



2015

PANORAMA

des ateliers vélos

participatifs et solidaires



REMERCIEMENTS

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

Place au Vélo Nantes, La Roue Libre, Labecane56, La Boîte à Cycler, APIE - Osez l'Vélo, Re-Cycle-Art, Ranjé to Bisiklèt, Éco mobil - Repair Caffé, Écoloc, Cyclofficine de Pantin, Trégor Bicyclette, Vélo à St-Go, Fontenay Vélo, Vélocampus, Les vélos des Étangs, Roulement à Bill, Vél'Oxygène, Change de Chaîne, Ar Vuhez, La Casa Bicicleta, Les vélos sauvages, Poto'Cyclettes, Vélo Sapiens, ADAVA Pays d'Aix, Choisir / Initiatives Vélo, Velocita, Dynamo, Mobil'Idées, Vélo-Cité 15, VilIOVÉIO, Atelier du Chat Perché, ConviBicy, Roule & Co, Rambouillet en transition, Cycles et Manivelles, Clisson Passion, Cyclofficine d'Angoulême, Opale Vélo Services, Opti'Vélo, Roulons à vélo, Vélociutat Béziers, Collectif Cycliste 37, les Transformeurs, Atelier vélo Txirind'Ola, la Citrouille, Roue Libre, le CRADE, la P'tite Rustine, Au Tour du Cycle, Vélo qui Rit, Centre Vélo, la Petite Rennes, Mon Cher Vélo, le Recycleur, l'Étincelle, Guidoline, A'Cro du Vélo, Vélodocteurs, Roulons en Ville à Vélo, Prenons le Guidon, Vive le Vélo, Rustin Peace, Recyclerie Sportive, Pharma'cyclo, Bretz'Selle, Récup'R, Vélo-cité 63, Vélo 41, atelier vélo nomade de Saint-Denis, Dynamo Malakoff, l'Atelier du Petit Plateau, Vélocité Pays de Montbéliard, Bourg Nature Environnement, Terre-Contact, Mine de Rien !, les Ateliers de Saint-Éloi, Collectif Vélo Diois, la Maison du Vélo (Toulouse), À Bicyclette Tulle, les Déraillées, Brest À Pied et À Vélo, Mieux se Déplacer à Bicyclette, Place au Vélo Angers, Vélisol', OSMOSE, les Bikers, Roue Pet', Un Vélo qui Roule, Cyclofficine d'Ivry, Sté Vélosolidaire, les Jantes du Nord, Droit d'Vélo Douaisis, Énergie Citoyenne, Cyclofficine de Paris, VÉLOYO, uN p'Tit vélo dAnS La Tête, Beauvélo, l'Asso du Vélo, Vélocampus Besançon, Kernevodenn Initiatives Locales de Transition, Études et Chantiers Île-de-France, le Vieux Biclou, Ça Roule, Ma Ville à Vélo 08.

Ce travail reçoit le soutien financier de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME). Par ailleurs L'Heureux Cyclage reçoit le soutien financier du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.



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 2016 donnent une photographie des ateliers vélo en France et de leur situation sur l'année 2015.

Les données de l'année 2015 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

Avec une augmentation moyenne du nombre d'ateliers de 20% par an depuis 2009, ce sont, en 2015, 160 ateliers vélos (adhérents ou non au réseau) qui ont permis à 70 000 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·es 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 des cycles aux ressources bénévoles et salariées importantes

En 2015, 31 000 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 : 230 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] Les personnes enquêtées pour la collectivité dans son témoignent leur désir d'avoir un ensemble : l'intérêt général est plus grand nombre d'ateliers vélos donc démontré. Les ateliers vélo se dans des locaux plus grands et mis placent en tête des services vélo en à leur disposition à titre gracieux. termes d'efficacité, notamment C'est dire si les collectivités ont leur grâce à leur autofinancement. 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·ice·s qui donnent des conseils aux cyclistes venu·e·s 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·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 : 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·te·s sont donc des éléments essentiels du succès des ateliers vélo.

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.

LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS

En 2015, on recense environ 160 ateliers vélos participatifs et solidaires, plus une vingtaine toujours en attente d'un local.

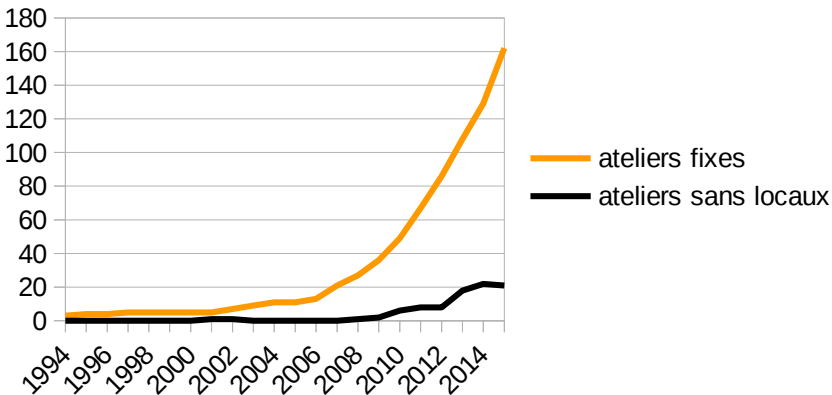
Un brin d'histoire

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 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 : 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.

