliste à moins de 65€ par mois.

Ces deux abonnements disposeront idéalement d'une tarification sociale :

<sup>3</sup> [https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier\\_location\\_velos\\_vae-services\\_velos\\_ademe.pdf](https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier_location_velos_vae-services_velos_ademe.pdf)

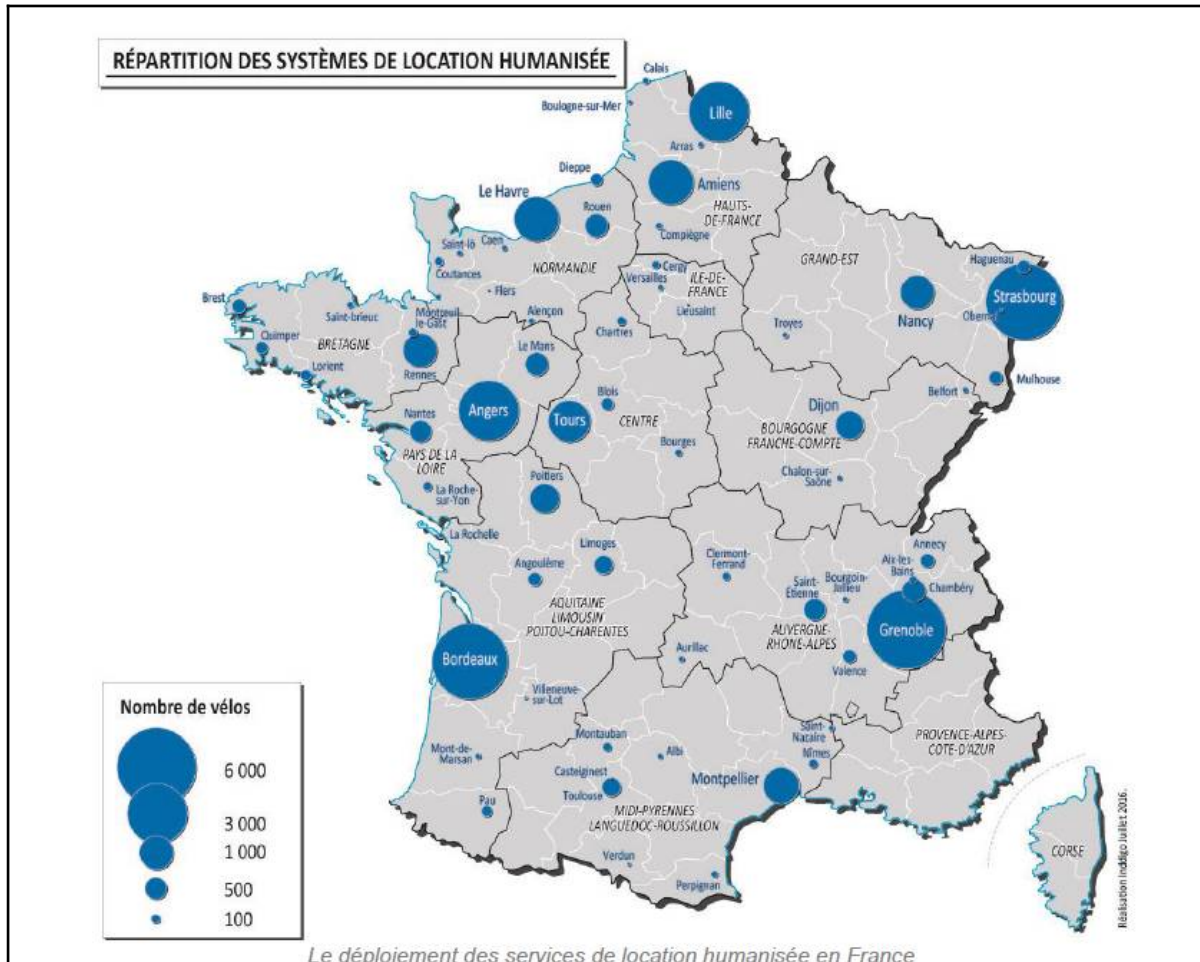
- a. Concernant les VAE, estimée à 10€ pour l'abonnement TEST et à 20€/mois pour l'abonnement ENGAGEMENT;
- b. Concernant les vélos ordinaires, estimée à 4€/mois pour l'abonnement TEST et à 9€/mois pour l'abonnement ENGAGEMENT.

- 3. **L'abonnement SOCIAL, sous condition de revenus**, avec acquisition du vélo avec permis d'entretien et rupture du contrat si les conditions d'utilisation minimale ne sont pas atteintes. 400 km/ 4 mois, soit 100 km/mois. A Rennes, il y a deux tarifs, un tarif neuf, et un tarif reconditionné.
- 4. **L'abonnement multimodal bus-pliant**, qui comprend donc un abonnement TCAR pour prendre le bus lié à la location d'un vélo pliant.

