



# 2018 PANORAMA

des ateliers vélo  
participatifs et solidaires

données issues de l'enquête 2017



## Remerciements

L'Heureux Cyclage tient à remercier le groupe de travail « Phares », ainsi que les 83 structures ayant répondu au questionnaire :

Dynamo, la Roue Libre de Thau, Roue Libre, l'Écluse, Cyclofficine d'Angoulême, Transports Mobilité, Dos d'Ane, Atelier de réparation coopérative de Chantenay, Cyclofficine d'Ivry, la Boîte à Cycler, Atelier Vélo Djemoui Nomade, BALLAST, Tant'a, À Bicyclette Tulle, Léon à Vélo, Bourg Nature Environnement, AU5V, Tous Deux Roues, A'Cro du Vélo, APIE Osez l'Vélo, Éco Mobil Repair Caffé, Busabiclou, VillOVélo, MJC Vic en Bigorre, Sté Vélosolidaire, Place au Vélo Laval, la Petite Rockette, Change de Chaîne, Vélo 41, Château'Roule, Droit d'Vélo Douaisis, Atelier du Chat Perché, Véloyo-Écolombilité, les Quercyclos, association ConviBicy, association Droit au Vélo, la Petite Rennes, la Casa Bicicleta, ENSAvélo Nantes, collectif Syklett, Mobil'Idées, la Ferme à Cycles, le Tri Sera Top, À Pincés et à Vélo, Atelier Vélo Txirring'Ola, ResnyCyclettes, Lecyclorecyclé, la Troisième Main, OHCYCLO, la Roue Libre, Cyclofficine de Paris, Cycles et Manivelles, Roue Pet', le Fil d'Ariane, uN p'Tit véLo d'AnS La Tête, Bikers INSA, Vélorution I, Guidoline, la Vie'Cyclette, Roulement à Bill, le Bocal, Vive le Vélo, 360 Degrés Sud, Ar Vuhez, BiodiverCités 78, Cyclofficine de Pantin, Brest à Pied et à Vélo, Action Vélo, Retour Vert le Futur, Cycle & Recycle, Roulons à Vélo, Janus, Velocita, Recycl'Arte, ADAVA Pays d'Aix, Vélocampus Besançon, Vélocampus, VéloLun', Collectif Cyclistes 37, Velociutat Béziers, la Rustine, Saintes à Vélo.

Ce travail reçoit le soutien financier de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

**ADEME**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise 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 menée en 2018 donnent une photographie des ateliers vélo en France et de leur situation sur l'année 2017.

Les données de l'année 2017 confirment la multiplication des ateliers et de leurs adhérent-e-s et leur reconnaissance auprès des pouvoirs publics. Leurs actions diverses, adaptées au plus grand nombre, jouent un rôle indéniable dans l'essor de l'usage du vélo.

## Toujours plus d'ateliers

En 2017, 210 ateliers vélos (adhérents ou non au réseau) ont permis à 101 000 personnes d'améliorer leurs connaissances dans l'entretien et la réparation de leur bicyclette. Dans tout le pays, en ville comme à la campagne, des ateliers se créent et se coordonnent pour travailler ensemble sur leur territoire.

## Des lieux de partage et de respect de chacun·e

La connaissance de la mécanique améliore l'autonomie et la sécurité des cyclistes : les adhérent-e-s des ateliers sont ainsi plus nombreux-ses que la moyenne à entretenir et réparer elleux-même leur vélo, et attendent moins longtemps pour le faire. Si le transfert de savoirs et de savoir-faire est au cœur de l'activité des ateliers vélo, ces derniers sont conscients des problématiques de dominations qu'il peut amener. Au cœur des

ateliers, des actions se multiplient pour mener une réflexion, en particulier sur les problèmes de sexisme.

## Des filières de réemploi aux ressources bénévoles et salariées importantes

En 2017, 53 700 vélos ont été récupérés pour être réparés ou pour alimenter les stocks de pièces détachées.

Pour sauver autant de vélo, les ateliers disposent de moyens bénévoles et salariés. La moitié des ateliers sont portés par des structures employeuses aux profils divers : 270 équivalents temps-plein sont ainsi directement liés aux ateliers vélo. Pour autant, de nombreux ateliers regrettent de ne pas réussir à mobiliser encore plus de forces vives pour mener à bien tous les projets.

## Un service public ?

Signe de la consolidation des ateliers vélos, leurs adhérent-e-s ont fait l'objet d'une enquête menée par l'ADEME au même titre que les usager-ère-s des vélos écoles par exemple. Il en ressort que l'effort financier de la collectivité nécessaire pour générer un km à vélo grâce à un atelier d'autoréparation génère 11,5 fois plus de bénéfices (que de coûts) pour la collectivité dans son ensemble : l'intérêt général est donc démontré. Les ateliers vélo se placent en tête des services vélo en termes d'efficacité, notamment grâce à leur autofinancement.

Les personnes enquêtées témoignent leur désir d'avoir un plus grand nombre d'ateliers vélos dans des locaux plus grands et mis à leur disposition à titre gracieux. C'est dire si les collectivités ont leur rôle à jouer!

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

Un atelier vélo participatif et solidaire met à disposition un lieu avec des vélos, des pièces détachées, des outils, des animateur·ices qui donnent des conseils aux cyclistes venu·es entretenir et/ou réparer leur propre vélo. Ils sont en général organisés dans un local dédié, mais certains se font aussi dans la rue ou dans des locaux temporaires. Dans la suite du document, ils seront nommés 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 son entretien et sa réparation. Ils ont pour vocation de multiplier le nombre de cyclistes quotidien·es en offrant la possibilité à tou·tes 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 : les ateliers permettent de leur donner une nouvelle vie.

## 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 le/la mettre en danger. 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·tes sont donc des éléments essentiels du succès des ateliers vélo.

## Des ateliers à la campagne

Si 82% 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 13 % 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.) 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.

# LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS

En 2017, on recense environ 231 ateliers vélos participatifs et solidaires, plus une quarantaine toujours en attente d'un local.