Évolution du nombre d'ateliers entre 1994 et 2015



COUVERTURE TERRITORIALE

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 bientôt 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 tou·te·s, 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.

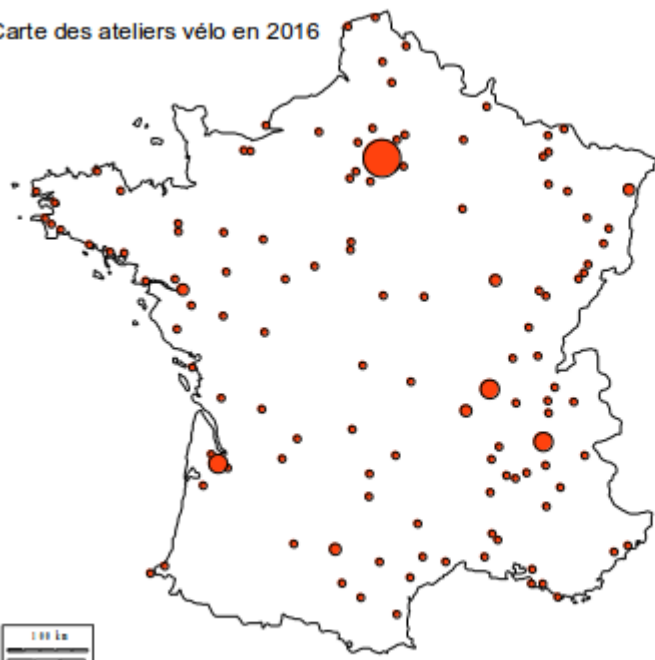
Les CLAVettes

Une CLAVette est une Coordination Locale des Ateliers Vélo (avec quelques lettres en plus!). À l'heure actuelle, il y a 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.

Carte des ateliers vélo en 2016



Mise à jour : janvier 2016



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 8 activités autour du vélo. Les activités sont par ailleurs plus diversifiées dans le cas où la structure possède un local, cette diversité s'intensifie encore plus si la structure emploie des salarié·e·s.

Dans une moindre mesure, 79 % 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. Presque autant (71%) favorisent la *vélonomie* par de la vélo-école, des formations ou des animations scolaires.

Enfin, 27 % 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 88 % des structures.

Activités des ateliers vélo



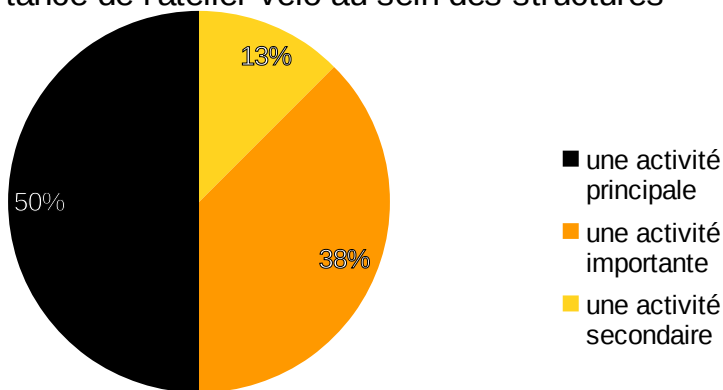
Plus que du vélo

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 chacun·e 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 9 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 27 % 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 !

Importance de l'atelier vélo au sein des structures



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, 61 % des locaux sont mis à disposition ou prêtés gracieusement, le reste des locaux étant loués. 62 % des conventions sont passées avec un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, et pour 17 % 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 squatt 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·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.

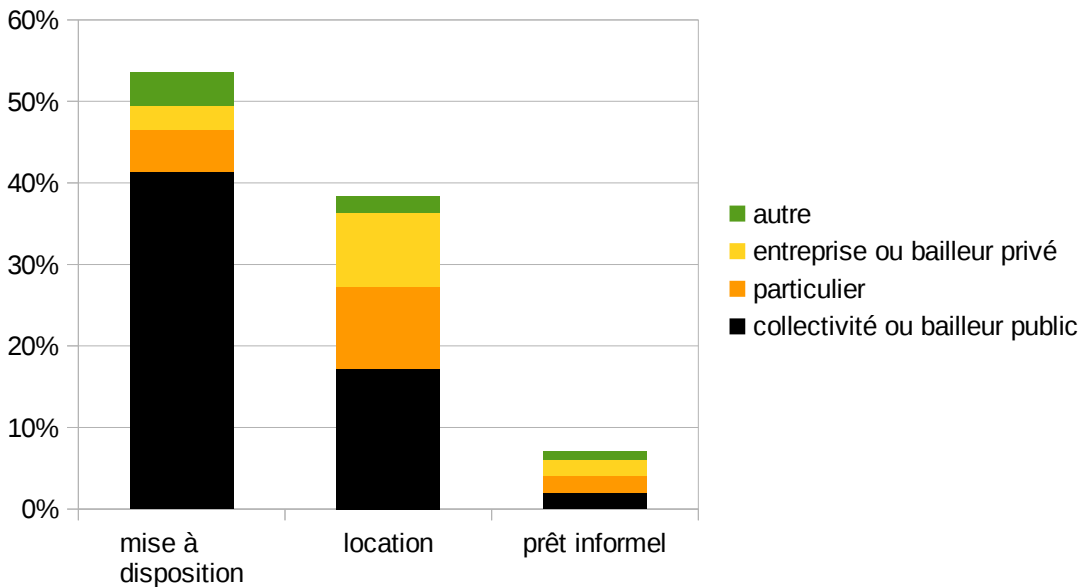
En moyenne, un atelier fait 135 m², et 46 % de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Néanmoins, cette moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 8 m², et le plus grand 1160 m², pour une aire de réparation allant de 1 m² à 600 m². De même, la place accordée au stockage varie énormément : de 0,1 à 20 fois la taille de l'espace de bricolage !

