



# 2019 PANORAMA

des ateliers vélo  
participatifs et solidaires

données issues de l'enquête 2018



## Remerciements

L'Heureux Cyclage tient à remercier le groupe de travail « Phares », ainsi que les 107 structures ayant répondu au questionnaire :

Dynamo, MJC de Chenôve, le Vieux Biclou, l'Atelier Vélo Participatif et Solidaire de Pau, Transports Mobilité, Atelier Vélo Txirrind'Ola, Établicyclette, Clisson Passion, Brest à Pied et à Vélo, Prenons le Guidon, Atelier de réparation coopérative de Chantenay, Cyclofficine d'Angoulême, la Boîte à Cycler, Atelier Vélo Djemoui Nomade, BALLAST, Tant'a, À Bicyclette Tulle, Léon à Vélo, FARàVélo, Bourg Nature Environnement, AU5V, le Biclou d'Alino, Tous Deux Roues, J'me Recycle, A'Cro du Vélo, Centre Vélo, Sté Vélosolidaire, le STICK, les Déraillées, Kan An Dour, Vélorution I, Montélovélo, Sucy Environnement Transition, Busabiclou, Atelier du Chat Perché, Vélo qui Rit, Bretz'Selle, la P'tite Rustine, les Quercyclos, la Brico, Association ConviBicy, Trégor Bicyclette, Roue Libre, la Petite Rockette, APIE - Osez l'Vélo, Espace PAMA, la Petite Rennes, la Casa Bicicleta, OSMOSE, Écoloc, Cyclofficine d'Ivry, le Maillon Solidaire, ENSAVélo Nantes, Recycl'Arte, Roule & Co, Mobil'Idées, la Ferme à Cycles, Atelier Vélorution Bastille, le Tri Sera Top, RosnyCyclettes, la Voie d'la Fourche, Utoplab, Roulons en Ville à Vélo, Collectif Syklett, Clinique du Cycle, Cyclofficine de Paris, Saintes à Vélo, la Roue Libre de Thau, Roue Pet', un Vélo pour l'Afrique, Bouge Tranquille, Roulement à Bill, BiodiverCités78, Vive le Vélo, un Vélo qui Roule, Gare Debout, Ar Vuhez, les Vélos de la Brèche, la Maison Vélo Roubaisienne, Cyclofficine de Pantin, Collectif Vélos en Ville, Vélocampus Besançon, OHCYCLO, Atelier Vélo Solidaire des Viennes, Vélocité Narbonne, VillOVélo, Action Vélo, Re-Cycle 63, le CRADE, Cycles et Manivelles, Aux Pignons sur Rue, la Fabrique à Biclou, PRO2 Cycle, Atelier Solidaire de Saint-Ouen, Vélocampus, Change de Chaîne, Ça Tourne en Bon, VéloLun', Récup'R, Velociutat Béziers, la Rustine, Mâcon Vélo en Ville, Vélisol, l'Atelier du Vélo pour Tous, Mon Vélo en Seine, Centre d'Animation du Nouveau Monde.

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



# COMMUNIQUÉ DE L'HEUREUX CYCLAGE

L'Heureux Cyclage est le réseau français des ateliers vélo participatifs et solidaires. Depuis 2009, il publie un panorama annuel qui a pour but d'offrir un regard global sur l'activité des ateliers et d'anticiper ses évolutions. Il est rédigé aussi bien en direction des ateliers vélo actuels ou en devenir, que de leurs partenaires institutionnels. Les résultats de l'enquête menée en 2019 donnent une photographie des ateliers vélo en France et de leur situation sur l'année 2018.

Les données de l'année 2018 confirment la multiplication des ateliers et de leurs adhérent-es, 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 2018, 250 ateliers vélos (adhérents ou non au réseau) ont permis à 110 000 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 chacune

La connaissance de la mécanique améliore l'autonomie et la sécurité des cyclistes : les adhérent-es 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.

## Un acteur majeur de la filière de réemploi

En 2018, 57 500 vélos ont été récupérés pour être réparés ou pour alimenter les stocks de pièces détachées.

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

Signe du potentiel de réemploi des cycles, le vélo a été retenu pour intégrer la future filière à responsabilité élargie des producteurs portant sur les articles de sport et de loisirs. Le potentiel est immense: on estime à 1,5 million le nombre de vélos jetés chaque année. Pour mieux connaître les capacités de traitement des ateliers vélo, le questionnaire du panorama a été cette année augmenté de nombreuses questions portant sur l'activité de réemploi. Elles apportent un éclairage nouveau que vous trouverez au fil des pages et permettront au réseau de défendre les bienfaits des ateliers auprès des pouvoirs publics, sur le plan de l'économie circulaire mais aussi sur celui de la mobilité, sans oublier la mise en valeur et la défense d'un tissu associatif d'éducation populaire.

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

Un atelier vélo participatif et solidaire met à disposition un lieu avec des vélos, des pièces détachées, des outils, des animateur·ices qui donnent des conseils aux cyclistes venu·es entretenir et/ou réparer leur propre vélo. Ils sont en général organisés dans un local dédié, mais certains se font aussi dans la rue ou dans des locaux temporaires. Dans la suite du document, ils seront nommés simplement, ateliers vélo.

## Promotion active du vélo

Les ateliers sont des lieux créés pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de transport, en facilitant son entretien et sa réparation. Ils ont pour vocation de multiplier le nombre de cyclistes quotidien·nes en offrant la possibilité à tou·tes d'acquérir un vélo adapté à ses besoins et de l'entretenir à moindre coût.

## Valorisation et réemploi

L'activité des ateliers vélo se fonde sur la revalorisation des vélos hors d'usage et des

pièces détachées d'occasion. En France, un tiers des vélos ne sont pas en état d'être utilisés et restent dans une cave ou un garage : les ateliers permettent de leur donner une nouvelle vie.

