

Le phénomène VAE : une solution de mobilité du quotidien pour tous les territoires ?



Le 13 octobre 2020, l'Observatoire régional des transports des mobilités (ORTM) des Pays de la Loire représenté par son président M. Jean-Louis LEHUGER, et la Communauté de communes Sud Retz Atlantique représentée par son Vice-Président en charge du développement économique M. Jean-Marie BRUNETEAU, accueillait à la maison de l'intercommunalité de Machecoul-Saint-Même (44) les participants du mardi de l'ORTM consacré au vélo à assistance électrique.

Ce mardi de l'ORTM était animé par Didier VIVANT, directeur de l'ORTM.

Il était précédé d'une visite de la Manufacture Française du Cycle à Machecoul-Saint-Même (44), représentée par MM. David JAMIN, directeur général, et Frédéric BOROWCZAK, responsable Grand Compte. Cette visite a permis aux participants de connaître les enjeux et installations du 1er fabricant de cycles en France, avec plus de 450 000 vélos produits par an dont 90 000 VAE, ce dernier étant en forte croissance.



L'usage du VAE semble se démocratiser dans tous les territoires :

Comment expliquer ce phénomène ?

Quels en sont les caractéristiques ? (impact sur le marché du vélo, territoires concernés, comparaison européenne, type d'usage), les bénéfices, le potentiel ?

Quelle dynamique est à l'oeuvre en Pays de la Loire ?

Quels sont les services mis en place ?

Comment les collectivités s'adaptent-elles ?

Quels en sont les impacts ?

PROGRAMME

Potentiel et limites du vélo à assistance électrique : une comparaison France / Pays-Bas

Sébastien MARREC, Doctorant en aménagement et urbanisme à l'Université Rennes 2

Vélo à assistance électrique : générateur cyclable en milieu rural et périurbain

Sébastien BOURCIER, Chargé de mission mobilité, ADEME Direction Régionale Pays de la Loire

Service Véloce de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres

Camille BOCENO, Conseillère en mobilités, Communauté de communes Erdre et Gesvres



Potentiel et limites du vélo à assistance électrique : une comparaison France / Pays-Bas

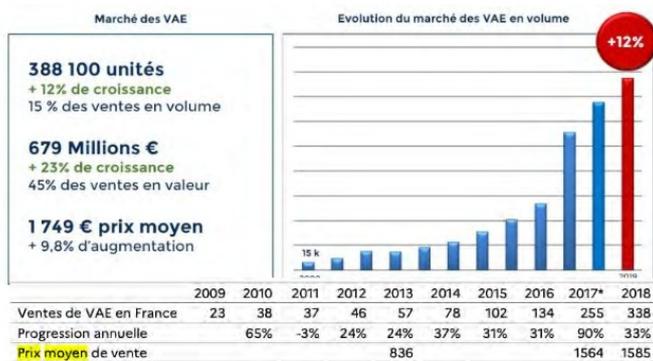
Sébastien MARREC, Doctorant en aménagement et urbanisme à l'Université Rennes 2

M. MARREC prépare un doctorat sur les « politiques en faveur du vélo et transformations des espaces publics dans l'agglomération parisienne et dans la Randstad (Pays-Bas) ». Précédemment il a étudié l'évolution du système de mobilités dans trois métropoles françaises à la population presque équivalente : Grenoble, Rennes et Strasbourg.

Il explique le phénomène du VAE, ses caractéristiques, ses bénéfices et son potentiel.

Les caractéristiques du phénomène VAE

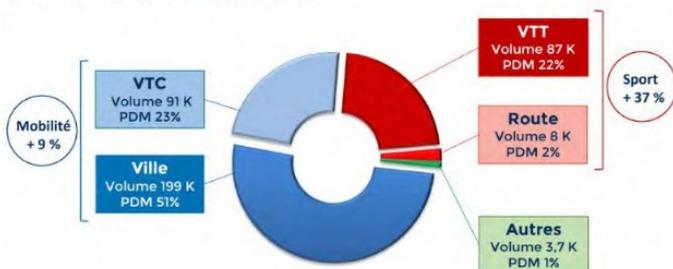
Le VAE est le mode dont les ventes ont le plus augmenté (en vitesse et en volume) ces 10 dernières décennies. De nombreux facteurs autant pratiques, sociologiques que psychologiques l'expliquent, ces facteurs étant non exclusifs et combinés.