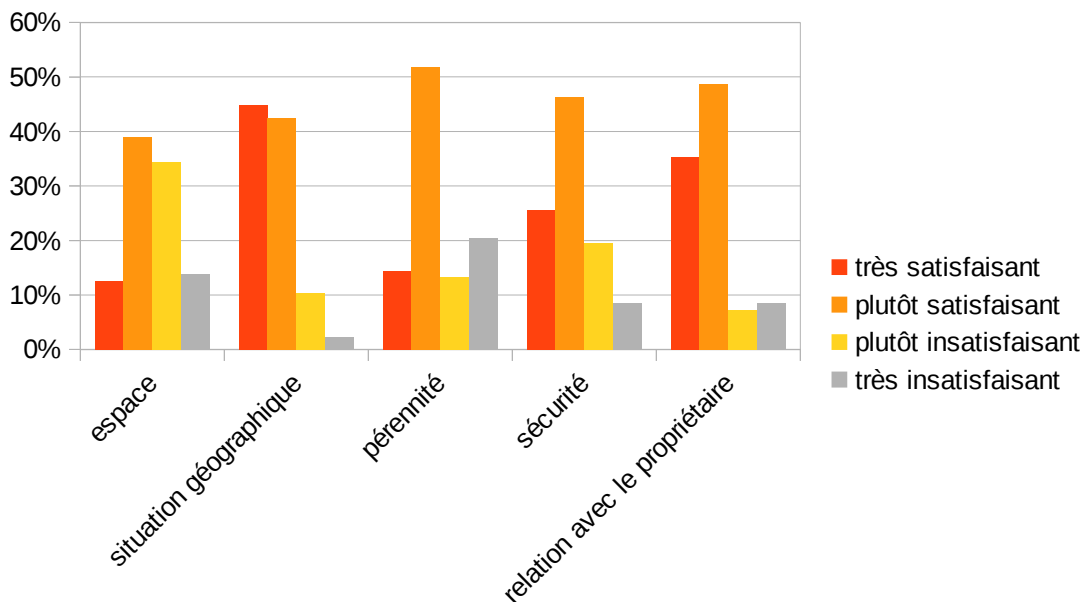
Un peu de qualitatif

Les structures possédant des locaux sont globalement satisfaites de leur situation géographique (87%), de la sécurité (72%) et de leur relation avec leur propriétaire (84%). Mais elles ne sont plus que 66 % à se satisfaire de la pérennité des locaux, et 52 % de l'espace alloué.

Quand on y regarde de plus près, on se rend compte que ce ne sont pas nécessairement les locaux les plus grands qui sont les plus satisfaisants en terme d'espace, mais plutôt ceux qui une importante partie de l'atelier dédiée au stockage. Les structure très satisfaites de leur espace ont en moyenne 62 m² dédiés au bricolage, 123 m² dédiés au stockage et 44 m² dédiés à l'accueil et aux bureaux, soit un total de 228 m².

Modalité d'usage des locaux





* A Caen, une maison du vélo qui roule

Le premier atelier organisé par l'association Vélistol' a vu le jour en décembre 2010. Une enquête menée par la Ville de Caen en juin 2011 avait révélé que la mise en place d'un lieu d'auto-entretien des cycles serait le principal levier pour favoriser la pratique du vélo. Le succès de l'atelier, installé en juillet 2011 dans des locaux mis à disposition par la ville, n'a fait que confirmer ce constat. Avec le soutien de l'Ademe et des collectivités locales (Région, département, Agglo et Ville) qui accompagnent le projet depuis 2012, un nouveau lieu plus vaste et plus important a pu voir le jour. La Maison du Vélo a ouvert ses portes en septembre 2013, elle accueille un village associatif et différents services (marquage bicycode, location, vélo-école, info vélotourisme, balades, expos, conférences...) en complément de l'atelier participatif d'aide à la réparation et d'auto-réparation. Le bâtiment mis à disposition par la ville de Caen totalise 530 m² dont 230 m² pour l'atelier !

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 animateurs·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·e·s, et les personnes les animant deviennent visibles au plus grand nombre. En 2014, on estime que 2 100 ateliers mobiles ont été organisés dans toute la France, dont 54 % dans la rue, 17 % 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.

