



2016 PANORAMA

des ateliers vélo
participatifs et solidaires



Remerciements

L'Heureux Cyclage tient à remercier le groupe de travail « Phares », ainsi que les 118 structures ayant répondu au questionnaire :

Kan An Dour, Cyclocampus Béthune, Place au Vélo Laval, Association ConviBicy, Dynamo, Maison de quartier Avalix, Bretz'selle, Place au Vélo, Rue de l'Avenir, Atelier de réparation coopérative de Chantenay, la Casa Bicicleta, Brest à Pied et à Vélo, Prenons le Guidon, À Bicyclette Tulle, Pignon sur Rue, Recycl'Arte, Montélovélo, Atelier Vélorution Bastille, la Maison-Vélo Roubaissienne, RosnyCyclettes, maison de quartier Sève, BiodiverCités78, Fontenay Vélo, Roulons en Ville à Vélo, la P'tite Rustine, Trégor Bicyclette, l'Atelier du Petit Plateau, Clisson Passion, la Brico, VillOvéLO, Centre vélo, Dynamo Malakoff, Au Tour du Cycle, Guidoline, Atelier vélo solidaire des Viennes, Cyclofficine d'Angoulême, la Boîte à Cycler, la Roue Libre de Thau, la Rayonneuse, Retour Vert le Futur, Lecyclorecyclé, Vélosol', Vive le Vélo, Tous Deux Roues, Vélo Sapiens, A'Cro du Vélo, Kernavélo, Velocita, Écopole, Velociutat Béziers, Ar Vuhez, Vélocité Pays de Montbéliard, Roue Libre, Vélodocteurs, Collectif Cycliste 37, APIE - Osez l'vélo, Rambouillet en transition, Cyclofficine de Paris, Bureau d'études spatiales, Atelier vélo Txirrind'Ola, Change de Chaîne, espace PAMA, Vélo 41, Éco Mobil - Repair Caffé, Ranjé to Bisiklèt, Sté Vélosolidaire, l'Écluse, Marne et Gondoire à vélo, Opti'Vélo, Beauvélo, Collectif des Ressources Alternatives et Citoyennes, Choisir - Initiatives Vélo, Écoloc, Vélocampus, Cyclofficine d'Ivry, les Amis de la Cour Cyclette, Vélo qui Rit, VERGER, Atelier du Chat Perché, Ça Roule, Roulons à Vélo, les Vélos des Étangs, la Ferme à Cycles, ADAVA Paix d'Aix, les Jantes du Nord, Collectif Vélos en Ville, Centre Social AGASC, l'Asso du Vélo, 1-Terre-Action, l'Étincelle, RepEyre, Association Droit Au Vélo, Bourg Nature Environnement, Bikers INSA, Études et Chantiers Ile-de-France, Vélocampus Besançon, la Petite Rockette, Atelier Vélo Nomade de Saint-Denis, Château à Vélo et autres roues libres, les Ateliers de Saint-Éloi, Roulement à Bill, Sucy Environnement et Transition, Véli-Vélo, Aux Pignons sur Rue, Rien ne se Perd, Vélorution Périgourdine, Atelier Cyclonique, Roule & Co, Mieux se Déplacer à Bicyclette, Mâcon Vélo en Ville, les Vélos Sauvages, ÉtuRécup, les Déraillées, PotoCyclettes, MobilIdées, le 38 - lieu commun.

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 2017 donnent une photographie des ateliers vélo en France et de leur situation sur l'année 2016.

Les données de l'année 2016 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 2016, 220 ateliers vélo (adhérents ou non au réseau) ont permis à 80 000 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 2016, 46 000 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 : 280 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 vélo, 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 vélo 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-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 du quotidien en offrant la possibilité à tou-te-s d'acquérir un vélo adapté à ses besoins et de l'entretenir à moindre coût.

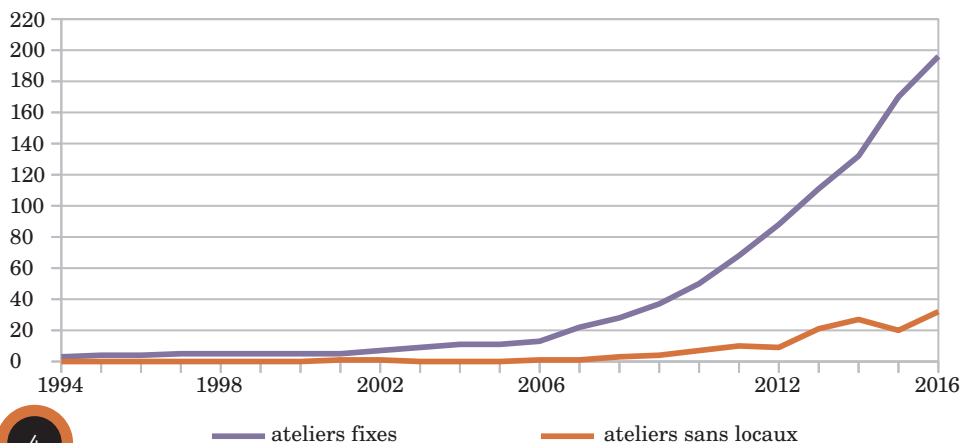
Valorisation et réemploi

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 (6) 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.

Evolution du nombre d'ateliers vélo fixes



LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS

En 2016, on recense environ 185 ateliers vélo participatifs et solidaires, plus une trentaine 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 %.

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.