## Transfert de connaissances et de savoir-faire

Un atelier est un lieu d'apprentissage pour permettre à chacun·e de devenir autonome dans l'entretien et la réparation de son vélo : c'est la vélonomie. Cet épanouissement dans la mécanique est un moyen de permettre à chacun·e d'être à l'écoute de son véhicule et de prévenir des problèmes graves qui pourraient le/la mettre en danger. Dans les ateliers vélo participatifs et solidaires, chacun·e est invité·e à apprendre à d'autres comment entretenir ou réparer sa bicyclette (on parle souvent d'auto-réparation). L'entraide, la convivialité et le respect de tou·tes sont donc des éléments essentiels du succès des ateliers vélo.

## Des ateliers à la campagne

Si 82% des ateliers sont situés en zone urbaine, les activités en dehors des villes se développent : certaines structures organisent aussi des ateliers en zone péri-urbaine ou rurale, et 13 % exercent seulement en zone rurale. C'est le cas par exemple des ateliers de Felletin (1 760 hab.), Clisson (6 600 hab.), Mens (1 360 hab.) ou Belin-Béliet (4 600 hab.). Généralement issus de recycleries ou d'associations de préservation de l'environnement, ils ont pour but premier de nourrir les liens sociaux et de relocaliser l'activité sur leur territoire.

# LE DÉVELOPPEMENT DES ATELIERS

En 2018, on recense 251 ateliers vélos participatifs et solidaires, plus une cinquantaine toujours en attente d'un local.

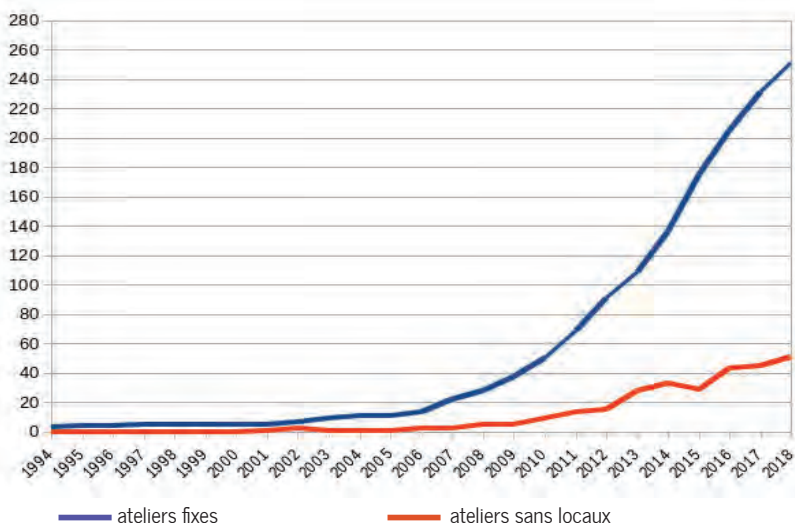
## Un brin d'histoire

Au début des années 1990, deux premiers ateliers vélo voient le jour à Lyon et Grenoble. Idée alors novatrice, c'est seulement à partir des années 2000 que le concept s'étend sur d'autres territoires. Le nombre des ateliers a ainsi crû à un rythme modéré jusqu'en 2006, date à laquelle on comptait seulement dix ateliers. Depuis, le nombre d'ateliers est en constante augmentation, avec une croissance annuelle autour de 20 % jusqu'à 2016, et autour de 10 % actuellement.

## Une demande croissante

Si les ateliers participatifs et solidaires connaissent un tel succès, ce n'est pas sans raison. Ils sont d'abord un véritable service à la mobilité des cyclistes, dans une période où l'usage du vélo est en forte croissance : nombreuses sont les personnes qui ont besoin d'entretenir ou de réparer leur cycle. La dimension solidaire des ateliers passe également par une volonté de rester financièrement accessibles aux personnes. Là encore, les ateliers répondent à une véritable demande des usager-es. Ensuite, c'est le caractère participatif des ateliers qui attire des usager-es qui souhaitent apprendre pour être ensuite plus autonomes. Enfin, l'augmentation de l'usage du vélo en ville entraîne la hausse du nombre de vélos abandonnés ou dégradés ; il y a donc une demande de la part des services publics de récupération de ces vélos.

Évolution du nombre d'ateliers vélo



# 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 en Guyane.

Un tiers des ateliers fixes sont situés en zones dites "politique de la ville", ils sont donc éligibles aux Contrats de Ville. En proposant des activités ouvertes à toutes, ils contribuent aux objectifs des Politiques de la Ville en participant à la cohésion sociale et à l'amélioration de la mobilité et du cadre de vie des habitants.

## 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.

# LES USAGER·E·S DES ATELIERS VÉLO PARTICIPATIFS

## Des cyclistes formé·es 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·es d'ateliers vélo déclarent réparer elleux-mêmes leur vélo, contre 43% pour des non-adhérent·es. Le niveau en tant que réparateur·rice est également meilleur chez les adhérent·es d'atelier: 69% disent avoir au moins un niveau intermédiaire en mécanique vélo, contre 47% pour les non adhérent·es.

Cette même enquête révèle que les adhérent·es

d'ateliers vélos sont plus à l'écoute de leur véhicule et plus enclin·es 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·es, et illes attendent deux fois moins de temps avant d'agir en cas de problème (une semaine au lieu de deux).