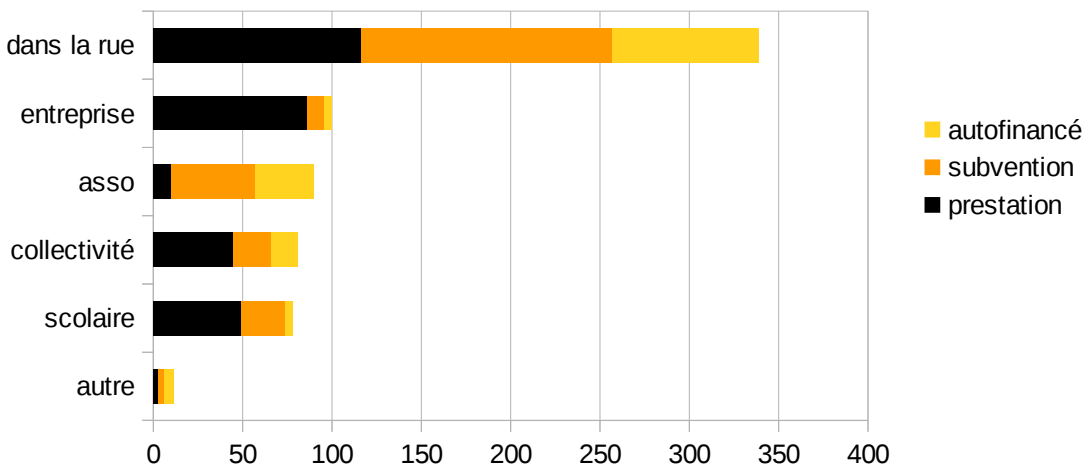
La plupart des structures commencent par organiser des ateliers mobiles pour se faire

connaître, en attendant d'avoir un local, mais pour certaines c'est une fin en soi. Cela dépend donc des besoins des adhérent·e·s et de la volonté des structures de développer l'activité d'auto-réparation de vélos. En 2015, 14 % des structures n'avaient pas de local et organisaient uniquement des ateliers mobiles mais 39 % 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.

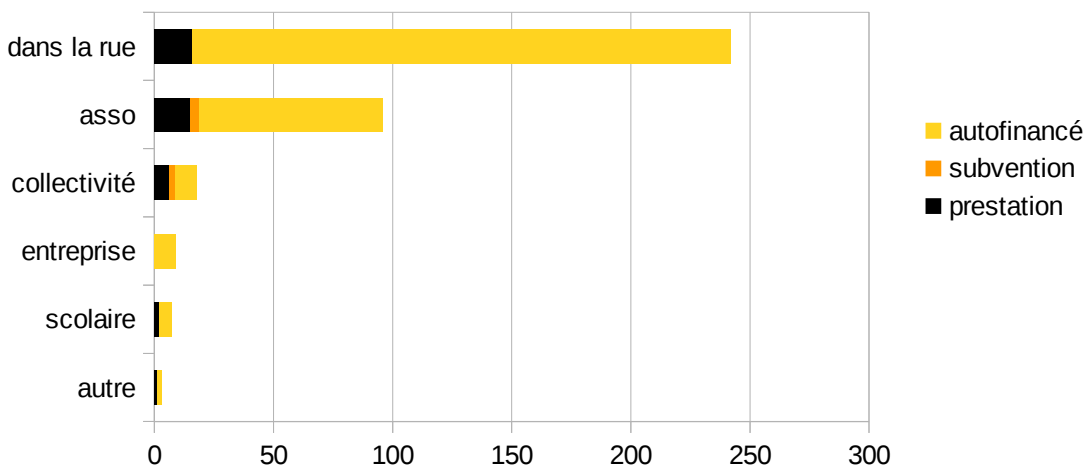
ateliers mobiles 2015

de 29 structures employeuses



ateliers mobiles 2015

de 27 structures non employeuses



LE RÉEMPLOI DES VÉLOS

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.

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.

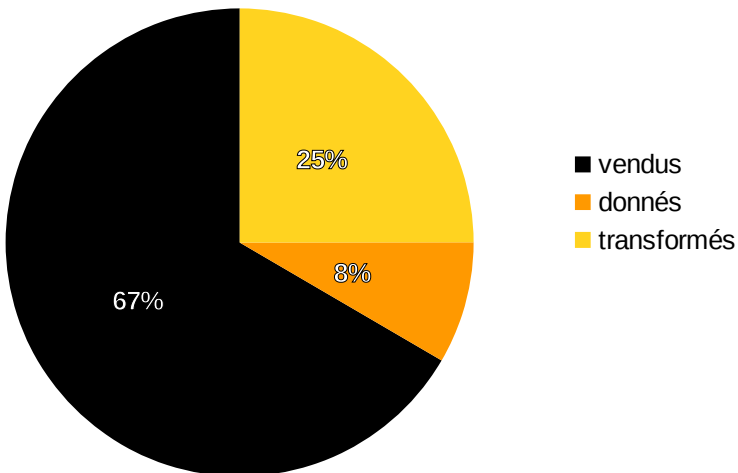
Dans un atelier, chaque vélo, qu'il soit entier ou en pièces, est valorisé : il peut être réparé ou démonté afin d'alimenter un stock

de pièces détachées qui elles-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 l'atteinte des objectifs des Plans Locaux de Prévention des Déchets des collectivités publiques.

Cette activité est pratiquée par 88 % des structures portant un atelier vélo. En 2015, on estime que ce sont près de 31 000 vélos qui ont ainsi été récupérés, soit trois fois plus qu'en 2013.

Ils ont été à 75 % réemployés, les 25 % restant étant transformés (œuvres d'art, vélos rigolos ou recyclage).