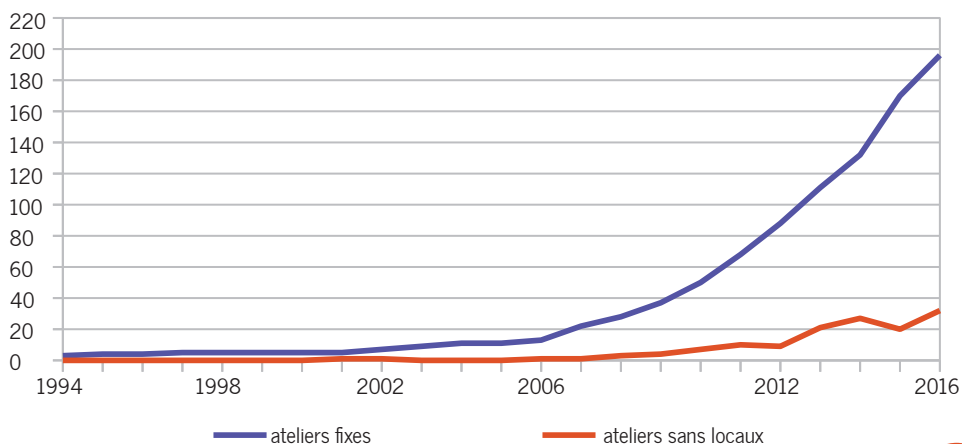
## Un brin d'histoire

Au début des années 1990, deux 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 autour de 20 % jusqu'à 2016, et autour de 10 % actuellement.

## Une demande croissante

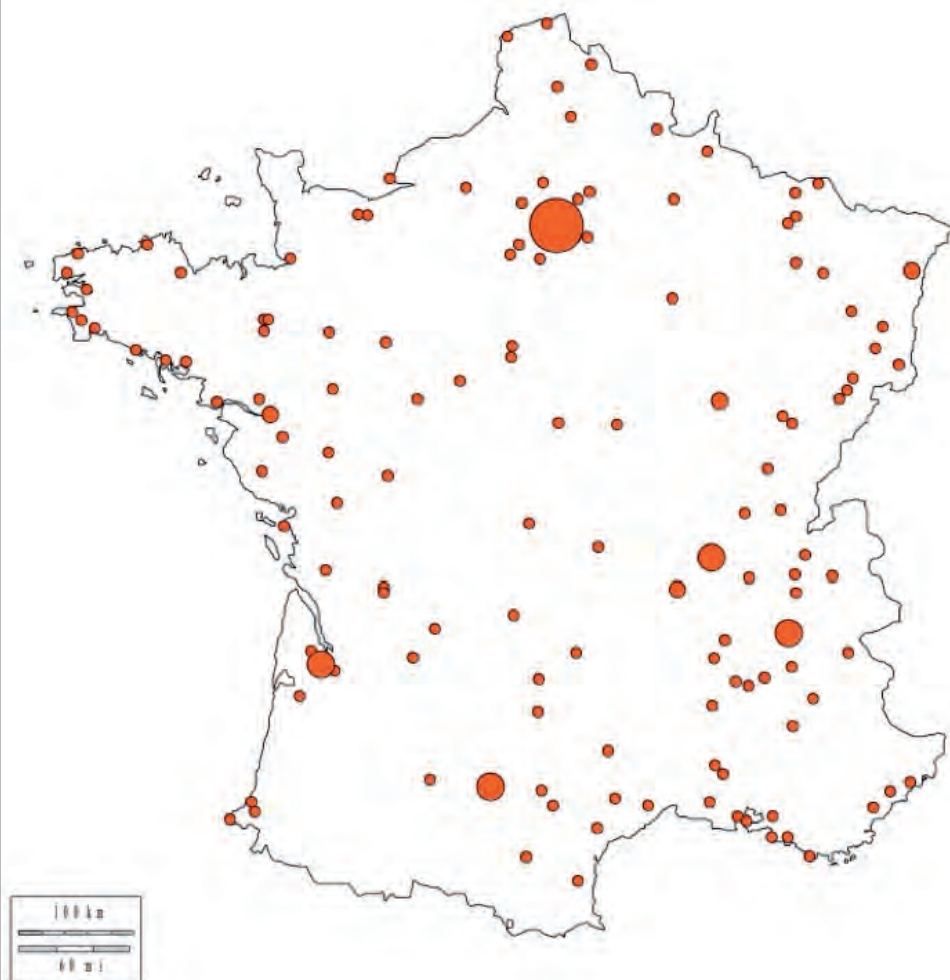
Si les ateliers participatifs et solidaires connaissent un tel succès, ce n'est pas sans raison. Ils sont d'abord un véritable service à la mobilité des cyclistes, dans une période où l'usage du vélo est en forte croissance : nombreuses sont les personnes qui ont besoin d'entretenir ou de réparer leur 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-es. Ensuite, c'est le caractère participatif des ateliers qui attire des usager-es 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.

Evolution du nombre d'ateliers vélo fixes



# COUVERTURE TERRITORIALE

Carte des ateliers vélo en 2017



© Daniel Dalet

## Répartition géographique

Si les ateliers vélos sont nés dans de grandes villes comme Paris ou Lyon, ils sont maintenant présents sur une grande partie du territoire français. On en compte plusieurs 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, en Martinique et en Guyane!

Près d'un quart des ateliers fixes sont situés en zones dites "politique de la ville", ils sont donc éligibles aux Contrats de Ville. En proposant des activités ouvertes à toutes, 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 habitants.

### Le réseau et ses Références Géographiques :

Une CLAVette est une Coordination Locale des Ateliers Vélo (avec quelques lettres en plus). À l'heure actuelle, il y a quatre CLAVettes en France : Lyon, Île de France, Grenoble et Saint-Étienne.

Soutenue 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 et qui étaient finalement jetés.

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

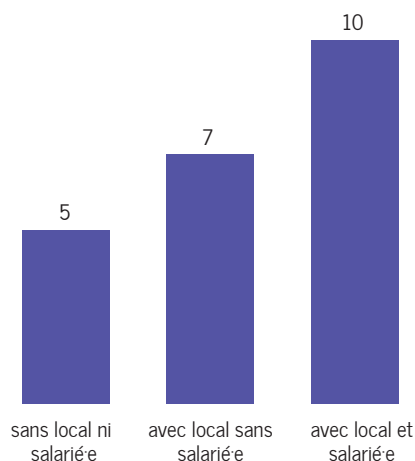
Si l'objet principal des ateliers vélo est d'animer des lieux autour de l'apprentissage de la réparation de cycles, les structures proposent bien plus d'activités à leurs usager-es.

## Une multitude d'actions

En plus d'ateliers de réparation de vélo participatifs, les structures portent en moyenne 8 activités autour du vélo. Les activités sont par ailleurs plus diversifiées dans le cas où la structure possède un local, et cette diversité s'intensifie encore plus si la structure emploie des salarié-es.