Le VAE brise les freins à l'usage du vélo et a changé l'image de ce mode.

Le VAE est d'abord un vélo de ville, mais de moins en moins. Autrefois réservé à la ville, le VAE se décline sur tous les territoires et de plus en plus pour des usages sportifs, récréatifs et touristiques. Nouveaux publics, nouveaux usages, nouveaux territoires de pertinence : le VAE est encore un objet roulant mal identifié qui mérite d'être mieux étudié dans sa diversité et de bénéficier de stratégies à part entière, par des acteurs de plus en plus larges.

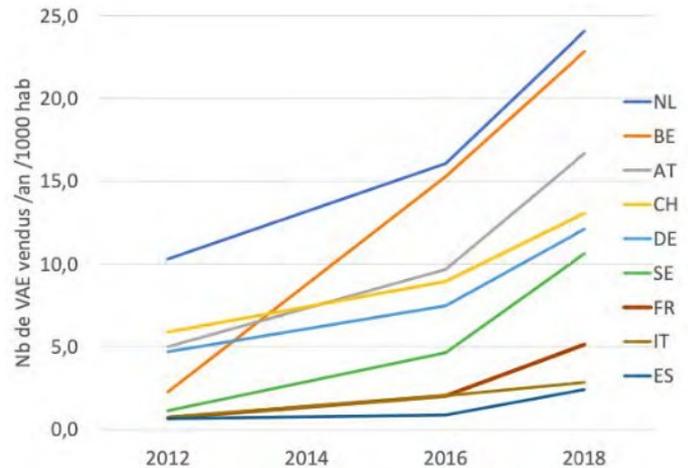
Marché National des VAE: 388 100 unités



Le VAE à hydrogène, nouvelle « rupture technologique » ? beaucoup de promesses, mais aussi beaucoup d'interrogations et de limites...

Le phénomène VAE modifie radicalement le marché du vélo, en tirant toute la filière et en accompagnant une forte montée du prix moyen de vente des vélos.

Le phénomène VAE touche tous les territoires, mais avec des disparités importantes en fonction de la densité. Il touche tous les pays européens.



Le développement phénoménal du VAE touche prioritairement les territoires où la pratique du vélo est la plus faible, de nouveaux segments de déplacements et des publics plus diversifiés, comme les femmes (56% des clients des services LLD) ou les personnes âgées. C'est aussi de plus en plus le vélo des personnes actives.

Les bénéfices du phénomène VAE

Le VAE aplanit les reliefs, raccourcit les distances et produit un puissant phénomène de report modal, encore largement sous-exploité.

Ce report modal depuis la voiture entraîne une baisse de la consommation de ressources et d'énergie : un usager de VAE consomme moins d'énergie que n'importe quel usager de transport en commun ou d'une voiture en moyenne.

Le report des déplacements des transports en commun vers le VAE touche des déplacements en transports en commun peu efficaces sur des déplacements plus difficiles à satisfaire. Ce report permet de concentrer les moyens disponibles sur les liaisons structurantes et de flécher plus efficacement le budget mobilités.

Par ailleurs, les services vélo présentant le meilleur rapport coût/efficacité sont les services de location longue durée de VAE du fait de recettes commerciales nettement plus élevées et de distances parcourues à vélo bien supérieures.

Le vélo apparaît de plus en plus comme un objet marqueur de clivages, de tensions qui traversent la société.

Le VAE constitue-t-il un outil d'équilibre des territoires pour éviter des fractures fortes (générationnelles, géographiques, socioculturelles) ?

Le potentiel du phénomène VAE

65% des déplacements du quotidien font moins de 5 km, une portée cible pour l'usage du vélo. Pourtant, le vélo ne parvient qu'à capter à peine 3% de ces déplacements. La marge de progression est considérable car la captation de ce potentiel reste faible. Le VAE accélère la transformation de ce potentiel en réalité.

Scénario volontariste : 75% des trajets de moins de 7 km et 55% des trajets de 7 à 20 km.

Le VAE s'utilise avec une fréquence de pratique et sur des distances de déplacement beaucoup plus importantes qu'un vélo classique : 55% d'augmentation de la portée de déplacement pour les usagers d'un service de location VAE par rapport à un service de location classique.

