



2014 PANORAMA

des ateliers vélo
participatifs et solidaires



Remerciements

Ce panorama a été réalisé sur la base du bénévolat. L'Heureux Cyclage tient à remercier le groupe de travail « Phares », ainsi que toutes les structures ayant répondu au questionnaire :

Guidoline, Le Vieux Biclou, Brest à Pied et à Vélo, Dynamo, Véloisol', Le Maillon Solidaire, Ressourcerie Court-Circuit, La Maison du Vélo de Toulouse, Vélocampus, Roue Libre, Tous Deux Roues, Cyclofficine d'Angoulême, Eco Mobil, Vélo 41, La Petite Rennes, Roulons en Ville à Vélo, Prenons le Guidon, Régie de quartier Clos St-Lazare/Cité, Les Déraillées, Beauvélo, La Roue Libre, La Boîte à Cykler, ADAVA Paix d'Aix, APIE, AU5V, Vélo-Utile, Kernavélo, Collectif Cycliste 37, OptiVélo, Le Centre de Recherche sur l'Avenir des Déplacements Ecologiques, Bikers INSA, Au Tour du Cycle, Mieux se Déplacer à Bicyclette, Roulement à Bill, Cyclocampus Béthune, uN pTit véLo dAnS La Tête, Montélovélo, Bretz'selle, Association La Rustine, Cyclofficine de Pantin, Kernevodenn Initiatives Locales de Transition, Génération Solidaire Vauréal, l'Atelier Vélo du Chat Perché, Vélocampus Besançon, BicyclAide, Atelier vélo Txirrindola, Cyclamaine, Vélocita, À Pincés et à Vélo, Vélocité63, Association Droit au Vélo, Roulons à Vélo, VélOYO, Association Ocivélo, Association ConviBicy, Atelier Vélo d'Aussillon - Rue de l'Avenir Castres, Les Vélos Sauvages, Place au Vélo, Cyclofficine de Paris, Re-Cycle-Art, Récup'R, Centre Socio-Culturel de Bressuire, Rambouillet en Transition, Roue Pet', Mine de Rien, EtuRécup, S.A.U.V.A.G.E, L'Etincelle, A'Cro du Vélo, La Casa Bicileta, TriCycles, Choisir / Initiatives Vélo, Vél'Orient, Les Transformeurs, Centre Social et Culturel Thenon Causse et Vezère, Un vélo de Plus, Mobilitédées, Vélo qui Rit, Clisson Passion, Action Vélo, La Citrouille, Le Garage Moderne, Les Cycl'hauts du Rabot - ARCUR, Études et Chantiers Ile-de-France, Cyclofficine d'Ivry, La Pédale Imparable, Mon Cher Vélo, Roule & Co, L'Engrenage, Concordia Aquitaine, L'Atelier du Petit Plateau, Lab'idouillerie, La P'tite Rustine, Vélorution (Toulouse), La Rustine.

Ce travail reçoit le soutien financier de l'Agence pour l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.



COMMUNIQUÉ DE L'HEUREUX CYCLAGE

L'Heureux Cyclage est le réseau français des ateliers vélo participatifs et solidaires. Depuis 2009, il publie un panorama annuel qui a pour but d'offrir un regard global sur l'activité des ateliers et d'anticiper ses évolutions. Il est rédigé aussi bien en direction des ateliers vélo actuels ou en devenir, que de leurs partenaires institutionnels. Les résultats de l'enquête 2015 donnent une photographie des ateliers vélo en France et de leur situation sur l'année 2014.

En 2014, l'état des lieux confirme le développement des ateliers, leur structuration en réseau solidaire, et leur reconnaissance auprès des pouvoirs publics. Leurs actions diverses, adaptées au plus grand nombre, ont un poids certain dans la promotion du vélo au quotidien.

Des activités en faveur de la pratique du vélo au quotidien

Avec une croissance moyenne du nombre d'ateliers de 20% par an depuis 2009, ce sont, en 2014, 120 ateliers vélos qui ont permis à 50 000 personnes d'améliorer leurs connaissances dans l'entretien et la réparation de leur bicyclette, soit deux fois plus qu'il y a trois ans. Dans tout le pays, en ville comme à la campagne, des ateliers se créent et se coordonnent pour travailler ensemble sur leur territoire. L'accès à des locaux adaptés et pérennes reste un sujet de préoccupation pour les structures, malgré des avancées au niveau national dans la reconnaissance de leurs actions.

Des lieux de partage et de respect de chacun-e

La connaissance de la mécanique améliore la sécurité et l'autonomie des cyclistes : les adhérent-e-s des ateliers sont ainsi plus nombreux-x-ses que la moyenne des cyclistes à entretenir et réparer elleux-même leur vélo, et attendent moins longtemps pour le faire. Si le transfert de connaissances et de savoir-faire est au cœur de l'activité des ateliers vélo, ces derniers sont conscients des problématiques de domination qu'il peut amener : des actions se multiplient pour mener une réflexion, en particulier sur les problèmes de sexisme.

Des filières de réemploi des cycles

En 2014, 19 000 vélos ont été sauvés de la destruction pour être réparés ou alimenter les stocks de pièces détachées. Des partenariats se créent entre des ateliers et des collectivités, mais aussi d'autres structures de l'économie sociale et solidaire pour structurer ces filières de réemploi.

Un poids économique réel

La moitié des ateliers sont portés par des structures employeuses aux profils divers : 220 équivalents temps-plein sont ainsi directement liés aux ateliers vélo. Les retombées économiques se retrouvent également auprès des artisans du cycle, vendeurs-euses et réparateurs-ices, qui y gagnent en client-e-s exigeant-e-s.

QU'EST-CE QU'UN ATELIER VÉLO PARTICIPATIF ET SOLIDAIRE ?

Un atelier vélo participatif et solidaire concentre en un lieu des vélos, des pièces détachées, des outils, des animateurs-ices qui donnent des conseils aux cyclistes, et des cyclistes venu-e-s entretenir ou réparer leur propre vélo. Ils sont en général organisés dans un local dédié, mais certains se font dans la rue ou dans des locaux temporaires. Dans la suite du document, on les nommera simplement ateliers vélo.

Promotion active du vélo

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 quotidien-ne-s en offrant la possibilité à tou-te-s d'acquérir un vélo adapté à ses besoins et de l'entretenir à moindre coût.