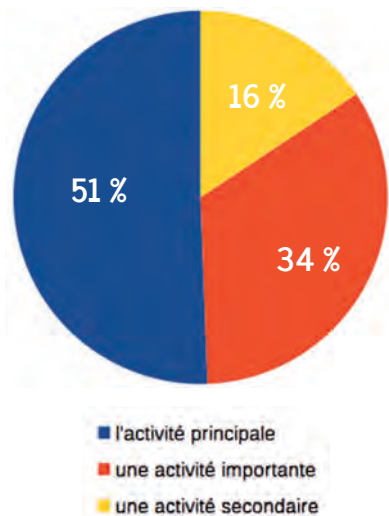
83 % des structures œuvrent activement pour la promotion de l'usage du vélo : plaidoyers, balades militantes, conseils. 59 % des structures proposent des services autour du vélo : gravage, location ou prêt de vélos, livraison à vélo ou création de vélos bizarres, vélos cargo ou remorques à la demande. Un

## Nombre moyen d'activités différentes proposées



peu plus (65%) favorisent la vélonomie par de la vélo-école, des formations ou des animations scolaires.

## Importance de l'atelier vélo au sein des structures



Enfin, 19 % 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, cartothèque).

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 84 % des structures.



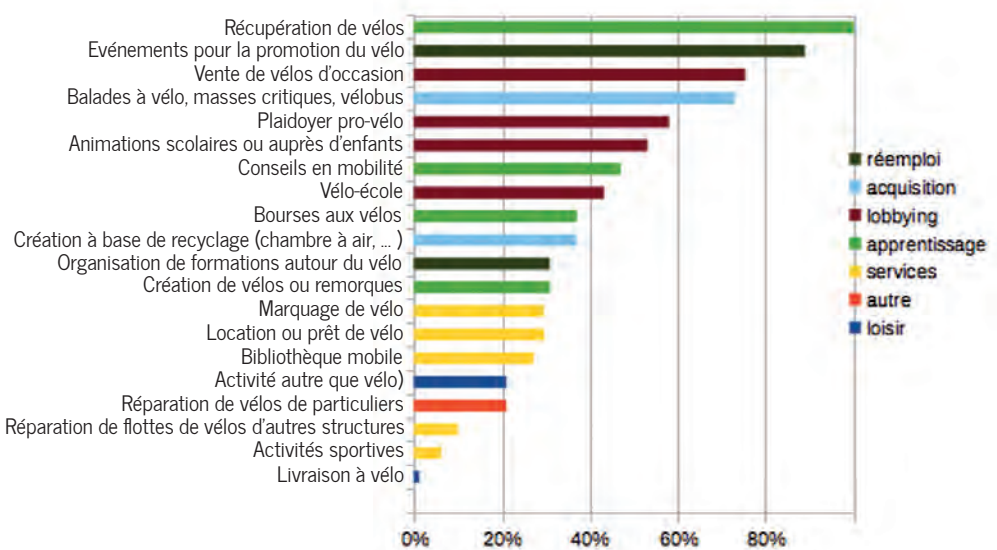
## Plus que du vélo

Près 20 % des structures portant un atelier vélo ne font pas que des activités liées au vélo : ressourceries, structures d'insertion, cafés associatifs, ateliers de sérigraphie, AMAP, jardin partagé, lieux d'information et de débats... Les ateliers vélo sont souvent porteurs de valeurs plus larges que l'usage du vélo : solidarité, protection de l'environnement, partage de connaissances et de savoir-faire, respect de chacune en sont quelques-unes.

## 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 14 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 34 % d'entre elles souhaitent l'être et ont (ou vont) engager des démarches en ce sens. Quoi qu'il en soit, les ateliers vélos sont nombreux à se considérer comme d'intérêt général !

### Principales activités des ateliers vélo



# 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-es dans de bonnes conditions et prévoir l'avenir à long terme.

## Modalités d'usage

Si aucune structure n'est propriétaire de ses locaux, 45 % des locaux sont mis à disposition ou prêtés gracieusement, le reste des locaux étant loués. 55 % des conventions sont passées avec un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, et pour 21 % des ateliers avec un particulier. Le reste des conventions sont passées avec des associations, des

acteurs privés... et même une paroisse ! Il arrive également que le squat soit une solution pour répondre aux besoins des ateliers.

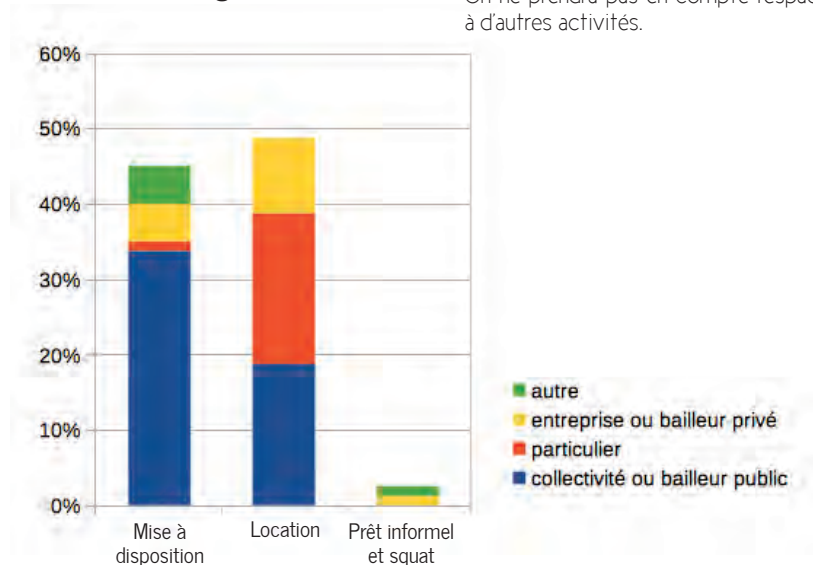
## Taille et usage de l'espace

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-es 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