Devenir des vélos récupérés



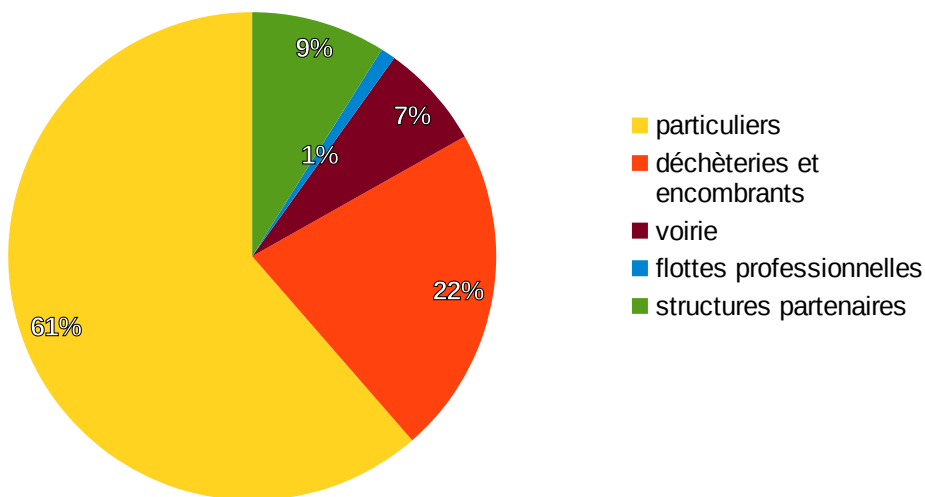
Provenance des vélos

Si la première ressource en vélos des ateliers reste de loin le don de vélos par des particuliers (51%), la collecte en déchèterie baisse légèrement (19 % contre 22 % en 2014) au profit de partenariat avec des structures de l'économie sociale et solidaire (16 % contre 9 % en 2014), comme Emmaüs, des recycleries ou d'autres ateliers vélo. Les 7 % restant sont des vélos abandonnés sur la voirie ou issus de flottes professionnelles (La Poste, mais aussi des boutiques de réparation ou de vente 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.

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. 37 % 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.

Provenance des vélos récupérés



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·e·s 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·e·s : en moyenne 18 € contre 13 € pour les associations bénévoles. Les 2/3 de ces associations proposent un tarif réduit d'en moyenne 48 % de réduction. C'est alors souvent l'adhérent·e qui choisira d'accéder ou non au tarif réduit.

Pour 15 % 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 11 €. Enfin pour 14 % 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 24h par semaine, contre 6h pour un atelier tenu exclusivement par des bénévoles.

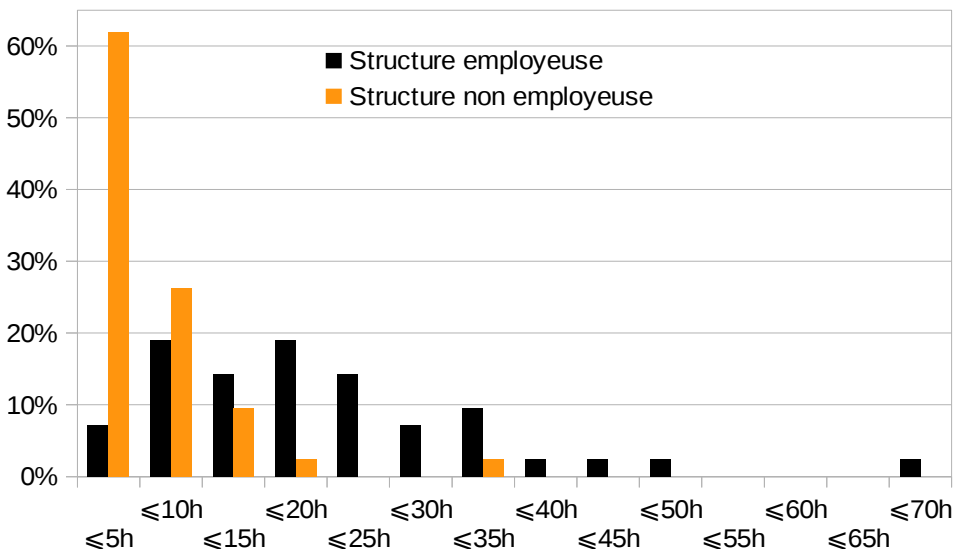
Bénévoles et salarié·e·s

42 % des structures emploient au moins une personne. On estime à 230 le nombre d'équivalents temps-plein (ETP) liés à l'activité des ateliers vélo en 2015, mais 54 % 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 deux tiers emploient 2 ETP ou moins : ce sont globalement de petites structures. 75 % des structures employeuses bénéficient de contrats aidés. En 2015 les structures accueillait également 90 stagiaires et services civiques. L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Les 104 structures ayant répondu au questionnaire totalisent 36 139 adhérent·e·s pour 1 962 bénévoles actif·ve·s au 31 décembre 2015, soit en moyenne 19 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 2015, les ateliers vélo représentent 71 000 adhérent·e·s et 3 800 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérent·e·s était estimé à 25 000: le réseau a donc presque triplé en 4 ans !