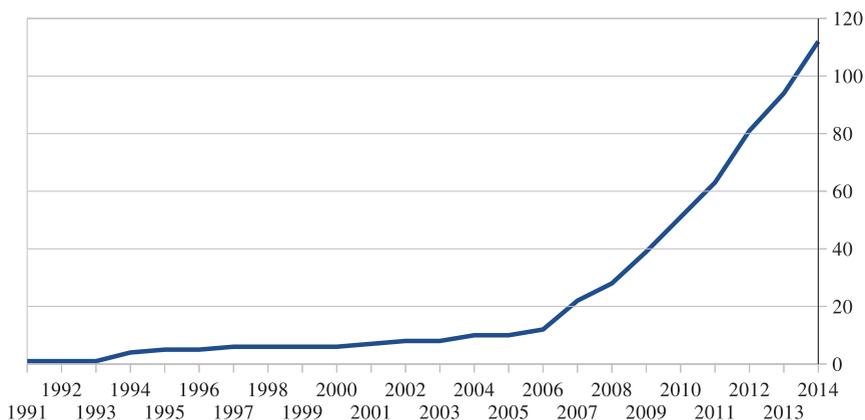
Valorisation et réemploi

L'activité des ateliers vélo se fonde sur la revalorisation des vélos hors d'usage et des pièces détachées d'occasion. En France, un tiers des vélos ne sont pas en état d'être utilisés et restent dans une cave ou un garage (1) : les ateliers donnent une nouvelle vie à ces vélos.

Transfert de connaissances et de savoir-faire

Un atelier est un lieu d'apprentissage pour permettre à chacun-e 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-e 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-e est invité-e à apprendre à d'autres comment entretenir ou réparer sa bicyclette (on parle souvent d'*auto-réparation*). L'entraide, la convivialité et le respect de tou-te-s sont donc des éléments essentiels du succès des ateliers vélo.

Evolution du nombre d'ateliers vélo fixes



LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS

En 2014, on recense environ 110 ateliers vélos participatifs et solidaires, plus une dizaine dans l'attente d'un local.

Un brin d'histoire

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 des ateliers a ainsi crû 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 croissance annuelle de plus de 20%.

Une demande croissante

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 (2) : 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 usager-e-s. Ensuite, c'est le caractère participatif des ateliers qui attire des usager-e-s qui souhaitent apprendre pour être ensuite 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.

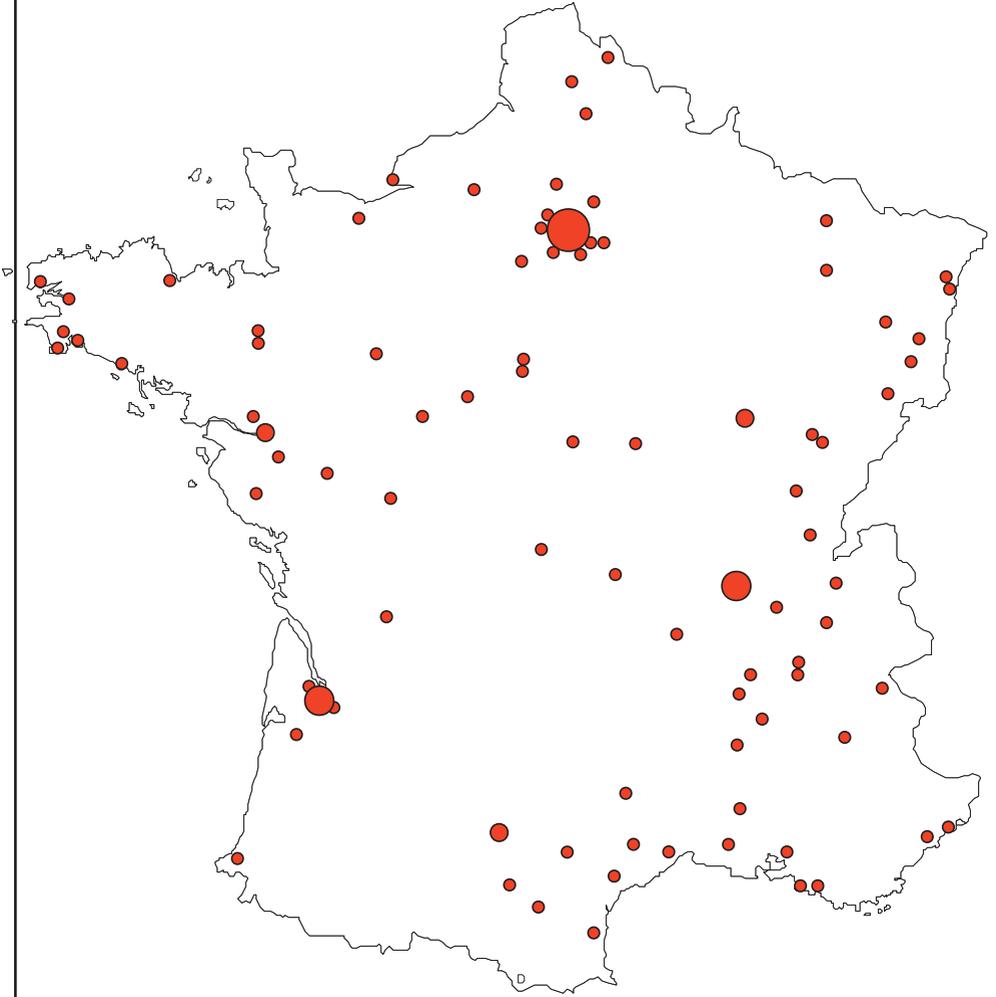
Des ateliers à la campagne

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 péri-urbaine ou rurale, et 5 % exercent seulement en zone rurale. C'est le cas par exemple des ateliers de Felletin (1 760 hab.), Clisson (6 600 hab.), Mens (1 360 hab.), Saint-Caprais-de-Bordeaux (2 700 hab.) ou Belin-Béliet (4 600 hab.). Généralement issus de recycleries ou d'associations de préservation de l'environnement, ils ont pour but premier de nourrir les liens sociaux et de relocaliser l'activité sur leur territoire.