Le VAE (comme le vélo pliant et le vélo-cargo, à assistance électrique ou non) sont des outils indispensables à l'accélération de la pratique utilitaire du vélo pour des motifs et des périmètres nouveaux comme les achats en grande surface, l'accompagnement des enfants et certains déplacements professionnels.

Le VAE représente aussi un vivier d'emplois important et offre des pistes pour relocaliser la production de vélos en France et participer à la réindustrialisation.

Les expérimentations et services foisonnent sur tout le territoire.

Le VAE dans une France à 9% de part modale vélo constitue un objectif très (trop ?) ambitieux, et seulement observé dans quelques agglomérations dans le monde. Un scénario de rattrapage permettrait d'arriver à une situation similaire à celle qui prévaut en Allemagne.

Pour y arriver, voici les actions à mener :

- conceptualiser la place du vélo : mode légitime et à part entière de déplacement au quotidien, et non un mode uniquement complémentaire des transports en commun ; mode potentiellement structurant, et non plus inéluctablement secondaire ; mode prioritaire après la marche mais devant les transports en commun et la voiture (partagée et individuelle) dans les déplacements de proximité des zones urbanisées, et non une variable d'ajustement
- 200 millions d'euros par an d'investissement dans les aménagements et infrastructures (réseaux à haut niveaux de service, plans de circulation
- généraliser le stationnement sécurisé en gare, dans les pôles intermodaux et pour les grands équipements publics
- proposer des services de location, d'entretien, d'ateliers de remise en selle et d'auto-réparation sur tout le territoire
- former les nouvelles générations à la pratique du vélo et diffuser de la culture vélo dans toute la population

Les VAE vont-ils être les véhicules « leviers » qui permettront d'atteindre les objectifs de part modale du vélo dans les politiques publiques, éventuellement plus rapidement ?



Vers un système vélo efficace

Schématisation du système vélo (Parlons vélo/ FUB)

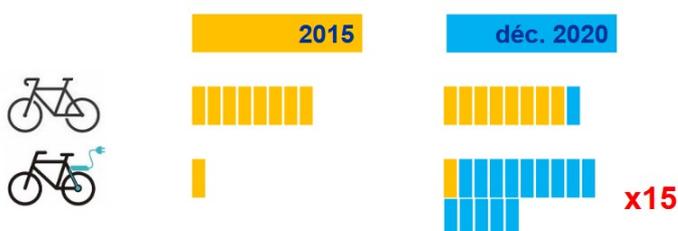


Vélo à assistance électrique : générateur cyclable en milieu rural et périurbain

Sébastien BOURCIER, Chargé de mission mobilité, ADEME Direction Régionale Pays de la Loire

Sébastien BOURCIER présente la dynamique du vélopportage en Pays de la Loire.

Entre 2015 et 2020, son essor est très important, et en particulier pour les VAE partagés.



Une étude menée par l'ADEME sur le report modal souligne le poids des services vélo/VAE (location, vélo, location VAE, aide à l'achat de VAE, intermodalité en gare) dans l'augmentation de l'usage du vélo et des kilomètres parcourus, en particulier pour un motif domicile-travail.

Dans ce cadre, la VAE joue un rôle important dans la génération de pratiques cyclables, sous l'effet du vélopportage, de la remise en selle d'autres usagers et de la visibilité donnée auprès des décideurs.

Les services vélo/VAE jouent également un rôle sur la motorisation des ménages, avec une baisse des véhicules possédés ou du renoncement à l'achat.

La cartographie des services de location publique de vélos partagés montre une concentration des services sur les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les 3 services d'Angers, Nantes et Le Mans en constituent un apport historique.

De nouveaux services se développent voire se consolident dans des agglomérations de taille moyenne, ainsi qu'en milieu rural avec des démarches pilotes.

Les perspectives sont intéressantes en terme d'élargissement des services existants, de diffusion dans les territoires et de nouveaux services.

En matière de soutien à l'usage du vélo/VAE, le nombre de collectivités ayant des dispositifs d'aides connaît une augmentation, notamment depuis la crise sanitaire.

Une étude menée par l'ADEME sur le report modal souligne le poids des services vélo/VAE (location, vélo, location VAE, aide à l'achat de VAE, intermodalité en gare) dans l'augmentation de l'usage du vélo et des kilomètres parcourus, en particulier pour un motif domicile-travail.