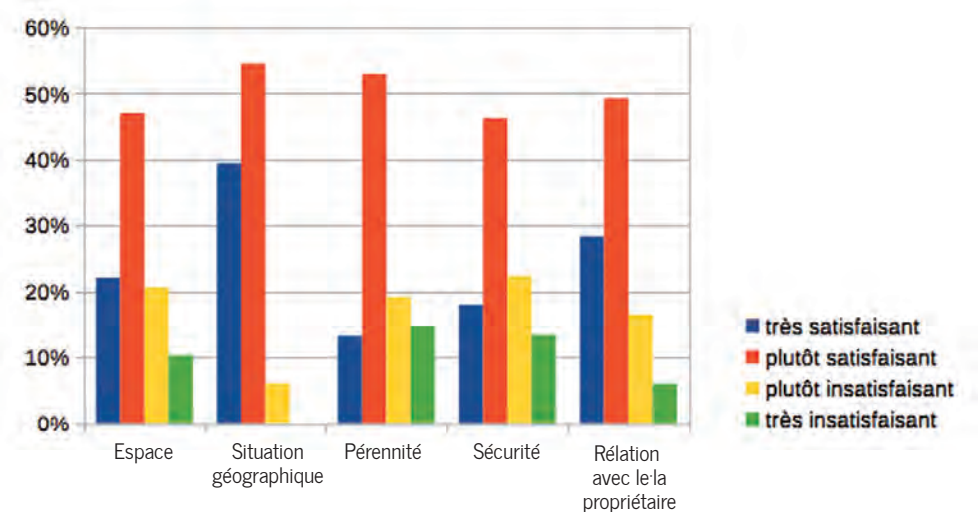


En moyenne, un atelier fait 129 m<sup>2</sup>, et 44 % de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Néanmoins, cette moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 10 m<sup>2</sup>, et le plus grand 700 m<sup>2</sup>, pour une aire de réparation allant de 10 m<sup>2</sup> à 300 m<sup>2</sup>. De même, la place accordée au stockage varie énormément : de 0 à 5 fois la taille de l'espace de bricolage !

## Un peu de qualitatif

Les structures possédant des locaux sont globalement satisfaites de leur situation géographique (94 %) et de leur relation avec leur propriétaire (78 %). Mais elles ne sont plus que 69 % à se satisfaire de l'espace alloué, 66 % de la pérennité des locaux, et 64 % de la sécurité.

Satisfaction des locaux des ateliers



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

Que ce soit avec une simple caisse à outils ou à l'aide d'une remorque équipée, les animateur·rices d'ateliers investissent un espace le temps d'un après-midi, pour un atelier mobile. Les ateliers mobiles permettent d'aller à la rencontre de nouveaux usager·es, et les personnes les animant deviennent visibles au plus grand nombre. En 2017, on estime que 2 700 ateliers mobiles ont été organisés dans toute la France, dont 58 % dans la rue, 15 % dans des locaux associatifs ou chez un particulier, et 8 % dans un établissement scolaire ; le reste des ateliers étaient organisés en entreprise ou dans une collectivité.

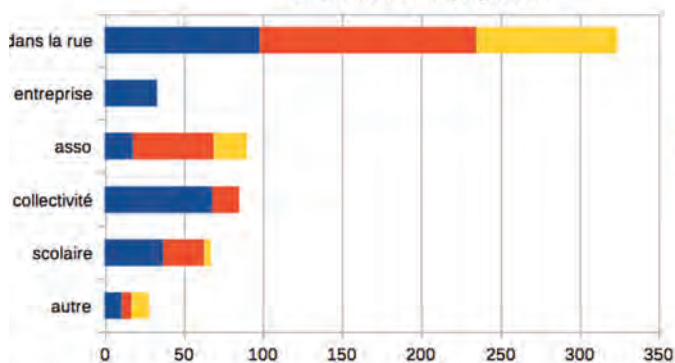
La plupart des structures commencent par organiser des ateliers mobiles pour se faire

connaître, en attendant d'avoir un local, mais pour certaines c'est une fin en soi. Cela dépend donc des besoins des adhérent·es et de la volonté des structures de développer l'activité d'auto-réparation de vélos. En 2017, 13 % des structures n'avaient pas de local et organisaient uniquement des ateliers mobiles mais 60 % des structures ayant un local continuaient à organiser des ateliers mobiles.

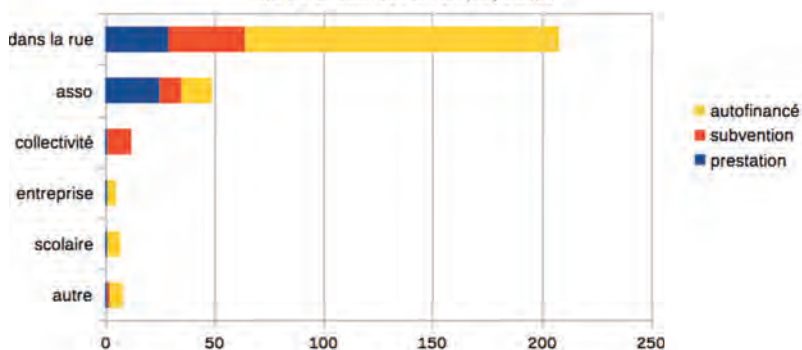
Les ateliers mobiles sont une source de revenu pour les structures employeuses, qui les organisent en grande partie grâce à des prestations ou des subventions, au contraire des structures bénévoles pour qui ces ateliers sont largement autofinancés.

## Nombre d'ateliers mobiles en 2017

### de 28 structures employeuses



### de 24 structures non employeuses



# STRUCTURER LES FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI

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

## Ventes et destructions

La France est le 3<sup>ème</sup> pays européen en termes de vente de vélos : chaque année, ce sont près de 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 adultes détruits chaque année. Révention des déchets. Les vélos dont les ménages et les entreprises souhaitent se débarrasser 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.

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 par les ateliers vélo permet ainsi de participer à la prévention des déchets. Cela contribue à 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 et ce malgré les propositions faites par L'Heureux Cyclage (6), la réflexion se poursuit en 2015 et 2016. L'atteinte des objectifs des Plans Locaux de Prévention des Déchets des collectivités publiques.

## 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).

# LE RÉEMPLOI DES VÉLOS

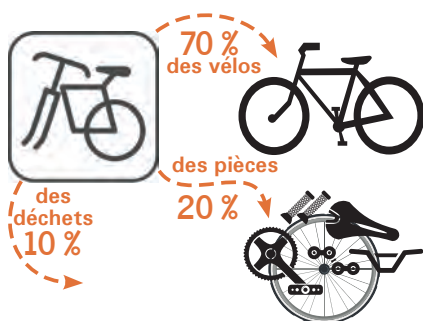
Pour réparer, les ateliers vélo ont besoin de pièces détachées nombreuses et extrêmement variées. Ils sont par essence des recycleries/ressourceries spécialisées qui ont pour vocation de récupérer et valoriser des cycles hors d'usage, destinés sans eux à devenir des déchets.

## 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.

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-même seront utilisées pour la réparation d'autres vélos. En prolongeant la durée d'utilisation des composants des vélos, la récupération des cycles par les ateliers vélo permet ainsi de participer à la prévention des déchets. Cela contribue à l'atteinte des objectifs des Plans Locaux de Prévention des Déchets des collectivités publiques.