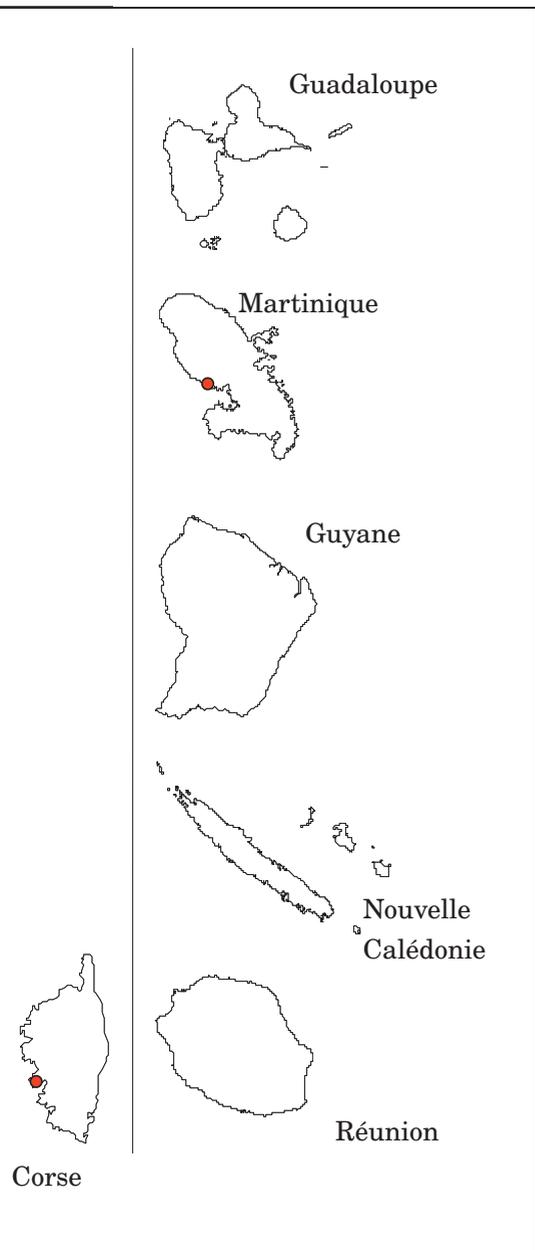
COUVERTURE TERRITORIALE

Carte des ateliers vélo en 2015



© Daniel Dalet





Répartition géographique

Si les ateliers vélos sont d'abord apparus dans de grandes villes comme Paris ou Lyon, ils sont maintenant présents sur une grande partie du territoire français. On en recense dans toutes les grandes villes, mais également dans un grand nombre de villes de tailles moyennes, voire dans de petites communes. On en trouve aussi en Corse, et même en Martinique !

Un quart des ateliers fixes sont situés en zone éligible aux Contrats de Ville (zones urbaines sensibles). En proposant des activités ouvertes à tou-te-s 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 habitant-e-s.

Les CLAVettes

Une CLAVette est une Coordination Locale des Ateliers Vélo (avec quelques lettres en plus !). À l'heure actuelle, il y a trois CLAVettes en France : Lyon, Île-de-France et Grenoble. Soutenues par L'Heureux Cyclage, chacune de ces coordinations a son fonctionnement propre et définit ses actions. Lyon et Grenoble ont par exemple rapidement travaillé à la création d'un site internet avec l'aide du réseau, ou encore sur des flyers. L'Île-de-France a travaillé sur l'accès aux vélos issus de la fourrière. Un point commun entre ces CLAVettes : la mise en relation des ateliers à partir de rencontres physiques régulières, et d'une liste de discussion par mail mise à disposition par le réseau.

LES ACTIVITÉS DES ATELIERS VÉLO

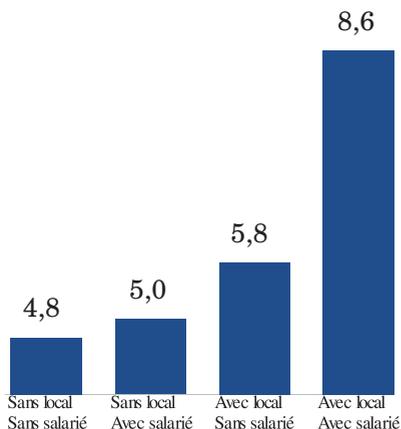
Si l'objet principal des ateliers vélo est d'animer des lieux autour de l'apprentissage de la réparation de cycles, les structures proposent bien plus d'activités à leurs usager-e-s.

Une multitude d'actions

En plus d'ateliers de réparation de vélo participatifs, les structures portent en moyenne 7 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.

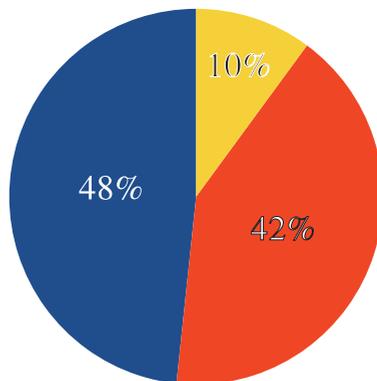
Une très grande majorité des structures (83 %) favorisent l'acquisition d'un vélo, ce qui peut prendre la forme de la vente de vélos d'occasion ou l'organisation de bourses aux vélos. Elles promeuvent également largement (85 %) l'usage du vélo par des événements, du conseil, du plaidoyer auprès des collectivités, des balades ou des masses critiques. Près de 40 % sont adhérentes à la FUB, la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

Nombre moyen d'activités différentes proposées



Dans une moindre mesure, 68 % des structures favorisent la *vélonomie* par de la vélo-école, des formations ou des animations scolaires. Presque autant (67 %) proposent

Importance de l'atelier vélo au sein des structures



- une activité principale
- une activité importante
- une activité secondaire

des services autour du vélo : gravage, 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, cartoθήque).

Si toutes ces activités sont complémentaires, il ressort cependant que l'atelier vélo prend une place considérable dans ces structures. Ainsi, il est considéré comme une activité principale ou importante pour 90 % d'entre elles.

LES ACTIVITÉS DES ATELIERS VÉLO

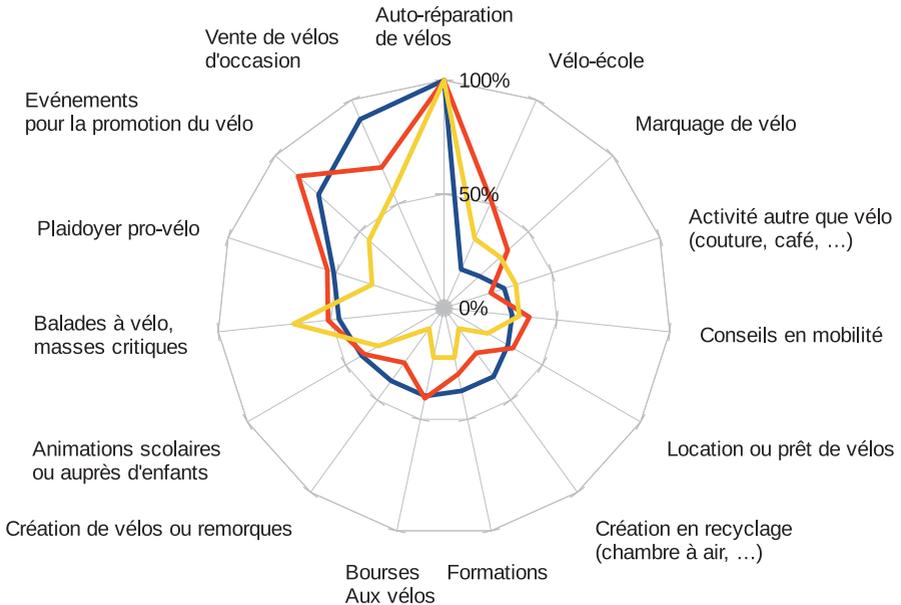
Plus que du vélo

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 valeurs plus larges que l'usage du vélo, comme la solidarité, la protection de l'environnement, le partage de connaissances et de savoir-faire, le respect de chacun-e.