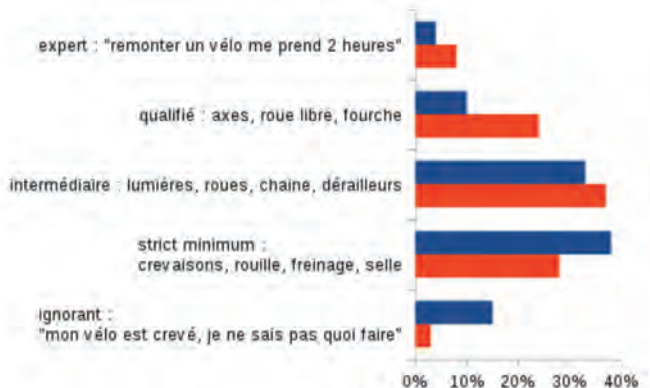
Les adhérent·es sont donc des cyclistes plus régulièr·es, mieux préparé·es aux problèmes

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·es met en lumière la grande diversité des ateliers vélo. Parmi les structures ayant répondu à l'enquête 2018 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 5% et 65% avec une médiane à 37%. On constate que jusqu'à 25 ans, plus les adhérent·es sont jeunes, et plus la part de femmes est faible. Une explication à ce phénomène est possible si on considère que le vélo, chez les jeunes, est utilisé majoritairement par les garçons, que ce soit comme mode de déplacement ou comme sport. D'autre part, une étude récente réalisée par un laboratoire du CNRS montre que les espaces d'activités sportives ou de loisirs à destination des jeunes (clubs de sports, maisons de quartier) sont en grande majorité fréquentés par les garçons. Les ateliers vélo ne font donc pas exception.

## Niveau en tant que réparateur·rice de vélo



# LES ACTIVITÉS DES ATELIERS VÉLO

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. Plus que du vélo

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 (66%) favorisent la vélonomie par de la vélo-école, des formations ou des animations scolaires.

## Une multitude d'actions

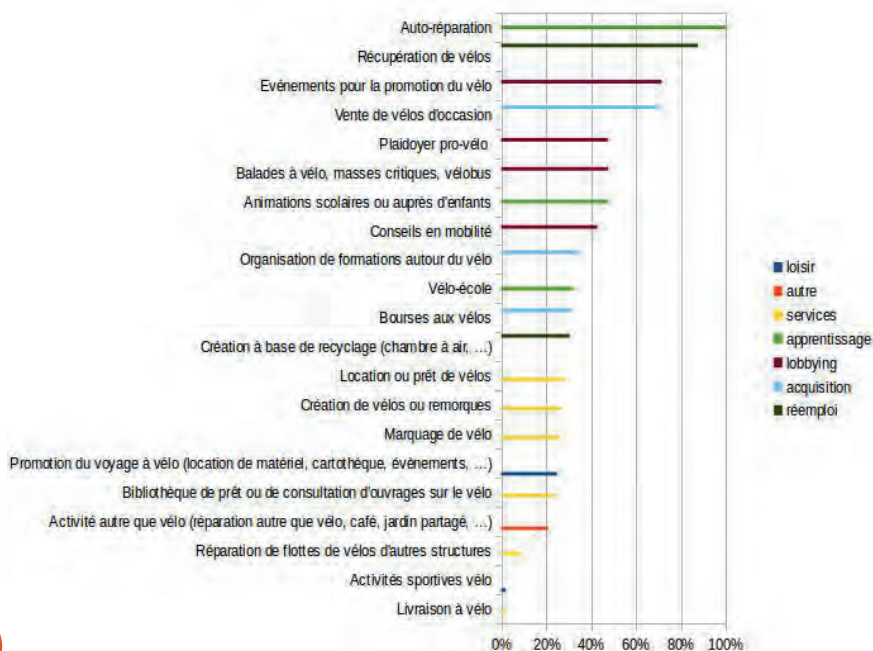
En plus d'ateliers de réparation de vélo participatifs, les structures portent en moyenne 8 activités autour du vélo. Les activités sont par ailleurs plus diversifiées dans le cas où la structure possède un local, et cette diversité s'intensifie encore plus si la structure emploie des salariés-es.

Enfin, 25% 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).

7% des structures œuvrent activement pour la promotion de l'usage du vélo: plaidoyers, balades militantes, conseils. 64% des

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





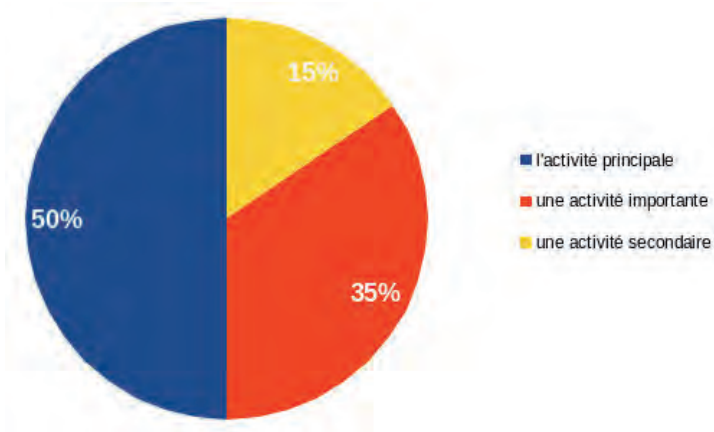
## Plus que du vélo

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

## Intérêt général

La reconnaissance d'intérêt général est accordée par les services fiscaux aux associations exerçant des activités œuvrant pour le bien public et prouvant qu'elles n'agissent pas pour un cercle restreint de personnes, qu'elles ont une gestion désintéressée et qu'elles exercent une activité non lucrative. Si seulement 17 associations portant un atelier vélo sont déjà reconnues d'intérêt général, 30% d'entre elles souhaitent l'être et ont (ou vont) engager des démarches en ce sens. Quoiqu'il en soit, les ateliers vélos sont nombreux à se considérer comme d'intérêt général.