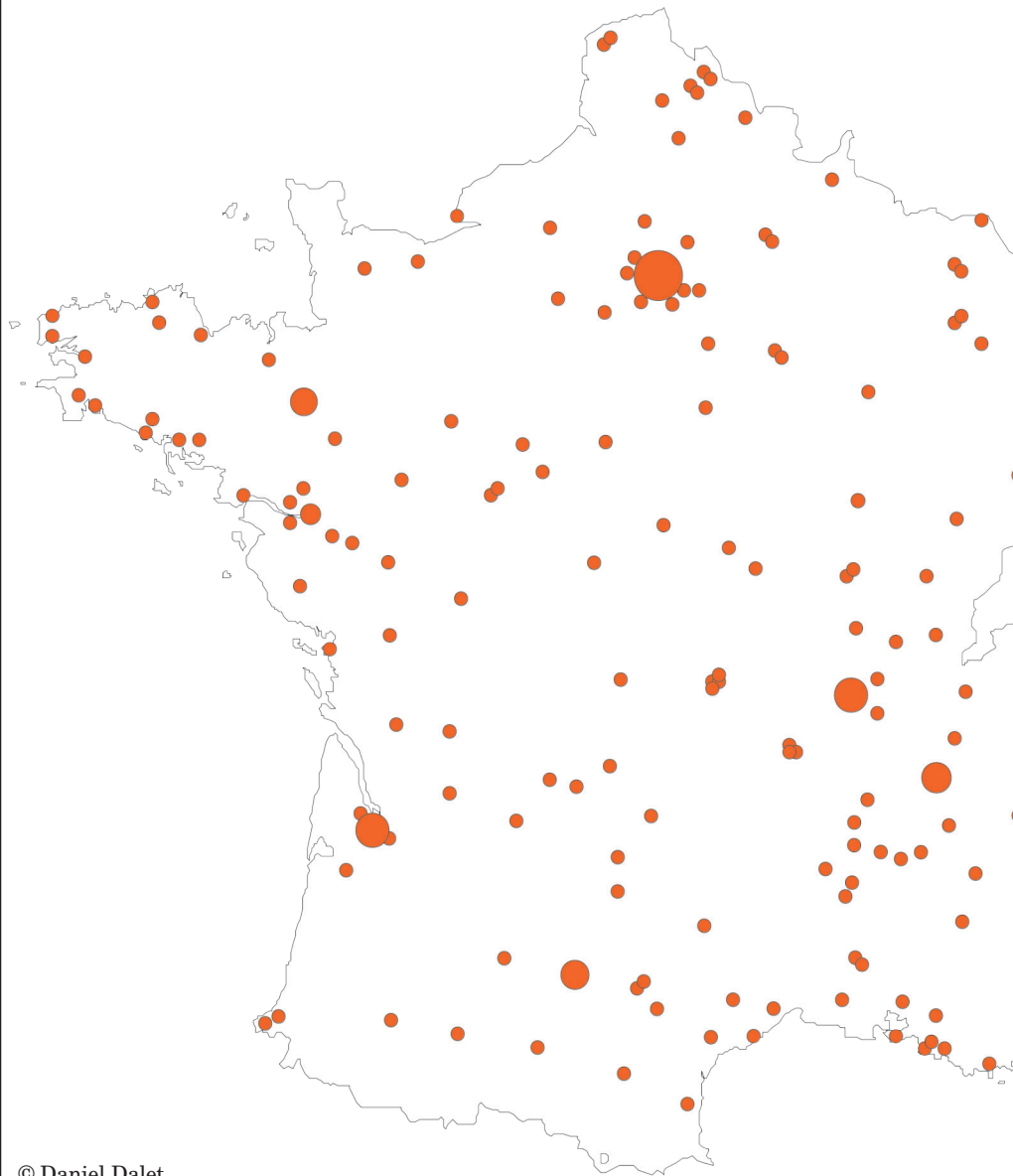


Des ateliers à la campagne

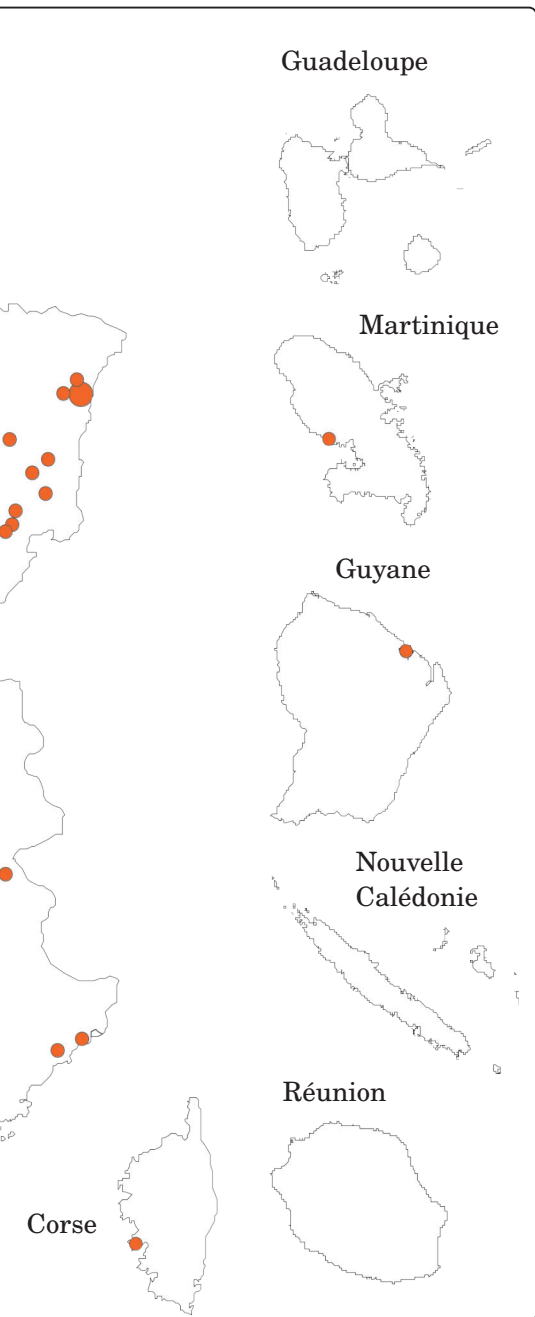
Si 87 % des ateliers sont situés en zone urbaine, les activités en dehors des villes se développent : certaines structures organisent aussi des ateliers en zone péri-urbaine ou rurale, et 13 % exercent seulement en zone rurale. C'est le cas par exemple des ateliers de Felletin (1 760 hab.), Clisson (6 600 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.

COUVERTURE TERRITORIALE

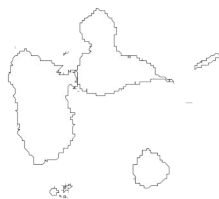
Carte des ateliers vélo en 2017



© Daniel Dalet



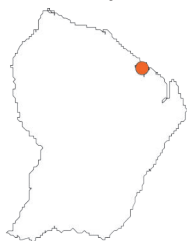
Guadeloupe



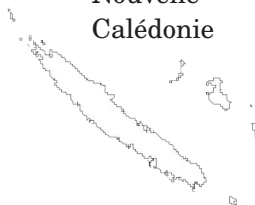
Martinique



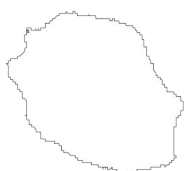
Guyane



Nouvelle Calédonie



Réunion



Corse

Répartition géographique

Si les ateliers vélo 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 ayant des locaux 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.