Intérêt général

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 7 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 40 % d'entre elles souhaitent l'être et ont vu engagé des démarches en ce sens*. Les ateliers vélos sont nombreux à se considérer comme d'intérêt général !

Principales activités des ateliers vélo



Place de l'autoréparation:

- une activité principale
- une activité importante
- une activité secondaire

* 4 structures se sont vu refuser la reconnaissance ; espérons que dans le futur les services des impôts soient plus conciliants!



LES LOCAUX, UN PARAMÈTRE CRUCIAL

Un atelier vélo est un lieu de travail, de rencontre et de convivialité. Ainsi, l'installation de l'activité dans des locaux adaptés et pérennes est essentielle pour accueillir les usager-e-s dans de bonnes conditions et prévoir l'avenir à long terme.

Modalités d'usage

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 des locaux étant loués. 64 % des conventions sont passées avec un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, 18 % avec un particulier. Le reste des conventions sont passées avec des associations, des acteurs privés... et même une paroisse !

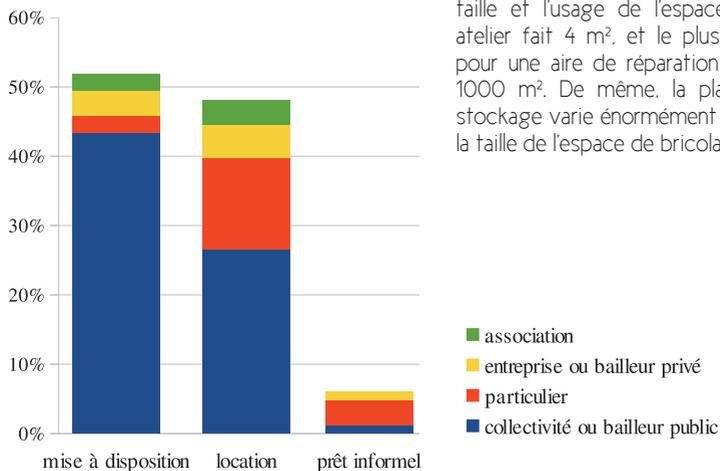
Taille et usage de l'espace

Un atelier vélo nécessite plusieurs espaces qui seront 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 adhérent-e-s le temps de finir les réparations ;
- le reste de l'espace est occupé par des bureaux, l'accueil, ou des espaces de convivialité.

On ne prendra pas en compte l'espace dédié à d'autres activités.

Modalité d'usage des locaux



En moyenne, un atelier fait 135 m², et 44 % de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Néanmoins, cette moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 4 m², et le plus grand 1300 m², pour une aire de réparation allant de 1 m² à 1000 m². De même, la place accordée au stockage varie énormément : de 0,1 à 20 fois la taille de l'espace de bricolage !

**En réalité, deux structures ayant répondu sont propriétaires de leurs locaux, mais l'atelier vélo en est une activité secondaire.*



DES ATELIERS MOBILES À LA RENCONTRE DES USAGER·E·S

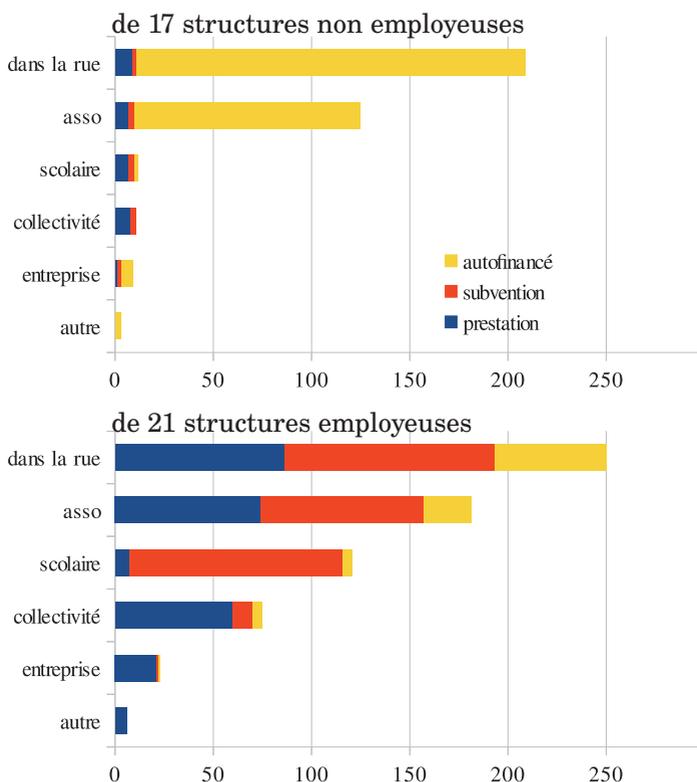
Avec une simple caisse à outils ou une remorque équipée, les animateur·rice·s d'ateliers investissent un espace le temps d'un après-midi, pour un atelier mobile. Il permet d'aller à la rencontre de nouveaux usager·e·s, et de devenir visibles au plus grand nombre. En 2014, on estime que 1 600 ateliers mobiles ont été organisés dans toute la France, dont 45 % dans la rue, 30 % dans des locaux associatifs ou chez un particulier, et 12 % dans un établissement scolaire ; le reste des ateliers étaient organisés en entreprise ou dans une collectivité.

La plupart des structures commencent par organiser des ateliers mobiles pour se faire connaître, en attendant d'avoir un local, mais

pour certaines c'est une fin en soi. Cela dépend donc des besoins des adhérent·e·s et de la volonté des structures de développer l'activité d'auto-réparation de vélos. En 2014, 12 % des structures n'avaient pas de local et organisaient uniquement des ateliers mobiles, mais 44% des structures ayant un local continuaient à organiser des ateliers mobiles.

Les ateliers mobiles sont une source de revenu pour les structures employeuses, qui les organisent en grande partie grâce à des prestations ou des subventions, au contraire des structures bénévoles pour qui ces ateliers sont largement autofinancés.

Nombre d'ateliers mobiles en 2014



LE RÉEMPLOI DES VÉLOS

Pour réparer, les ateliers vélos ont besoin de pièces détachées nombreuses et extrêmement variées. Ils sont par essence des recycleries spécialisées qui ont pour vocation de récupérer et valoriser des cycles hors d'usage, destinés sans eux à devenir des déchets.