Importance de l'atelier vélo au sein des structures



# L'ACCÈS AUX ATELIERS

## Tarif d'accès

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

66% des associations demandent une cotisation à prix fixe. Celle-ci est plus élevée si l'association a des salarié-es: en moyenne 19 € contre 13 € pour les associations bénévoles. 72% de ces associations proposent un tarif réduit d'en moyenne 49% de réduction. C'est alors souvent l'adhérent-e qui choisira d'accéder ou non au tarif réduit.

Pour 20% 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

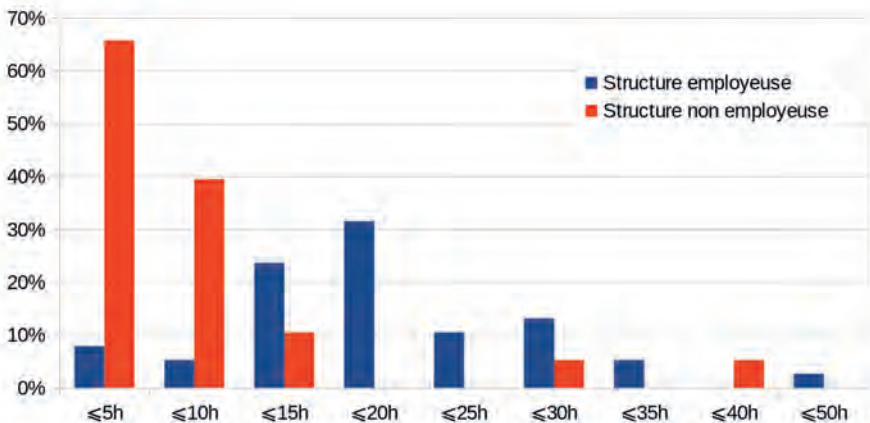
qu'il pense faire de l'atelier et le soutien financier qu'il souhaite apporter à l'association. Le prix moyen laissé est alors de 12 €. Enfin pour 14% des associations, les ateliers ne nécessitent pas d'adhésion.

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 18h par semaine, contre 7h pour un atelier tenu exclusivement par des bénévoles.

Répartition des ateliers  
suivant l'amplitude d'ouverture hebdomadaire



## Bénévoles et salarié·es

38% des structures emploient au moins une personne. On estime à 270 le nombre d'équivalents temps-plein (ETP) liés à l'activité des ateliers vélo en 2018, mais 34% de ces emplois sont précaires (CDD) et donc soumis à un fort turn-over qui empêche le maintien des compétences spécifiques dans ces structures. 46% des structures employeuses bénéficient de contrats aidés, contre 71% en 2017 et 83 % en 2016. En conséquence le type de structures employeuses évolue lui aussi: moins de la moitié emploient 2 ETP ou moins, contre 73% en 2016. Le nombre d'ETP au sein des ateliers étant stable, c'est la création des premiers emplois qui est rendue plus difficile. En 2018 les structures accueillent également 200 stagiaires et services civiques. L'ensemble des ateliers vélo s'appuie sur l'investissement de personnes bénévoles. Les 102 structures ayant répondu au questionnaire totalisent 35 502

adhérent·es pour 2 010 bénévoles actif·ves au 31 décembre 2018, soit en moyenne 1 bénévole pour 20 adhérent·es, mais avec de grandes disparités qui ne sont pas liées à la présence ou non de salarié·es. Les structures employeuses ont aussi plus d'adhérent·es: en moyenne 615, contre 156 pour les structures non employeuses, soit près de 4 fois plus.

Outre les fonctions classiques qui sont à assumer dans une association (administration, comptabilité, représentation) les bénévoles ont des activités variées: animation des ateliers, mécanique, soudage, accueil et présentation des activités, etc.

On peut raisonnablement estimer qu'en 2018, les ateliers vélo représentent 110 000 adhérent·es et 6 200 bénévoles. En 2011 le nombre d'adhérent·es était estimé à 25 000 : le réseau a donc quadruplé en 8 ans!

# 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, le reste des locaux étant loués. 50% des conventions sont passées avec un acteur public (collectivité ou bailleur), souvent une mairie ou une université, et pour 12% des ateliers avec un particulier. Le reste des conventions sont passées avec des associations, des acteurs privés... et même une paroisse! Il arrive également que le squat soit une solution pour répondre aux besoins des ateliers.

## Un peu de qualitatif

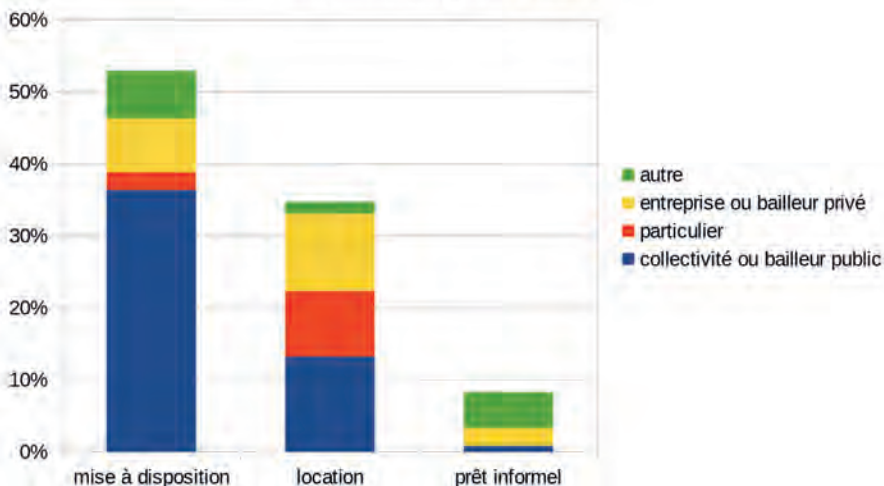
Les structures possédant des locaux sont globalement satisfaites de leur situation géographique (82%), de leur relation avec leur propriétaire (79%) et de leur sécurité (77%). Mais elles ne sont plus que 67% à se satisfaire de la pérennité des locaux et 63% de l'espace alloué.