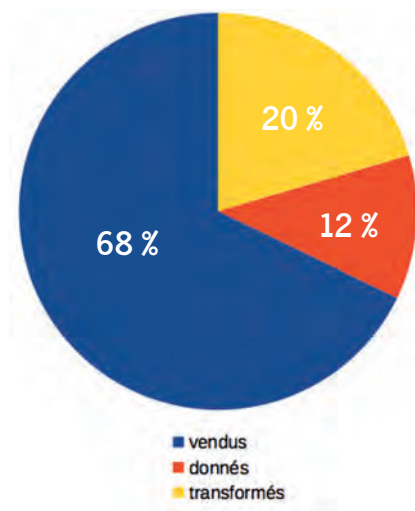
## Traitement des vélos récupérés



Cette activité est pratiquée par 84 % des structures portant un atelier vélo. En 2017, on estime que ce sont près de 53 700 vélos qui ont ainsi été récupérés.

Ils ont été à 80 % réemployés, les 20 % restant étant transformés (œuvres d'art, vélos rigolos ou recyclage).

## Devenir des vélos récupérés



## 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. 44 % 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.

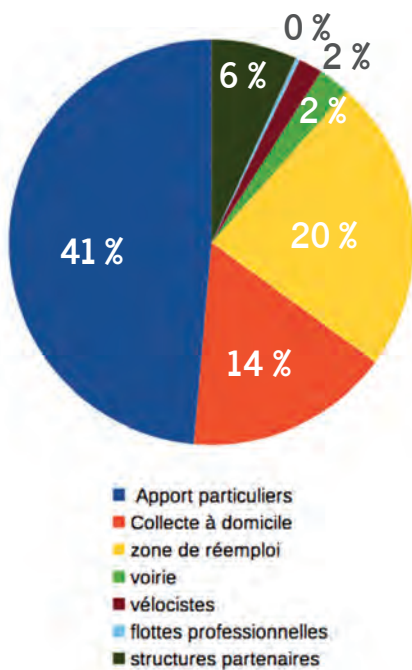
Des conventions sont également passées pour la récupération des encombrants, des vélos abandonnés sur la voirie (police) ou dans les immeubles (bailleurs), ou encore des flottes d'entreprise.

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. On constate ces dernières années que la stratégie des ateliers n'est plus seulement d'accéder aux vélos arrivés en déchèterie, mais de capter ces vélos non utilisés avant qu'ils y arrivent

### Provenance des vélos

Si la première ressource en vélos des ateliers reste de loin le don de vélos par des particuliers (55 %), la collecte en déchèterie perd du terrain (20 %) au profit de partenariat avec des structures de l'économie sociale et solidaire comme Emmaüs, des recycleries ou d'autres ateliers vélo, mais aussi des professionnels du cycle : vendeurs et réparateurs de cycles. Les 2 % restant sont des vélos abandonnés sur la voirie ou issus de flottes professionnelles.

Provenance des vélos récupérés



### Le cas des vélos à assistance électrique (VAE)

Les VAE entrent dans 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.

# 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, le plus souvent, une adhésion annuelle. Les usager-es sont donc des personnes qui adhèrent au projet associatif, et pour qui l'atelier vélo n'est pas un simple service.

70 % des associations demandent une cotisation à prix fixe. Celle-ci est plus élevée si l'association a des salarié-es : en moyenne 17 € contre 11 € pour les associations bénévoles. 71 % de ces associations proposent un tarif réduit d'en moyenne 45 % de réduction. C'est alors souvent l'adhérent-e qui choisira d'accéder ou non au tarif réduit.

Pour 19 % des associations, la cotisation est à prix libre, c'est-à-dire que c'est l'adhérent-e

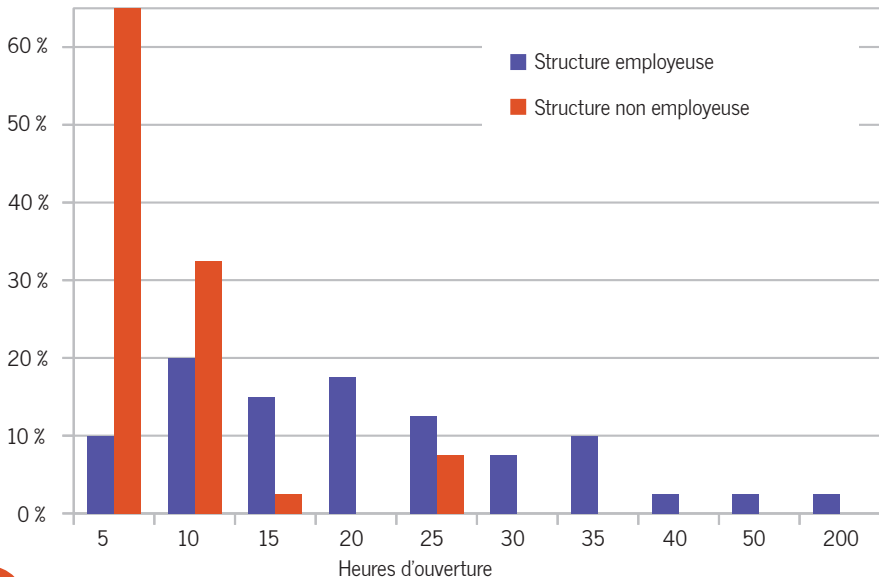
qui fixe le prix suivant ses moyens, l'usage qu'il pense faire de l'atelier et le soutien financier qu'il souhaite apporter à l'association. Le prix moyen laissé est alors de 13 €. Enfin pour 11 % des associations, les ateliers ne nécessitent pas d'adhésion.

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

## 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 22h par semaine, contre 5h pour un atelier tenu exclusivement par des bénévoles.