Prévention des déchets

Les vélos dont les ménages et les entreprises souhaitent se défaire finissent bien souvent à la déchèterie, alors qu'il est généralement possible de leur offrir une seconde vie. Ainsi, les structures spécialisées estiment que 70 % des cycles récupérés peuvent être réparés (1).

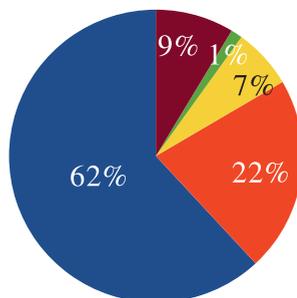
Dans un atelier, chaque vélo, qu'il soit entier ou en pièces, est valorisé : il peut être réparé ou démonté afin d'alimenter un stock de pièces détachées qui elles-mêmes seront utilisées pour la réparation d'autres vélos. En prolongeant la durée d'utilisation des composants des vélos, la récupération des cycles permet de participer à la prévention des déchets, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs des plans de prévention des déchets des collectivités.

Cette activité est pratiquée par 88 % des structures portant un atelier vélo. En 2014, on estime que ce sont 19 000 vélos qui ont ainsi été récupérés, soit presque deux fois plus qu'en 2013 (3).

Provenance des vélos

Si la première ressource en vélos des ateliers reste de loin le don par des particuliers (62 %), la collecte en déchèterie est en progression (22 % en 2014 contre 17 % en 2013 (3)). Les 15 % restant sont des vélos abandonnés sur la voirie, donnés par d'autres structures de l'économie sociale et solidaire (Emmaüs, recycleries ou autres ateliers vélo) ou issus de flottes professionnelles (La Poste mais aussi réparateurs ou revendeurs de cycles). L'accès aux gisements de cycles est un véritable enjeu pour les ateliers vélo afin d'accéder régulièrement à des matières premières pour leurs activités.

Provenance des vélos récupérés



- particuliers
- déchèteries et encombrants
- voirie
- flottes professionnelles
- structures partenaires

LE RÉEMPLOI DES VÉLOS

Conventions de récupération

De plus en plus de structures sont engagées dans un partenariat de récupération avec d'autres instances, en particulierité des collectivités gérant des déchèteries. Un tiers des structures ont ainsi passé au moins une convention pour la récupération de vélos. L'organisation d'une filière de récupération des cycles en déchèterie se caractérise par la mise en place d'un stockage dédié, que l'on peut qualifier de « zone de réemploi », dont la fréquence de collecte peut être fixe ou variable en fonction des flux collectés.

Des conventions sont également passées pour la récupération des encombrants, des vélos abandonnés sur la voirie (police) ou dans les immeubles (bailleurs), ou encore des flottes d'entreprise.

Le cas des vélos à assistance électrique (VAE)

Les VAE entrent la catégorie des équipements électriques et électroniques, et à ce titre sont soumis à des critères de recyclage spécifiques. Depuis 2006, il existe une filière de gestion de ces déchets, fondée sur le principe de responsabilité élargie du producteur (REP) de ces équipements. Ainsi, des filières locales de collecte et de recyclage des VAE sont mises en place sur l'ensemble du territoire, au même titre que les autres équipements électriques et électroniques.

Dans les ateliers vélo, la récupération de VAE reste rare. Ceux-ci sont généralement débarrassés de leurs composants électroniques et revendus comme vélos classiques, mais certains ateliers se sont formés spécialement et cherchent à les réparer.



STRUCTURER LES FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI

En 2013, L'Heureux Cyclage a réalisé à la demande de l'ADEME une pré-étude sur les filières locales de réemploi des cycles (1). L'objectif de ce travail était de saisir les possibilités d'amplifier le réemploi des vélos.

Ventes et destructions

La France est le 3^{ème} pays européen en termes de vente de vélos : chaque année, ce sont 3 millions de cycles, dont 2 millions de vélos adulte qui sont vendus en France. Parallèlement, on estime à 1,5 millions le nombre de vélos adulte détruits chaque année.

Usage et qualité

Alors que plus d'un français sur deux de 15 ans et plus dispose d'un vélo personnel (5), le parc français de bicyclettes adulte est sous-utilisé : sur 26 millions d'unités, le tiers ne roule pas. De plus, l'espérance de vie d'une bicyclette en France est relativement courte : seulement 6 à 7 ans, soit deux fois moins qu'aux Pays-Bas. Cela refléterait la faible qualité des cycles vendus dans l'Hexagone: le prix d'achat d'un vélo neuf est de 250 euros en moyenne, encore deux fois moins que chez nos voisin·e·s hollandais·e·s. Le cycle de vie d'un vélo en France est donc court et peu optimisé.

Les filières à développer

Le développement du vélo comme moyen de transport laisse à penser que, dans la configuration actuelle de la filière (beaucoup de ventes et de destructions mais peu de réemploi), le nombre de vélos en fin de vie pourrait s'accroître dans les années à venir. L'activité des ateliers vélo montre d'ores et déjà que la prolongation de la durée de vie est possible, tout en sensibilisant les usager·e·s à l'importance de la qualité des pièces et des cycles.

En 2013, le secrétaire d'État en charge des transports a lancé le Plan d'Action Mobilités Actives (PAMA). Les ateliers vélo participatifs et solidaires, représentés par L'Heureux Cyclage, ont contribué à l'introduction d'une mesure dédiée à la fin de vie des vélos. La mesure 15 prévoit effectivement « la mise en place d'un groupe de travail sur les perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos ». Si ce groupe de travail, animé avec la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo, n'a pas produit de résultats concluants en 2014 malgré les propositions faites par L'Heureux Cyclage (6), la réflexion se poursuit en 2015 et 2016.

Une convention nationale pour l'aide aux ateliers

En 2013, une convention a été signée entre le Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) et l'association nationale des collectivités, des associations et des entreprises pour la gestion des déchets, de l'énergie et des réseaux de chaleur (AMORCE). Ces deux réseaux affirment par cette convention leur volonté commune de s'engager mutuellement pour créer une dynamique autour du réemploi et de la réutilisation des vélos. Leurs adhérent·e·s s'engagent notamment à favoriser la remise gratuite aux associations demandeuses des vélos ou composants collectés en déchèterie (un lieu spécifique de stockage pourra être créé), accompagner la dynamique de création des ateliers vélo (par exemple en mettant à disposition un local), et à travailler à la définition d'une filière REP (Responsabilité élargie des producteurs) pour le recyclage des vélos (4).