Le réseau et ses Référentes Géographiques :

Les référentes géographiques (RG) sont des personnes bénévoles mandaté-e-s par l'AG pour être des relais locaux du réseau L'Heureux Cyclage : elles ne sont pas nécessairement membres du CA mais il est important qu'elles soient au courant des projets en cours, du positionnement du réseau sur les sujets d'actualité. Pour ce faire, elles sont invitées deux fois par an à participer au Conseil d'Administration lors de réunions " CARGO " (signifiant CA + RG + Orientation) et elles disposent d'une liste mails dédiée (la liste " béquille "). Les RG peuvent aider un atelier voisin qui le demande, impulser le montage de rencontres régionales, mettre en réseau localement des ateliers qui ne se connaissent pas, renseigner les ateliers sur tous les outils que propose le réseau.

LES ACTIVITÉS DES ATELIERS VÉLO

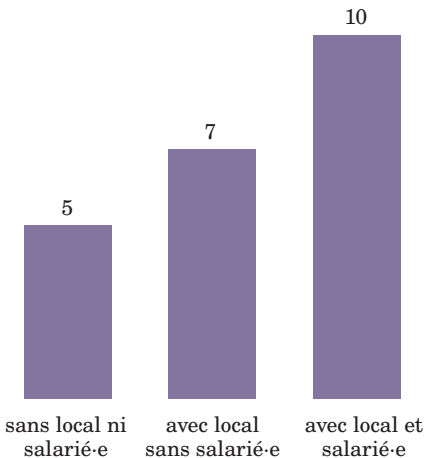
Si l'objet principal des ateliers vélo est d'animer des lieux autour de l'apprentissage de la réparation de cycles, les structures proposent bien plus d'activités à leurs usager-e-s.

Une multitude d'actions

79 % des structures œuvrent activement pour la promotion de l'usage du vélo : plaidoyers, balades militantes, conseils. 64 % 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 (55 %) favorisent la vélonomie par de la vélo-école, des formations ou des animations scolaires.

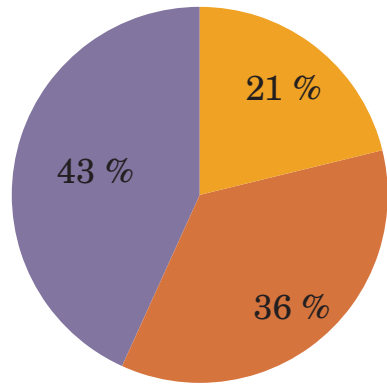
Enfin, 15 % proposent des activités sportives (cyclisme, VTT, bike polo) ou encouragent le voyage à vélo par des actions concrètes (prêt de matériel, recensement des véloroutes et voies vertes, cartothèque).

Nombre moyen d'activités différentes proposées



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 79 % des structures.

Importance de l'atelier vélo au sein des structures



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

Plus que du vélo

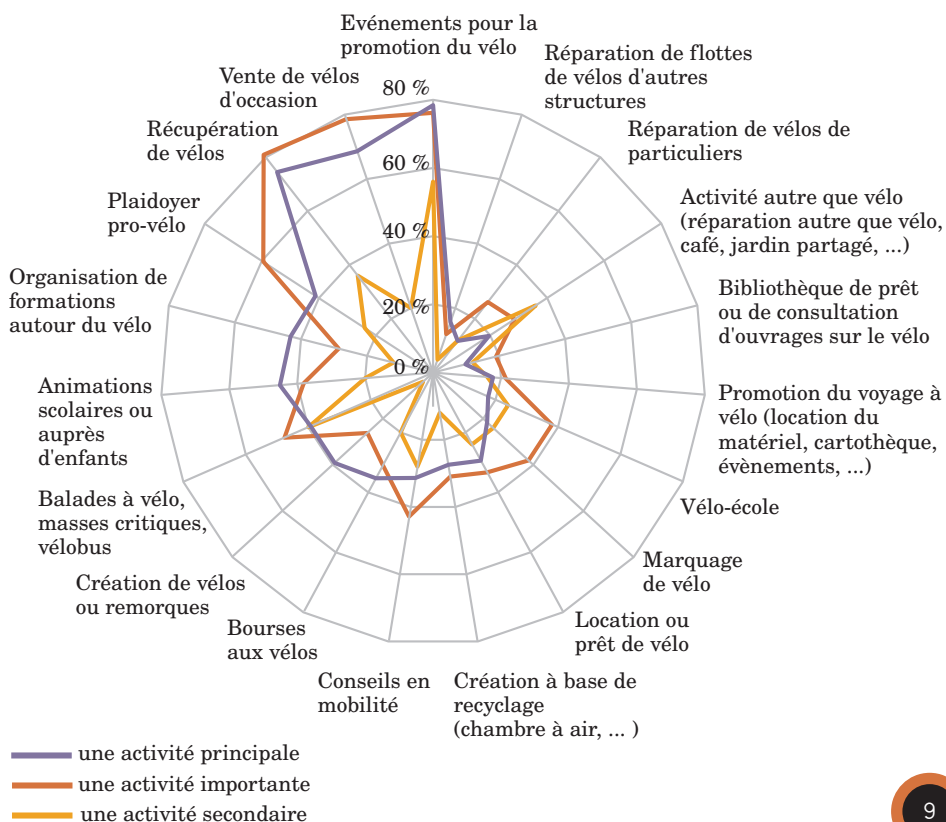
Près 20 % des structures portant un atelier vélo ne font pas que des activités liées au vélo : ressourceries, structures d'insertion, cafés associatifs, ateliers de sérigraphie, AMAP, jardin partagé, lieux d'information et de débats... Les ateliers vélo sont souvent porteurs de valeurs plus larges que 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 12 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 31 % d'entre elles souhaitent l'être et ont (ou vont) engager des démarches en ce sens. Quoi qu'il en soit, les ateliers vélo 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-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, 53 % des locaux sont mis à disposition ou prêtés gracieusement et 4 % sont prêtés informellement ou squattés, le reste des locaux étant loués. 53 % des locaux appartiennent à un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, et 23 % des ateliers conventionnent avec un particulier. Le reste des conventions (14%) sont passées avec des entreprises ou bailleurs privés, d'associations, etc.