## Répartition des ateliers suivant l'amplitude d'ouverture hebdomadaire





## Bénévoles et salarié·e·s

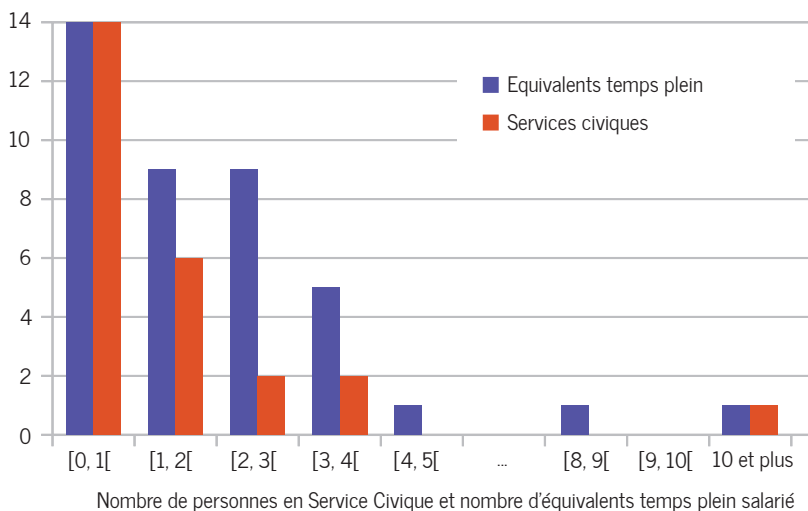
41 % des structures emploient au moins une personne. On estime à 270 le nombre d'équivalents temps-plein (ETP) liés à l'activité des ateliers vélo en 2017, mais 51 % de ces emplois sont précaires (CDD) et donc soumis à un fort turn-over qui empêche le maintien des compétences spécifiques dans ces structures. 62 % emploient 2 ETP ou moins : ce sont globalement de petites structures. 71 % des structures employeuses bénéficient de contrats aidés. En 2017 les structures accueilleraient également 250 stagiaires et services civiques. L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Les 83 structures ayant répondu au questionnaire totalisent 27 372 adhérent·e·s pour 1 395 bénévoles actifs·ve·s au 31 décembre 2017, soit en

moyenne 1 bénévole pour 19 adhérent·e·s, mais avec de grandes disparités qui ne sont pas liées à la présence ou non de salarié·e·s. Les structures employeuses ont aussi plus d'adhérent·e·s : en moyenne 672, contre 92 pour les structures non employeuses, soit plus de 7 fois plus.

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 2017, les ateliers vélo représentent 101 000 adhérent·e·s et 5 100 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérent·e·s était estimé à 25 000 : le réseau a donc quadruplé en 7 ans !

### Nombre des ateliers suivant le nombre d'ETP et des Services Civiques



# 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 auprès de 580 cyclistes 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 (une semaine au lieu de deux).

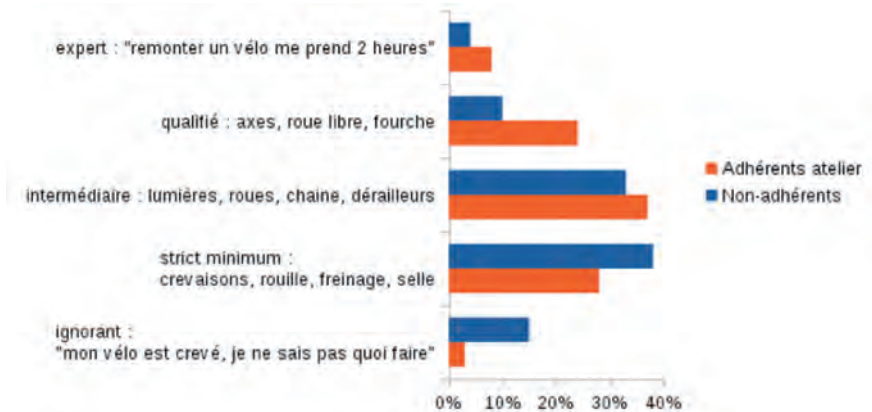
Les adhérent·e·s sont donc des cyclistes plus régulier·e·s, mieux préparé·e·s aux problèmes

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 2017 on note une moyenne d'âge variable, majoritairement entre 20 et 40 ans, avec une médiane à 35 ans. De même, le pourcentage de femmes varie entre 2 % et 70 % avec une médiane à 36 %. 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. D'autre part, une étude récente réalisée par un laboratoire du CNRS 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·rice 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·tes. 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 événement), 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 chacun·e se sente bien en leur sein et ne prennent pas pour acquis le fait que tou·tes y soient éga·les·ux.

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

# MODÈLES ÉCONOMIQUES

## Budget global

Le budget total pour l'ensemble des structures porteuses d'atelier vélo participatif en France est évalué à 6 M €. En moyenne, en isolant l'activité d'atelier vélo, les associations affichent un budget de 23 000 € pour les structures employeuses, et de 1 800 € pour les structures bénévoles. Les structures qui embauchent des salariés ont donc en moyenne un budget dix fois supérieur aux autres, mais elles ont 5 fois plus d'adhérent-e-s. Le coût par adhérent-e-s est donc « seulement » deux fois supérieur à celui des structures bénévoles.

Afin de mieux visualiser les différences entre les ateliers employeurs et non-employeurs nous avons calculé les médianes des budgets. Nous constatons ainsi deux modèles, les structures employeuses dont les budgets sont 20 fois supérieurs à ceux des structures non-employeuses.

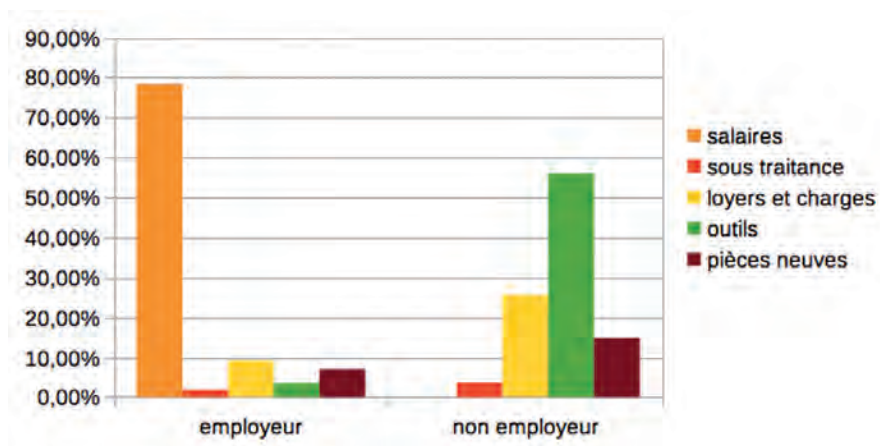
## Dépenses

Les charges liées au fonctionnement d'un atelier sont nombreuses et notamment : les salaires, les loyers, les outils et les pièces détachées neuves.

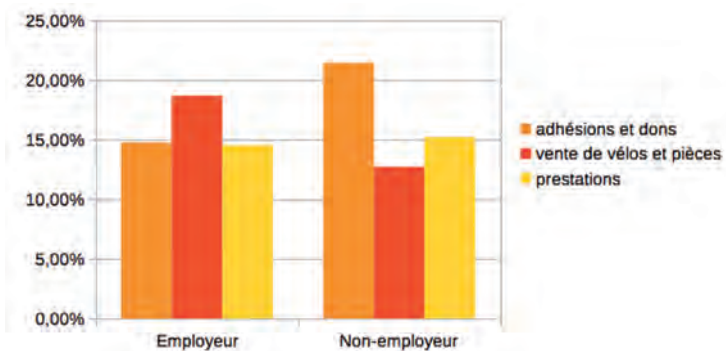
En moyenne les loyers représentant 4004€ par an et par structure employeuse contre 285€ pour les structures non employeuses. Pour les ateliers bénévoles, les salaires n'ont pas lieu d'être, mais pour les structures employeuses, ils constituent la principale dépense: 14656€ (en moyenne) par an et par structure pour le fonctionnement de l'atelier vélo. L'achat d'outils et de pièces détachées neuves est de 643€ et 1596€ et pour les structures employeuses, 374€ et 122€ pour les non-employeuses et 205€ et 18€ pour celle dont l'activité d'auto-réparation n'est pas l'activité principale.

