Gérer un prêt de vélos en milieu étudiant

Quatrième journée d'étude de la FUBicy

intervention du 12 avril 2002

Cité des Congrès de Nantes

Laurent Hollécou

Association Vélocampus
3, route de la Jonelière
44 300 Nantes
02.40.37.55.10
fax : 02.40.14.37.13
velocampus@nomade.fr
www.velos.org

Vélocampus

association loi 1901 déclarée le 4 mars 1997 au n° 2/23609

membre de la FUBicy (fédération française des usagers de la bicyclette)

agrément jeunesse et sports n° 44 592

Vélo d'or 1999 remis par les ministères des transports, de l'environnement et de la jeunesse et des sports pour notre action en faveur de la promotion de l'usage du vélo

Sommaire

Présentation de l'association.....3
La mise à disposition de vélos.....4
Pourquoi louer des vélos aux étudiants ?.....4
Quel système mettre en place ?.....4
1) quelle structure choisir ?.....4
2) vente ou mise à disposition ?.....5
3) location ou prêt ?.....5
4) prêt à court ou à long terme ?.....5
5) vélos neufs ou restaurés ?.....6
6) moyens humains, matériels et financiers.....6
7) choix des vélos.....6
8) financement du système.....7
9) activités annexes pour développer l'usage du vélo.....7
conclusion.....9

Présentation de l'association

L'objectif de Vélocampus est de promouvoir le vélo auprès des étudiants comme moyen de transport rapide, pratique, écologique, économique, convivial, citoyen et permettant de garder la forme.

Depuis le 4 mars 1997, date de création de l'association, de nombreux projets ont été mis en place. Le prêt de vélos aux étudiants représente l'activité principale de l'association et, après une période de rôdage, cette activité est désormais au point (notamment pour limiter les vols).

La deuxième activité importante de l'association est d'inciter les étudiants à faire du vélo et cela se traduit chaque année par diverses actions sur les campus ou en-dehors (balades, contrôles techniques gratuits de vélos, …).

La réparation de vélos et la vente d'accessoires représentent pour nous une nouvelle activité qui commence à se développer. Enfin, diverses activités annexes sont organisées pour promouvoir le vélo de manière générale ou faire connaître l'association dans un cadre extra-universitaire.

L'association en chiffres :

création : en 1997

principaux partenaires : Communauté Urbaine, Université et Mairie de Nantes, Maison Des Étudiants, Place au Vélo

nombre de vélos : 250 actuellement et 300 à la rentrée universitaire 2002/2003.

nombre d'adhérents : 300 et probablement 400 en juin 2002

local : un local de 8 m2 est mis à notre disposition dans les bureaux de la Maison Des Étudiants dans lequel nous avons notre bureau et notre atelier de réparations. Nous stockons nos vélos à l'intérieur de la Maison Des Étudiants mais espérons obtenir prochainement un nouveau local plus grand.

personnel : outre les bénévoles, Vélocampus dispose d'un salarié et s'apprête à en accueillir un deuxième, l'activité de l'association ayant fortement augmenté depuis ses débuts.

La mise à disposition de vélos

Pourquoi louer des vélos aux étudiants ?

Suite à la loi sur l'air, les mairies ou communautés urbaines de plus de 100 000 habitants ont pour obligation de développer un PDU (Plan de Déplacements Urbains) et de mettre en place dans ce cadre des actions et aménagements pour favoriser les circulations douces. La location de vélos est de ce fait présente dans la plupart de ces PDU. Comme la location de vélos est une activité nouvelle pour ces villes, elles souhaitent parfois « tester » le système à plus petite échelle auprès des étudiants. Dans toutes les villes où le système a été essayé, il y a un retour positif des étudiants, des partenaires, de la presse et du public.

Le public étudiant est idéal pour cette phase de test puisqu'il n'a pas encore une longue habitude de la voiture (moins de 25 % des étudiants viennent en cours en voiture à Nantes[1]) et que ses revenus sont souvent limités.

Sur Nantes, 24 % des étudiants non-cyclistes n'utilisent pas le vélo en premier lieu parce qu'ils n'ent ont pas[1]. On voit tout de suite l'impact potentiel que peut avoir une location de vélo à prix réduit sur ce public spécifique et les résultats des différentes villes sont là pour confirmer que les étudiants répondent fortement à cette offre (42 % sont intéressés par un système de vélos en libre-service sur le campus et 60 % par un tel système en ville[1]).