L'ACCÈS AUX ATELIERS

Tarif d'accès

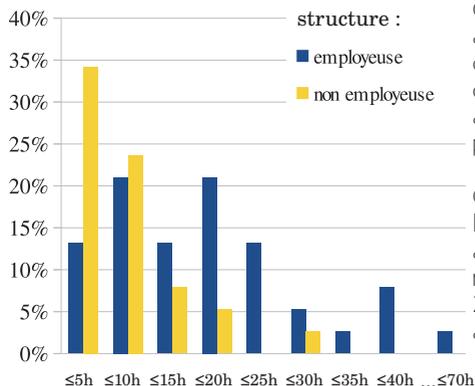
La totalité des structures ayant répondu au questionnaire sont des associations, qui proposent un accès à l'atelier moyennant une adhésion annuelle. Les usager-e-s sont donc des personnes qui adhèrent au projet associatif, et pour qui l'atelier vélo n'est pas un simple service.

73 % des associations demandent une cotisation à prix fixe. Celle-ci est plus élevée si l'association a des salarié-e-s : en moyenne 17 € contre 13 € pour les associations bénévoles. Les 2/3 de ces associations proposent un tarif réduit d'en moyenne 50 %; c'est alors souvent l'adhérent-e qui choisira d'accéder ou non au tarif réduit.

Dans 13 % des associations, la cotisation est à prix libre, c'est-à-dire que c'est l'adhérent-e 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 13 €. Enfin pour 13 % des associations, les ateliers ne nécessitent pas d'adhésion.

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

Répartition des ateliers suivant l'amplitude d'ouverture hebdomadaire



Amplitude d'ouverture

Dans les ateliers possédant des locaux, les associations employeuses sont celles qui offrent les plages horaires les plus importantes : un atelier est alors ouvert en moyenne 17h par semaine, contre 8h pour un atelier tenu exclusivement par des bénévoles.

Bénévoles et salarié-e-s

56 % des structures emploient au moins une personne. On estime à 220 le nombre d'équivalents temps-plein (ETP) liés à l'activité des ateliers vélo en 2014, 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 moins d'un ETP : ce sont globalement de petites structures. 72 % des structures employeuses bénéficient de contrats aidés. A une exception près, elles ont toutes un local pour accueillir l'atelier vélo. En 2014 les structures accueillent également une trentaine de stagiaires et services civiques.

L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Les 85 structures ayant répondu au questionnaire totalisent 34 218 adhérent-e-s pour 1 353 bénévoles actif-ve-s au 31 décembre 2014, soit en moyenne 16 bénévoles par structure, mais avec de grandes disparités qui ne sont pas liées à la présence ou non de salarié-e-s. 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.

On peut raisonnablement estimer qu'en 2014, le réseau des ateliers vélo représente 56 000 adhérent-e-s et 2 000 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérent-e-s était estimé à 25 000 (11) : le réseau a donc doublé en 3 ans !



LES USAGER·E·S DES ATELIERS VÉLO PARTICIPATIFS

Des cyclistes formé·e·s à la mécanique

Une enquête de L'Heureux Cyclage réalisée en 2010 (7) auprès de 580 cyclistes quotidien·e·s montre le rôle des ateliers dans l'apprentissage par les cyclistes de la mécanique vélo : on observe un réel effet pédagogique puisque 69 % des adhérent·e·s d'ateliers vélo déclarent réparer elleux-mêmes leur vélo, contre 43 % pour des non-adhérent·e·s. Le niveau en tant que réparateur·rice est également meilleur chez les adhérent·e·s d'atelier : 69 % disent avoir au moins un niveau intermédiaire en mécanique vélo, contre 47 % pour les non-adhérent·e·s.

Cette même enquête révèle que les adhérent·e·s d'ateliers vélos sont plus à l'écoute de leur véhicule et plus enclin·e·s à réparer leur vélo rapidement quand illes détectent un problème : 58 % disent ressentir le besoin de réparer ou entretenir leur vélo au moins une fois par mois, contre 44 % pour les non adhérent·e·s, et illes attendent deux fois moins de temps avant d'agir en cas de problème.

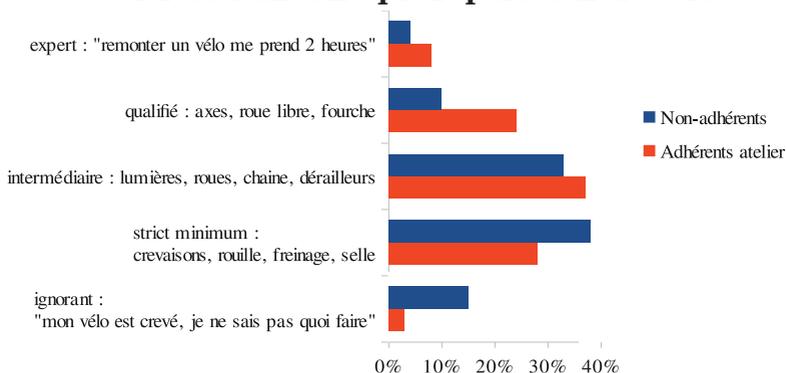
Les adhérent·e·s sont donc des cyclistes plus régulier·e·s, mieux préparé·e·s aux problèmes mécaniques, et roulant sur des vélos mieux entretenus. Illes possèdent majoritairement des vélos achetés d'occasion.

Un public divers

L'étude de l'âge et du genre des adhérent·e·s met en lumière la grande diversité des ateliers vélo. Parmi les structures ayant répondu à l'enquête 2014 on note une moyenne d'âge variable, majoritairement entre 20 et 40 ans, avec une médiane à 31 ans. De même, le pourcentage de femmes varie entre 3 % et 70 %* avec une médiane à 40 %.

On constate que jusqu'à 25 ans, plus les adhérent·e·s sont jeunes, et plus la part de femmes est faible. Une explication à ce phénomène est possible si on considère que le vélo, chez les jeunes, est utilisé majoritairement par les garçons, que ce soit comme mode de déplacement ou comme sport (8, 9). Plus intéressant, une étude récente réalisée par un laboratoire du CNRS (10) montre que les espaces d'activités sportives ou de loisirs à destination des jeunes (clubs de sports, maisons de quartier) sont en grande majorité fréquentés par les garçons. Les ateliers vélo ne font donc pas exception.

Niveau en tant que réparateur de vélo



DES ATELIERS POUR LA MIXITÉ ET CONTRE LE SEXISME

De multiples ateliers se questionnent sur les dominations qui peuvent se jouer dans un atelier vélo et sur leur dimension structurelle passée sous silence qui pourtant nous affecte tou-te-s. Pour faire face à l'une de ces dominations, le sexisme, les ateliers vélo ont commencé à partager leurs expériences, à se décider à considérer ensemble ces questions difficiles. Plusieurs outils ont été développés pour amorcer et enrichir une réflexion au sein des collectifs, et passer à l'action.