** En 2011 au niveau national, la proportion de CDI était de 47 % dans les associations, contre 87 % dans le secteur privé.*



LES USAGER·E·S DES ATELIERS VÉLO PARTICIPATIFS

Des cyclistes formé·e·s à la mécanique

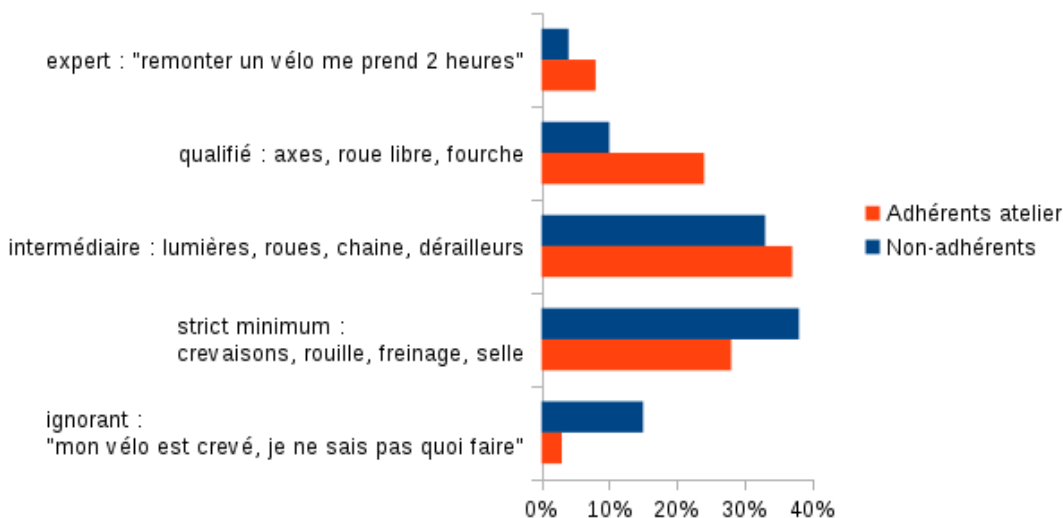
Une enquête de L'Heureux Cyclage réalisée en 2010 auprès de 580 cyclistes montre le rôle des ateliers dans l'apprentissage par les cyclistes de la mécanique vélo : on observe un réel effet pédagogique puisque 69 % des adhérent·e·s d'ateliers vélo déclarent réparer eux-mêmes leur vélo, contre 43 % pour 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.

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.

Cette même enquête révèle que les adhérent·e·s d'ateliers vélos sont

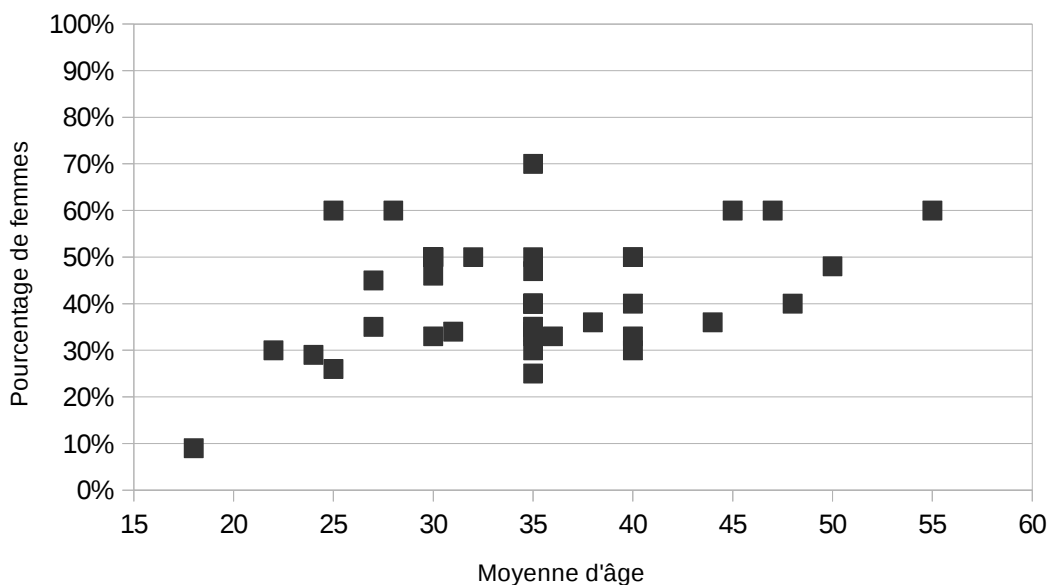
Niveau en tant que réparateur de vélo



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 2015 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 9 % 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]. 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.



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 chacun·e se sente bien en leur sein et ne prennent pas pour acquis le fait que tou-te-s 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 7,8 M €. En moyenne les associations affichent un budget de 75 000 € pour les structures employeuses, et de 7 800 € 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 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