Notons que 58 % des étudiants non-cyclistes n'ont jamais pensé à venir sur le campus en vélo[1]. L'organisation d'un système de location peut ainsi susciter l'idée d'une alternative à leur mode de transport habituel.

Quel système mettre en place ?

1) quelle structure choisir ?

Le projet à Nantes s'est créé sous la forme d'une **association** mais il existe des structures différentes dans d'autres villes :

- **les villes ou communautés urbaines** (ex. : Ville et communauté d'agglomération de Poitiers, communauté urbaine de Strasbourg)

- **les services associatifs** (ex. : service de l'association des étudiants d'Angers (AUDA))

- **les CROUS ou universités** ont en général pour politique d'aider les associations mais pas de créer eux-mêmes un système de location.

La mise à disposition de vélos apparaît plus comme un service que comme une activité associative et semble donc être davantage du ressort des collectivités locales. Cependant, le statut associatif permet une meilleure réactivité à moindre coût et une implication plus grande dans des partenariats avec d'autres associations étudiantes. L'association a aussi un rôle de conseil et de revente d'accessoires (sacoches, pantalons K-Way, antivols, …) à destination des étudiants qui ont leur propre vélo.

[1] enquête marketing vélocampus mars 2002

2) vente ou mise à disposition ?

Les avis sont partagés et on a pu constater une forte demande pour les deux options. Cela s'explique par le statut particulier des étudiants qui restent dans une même ville pour des durées très variables et parfois indéterminées.

L'achat d'un vélo d'occasion n'est intéressant que si l'on reste plusieurs années dans la même zone géographique, alors que le prêt est envisageable pour des périodes plus courtes.

C'est pourquoi, parallèlement à notre système de prêt de vélos, nous organisons des ventes de vélos d'occasion, restaurés par une association de réinsertion.

Nous revendons aussi nos vélos de prêt après plusieurs années d'utilisation.

La mise à disposition doit avoir deux objectifs :

- permettre aux étudiants étrangers à la ville de circuler librement et à moindre coût lorqu'ils pensent ne rester qu'un an voire deux sur place.

- être un facteur déclencheur de (re)découverte de la circulation à vélo. Grâce aux tarifs réduits, l'étudiant est incité à utiliser un vélo au quotidien ou ponctuellement. Ainsi, il faut privilégier des vélos simples et robustes pour faciliter l'utilisation (voir la partie sur le modèle de vélos). Ensuite, si l'étudiant désire un vélo plus rapide, plus grand ou autre, il sera temps pour lui d'acheter son propre vélo mais en ayant déjà une expérience pour faire son choix.

3) location ou prêt ?

Les vélos peuvent être prêtés (en général, il faut au moins payer une adhésion comme à Angers ou Nantes) ou loués. Les tarifs sont souvent compris entre 5 € et 15 € par mois.

Le prêt permet essentiellement de garder l'esprit associatif lorsqu'il s'agit d'une association car il y a un risque assez important d'être perçu comme un service plutôt qu'une association en pratiquant la location. Il faut avoir à l'esprit qu'on ne peut pas rentabiliser la location si on veut garder l'effet incitateur. Seuls des tarifs attractifs permettront d'amener les étudiants à essayer un autre mode de transport que la voiture. La location permet de financer l'activité et les réparations mais elle ne pourra pas rembourser les vélos.

4) prêt à court ou à long terme ?

Nous avons opté pour un prêt de vélo à l'année afin de garder l'objectif de l'association et pour diverses raison logistiques.

L'objectif de notre association étant de développer le vélo, le prêt de vélo à l'année permet à l'étudiant de disposer à tout moment d'un vélo et de s'habituer à ce mode de transport. L'étudiant ayant toujours son vélo disponible, il est incité à l'utiliser plus souvent que s'il devait se rendre à chaque fois au lieu de location. On limite aussi les réparations puisque l'étudiant considère le vélo prêté comme le sien et y fait donc plus attention.

Le prêt à court terme se situe davantage dans une optique de loisirs que de déplacements urbains mais çela peut être un premier pas vers une utilisation plus régulière.