Les manifestations du sexisme

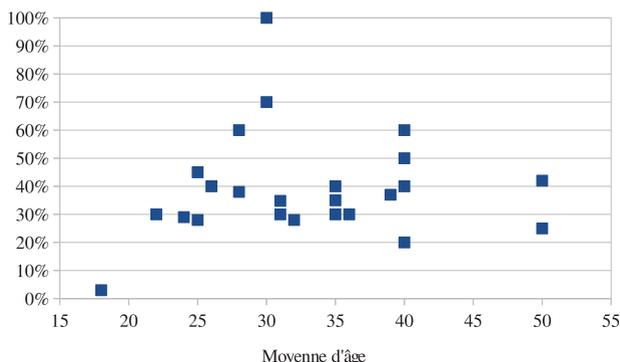
En effet, cette domination liée au genre a de multiples manifestations visibles : l'utilisation différente de l'espace (les hommes exposent plus facilement le savoir mécanique auquel ils ont eu accès par l'éducation qui tend à dépendre du genre, parlent plus fort et semblent se sentir plus facilement à l'aise à l'atelier, etc.), le traitement différencié des personnes en fonction de leur genre (préjuger de l'ignorance voire de l'incompétence des femmes en mécanique, leur prendre les outils des mains, les draguer, etc.) et de leur orientation sexuelle (l'arrivée d'un couple de lesbiennes dans l'atelier est souvent un évènement), mais aussi des

conséquences invisibles : de nombreuses femmes douteront qu'elles peuvent accéder à la mécanique vélo (souvent une femme dira qu'elle est nulle en mécanique alors que c'est certainement qu'elle ne connaît pas la mécanique).

Des outils multiples

Organisation de temps de discussions, partages d'expérience, de conscientisation en mixité ou non, intégration de la lutte contre le sexisme dans les fonctionnements des collectifs, formations des bénévoles, scènes de théâtre forum présentant des expériences de sexisme vécues dans les ateliers, formations à la mécanique en non-mixité choisie, permanences en non-mixité choisie*, prise de contact avec des structures travaillant avec des femmes... les ateliers multiplient les outils de réflexion et d'action. En se rêvant comme des espaces sociaux plus égalitaires, ils assument de plus en plus leur responsabilité de faire face aux dominations structurelles. Les ateliers aspirent simplement à ce que chacune se sente bien en leur sein et ne prennent pas pour acquis le fait que nous y soyions tou-te-s éga-les-ux.

Pourcentage de femmes dans les ateliers



* chaque atelier a sa propre définition de non-mixité (entre femmes, sans hommes cisgenres, entre personnes transgenres et transsexuelles, etc.).

« MARCHANDISATION » ET « SALARISATION », DES CONSÉQUENCES SUR LE PROJET ASSOCIATIF ?

En 2014, un mémoire de fin d'études de Pierre Dégrange (12), portant sur les mutations des modes de financement des ateliers vélos, apporte un regard nouveau sur le modèle économique des ateliers.

Partant du fait que d'une part les subventions publiques diminuent et sont remplacées par des dispositifs d'appels à projets et de commandes publiques, et d'autre part que la part des financements privés (ventes et prestations réalisées auprès d'organismes privés et des particuliers) augmentent dans le budget des associations, les ateliers font face à un phénomène appelé la marchandisation. Cela induit une professionnalisation qui prend la forme d'une salarisation, avec la nécessité d'avoir des personnes formées aux outils de gestion et au suivi demandés par le financement par appel à projets.

Cela peut également amener à une sélection d'activités qui répondraient à des besoins d'usager-e-s extérieur-e-s aux membres de l'atelier. La salarisation et la marchandisation de l'activité des ateliers vélos peuvent alors engendrer des tensions entre les activités en accord avec le projet associatif, et les activités développées dans le seul but de pérenniser l'activité.

L'analyse de Pierre Dégrange apporte un regard nouveau sur une recommandation souvent entendue dans les associations, et dans les ateliers vélo, selon laquelle il faut augmenter la capacité d'autofinancement afin de s'affranchir des contraintes d'une politique publique fluctuante. Dans cette vision des choses, on entend la notion d'autofinancement comme la recherche de financements privés (cotisations des membres, prestations pour des entreprises, fonds privés, etc.), or l'autofinancement est la capacité pour une structure à générer du chiffre d'affaires ou des revenus par soi-même : le financement par appels à projets comme le revenu tiré des prestations pour le secteur privé rentrent ainsi dans la catégorie de l'autofinancement.

D'autre part le financement par appel à projet peut être vu comme moins fluctuant que le financement par subventions : l'appel à projet entre dans le cadre des compétences attribuées à une collectivité, qui n'évolueront qu'à la marge (ou en tous cas dont les évolutions ne remettront pas en jeu l'existence du financement), alors que la subvention publique dépend beaucoup d'un soutien politique, qui est lui par essence fluctuant.

LE QUESTIONNAIRE

Échantillon

Le questionnaire a été proposé en ligne aux ateliers vélo français, adhérents et non-adhérents de L'Heureux Cyclage. Il rappelait, dans la mesure du possible, les données quantitatives fournies l'année précédente. Il a été ouvert entre le 28 août et le 17 octobre 2015.

L'échantillon analysé porte sur 94 répondants, dont 3 ateliers en projet, soit 65 % des structures identifiées. Trois structures ayant répondu n'ont pas été retenues dans l'analyse : une située en Suisse, et deux ne faisant pas d'auto-réparation.

Traitement

Le traitement et l'analyse des données s'est déroulé entre le 15 octobre 2015 et le 31 janvier 2016, pour environ 300 heures de travail entièrement bénévole. Vous voulez participer à l'élaboration ou à l'analyse du prochain panorama ? Rien de plus simple : joignez-vous au groupe Phares de L'Heureux Cyclage !

Perspectives

En 2015, deux ateliers associatifs sont passés en SCIC (Société Coopératives d'Intérêt Collectif). Le questionnaire interrogera sur les raisons de cette transformation, pour anticiper l'évolution de la forme juridique des ateliers.

Le questionnaire pour l'année 2015 comportera des questions relatives à la qualité des locaux : espace, pérennité, situation, etc. car ce sont des préoccupations constantes des ateliers.

Enfin, un travail plus poussé sera mené sur l'évolution d'un atelier, grâce à l'analyse des données récoltées depuis plusieurs années.

Le questionnaire sur l'année 2015 sera ouvert en avril 2016.

QUI SOMMES NOUS ?

L'Heureux Cyclage, le réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires, est né en 2010 afin de promouvoir et favoriser l'activité des ateliers vélo. En 2014, il comptait 84 associations signataires de la charte ci-dessous.