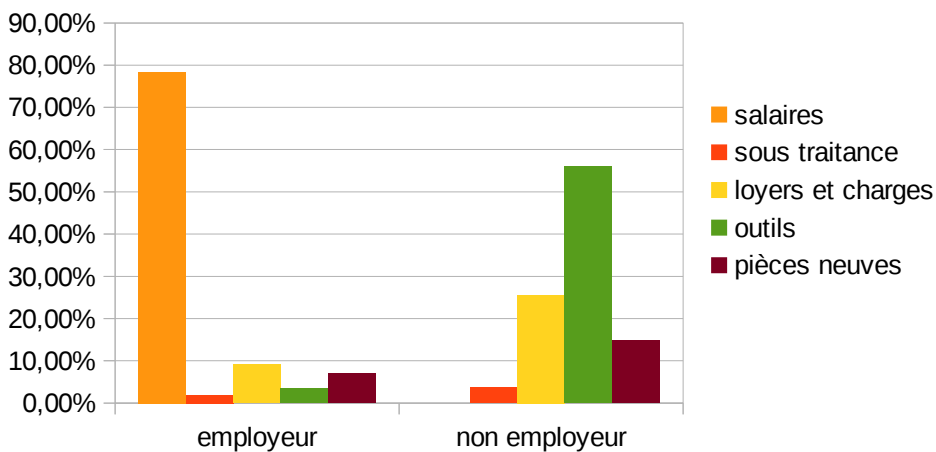
Les charges liées au fonctionnement d'un atelier sont nombreuses et notamment : les salaires, les loyers, les outils et les pièces détachées neuves.

En moyenne les loyers représentant 4498€ par an et par structure employeuse contre 302€ 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: 38297€ (en moyenne) par an et par structure. L'achat d'outils et de pièces détachées neuves est de 1709€ et 3418€ et pour les structures employeuses, 302€ et 176€ pour les non-employeuses et 582€ et 347€ pour celle dont l'activité d'auto-réparation n'est pas l'activité principale.

Sur les 94 ateliers ayant répondu au questionnaire, 44 d'entre eux sont des structures employeuses contre 60 non-employeuses et 13 dont l'activité d'auto-réparation est secondaire.

		Dépenses	Recettes
Structures employeuses		46910	59320
Structures non-employeuses		1911	2800

Utilisations des dépenses

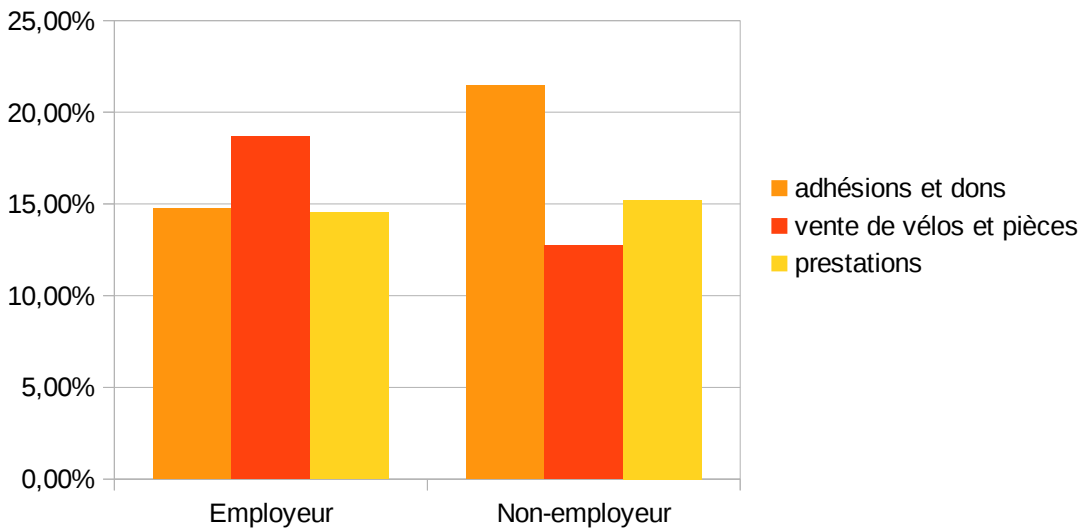


Recettes

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 une création d'activité qui doit être équivalente aux subventions et aides à l'emploi mais ne créer pas une activité permettant une part d'auto-financement plus grande.

Origine de l'auto-financement



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 2 septembre et le 12 décembre 2016.

L'échantillon analysé porte sur 104 répondants, dont 3 ateliers en projet, soit 51 % des structures identifiées.

Traitement

Le traitement et l'analyse des données s'est déroulé entre le 1^{er} décembre 2016 et le 30 juin 2017, pour environ 200 heures de travail 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 2017, un travail plus poussé sera mené sur l'évolution d'un atelier, grâce à l'analyse des données récoltées depuis plusieurs années.

Le questionnaire lié à l'année 2016 sera ouvert en novembre 2017.

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 2015, il comptait 96 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 elleux-même 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 2016, 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 Villeurbanne), 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.

POUR ALLER PLUS LOIN

Bibliographie

- [1] 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).
- [2] 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).
- [3] 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.
- [4] L'Heureux Cyclage, *Panorama 2013 des ateliers vélos participatifs et solidaires*, 2013. Disponible sur : https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/panorama_2013.pdf (consulté le 26/10/2017).
- [5] L'Heureux Cyclage, *Panorama 2011 des ateliers vélos participatifs et solidaires*, 2012. Disponible sur : https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/l_heureux_cyclage_panorama_2011.pdf (consulté le 03/01/2016).
- [6] 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_l_hc_pratiques_mecanique_velo_avril_2011.pdf (consulté le 26/10/2017).
- [7] 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 (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 (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).