Taille et usage de l'espace

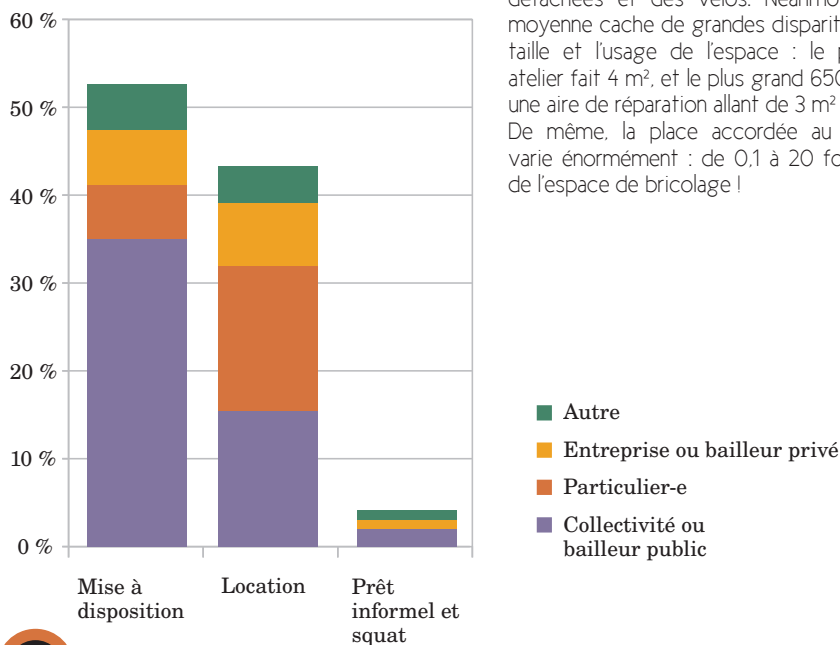
Un atelier vélo nécessite plusieurs espaces qui seront utilisés pour des fonctions différentes :

- 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 113 m², et 44 % de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Néanmoins, cette moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 4 m², et le plus grand 650 m², pour une aire de réparation allant de 3 m² à 400 m². De même, la place accordée au stockage varie énormément : de 0,1 à 20 fois la taille de l'espace de bricolage !

Modalité d'usage des locaux

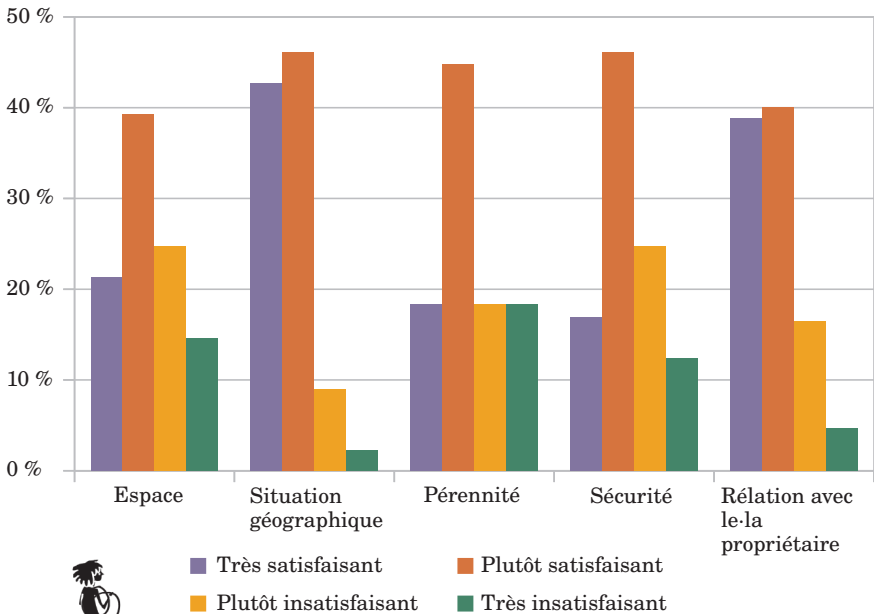


Un peu de qualitatif

Les structures possédant des locaux sont globalement satisfaites de leur situation géographique (89 %) et de leur relation avec leur propriétaire (79 %). Mais elles ne sont plus que 63 % à se satisfaire de la pérennité des locaux, 63 % de la sécurité et 61 % 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 ont une importante partie de l'atelier dédiée au stockage. Les structures très satisfaites de leur espace ont en moyenne 54 m² dédiés au bricolage, 78 m² dédiés au stockage et 27 m² dédiés à l'accueil et aux bureaux, soit un total de 159 m².

Satisfaction des locaux des ateliers



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

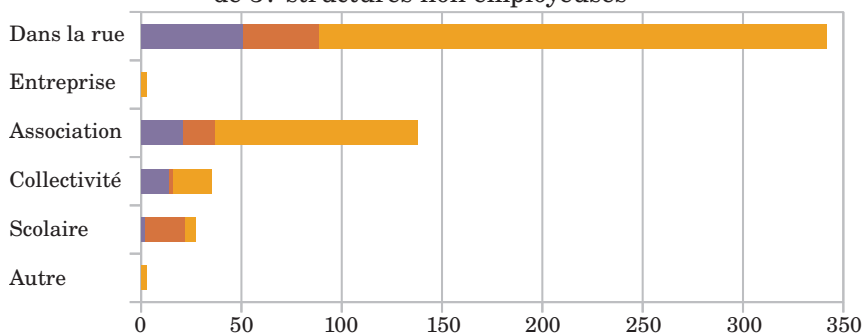
Que ce soit avec une simple caisse à outils ou à l'aide d'une remorque équipée, les animateur·rice·s d'ateliers investissent un espace le temps d'un après-midi, pour un atelier mobile. Les ateliers mobiles permettent d'aller à la rencontre de nouveaux et nouvelles usager·e·s, et les personnes les animant deviennent visibles au plus grand nombre. En 2016, on estime que 2 900 ateliers mobiles ont été organisés dans toute la France, dont 50 % dans la rue, 20 % dans des locaux associatifs ou chez un particulier, et 10 % 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 dans le but de se faire connaître et dans l'attente d'avoir un local, mais pour certaines c'est une fin en soi. Développer cette activité dépend donc des besoins des adhérent·e·s et de la volonté des structures. En 2016, 17 % des structures n'avaient pas de local et organisaient uniquement des ateliers mobiles tandis que 52 % des structures ayant un local continuaient à organiser des ateliers mobiles.