La charte

L'Heureux Cyclage est un réseau fédérant les ateliers sans but lucratif ayant chacun l'ensemble des objectifs suivants :

- favoriser la pratique du vélo au quotidien ;
- remettre en circulation des vélos délaissés, réemployer les pièces détachées et recycler les matières premières ;
- échanger les savoir-faire pour favoriser l'autonomie des cyclistes : la vélonomie.

Ainsi les ateliers vélo participatifs et solidaires mettent à disposition des outils, des pièces détachées et des conseils pour permettre aux cyclistes de réparer eux-mêmes leurs vélos.

Leurs activités, volontairement accessibles à tou-te-s, sont développées dans une démarche locale, solidaire et conviviale. L'Heureux Cyclage veut permettre l'échange d'expériences, la mutualisation des connaissances afin de favoriser la création d'ateliers vélo et soutenir leur développement. Les ateliers vélo signataires de cette charte s'engagent dans cette dynamique.

Les actions

En 2015, L'Heureux Cyclage s'est donné trois axes de travail :

- l'appui à la gestion des ateliers vélo, par le développement d'outils informatique adaptés, l'organisation de formations, la mise à disposition d'outils de communication graphique, la coordination de volontariats de service civique dans les ateliers vélo, et des achats négociés (pièces, outils, prestations) ;
- l'appui à la coopération entre les ateliers vélo au sein du réseau, par le renforcement des relations entre les structures d'une même aire géographique, l'organisation de rencontres nationales (en 2016 du 18 au 20 mars à Lyon), la tenue du centre de ressources en ligne Wiklou et l'incitation au voyage à vélo ;
- des initiatives et actions au nom du réseau : le recensement des ateliers vélo, la représentation des ateliers au niveau national par une action de plaidoyer, la sensibilisation sur les problèmes de sexisme dans les ateliers, et l'établissement de liens à l'international.



LES MEMBRES ADHÉRENTS 2014

Action vélo @ Aubagne
Animation Insertion Culture Vélo @ Paris
APIE @ Villefontaine
Association Clisson Passion @ Clisson
Association Droit au vélo @ Lille
Association la Rustine @ Genève - Suisse
Association Viavelo @ Nice
Atelier Cyclonique @ Briançon
Atelier Répare ton Vélo @ Notre-Dame-des-Landes
Atelier Solidaire de Saint-Ouen @ Saint-Ouen
Atelier vélo Txirind'ola @ Bayonne
Au Tour du Cycle @ Crest
BicyclAide @ Gennevilliers
Brest à pied et à vélo @ Brest
BretzSelle @ Strasbourg
CSC Thenon, Causses et Vézère @ Thenon
Change de Chaîne @ Lyon
Collectif Vélos en Ville @ Marseille
Court-Circuit @ Felletin
Cyclamaine @ Le Mans
Cycles et Manivelles @ Bègles
Cyclocampus Béthune @ Béthune
Cyclofficine d'Angoulême @ Angoulême
Cyclofficine de Pantin @ Pantin
Cyclofficine de Paris @ Paris
Cyclofficine d'Ivry @ Ivry
Dynamo @ Nancy
Eco Mobil - Repair Caffé @ Schoelcher
Énergie Citoyenne @ Perpignan
ÉtuRécup @ Pessac
Guidoline @ Rouen
La Petite Rennes @ Rennes
La P'tite Rustine @ Bron
La Roue Libre @ Le Havre
La Rustine @ Dijon
L'Atelier du Petit Plateau @ Poitiers
L'Atelier du Vélo pour Tous @ Auch
L'atelier vélo du Chat Perché @ Lyon
La Maison du Vélo @ Toulouse
Le Cyclub @ Villeurbanne
Le Maillon Solidaire @ Belfort
L'Étincelle @ Bordeaux
Le Vieux Biclou @ Montpellier
Mieux se Déplacer à Bicyclette @ Paris
Mine de rien @ Vannes
Mobilitées @ Gap
OHCYCLO @ Montreuil
OptiVélo @ Chelles
Planète Vélo Animation @ Saint-Priest
Prenons le Guidon @ Plappeville
Récup'R @ Bordeaux
Repeyre @ Belin-Béliet
Roue Libre @ Chambéry
Roue Pet' @ Guebwiller
Roule & Co @ Cran Gevrier
Roulement à Bill @ Tours
Roulons à vélo @ Avignon
Roulons En Ville à Vélo @ Valence
Tous Deux Roues @ Clermont-Ferrand
uN p'Tit véLo d'AnS La Tête @ Grenoble
Vélisol' @ Caen
Vélocampus @ Nantes
Vélocampus Besançon @ Besançon
Vélocité63 @ Clermont-Ferrand
Vélo dans la Ville @ Crest
Vélorution @ Toulouse
Vélorution Ile-de-France @ Paris

POUR ALLER PLUS LOIN...

(1) L'Heureux Cyclage. *Pré-étude pour la mise en œuvre de filières locales de réemploi des cycles*, 2013.

(2) Frédéric Héran, « Années 2000 : le retour en grâce », in *Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Éditions La Découverte, Paris, 2014, 2015.

(3) L'Heureux Cyclage. *Panorama 2013 des ateliers vélos participatifs et solidaires*, 2013.

(4) CVTC. *Convention de partenariat AMORCE / Club des villes et territoires cyclables pour développer le réemploi des vélos*, 19/09/2013.

(5) CVTC. *Les Français et le vélo en 2012*, 2013.

(6) L'Heureux Cyclage. *Perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos*, 2014.

(7) L'Heureux Cyclage. *Enquête sur les pratiques et les attentes des cyclistes en mécanique vélo*, 2011.

(8) Certu. *Usagers et déplacement à vélo en milieu urbain, analyse des enquêtes ménages déplacements*, collection Données, n° 1, 2013.

(9) Commissariat général au développement durable, « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », in *La Revue du CGDD*, décembre 2010.

(10) DES CNRS, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3. *La mixité filles/garçons dans les loisirs des jeunes*, 2012.

(11) L'Heureux Cyclage. *Panorama 2011 des ateliers vélos participatifs et solidaires*, 2012.

(12) Pierre Dégrange. *Evolution des modes de financement des associations et professionnalisation: le cas des ateliers vélo participatifs et solidaires*, mémoire de Master 2 RH économie sociale, Aix-Marseille Université, 2014.

Ce document, ainsi que les liens vers les documents cités sont disponibles sur le site de L'Heureux Cyclage : <http://www.heureux-cyclage.org/panorama-2014-des-ateliers-velo.html>



L'Heureux Cyclage

Contact:
c/o uN p'Tit véLo d'AnS La Tête
5 rue de Londres
38 000 GRENOBLE

Siège social:
c/o Pigon sur Rue
10 rue Saint Polycarpe
69 001 LYON

contact@heureux-cyclage.org

<http://www.heureux-cyclage.org/>
<http://www.wiklou.org/>



WIKLOU