Techniquement, il est beaucoup plus facile de prêter des vélos sur une longue période afin de limiter le stockage (rappel : notre local fait 8 m^2). Comme nous vérifions les vélos lors de leur retour, il y a aussi un gain de temps avec le prêt à l'année puisqu'on ne contrôle les vélos qu'une ou deux fois par an (sauf à la demande des usagers).

Cependant, il y a une demande assez forte de location à court terme, surtout en période estivale quand une partie de nos vélos nous ont été rendus par les étudiants ; nous allons donc

essayer de mettre en place un système de location soit au centre-ville pour tous les publics, soit au sein des entreprises dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises.

À titre informatif, la location à la semaine, au mois ou à l'année sont autant recherchés par les étudiants (environ 30 % chacun)[1].

5) vélos neufs ou restaurés ?

Chacune de ces options a ses avantages et inconvénients.

La restauration de vélos permet d'avoir des vélos à faible coût. Le sytème est aussi plus écologique puisqu'on fait du recyclage. Si on parvient à faire restaurer les vélos par les étudiants, avec possibilité pour eux de les acheter, ils sauront par la suite réparer eux-mêmes leur vélo et s'approprieront d'autant plus leur moyen de transport.

Par contre, cela demande du temps et un local de réparation équipé. On risque des pannes plus fréquentes (coût et temps supplémentaires pour chaque réparation). Mais surtout, pour les nouveaux cyclistes, les pannes à répétition seront autant d'arguments supplémentaires pour choisir un autre mode de transport.

Les vélos neufs sont évidemment plus chers mais ils arrivent prêts et réglés et demandent peu d'entretien. Dans les débuts de la mise en place d'une location, le gain de temps est un atout essentiel. On peut choisir des vélos personnalisés afin d'être identifiés plus facilement (voir la partie sur le choix des vélos).

6) moyens humains, matériels et financiers

Il faut compter un salarié à temps plein pour gérer la réparation et le prêt d'un parc de 300 vélos à l'année. Pour des locations de courte durée, il y a nécessairement plus de travail mais la présence d'un deuxième salarié autorise une ouverture toute l'année, y compris l'été.

Pour une structure associative, il y a aussi des activités annexes (atelier de réparations, balades, opérations diverses, …) mais l'aide apportée par les bénévoles complète le travail des employés.

Un local comprenant un atelier de réparations, une surface de stockage pour 150 vélos et un bureau pour accueillir les étudiants devra faire au minimum 100 m^2 et être équipé d'un point d'eau, d'éclairage, de chauffage et de prises électriques.

À raison de 230 € par vélo, il faut compter 69 000 € (450 000 F) pour un parc de 300 vélos. Ensuite, ce parc est maintenu en état grâce aux recettes de la location et a une durée de vie qui peut dépasser les 5 ans si les vélos sont de bonne qualité et bien entretenus. Ensuite, ces vélos pourront être revendus pour renouveler en partie le par cet augmenter le nombre de vélos dans la ville.

7) choix des vélos

Loin d'être anodin, le modèle de vélos choisi joue énormément sur l'image que les gens auront du système de location et de l'utilisation d'un vélo en général.

Il faut avant tout des vélos **simples et robustes** qu'on peut obtenir pour moins de 230 € TTC personnalisés et équipés. N'oublions pas qu'en location, les usagers font moins attention au vélo et moins il y a de pannes, plus on gagne de temps et d'argent en entretien et plus l'étudiant est satisfait de l'opération. Voici quelques conseils sur l'équipement et les accessoires :

[1] enquête marketing vélocampus mars 2002

- vitesses : rien ne sert d'avoir 21 vitesses ! Il faut au-moins 5 vitesses et 6 paraissent suffisantes pour presque toutes les utilisations. On n'a ainsi un seul plateau (simplicité d'utilisation et d'entretien et réduction du coût du vélo).

- roues : des roues de 650 en diamètre avec des pneus larges ralentissent un peu le vélo mais évitent beaucoup d'entretien (voilage, crevaison, …). Il faut inciter les usagers à gonfler régulièrement leur pneus. On peut ainsi leur fournir une pompe avec le vélo.

- porte-bagages et tendeur : pour le confort et pour pouvoir faire ses courses en vélo. On peut aussi proposer des sacoches, paniers, casque, …

- éclairage à dynamo, freins V-brake, garde-boue en résine (avec tige métallique intégrée pour limiter les problèmes avec les câbles d'éclairage).