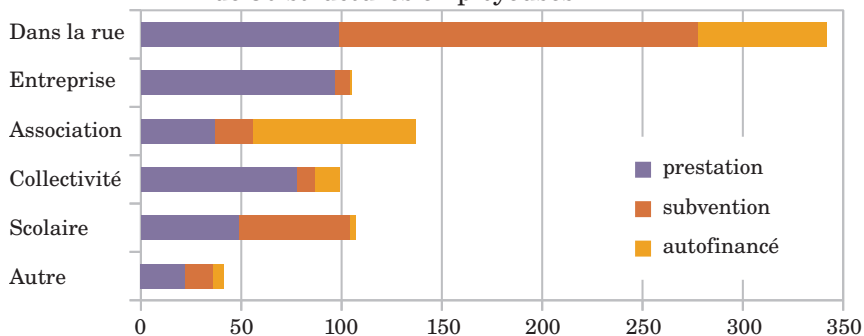
Les ateliers mobiles sont une source de revenu pour les structures employées qui les organisent en grande partie grâce à des prestations ou des subventions, au contraire des structures bénévoles pour qui ces ateliers sont largement autofinancés.

Nombre d'ateliers mobiles en 2016

de 37 structures non employées



de 30 structures employées



STRUCTURER LES FILIÈRES LOCALES DE RÉEMPLOI

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

Ventes et destructions

La France est le 3^{ème} pays européen en termes de vente de vélos : chaque année, ce sont 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.

Usage et qualité

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

Les filières à développer

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

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

Une convention nationale pour l'aide aux ateliers

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

LE RÉEMPLOI DES VÉLOS

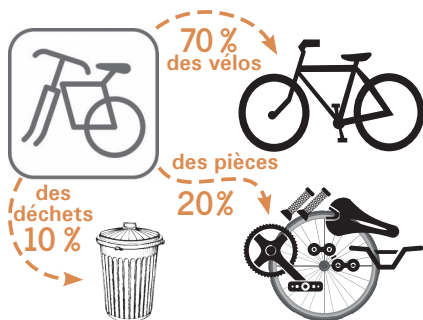
Pour réparer, les ateliers vélo ont besoin de pièces détachées nombreuses et extrêmement variées. Ils sont par essence des recycleries/ressourceries spécialisées qui ont pour vocation de récupérer et valoriser des cycles hors d'usage, destinés sans eux à devenir des déchets.

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 (6).

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 réutilisées 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.

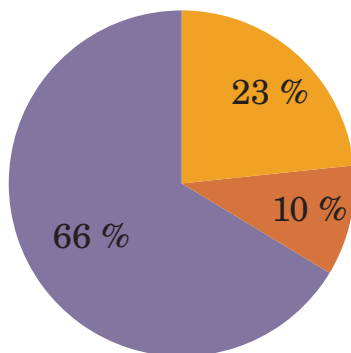
Traitement des vélos récupérés



Cette activité est pratiquée par 76 % des structures portant un atelier vélo. En 2016, on estime que ce sont près de 46 000 vélos qui ont ainsi été récupérés, soit moitié plus qu'en 2015 (14).

Ils ont été à 77 % réemployés, les 23 % restant étant transformés (œuvres d'art, vélos rigolos ou recyclage).

Devenir des vélos récupérés



■ Vendus ■ Transformés ■ Donnés

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. 48 % 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.

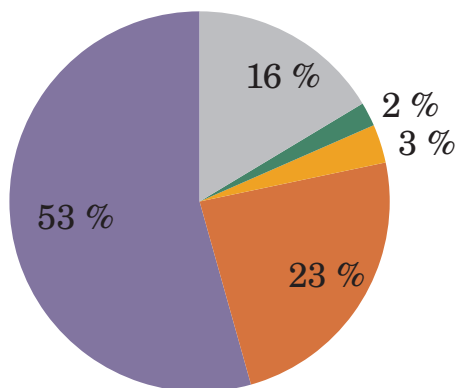
Des conventions sont également passées pour la récupération des encombrants, des vélos abandonnés sur la voirie (police) ou dans les immeubles (bailleurs), ou encore des flottes d'entreprise.

Provenance des vélos

Si la première ressource en vélos des ateliers reste de loin le don de vélos par des particulier-e-s (53 %), la collecte en déchèterie reste constante (23 %) au profit de partenariat avec des structures de l'économie sociale et solidaire (16 % contre 9 % en 2014), comme Emmaüs, des recycleries, des ressourceries ou d'autres ateliers vélo. Les 5 % 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.



Provenance des vélos récupérés



- Particulier-e-s
- Flottes professionnelles
- Déchèteries et encombrants
- Structures partenaires
- Voirie

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-e-s sont donc des personnes qui adhèrent au projet associatif, et pour qui l'atelier vélo n'est pas un simple service.

61 % des associations demandent une cotisation à prix fixe. Celle-ci est plus élevée si l'association a des salarié-e-s : en moyenne 17 € contre 13 € pour les associations bénévoles. Les 2/3 de ces associations proposent un tarif réduit d'en moyenne 46 % de réduction. C'est alors souvent l'adhérent-e qui choisira d'accéder ou non au tarif réduit.

Pour 18 % 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 9 €, avec un minimum estimé de 2 € et un maximum de 20 €. Enfin pour 20 % 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 6h pour un atelier tenu exclusivement par des bénévoles.

Répartition des ateliers suivant l'amplitude d'ouverture hebdomadaire



Bénévoles et salarié-e-s

34 % des ateliers vélo ayant répondu à l'enquête emploient au moins une personne. Hormis une structure, qui a elle seule employé 71 % du total équivalent temps plein (ETP), les ateliers travaillent avec moins de 10 ETP chacune. Avec une médiane située entre 1 et 2 ETP, plus des 3/4 emploient 3 ETP ou moins, 46 % sont des embauches en CDD et donc soumis à un fort turn-over qui peut empêcher le maintien des compétences spécifiques dans ces structures. A ce titre les ateliers du réseau présentent un recours plus important au CDD que la moyenne nationale : Entre la période de 2011 et 2015 la proportion des CDI a diminué dans le milieu associatif en France (13) pour dépasser, en 2015, à peine le 70 %. En 2016, 83 % des structures employeuses enquêtées bénéficient de contrats aidés.