## 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

Modalité d'usage des locaux



ateliers acceptent aussi de conserver les vélos des adhérent·e·s le temps de finir les réparations;

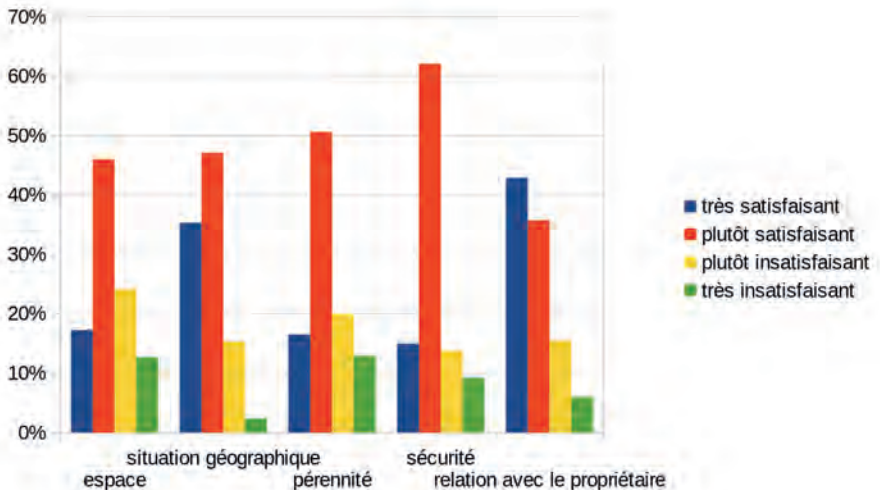
- le reste de l'espace est occupé par des bureaux, l'accueil, ou des espaces de convivialité.

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

En moyenne, un atelier fait 119 m<sup>2</sup>, et 45% de la surface est dédiée au stockage des pièces détachées et des vélos. Néanmoins, cette

moyenne cache de grandes disparités dans la taille et l'usage de l'espace : le plus petit atelier fait 10 m<sup>2</sup>, et le plus grand 410 m<sup>2</sup>, pour une aire de réparation allant de 8 m<sup>2</sup> à 300 m<sup>2</sup>. De même, la place accordée au stockage varie énormément: de 0 à 6 fois la taille de l'espace de bricolage!

### Ressenti des ateliers sur leurs locaux



# DES ATELIERS MOBILES À LA RENCONTRE DES USAGER·ES

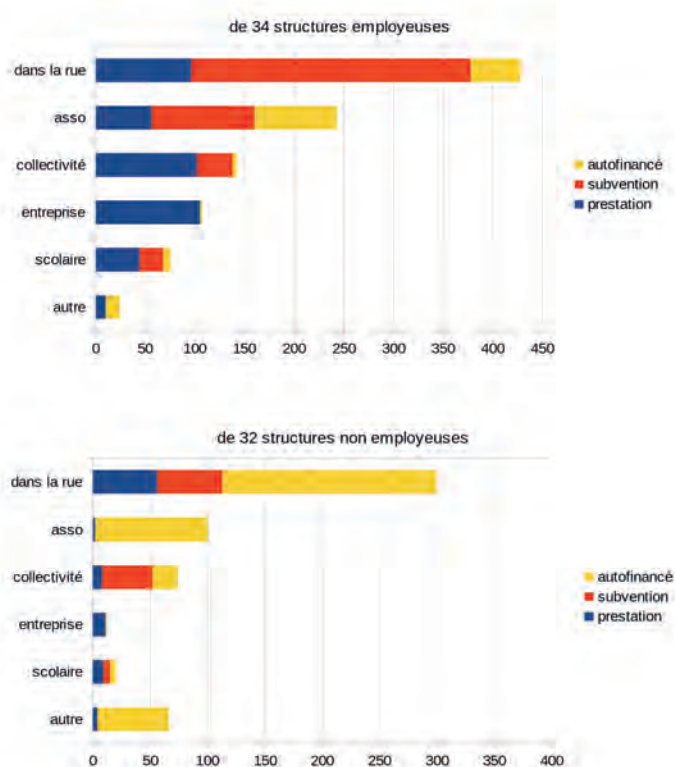
Que ce soit avec une simple caisse à outils ou à l'aide d'une remorque équipée, les animateur·rices d'ateliers investissent un espace le temps d'un après-midi, pour un atelier mobile. Les ateliers mobiles permettent d'aller à la rencontre de nouveaux usager·es, et les personnes les animant deviennent visibles au plus grand nombre. En 2018, on estime que 3 700 ateliers mobiles ont été organisés dans toute la France, dont 46% dans la rue, 22% dans des locaux associatifs ou chez un particulier, et 6% dans un établissement scolaire; le reste des ateliers étaient organisés en entreprise ou dans une collectivité.

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

connaître, en attendant d'avoir un local, mais pour certaines c'est une fin en soi. Cela dépend donc des besoins des adhérent·es et de la volonté des structures de développer l'activité d'auto-réparation de vélos. En 2018, 17% des structures n'avaient pas de local et organisaient uniquement des ateliers mobiles mais 55% des structures ayant un local continuaient à organiser des ateliers mobiles.