Sur les 83 ateliers ayant répondu au questionnaire, 34 d'entre eux sont des structures employeuses contre 49 non-employeuses.

## Pourcentage moyen de dépenses des structures



## Origine de l'auto-financement



# MODÈLES ÉCONOMIQUES

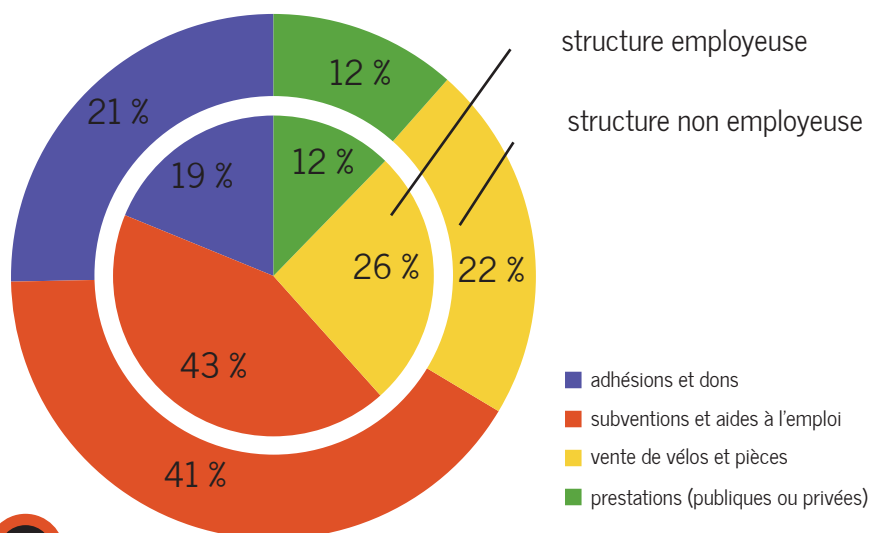
## Recettes

L'activité d'atelier vélo présente une forte capacité d'autofinancement, notamment dans les cas où l'atelier est l'activité principale ou importante. Les recettes proviennent : des adhésions et dons, des ventes de vélos réemployés, des prestations. La part d'auto-financement des ateliers représente quasiment 50 % de leur budget avec une plus grande part d'auto-financement pour les structures non-employeuses. Pour ces dernières l'auto-financement vient principalement des adhésions et des dons alors que pour les structures employeuses la vente de vélos est la source principale d'auto-financement. L'écart minime de la part d'auto-financement des budgets des structures employeuses et non-employeuses indique que la création d'emploi entraîne une augmentation importante du nombre d'adhérents et une création d'activité qui doit être équivalente aux subventions et aides à l'emploi mais ne crée pas une activité permettant une part d'auto-financement plus grande.

## Emplois étudiants

L'association CycloCampus Béthune a été créée en 2011 au sein de l'université d'Artois. Elle gère un atelier d'aide à la réparation, et vend des vélos issus de dons aux étudiant·es et au personnel de l'université. Elle bénéficie depuis quelques années du dispositif "emplois étudiants" existant dans de nombreuses universités. Ce dispositif est financé par la région pour aider les étudiant·es à financer une partie de leurs études et leur donner une première expérience professionnelle. Certaines sont embauchées pour tenir des permanences dans une salle info, d'autres à repeindre des couloirs, c'est très varié. L'université a accepté d'embaucher 5 étudiant·es en CDD pour travailler 5 heures par semaine à l'atelier vélo.

Pourcentage moyen de recettes des structures



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

En 2014, un mémoire de fin d'études de Pierre Dégrange (15), portant sur les mutations des modes de financement des ateliers vélo, 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) augmente 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 vélo 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 de France métropolitaine et d'outre mer, adhérents ou non à L'Heureux Cyclage. Pour faciliter le remplissage, il rappelait, dans la mesure du possible, les données quantitatives fournies les années précédentes. Il a été ouvert entre le 15 juillet et le 1er octobre 2019.

L'échantillon analysé porte sur 83 répondants, dont 4 ateliers en projet, soit 27 % des structures identifiées.

## Traitement

Le traitement et l'analyse des données s'est déroulé entre août et octobre 2019, pour environ 200 heures de travail. 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 2018, l'objectif est de publier deux versions du panorama : la première à destination des ateliers, et la deuxième en direction des financeurs et décideurs politiques.

Actuellement nous rencontrons des difficultés à établir clairement différents 'modèles économiques' pour approcher la diversité des ateliers vélo participatifs et solidaires. D'une part les outils mis en place actuellement manquent de précision et d'autre part la diversité des façon-de-faire de ces structures diffère de l'une à l'autre faisant la tâche d'harmonisation méthodologique assez compliquée vis-à-vis du travail que nous entendons faire ici.

Si les ateliers participatifs et solidaires abordent des problèmes de sexisme le présent travail n'en rend pas compte. Il semble important de penser et développer des outils permettant de produire des analyses afin de suivre l'évolution de ce travail.

Le questionnaire lié à l'année 2017 sera ouvert en juin 2018.



# 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 2017, il comptait 104 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-même leurs vélos.