A partir d'une extrapolation de nos données, on estime à plus de 280 le nombre de ETP liés à l'activité des ateliers vélo participatifs et solidaires en 2016. Toujours selon notre estimation, ces structures accueillent plus de 100 stagiaires et services civiques dont

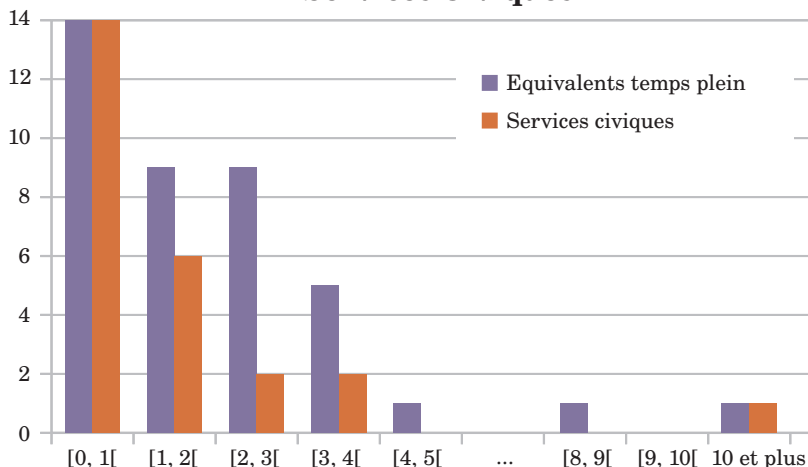
20 concentrés dans une seule structure.

L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Les 118 structures ayant répondu au questionnaire totalisent 37 391 adhérent-e-s pour 1 602 bénévoles actif-ve-s au 31 décembre 2016, soit en moyenne 14 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 2016, les ateliers vélo participatifs et solidaires représentent 79 000 adhérent-e-s et 3 400 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérent-e-s était estimé à 25 000 : le réseau a donc plus que triplé en 4 ans !

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



Nombre de personnes en Service Civique et nombre d'équivalents temps plein salarié



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 (8) 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.

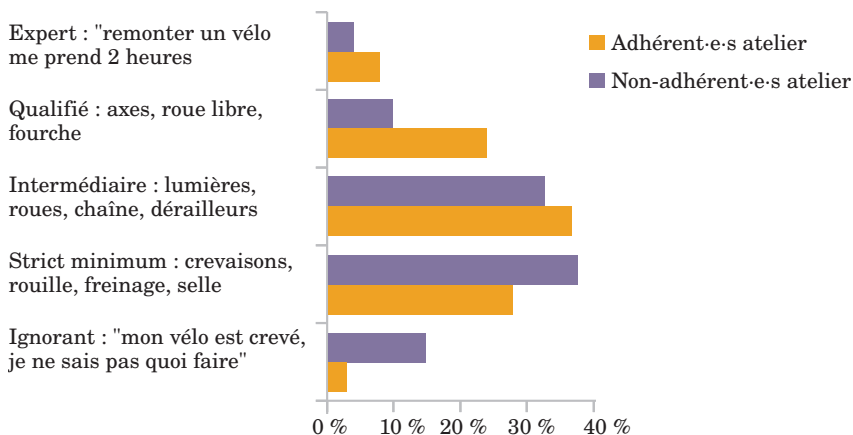
Cette même enquête révèle que les adhérent·e·s d'ateliers vélo sont plus à l'écoute de leur véhicule et plus enclin·e·s à réparer leur vélo rapidement quand illes détectent un problème : 58 % disent ressentir le besoin de réparer ou entretenir leur vélo au moins une fois par mois, contre 44 % pour les 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 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 3 % et 70 % avec une médiane à 40 %. On constate que jusqu'à 25 ans, plus les adhérent·e·s sont jeunes, et plus la part de femmes est faible. Une explication à ce phénomène est possible si on considère que le vélo, chez les jeunes, est utilisé majoritairement par les garçons, que ce soit comme mode de déplacement ou comme sport (10, 4). D'autre part, une étude récente réalisée par un laboratoire du CNRS (12) 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 malheureusement 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 et 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 et 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 le fonctionnement 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 prenne pas pour acquis le fait que nous y soyons tou-te-s égaux-les.

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

MODÈLES ÉCONOMIQUES

Budget global

Le budget réalisé pour l'ensemble des structures porteuses d'atelier vélo participatif en France est estimé, pour la période étudiée, à 10,54 M €. Cependant ce chiffre est à relativiser car une seule structure concentre la moitié de ce total alors que certaines structures porteuses d'ateliers n'ont pas de budget.

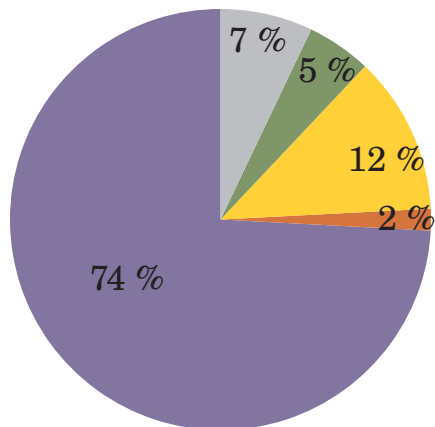
D'après notre enquête, la moitié des structures employées portant un atelier vélo affichent un budget inférieur à 79 000 €, alors que la moitié des structures non employées gèrent un budget inférieur

à 2 000 €. De la totalité des ateliers ayant répondu à l'enquête la moitié d'entre elles fonctionnent avec des budgets inférieurs ou égaux à 5 000 €.

Le budget réalisé de la structure touche souvent à d'autres objectifs et centres d'intérêts que ceux des ateliers vélo participatifs et solidaires, donc ces chiffres peuvent prendre en compte d'autres activités qui biaisent cette analyse. A continuation nous présentons des valeurs qui, tant qu'il est possible, prennent en compte seulement l'activité de l'atelier.