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

## Nombre d'ateliers mobiles en 2018



# DES ATELIERS POUR LA MIXITÉ ET CONTRE LE SEXISME

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

## Les manifestations du sexisme

En effet, cette domination liée au genre a de multiples manifestations visibles: l'utilisation différente de l'espace (les hommes exposent plus facilement le savoir mécanique auquel ils ont eu accès par l'éducation qui tend à dépendre du genre, parlent plus fort et semblent se sentir plus facilement à l'aise à l'atelier, etc.), le traitement différencié des personnes en fonction de leur genre (préjuger de l'ignorance voire de l'incompétence des femmes en mécanique, leur prendre les outils des mains, les draguer, etc.) et de leur orientation sexuelle (l'arrivée d'un couple de lesbiennes dans l'atelier est souvent un 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 2018, un quart des ateliers déclarent avoir porté au moins une action en mixité choisie. En se rêvant comme des espaces sociaux plus égalitaires, ils assument de plus en plus leur responsabilité de faire face aux dominations structurelles. Les ateliers aspirent simplement à ce que chacun·e se sente bien en leur sein et ne prennent pas pour acquis le fait que tou·tes y soient éga·les·ux.

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

# 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 déchetterie, alors qu'il est généralement possible de leur offrir une seconde vie. Ainsi, les structures spécialisées estiment que 70% des cycles récupérés peuvent être réparés.

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

Cette activité est pratiquée par 88% des structures portant un atelier vélo. En 2018, on

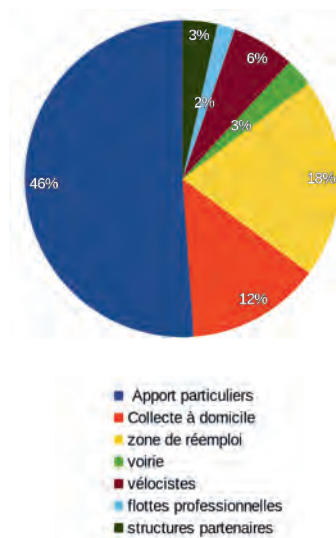
estime que ce sont près de 57 500 vélos qui ont ainsi été récupérés, soit trois fois plus qu'en 2014. Parmi ces vélos on compte environ 30% de vélos pour enfants et 200 vélos à assistance électrique.

Ils ont été à 71% réemployés, les 29% restant étant transformés (œuvres d'art, vélos rigolos ou recyclage).

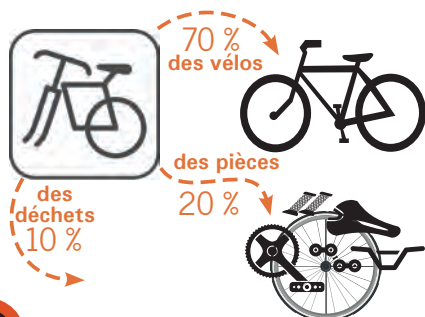
## Conventions de récupération

De plus en plus de structures sont engagées dans un partenariat de récupération avec d'autres instances, en particulierité des collectivités gérant des déchèteries. 50% 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.

## Provenance des vélos récupérés



## Traitement des vélos récupérés





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

L'accès aux gisements de cycles est un véritable enjeu pour les ateliers vélo afin d'accéder régulièrement à des matières premières pour leurs activités. On constate ces dernières années que la stratégie des ateliers n'est plus seulement d'accéder aux vélos arrivés en déchetterie, mais de capter ces vélos non utilisés avant qu'ils y arrivent.

### Devenir des déchets restants

Après leur traitement, un certain nombre de matériaux ne peuvent être réutilisés. Il s'agit principalement de métal, de plastique et de pneus. Concernant le métal, la moitié des ateliers le dépose directement en déchetterie, l'autre moitié le dépose ou fait faire un enlèvement par un ferrailleur. Le plastique est dans la moitié des cas déposé en déchetterie, dans l'autre moitié déposé dans une poubelle à ordures ménagères.

En 2018 on estime à 30 900 le nombre de pneus usagés collectés par les ateliers. Contrairement aux pneus de véhicules motorisés, les pneus de vélos ne disposent pas de filière de traitement spécifique. Ils sont pour les 2/3 déposés en déchetterie, le tiers restant finissant dans la poubelle à ordures ménagères.

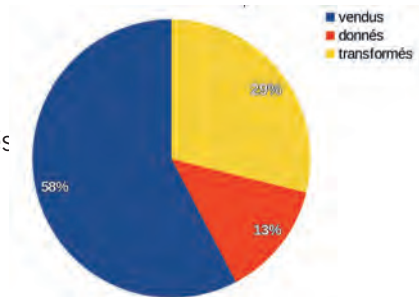
### Vers une filière à responsabilité élargie du producteur pour les cycles

La mise en œuvre de la feuille de route pour une économie circulaire prévoit la création de nouvelles filières à responsabilité élargie du producteur (REP) dont une filière dédiée aux articles de sport et de loisirs. La place des vélos au sein de cette filière étant entendue, le panorama permet d'apprécier la capacité des ateliers à participer au traitement des cycles mis au rebut.

Le premier constat est qu'une partie seulement des ateliers mesure rigoureusement la quantité de vélos traités, la plupart se contentant d'estimations, l'activité de recyclerie n'étant pas forcément mise en valeur.

En l'état actuel, la capacité pour les ateliers à participer au développement de la filière apparaît limité, sauf soutien fort à son développement. Seulement 7% des structures ayant répondu à l'enquête s'estiment en capacité de traiter davantage de vélos, 65% déclarant leurs locaux trop petits pour en traiter davantage et 72% déclarent ne pas avoir les ressources humaines pour le faire. À la question de savoir si cette activité est économiquement intéressante, le constat est unanime: l'activité de réemploi de vélos n'est rentable que si elle repose pour tout ou partie sur l'implication de bénévoles, avec une implication réduite de ressources humaines salariées et un mix dépendant des coûts fixes de la structure.