LES MEMBRES ADHÉRENTS EN 2016

1 Terre Action	<i>Orléans</i>	Collectif Vélos en Ville	<i>Marseille</i>
À Bicyclette	<i>Tulle</i>	Cyclamaine	<i>Le Mans</i>
A'Cro du vélo	<i>Strasbourg</i>	Cycles et Manivelles	<i>Bègles</i>
Action vélo	<i>Aubagne</i>	Cyclocampus Béthune	<i>Béthune</i>
ADAVA Pays d'Aix	<i>Aix-en-Provence</i>	Cyclofficine d'Angoulême	<i>Angoulême</i>
APIE	<i>Villefontaine</i>	Cyclofficine de Pantin	<i>Pantin</i>
A pincés et à vélo	<i>Romans sur Isère</i>	Cyclofficine de Paris	<i>Paris</i>
Association ASTUCE	<i>Roubaix</i>	Cyclofficine d'Ivry	<i>Ivry</i>
Association Clisson Passion	<i>Clisson</i>	Dynamo	<i>Nancy</i>
Association Droit au vélo	<i>Lille</i>	Écoloc	<i>Barret-sur-Méouge</i>
Association Ocivélo	<i>Saint-Étienne</i>	EL'ANE l'Autonomie	<i>Saint-Étienne</i>
Association Viavélo	<i>Nice</i>	Études et Chantiers Île-de-France	<i>Évry</i>
Association Vive le Vélo	<i>La Rochelle</i>	Étu'Récup	<i>Pessac</i>
Atelier Vélo Nomade	<i>Saint-Denis</i>	Guidoline	<i>Rouen</i>
Atelier Vélorution Bastille	<i>Paris</i>	Kernevodenn Initiatives Locales de Transition	<i>Logonna-Daoulas</i>
Atelier vélo Txirrind'ola	<i>Bayonne</i>	La Boîte à Cyclier	<i>Viroflay</i>
AU5V	<i>Senlis</i>	La Brico	<i>Fontaine</i>
Au Tour du Cycle	<i>Crest</i>	La Casa Bicicleta	<i>Perpignan</i>
Beauvélo	<i>Beauvais</i>	La Citrouille	<i>Grenoble</i>
Bikers INSA	<i>Lyon</i>	La Pompe à Vélo	<i>Noyal-Châtillon sur Seiche</i>
Brest à pied et à vélo	<i>Brest</i>	La P'tite Rustine	<i>Bron</i>
Bretz'Selle	<i>Strasbourg</i>	La Roue Libre	<i>Le Havre</i>
Change de Chaîne	<i>Lyon</i>	La Rustine	<i>Dijon</i>
CHOISIR / Initiatives Vélo	<i>Grasse</i>	L'Atelier du Petit Plateau	<i>Poitiers</i>
Collectif Cyclistes 37	<i>Tours</i>	L' Atelier du vélo pour tous	<i>Auch</i>

L'atelier vélo du Chat Perché	<i>Lyon</i>	Roulement à Bill	<i>Tours</i>
L'Étincelle	<i>Bordeaux</i>	Roulons à vélo	<i>Avignon</i>
Le Centre de Recherche sur l'Avenir des Déplacements Écologiques	<i>Concarneau</i>	Roulons En Ville à Vélo	<i>Valence</i>
Le Maillon Solidaire	<i>Belfort</i>	Roue Libre	<i>Chambéry</i>
L'Engrenage	<i>Saint-Dié des Vosges</i>	Tous Deux Roues	<i>Clermont-Ferrand</i>
Les Déraillées	<i>Grenoble</i>	Transformeurs	<i>Nantes</i>
Les Jantes du Nord	<i>Lille</i>	TriCycles	<i>Pierre Bénite</i>
Le Vieux Biclou	<i>Montpellier</i>	UN p'Tit vélo dAnS La Tête	<i>Grenoble</i>
Les Vélos des Étangs	<i>Martigues</i>	Un vélo qui roule	<i>Conflans-Sainte-Honorine</i>
Maison de quartier Centre-Ville	<i>Valenciennes</i>	Vélisol'	<i>Caen</i>
Ma Ville à Vélo 08	<i>Charleville-Mézière</i>	Vélo 41	<i>Blois</i>
Mieux se Déplacer à Bicyclette	<i>Paris, Asnières</i>	Vélocampus	<i>Nantes</i>
Mine de rien	<i>Vannes</i>	Vélocampus Besançon	<i>Besançon</i>
Mobil'idées	<i>Gap</i>	Vélocité63	<i>Clermont-Ferrand</i>
Mon Cher Vélo	<i>Bourges</i>	Vélorution !	<i>Toulouse</i>
Montélovélo	<i>Montélimar</i>	Vélo Sapiens	<i>Marseille</i>
Opale Vélo Service	<i>Calais</i>	VéLOYO	<i>Oyonnax</i>
Opti'Vélo	<i>Chelles</i>		
Orange Méca'Cycle	<i>Grenoble</i>		
Place au Vélo	<i>Nantes</i>		
Prenons le Guidon	<i>Plappeville</i>		
Récup'R	<i>Bordeaux</i>		
Recyclerie Sportive – 3S	<i>Massy</i>		
Ressourcerie Court-Circuit	<i>Felletin</i>		
Roue Pet'	<i>Guebwiller</i>		
Roule & Co	<i>Cran Gevrier</i>		

L'Heureux Cyclage
à la MNEI
5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
contact@heureux-cyclage.org

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



WIKLOU