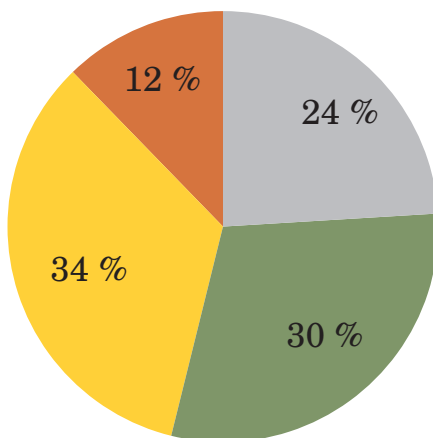
Pourcentage moyen de dépenses des structures

Employées



- salaires
- sous-traitance
- loyer et charges
- outils
- pièces neuves

Non employées



Dépenses

Les charges liées au fonctionnement d'un atelier sont nombreuses. Lors de notre enquête nous avons en particulier étudié : les salaires ou la sous-traitance, les loyers, l'achat d'outils et de pièces détachées neuves.

La moitié des structures ayant des salarié-e-s ne dépensent pas plus que 3 400 € en location et charges locatives, mais ces dépenses peuvent monter jusqu'à 20 000 € pour certaines d'entre elles. En revanche, plus de la moitié de structures sans salarié-e-s ne paient pas de location ni de charges, et 93 % d'entre elles n'en dépensent pas plus de 3 400 € à l'année. La moyenne des charges locatives avec loyer s'élève à 632 € pour ces ateliers.

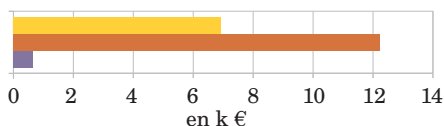
Le salaire constitue la charge la plus importante des ateliers employeurs. En moyenne elle représente le 3/4 des dépenses étudiées, mais par rapport aux dépenses totales ce chiffre représente 60 % ou moins pour la moitié de ces structures. La moitié des structures employeuses dépensent 21 000 € ou moins, mais ces dépenses peuvent aller jusqu'à 94 000 €, la moyenne pour cette catégorie d'atelier se situant aux alentours de 33 000 € par an et par structure.

L'achat d'outils et de pièces détachées neuves est en moyenne de 1 393 € et 1 991 € pour les structures employeuses, de 357 € et 288 € pour les non-employeuses.

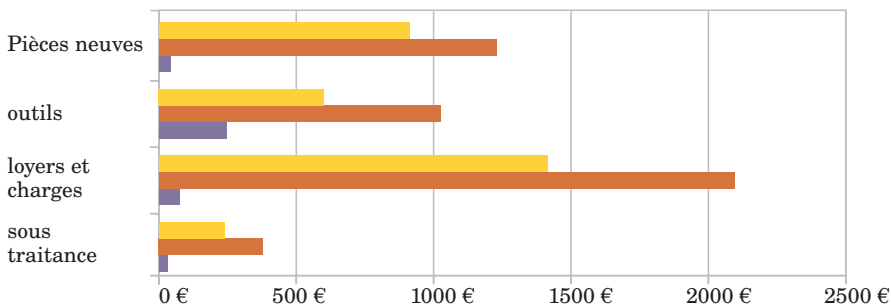
Sur les 118 ateliers ayant répondu au questionnaire, 40 d'entre eux sont des structures employeuses contre 78 non-employeuses. Du total, 51 d'entre elles ont déclaré l'activité de l'atelier vélo comme principale, 42 comme étant une activité importante et 25 comme une activité secondaire.



Dépenses en salaires



Dépenses des structures selon l'importance de l'atelier



MODÈLES ÉCONOMIQUES

Recettes

Les recettes étudiées lors de cette enquête sont : des adhésions et dons, des ventes de vélos réemployés, des prestations, des subventions et d'aides à l'emploi.

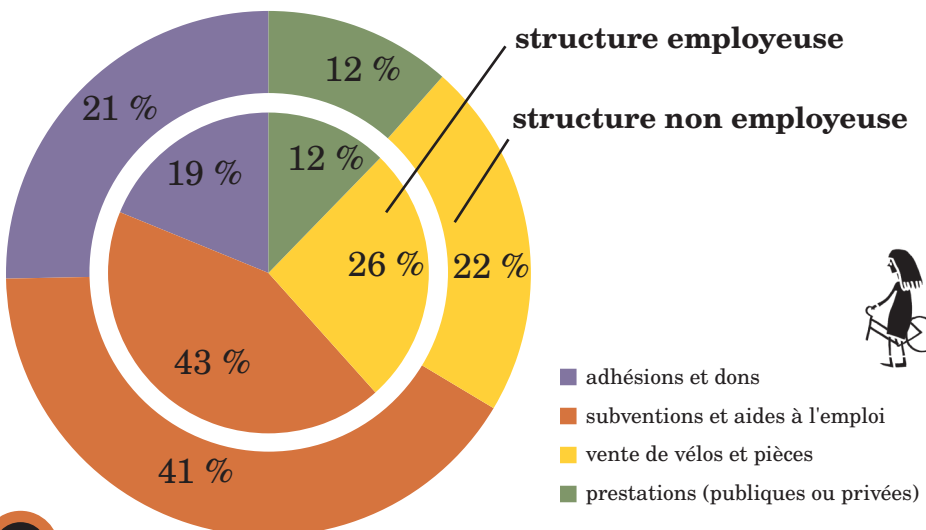
Compris comme la capacité d'une structure à financer son activité, l'autofinancement des ateliers vélo est positif. Ce taux est d'autant plus important dans les cas où l'atelier est l'activité principale ou une activité importante de la structure.

La part de financement privé des ateliers – en opposition à la part de financement public par l'état ou les collectivités via des subventions ou d'aides à l'emploi notamment – représente en moyenne plus de 57 % de recettes. La répartition des contributions aux recettes des ateliers employeurs et non employeurs est légèrement différente : si les contributions des adhésions et dons sont plus importantes pour les associations non employeuses, la vente de vélos et pièces est plus présente dans les recettes des ateliers employeurs.

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 étudiantes 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 étudiantes 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 étudiantes 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 octobre 2017 et le 23 février 2018.

L'échantillon analysé porte sur 118 ateliers répondants, dont 9 en projet de création. Soit 47 % des structures identifiées sur le territoire.

Traitement

Le traitement et l'analyse des données s'est déroulé entre février et mai 2018, 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 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-mêmes leurs vélos.