Leurs activités, volontairement accessibles à tou-tes, 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 2017, 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 2017 du 30 mars au 2 avril à Gap), la tenue du centre de ressources en ligne Wikloul 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 2017

- À Bicyclette @ Tulle  
A'Cro du vélo @ Strasbourg  
Action vélo @ Aubagne  
APIE @ Villefontaine  
A pincés et à vélo @ Romans sur Isère  
Association Clisson Passion @ Clisson  
Association ConviBicy @ Arles  
Association Droit au vélo @ Lille  
Association Océvélo @ Saint-Étienne  
Association Twenty Douze @ Nantes  
Association Viavélo @ Nice  
Association Vive le Vélo @ La Rochelle  
Atelier Solidaire de Saint-Ouen @ Saint-Ouen  
Atelier Vélo Nomade @ Saint-Denis  
Atelier Vélorution Bastille @ Paris  
Atelier vélo Txirrind'ola @ Bayonne  
AU5V @ Senlis  
Au Tour du Cycle @ Crest  
Aux Pignons sur Rue @ Noisy-le-Sec  
Beauvélo @ Beauvais  
Bikers INSA @ Lyon  
Brest à pied et à vélo @ Brest  
BretzSelle @ Strasbourg  
Bureau d'Études Spatiales @ Nantes  
Ça Roule @ Saint-Étienne  
Centre Vélo @ La-Roche-sur-Yon  
Change de Chaîne @ Lyon  
Château à vélo et autres roues libres @ Châteaurenard  
Collectif Cycliste 37 @ Tours  
Collectif Syklett @ Lorient  
Collectif Vélos en Ville @ Marseille  
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  
Droit d vélo douais @ Douais  
Dynamo @ Nancy  
Écoloc @ Barret-sur-Méouge  
Études et Chantiers Ile-de-France @ Évry  
ÉtuRécup @ Pessac  
Kernavélo @ Quimper  
La Boîte à Cycler @ Viroflay  
La Brico @ Fontaine  
La Casa Bicicleta @ Perpignan  
La Citrouille @ Grenoble  
La Petite Rockette @ Paris  
La Pompe à Vélo @ Noyal-Châtillon sur Seiche  
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  
L'Attribut de Draveil @ Draveil  
Le Bocal @ Rennes  
Le Centre de Recherche sur l'Avenir des Déplacements Écologiques @ Concarneau  
Le Maillon Solidaire @ Belfort  
L'Engrenage @ Saint-Dié des Vosges  
Les Jantes du Nord @ Lille  
Les Vélos des Étangs @ Martigues  
L'ÉtincelleLe Tri Sera Top @ Toulouse  
Le Vieux Biclou @ Montpellier  
Ma Ville à Vélo 08 @ Charleville-Mézière  
Metz à vélo @ Metz  
Mieux se Déplacer à Bicyclette @ Paris, Asnières  
Mobil'idées @ Gap  
Mon Cher Vélo @ Bourges  
Montélovélo @ Montélimar  
Mon Vélo en Seine @ Paris  
Opale Vélo Service @ Calais  
OptiVélo @ Chelles  
Orange MécaCycle @ Grenoble  
OSMOSE @ Grenoble  
Place au Vélo @ Nantes  
Place au Vélo Laval @ Laval  
PotoCyclette @ Mulhouse  
Prenons le Guidon @ Metz  
RécupR @ Bordeaux  
RecyclArte @ Hendaye  
Recyclerie Sportive - 3S @ Massy  
Régie de quartier Clos St Lazare @ Stains  
Respyr'Action @ Lahonce  
Ressourcerie Court-Circuit @ Felletin  
Roue Libre @ Chambéry  
Roule & Co @ Cran Gevrier  
Roulement à Bill @ Tours  
Roulons à vélo @ Avignon  
Roulons En Ville à Vélo @ Valence  
Tous Deux Roues @ Clermont-Ferrand  
TriCycles @ Pierre Bénite  
UN p'Tit véLo dAnS La Tête @ Grenoble  
Un vélo qui roule @ Conflans-Sainte-Honorine  
Vélisol' @ Caen  
Vélo 41 @ Blois  
Vélocampus @ Nantes  
Vélocampus Besançon @ Besançon  
Vélocité63 @ Clermont-Ferrand  
Velociutat @ Béziers  
Vélorution I @ Toulouse  
Vélo Sapiens @ Marseille  
VéloYO @ OyonnaxÀ Bicyclette

## POUR ALLER PLUS LOIN...

11 L'ADEME, dans le cadre de l'évaluation des services vélos, enquête sur les ateliers d'autoréparation des vélos, septembre 2017. A lire sur le site de l'association Vélos en ville: <http://www.velosenville.org/index.php/1255-etude-de-l-ademe-sur-les-ateliers-velo> (consulté le 26/10/2017).

12 L'Heureux Cyclage, **Pré-étude** pour la mise en œuvre de filières locales de réemploi des cycles, 2013. Disponible sur : <https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/preetudecomplete-2.pdf> (consulté le 26/10/2017).

13 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.

14 L'Heureux Cyclage, **Panorama 2013** des ateliers vélos participatifs et solidaires, 2013. Disponible sur : [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/panorama\\_2013.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/panorama_2013.pdf) (consulté le 26/10/2017).

15 L'Heureux Cyclage, **Panorama 2011** des ateliers vélos participatifs et solidaires, 2012. Disponible sur : [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/Lheureux\\_cyclage\\_-\\_panorama\\_2011.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/Lheureux_cyclage_-_panorama_2011.pdf) (consulté le 03/01/2016).

16 L'Heureux Cyclage, **Enquête** sur les pratiques et les attentes des cyclistes en mécanique vélo, 2011. Disponible sur : [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/enquete\\_no1\\_Lhc\\_-\\_pratiques\\_mecanique\\_velo\\_-\\_avril\\_2011.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/enquete_no1_Lhc_-_pratiques_mecanique_velo_-_avril_2011.pdf) (consulté le 26/10/2017).

17 ADES CNRS, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, *La mixité filles/garçons dans les loisirs des jeunes*, 2012. Disponible sur : [http://www.ades.cnrs.fr/IMG/pdf/mixite\\_loisirs.pdf](http://www.ades.cnrs.fr/IMG/pdf/mixite_loisirs.pdf) (consulté le 03/01/2016).

CVTC, **Les Français et le vélo en 2012, 2013**. Disponible sur : [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo\\_v3.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf) (consulté le 26/10/2017).

L'Heureux Cyclage, **Perspectives de structuration** des filières locales ou nationales de réemploi des vélos, 2014. Disponible sur: <https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/propositions.pdf> (consulté le 26/10/2017).

Certu, **Usagers et déplacement à vélo** en milieu urbain, analyse des enquêtes ménages déplacements, collection Données, n° 1, 2013. Téléchargeable sur : <http://www.certu-catalogue.fr/usagers-et-deplacements-a-velo-en-milieu-urbain.html> (consulté le 26/10/2017).

« *La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008* », in *La Revue du CGDD, Commissariat général au développement durable*, décembre 2010. Disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rev3.pdf> (consulté le 26/10/2017).



## L'Heureux Cyclage

à la MNEI  
5 place Bir Hakeim  
38 000 GRENOBLE  
[contact@heureux-cyclage.org](mailto:contact@heureux-cyclage.org)  
<http://www.heureux-cyclage.org/>  
<http://www.wiklou.org/>



**WIKLOU**  
Le biclou libre