Dans ce cadre, la VAE joue un rôle important dans la génération de pratiques cyclables, sous l'effet du vélopportage, de la remise en selle d'autres usagers et de la visibilité donnée auprès des décideurs.

Les services vélo/VAE jouent également un rôle sur la motorisation des ménages, avec une baisse des véhicules possédés ou du renoncement à l'achat.

En terme environnemental, le VAE a un très faible impact. En comparaison d'un véhicule électrique, le différentiel d'efficacité penche en faveur du VAE, même si les usages de référence sont différents.

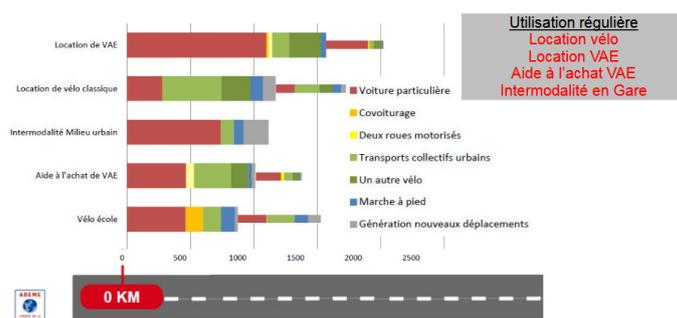
Une filière de collecte et de recyclage des batteries des VAE existe depuis 2017, avec comme objectifs une seconde vie ou une valorisation des composants pour de nouveaux objets/usages.

Tous les atouts du VAE amèneront une transformation en profondeur du système vélo.

En terme environnemental, le VAE a un très faible impact. En comparaison d'un véhicule électrique, le différentiel d'efficacité penche en faveur du VAE, même si les usages de référence sont différents.

Une filière de collecte et de recyclage des batteries des VAE existe depuis 2017, avec comme objectifs une seconde vie ou une valorisation des composants pour de nouveaux objets/usages.

Tous les atouts du VAE amèneront une transformation en profondeur du système vélo.



Service Véloce de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres
Camille BOCENO, Conseillère en mobilités, Communauté de communes Erdre et Gesvres

Camille BOCENO présente le service « Veloce » de location de VAE mise en place par la Communauté de communes Erdre et Gesvres.

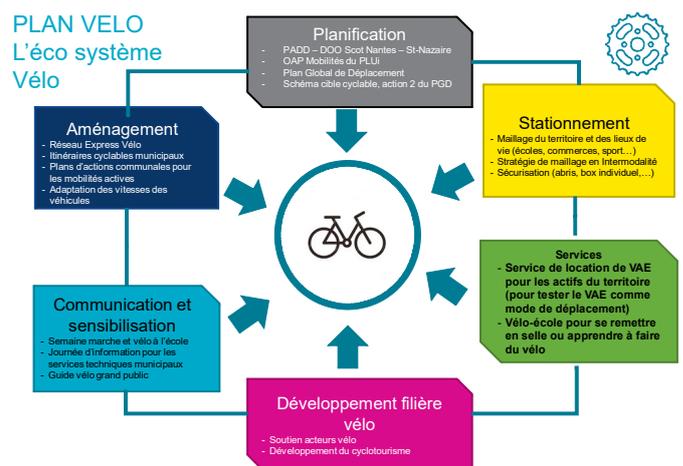


Il s'inscrit dans une démarche stratégique de plan global de déplacement menée par la collectivité, visant notamment à passer de 0,6 à 3 % la part d'usage des 2 roues d'ici 2030, grâce à des actions de planification, d'aménagement, de stationnement, de communication/sensibilisation, de développement de la filière vélo et de services aux habitants.

Le service « Veloce » s'adresse aux actifs du territoire pour diffuser la pratique cyclable et comprend des offres de location et de maintenance de VAE classique ou spécifiques (vélo familial, cargo, allongé, tricycle).

Après échanges avec d'autres collectivités ayant mis en place ce type de service, une expérimentation du service a vu le jour en 2019 grâce au soutien obtenu dans le cadre de l'appel à projets AVELO de l'ADEME pour lequel la collectivité a été lauréate. Un soutien en 2020 dans le cadre du programme LEADER a permis l'acquisition d'une flotte conséquente de VAE.

Les premiers retours d'expérience sont très positifs, en nombre d'utilisateurs et de km parcourus.



9 Suivez-nous sur www.cceg.fr / f / t / i

Partenaires financiers :