#### 2.D] Le permis entretien

Nous proposons que chaque vélo en location moyenne et longue durée ait un permis entretien avec un contrôle tous les quatre mois afin de les maintenir en état mais aussi de pouvoir constater leur utilisation régulière. En effet, la fiabilité mécanique d'un vélo, comme celle de tout véhicule, se dégrade lorsqu'il n'est pas utilisé. De plus, la batterie d'un VAE qui n'est pas rechargée pendant de longues périodes va voir sa durée de vie se dégrader fortement. Un vélo s'use aussi quand on ne s'en sert pas...

## Annexe 1

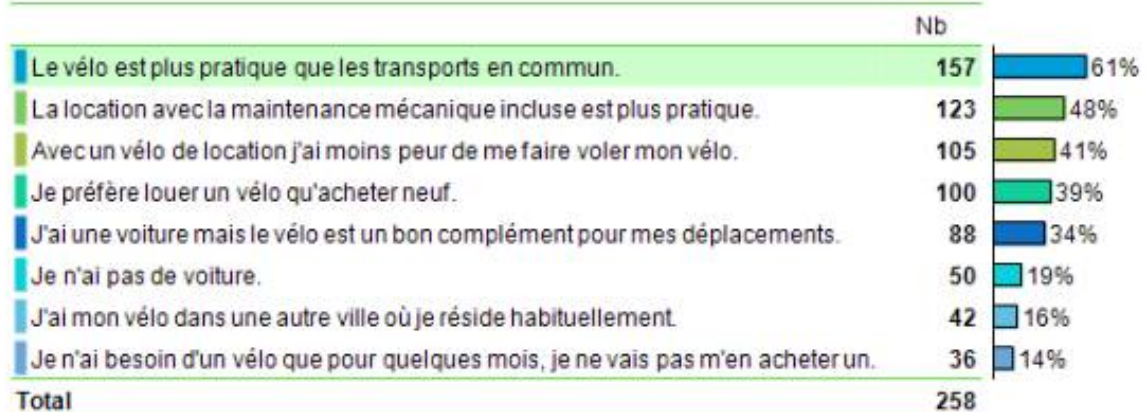


Les systèmes de location vélo en 2016 (étude ADEME)

## Annexe 2 : les motifs de location

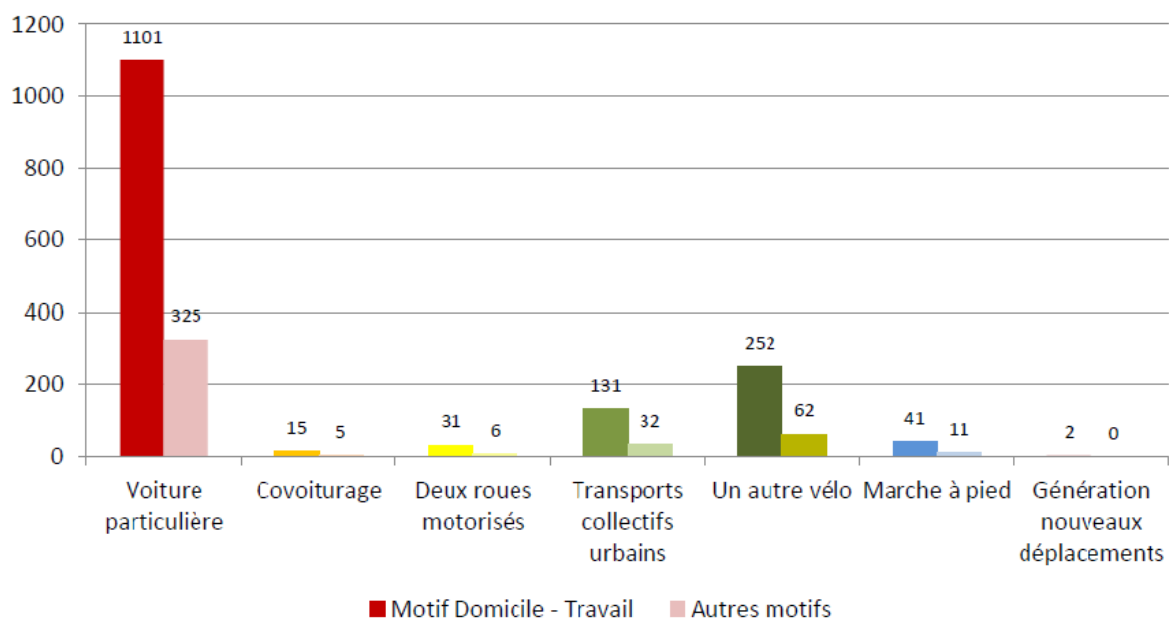
### Pour quels motifs louez-vous un vélo ?

Taux de réponse : 100%



### Annexe 3 : reports modaux

**Reports modaux km/personne/an - Location de VAE**



*Estimation des kilomètres économisés grâce à l'usage d'un service de location de VAE*