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

Les actions

En 2017, L'Heureux Cyclage s'est donné trois axes de travail :

- l'appui à la gestion des ateliers vélo, par le développement d'outils informatiques 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 (3) 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 2016

- 1-Terre-Action @ Orléans
À Bicyclette @ Tulle
A'Cro du vélo @ Strasbourg
Action vélo @ Aubagne
ADAVA Pays d'Aix @ Aix-en-Provence
APIE @ Villefontaine
A pincés et à vélo @ Romans sur Isère
Association ASTUCE @ Roubaix
Association Clisson Passion @ Clisson
Association Droit au vélo @ Lille
Association Océvélo @ Saint-Étienne
Association Viavélo @ Nice
Association Vive le Vélo @ La Rochelle
Atelier Vélo Nomade @ Saint-Denis
Atelier Vélorution Bastille @ Paris
Atelier vélo Txirring'ola @ Bayonne
AU5V @ Senlis
Au Tour du Cycle @ Crest
Beauvélo @ Beauvais
Bikers INSA @ Lyon
Brest à pied et à vélo @ Brest
Bretz'Selle @ Strasbourg
Change de Chaîne @ Lyon
CHOISIR / Initiatives Vélo @ Grasse
Collectif Cycliste 37 @ Tours
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
Dynamo @ Nancy
Écoloc @ Barret-sur-Méouge
EL'ANE l'Autonomie @ Saint-Étienne
Études et Chantiers Ile-de-France @ Évry
ÉtuRécup @ Pessac
Guidoline @ Rouen
Kernevodenn Initiatives Locales de Transition @
Logonna-Daoulas
La Boite à Cyclyer @ Viroflay
La Brico @ Fontaine
La Casa Bicicleta @ Perpignan
La Citrouille @ Grenoble
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
Le Centre de Recherche sur l'Avenir des Déplacements
Écologiques @ Concarneau
Le Maillon Solidaire @ Belfort
L'Engrenage @ Saint-Dié des Vosges
Les Déraillées @ Grenoble
Les Jantes du Nord @ Lille
Les Vélos des Étangs @ Martigues
L'Étincelle @ Bordeaux
Le Vieux Biclou @ Montpellier
Maison de quartier Centre-Ville @ Valenciennes
Ma Ville à Vélo 08 @ Charleville-Mézière
Mieux se Déplacer à Bicyclette @ Paris, Asnières
Mine de rien @ Nantes
Mobilidées @ Gap
Mon Cher Vélo @ Bourges
Montélovélo @ Montélimar
Opale Vélo Service @ Calais
OptiVélo @ Chelles
Orange Méca'Cycle @ Grenoble
Place au Vélo @ Nantes
Prenons le Guidon @ Plappeville
Récup'R @ Bordeaux
Recyclerie Sportive - 3S @ Massy
Ressourcerie Court-Circuit @ Felletin
Roue Libre @ Chambéry
Roue Pet' @ Guebwiller
Roule & Co @ Cran Gevrier
Roulement à Bill @ Tours
Roulons à vélo @ Avignon
Roulons En Ville à Vélo @ Valence
Tous Deux Roues @ Clermont-Ferrand
Transformeurs @ Nantes
TriCycles @ Pierre Bénite
UN p'Tit véLo d'AnS La Tête @ Grenoble
Un vélo qui roule @ Conflans-Sainte-Honorine
Vélisol' @ Caen
Vélo 41 @ Blois
Vélocampus @ Nantes
Vélocampus Besançon @ Besançon
Vélocité63 @ Clermont-Ferrand
Vélorution ! @ Toulouse
Vélo Sapiens @ Marseille
VÉLOYO @ Oyonnax

POUR ALLER PLUS LOIN...

- (1) L'ADEME ; dans le cadre de l'évaluation des services vélos, enquête sur les ateliers d'auto-réparation des vélos, septembre 2017. A lire sur le site de l'association Vélos en ville (consulté le 23/09/2018).
- (2) Héran, F. ; « 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, 2015.
- (3) L'Heureux Cyclage ; Toutes et tous les cyclistes sur un Wiklou ; Communiqué public sur l'ouverture de encyclopédie wiki en linge 'Wiklou' (<http://wiklou.org>) à la participation de toutes et tous ; Mai 2017.
- (4) L'Heureux Cyclage ; *Panorama 2015 des ateliers vélo participatifs et solidaires*, 2016.
- (5) L'Heureux Cyclage ; *Panorama 2013 des ateliers vélo participatifs et solidaires*, 2013.
- (6) L'Heureux Cyclage ; *Pré-étude pour la mise en œuvre de filières locales de réemploi des cycles*, 2013.
- (7) L'Heureux Cyclage ; *Panorama 2011 des ateliers vélo participatifs et solidaires*, 2012.
- (8) L'Heureux Cyclage ; *Enquête sur les pratiques et les attentes des cyclistes en mécanique vélo*, 2011.
- (9) L'Heureux Cyclage ; *Perspectives de structuration des filières locales ou nationales de réemploi des vélos*, 2014.
- (10) Certu ; *Usagers et déplacement à vélo en milieu urbain, analyse des enquêtes ménages déplacements* ; collection Données, n° 1, 2013.
- (11) CVTC ; *Les Français et le vélo en 2012* ; 2013.
- (12) Maruéjols, E. ; Raibaud, Y. ; *La mixité filles/garçons dans les loisirs des jeunes* ; ADES CNRS, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, 2012.
- (13) Recherches & Solidarités ; *La France associative en mouvement* ; 15ème édition, septembre 2017.
- (14) Tregouët, B. (dir) ; Le Jeannic, T. ; « 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.
- (15) Dégrange, P. ; *Evolution des modes de financement des associations et professionnalisation: le cas des ateliers vélo participatifs et solidaires* ; mémoire de Master 2 ; RH économie sociale, Aix-Marseille Université, 2014.



Ce document, ainsi que les liens vers les documents cités sont disponibles sur le site de L'Heureux Cyclage : <http://www.heureux-cyclage.org/panorama-2016-des-ateliers-velo.html>



L'Heureux Cyclage
à la MNEI
5 place Bir Hakeim
38 000 GRENOBLE
contact@heureux-cyclage.org
<http://www.heureux-cyclage.org/>
<http://www.wiklou.org/>



WIKLOU