- antivol en U : indispensable. Nous sommes passés de 25 % à moins de 5 % de vol depuis que nous utilisons des antivols en U et que nous avons des vélos personnalisés.

La personnalisation des vélos (couleurs, logos) permet une bonne identification de l'association et une excellente communication qui satisfait les partenaires, informe les habitants et les étudiants que le système existe. Un look jeune du vélo permet en outre de revaloriser l'image de la bicyclette, perçue encore parfois comme un objet désuet. Ainsi, le choix à Angers s'est porté sur des B-twins (Décathlon) et on a remarqué à Nantes que nos vélos attirent les étudiants en partie car ils sont à la « mode ».

Avec des vélos facilement repérables, on accroit la visibilité : plus on remarque de vélos en ville et plus on pense à se déplacer de cette manière. Il y a un effet « boule de neige », les nouveaux adeptes incitant par leur unique présence de nouvelles personnes à prendre leur vélo.

8) financement du système

Dans le cadre d'une association étudiante, les sources de financement potentielles sont multiples : Mairie, Communauté Urbaine, Université, CROUS, Animafac (fédération nationale des associations étudiantes) suffiront probablement. D'autres financements peuvent être recherchés (Union Européenne, Conseil Général ou Régional, Ministère de l'Environnement, …) en complément.

Pour une collectivité, les fonds propres, le soutien de l'ADEME (Agence de Défense de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie) ou des aides diverses de l'État assureront sans grandes difficultés l'opération.

9) activités annexes pour développer l'usage du vélo

Ces activités sont un complément presque indispensable à la location de vélos :

- installer un atelier de réparations afin d'améliorer les vélos déjà existants et éviter qu'ils cessent d'être utilisés dès qu'il y a une panne.

- vendre des antivols en U : à Nantes, 15 % des étudiants se sont déjà fait voler un vélo et 40 % de ceux-ci n'ont pas racheté de vélo.[1] De surcroît, pour 40% des étudiants non-cyclistes, le vol est un frein à l'utilisation du vélo. En vendant des antivols en U et en conseillant les étudiants, on peut donc sur le long terme mais à faible coût, augmenter le nombre de cyclistes.

- vendre divers accessoires pour augmenter l'utilisation du vélo par les cyclistes (sacoches, pantalons K-way, …).

[1] enquête marketing vélocampus mars 2002

- organiser différentes manifestations (balades, …) pour améliorer l'image du vélo et créer l'occasion d'essayer un vélo pour ceux qui hésitent.

conclusion

L'idéal si on veut augmenter rapidement le nombre d'étudiants à se déplacer en vélo est de :

- louer ou prêter un parc de vélos (travail d'incitation)

Seulement sur de longues périodes (minimum : trimestre) en cas de faibles moyens humains ou sur toute période si on dispose de moins de vélos ou de plus de personnel.

- installer un atelier de réparations (travail d'amélioration de la situation existante)

- vendre des antivols en U et divers accessoires et organiser différentes manifestations (balades, …)

plus nous avons de vélos et plus il y a de demande.

documents à amener : convention de prêt de vélo, rapport d'activité, plaquettes, ce dossier lui-même, …

spécifités du milieu étudiant

autres villes intéressées pour créer un vélocampus

De nombreuses villes ont déjà mis en place ou souhaitent développer un système de mise à disposition de vélos à destination des étudiants.

intro : nb d'étudiants à Nantes

vérifier taille du local de réparations prévue

développer tous les services annexes de vélocampus qui incitent aussi à la pratique du vélo.

l'idée est de bien se positionner
sur les actions qui facilitent le choix du vélo par la population. Pour vous, la question est celle de l'action envers le public particulier des étudiants.

- En quoi est-elle intéressante ?
- Quel système de location/prêt faut-il mettre en place ?
- Quel coût ? Quels moyens de financements ? Quelles structures de gestion (association, régie municipale...) ?
- Quels impacts sur la population estudiantine ? quels partenariats (université, assos étudiantes... ?) quelle évolution depuis la création de Vélocampus ? quelle demande ?
- Quels types de vélos ? combien ?

Vous aurez un temps de parole de 20 minutes. Merci de me dire si vous souhaitez un matériel pédagogique particulier : rétroprojecteur, projecteurs diapos...

http://www.etudiant-angers.com/velo-campus/
http://www.mairie-poitiers.fr/pratique/transport/velocampus.htm