### Devenir des vélos récupérés



# MODÈLES ÉCONOMIQUES

## Budget global

Le budget total pour l'ensemble des structures porteuses d'atelier vélo participatif en France est évalué à 6 M €. Ce budget est entendu «toutes activités confondues». Pour ces structures, le budget total correspondant à l'activité d'atelier vélo uniquement est évalué à 4,6 M €. En moyenne les associations affichent un budget total de 75 000 € pour les structures employeuses, et de 7 800 € pour les structures bénévoles. Rapporté à l'activité d'atelier vélo uniquement, les structures employeuses affichent un budget moyen de 20 800 € contre 2 500 € pour les structures bénévoles. En moyenne, les dépenses s'élèvent à 79 € par adhérent pour les structures employeuses contre 20 € par adhérent pour les structures bénévoles. Les structures bénévoles ont tendance à afficher un résultat fortement excédentaire quand les structures employeuses tendent vers l'équilibre.

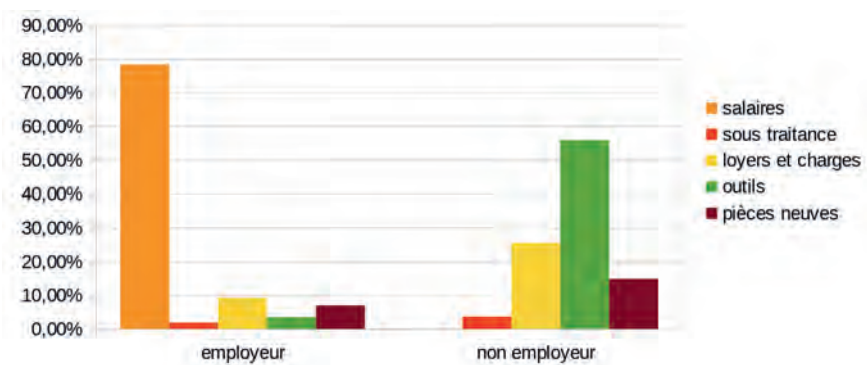
Afin de mieux visualiser les différences entre les ateliers employeurs et non-employeurs nous avons calculé les médianes des budgets. Nous constatons deux modèles: les structures employeuses dont les budget est 20 fois supérieur à celui des structures non-employeuses.

## 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 4 498 € 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 : 13 686 € (en moyenne) par an et par structure pour l'activité d'atelier vélo prise isolément. L'achat d'outils et de pièces

## Utilisations des dépenses



détachées neuves est de 877 € et 1 326 € pour les structures employeuses, 260 € et 269 € pour les non-employeuses et 81 € et 15 € pour celle dont l'activité d'auto-réparation n'est pas l'activité principale.

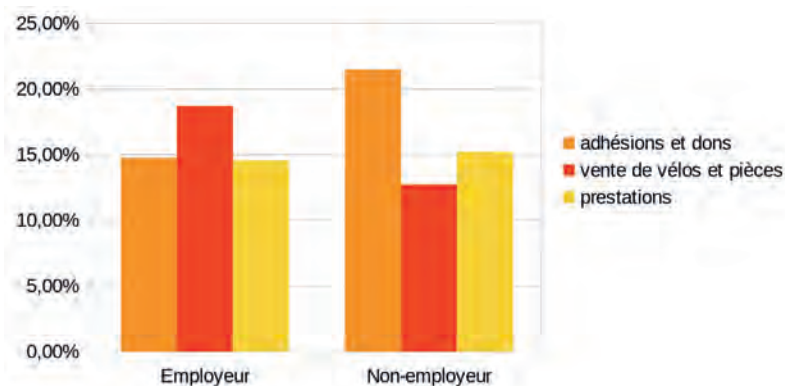
Sur les 107 ateliers ayant répondu au questionnaire, 40 d'entre eux sont des structures employeuses contre 67 non-employeuses.

## 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'autofinancement des ateliers représente quasiment 50% de leur budget avec une plus grande part d'autofinancement pour les

structures non-employeuses. Pour ces dernières l'auto-financement vient principalement des adhésions et des dons alors que pour les structures employeuses la vente de vélos est la source principale d'auto-financement. L'écart minime de la part d'auto-financement des budgets des structures employeuses et non-employeuses indique que la création d'emploi entraîne une augmentation importante du nombre d'adhérents et une création d'activité qui doit être équivalente aux subventions et aides à l'emploi mais ne crée pas une activité permettant une part d'auto-financement plus grande.

## Origine de l'autofinancement



# LE QUESTIONNAIRE

## Échantillon

Le questionnaire a été proposé en ligne aux ateliers vélo de France métropolitaine et d'outre mer, adhérents ou non à L'Heureux Cyclage. Pour faciliter le remplissage, il rappelait, dans la mesure du possible, les données quantitatives fournies les années précédentes. Il a été ouvert entre le 15 juillet et le 1<sup>er</sup> octobre 2019.

L'échantillon analysé porte sur 107 répondants, dont 2 ateliers en projet, soit 34% des structures identifiées.

## Traitement

Le traitement et l'analyse des données s'est déroulé entre août et octobre 2019, pour environ 200 heures de travail. Vous voulez participer à l'élaboration ou à l'analyse du prochain panorama? Rien de plus simple: joignez-vous au groupe Phares de L'Heureux Cyclage.

# 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 2018, il comptait 104 associations signataires de la charte ci-dessous.

## La charte

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

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

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

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

## Les actions

En 2018, 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 2018 du 8 au 11 mars à Bayonne), 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...

ADEME, Étude l'évaluation sur les services vélos, enquête sur les ateliers d'autoréparation des vélos, septembre 2017. Disponible sur : [https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier\\_ateliers\\_autoreparation-services\\_velos\\_ademe-2017.pdf](https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier_ateliers_autoreparation-services_velos_ademe-2017.pdf) (consulté le 14/11/2019).

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 14/11/2019).

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.

L'Heureux Cyclage, Enquête sur les pratiques et les attentes des cyclistes en mécanique vélo, 2011. Disponible sur : [https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/enquete\\_no1\\_Lhc\\_-\\_pratiques\\_mecanique\\_velo\\_-\\_avril\\_2011.pdf](https://www.heureux-cyclage.org/IMG/pdf/enquete_no1_Lhc_-_pratiques_mecanique_velo_-_avril_2011.pdf) (consulté le 14/11/2019).

ADES CNRS, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, La mixité filles/garçons dans les loisirs des jeunes, 2012. Disponible sur : <http://www.genre-et-ville.org/wp-content/uploads/2013/02/Etude-mixite%20A9-filles-gar%C3%A7ons-loisirs-jeunes-Bordeaux.pdf> (consulté le 14/11/2019).

CVTC, Les Français et le vélo en 2012, 2013. Disponible sur : [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo\\_v3.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf) (consulté le 14/11/2019).

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 14/11/2019).

Certu, Usagers et déplacement à vélo en milieu urbain, analyse des enquêtes ménages déplacements, collection Données, n° 1, 2013. Téléchargeable sur : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/usagers-deplacements-velo-milieu-urbain> (consulté le 14/11/2019).

« 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://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0068/Temis-0068241/18956.pdf> (consulté le 14/11/2019).

# LES MEMBRES ADHÉRENTS 2018

1-Terre-Actions@ORLÉANS  
La VieCyclette@GUYANCOURT  
360 degrés Sud@CLICHY SOUS BOIS  
La Maison du vélo@TOULOUSE  
A bicyclette@TULLE  
L'Atelier du Petit Plateau@POITIERS  
À pinces et à vélo@ROMAN- SUR-ISÈRE  
L'atelier vélo du Chat Perché@LYON  
A'Gro du Vélo@STRASBOURG  
Le CRADE@CONCARNEAU  
Action Vélo@AUBAGNE  
Le Maillon Solidaire@BELFORT  
APE Osez l'Vélo@BOURGOIN-JALLIEU  
Le Vieux Biclou@MONTPELLIER  
Association 'Atelier du Vélo pour Tous'@AUCH  
L'Engrenage@SAINT-DIÉ-DE- VOSGES  
Association ConviBicy@ARLES  
Léon à Vélo@MÉRIGNAC  
Association Cycles et Manivelles@BÈGLES  
Les Déraillées@GRENOBLE  
Association Droit au Vélo@LILLE  
Les Jantes du Nord@LILLE  
Écoloc@BARRET SUR MÈOUGE  
Les Vélos de la Brèche@AUBERVILLIERS  
Association Le Bocal@RENNES  
Les vélos des étangs@ISTRES  
Association Ocivélo@SAINT-ÉTIENNE  
Ma Ville à Vélo 08@CHARLEVILLE-MÉZIÈRES  
Association Vive le Vélo@LA ROCHELLE  
Metz à Vélo@METZ  
Atelier Cyclonique@BRIANCON  
Mieux se Déplacer à Bicyclette@PARIS  
Atelier Vélo de Maxéville@MAXÉVILLE  
Mobilisées@GAP  
Atelier Vélo Djemou Nomade@SAINT-DENIS  
Opale Vélo Services@CALAIS  
Atelier Vélo Participatif et Solidaire Pau@BIZANOS  
OPTIM-ISM / Atelier Syklett@LORIENT  
Atelier vélo Txirindola@BAYONNE  
Orange MécaCycle@GRENOBLE  
Atelier Vélorution Bastille@PARIS  
Osmose - Atelier Pignon sur Roue@GRENOBLE  
Au Tour du Cycle@CREST  
Place au Vélo Laval@LAVAL  
Place au vélo Nantes@NANTES  
Aux Pignons sur Rue@NOISY-LE-SEC  
PotoCyclettes@MULHOUSE  
Ballast@CORNIMONT  
Prenons le Guidon@PLAPPEVILLE  
Beauvélo@BEAUVAIS  
Ranjé To Bisiklèt@MATOURY  
BretzSelle@STRASBOURG  
RécupR@BORDEAUX  
Ça tourne en bon - Atelier la Bicycle-rit@SEIX  
Régie de quartier Clos Saint-Lazare/Cité Jardin@STAINS  
Centre Vélo@LA-ROCH- SUR-YON  
Ressourcerie Court-Circuit@FELLETIN  
Change de Chaîne@LYON  
Retour vert le futur@PARIS  
Collectif Cycliste 37 - La Bricolade@TOURS  
Roue Libre@CHAMBÉRY  
Collectif Vélos en Ville@MARSEILLE  
Roue Pet'@GUEBILLER  
Cyclamaine@LE MANS  
Roule & Co@ANNECY  
Cyclocampus Bethune@BETHUNE Cedex  
Roulement à Bill@TOURS  
Cyclofficine d'Angoulême@ANGOULÊME  
Roulons à vélo@AVIGNON  
Cyclofficine de Pantin@PANTIN  
Roulons En Ville à Vélo - Maison du Vélo@VALENCE  
Cyclofficine de Paris@PARIS  
STÉVélosolidaire@SAINT-ÉGRÈVE  
Cyclofficine d'Ivry@IVRY-SUR-SEINE  
le STICK@STRASBOURG  
Droit d'Vélo Douaisis@DOUAI  
Tous Deux Roues@CLERMONT-FERRAND  
Dynamo@NANCY  
Transports mobilité@MELESSE  
Études et Chantiers Ile-de-France@EVRY  
uN p'Tit véLo dAnS La Tête@GRENOBLE  
ÉtuRécup@PESSAC  
Un vélo qui roule@CONFLANS-SAINTÉ-HONORINE  
Kan An Dour@LANNILIS  
Vélisol@CAEN  
Kemavélo@QUIMPER  
Vélo 41@BLOIS  
La Boîte à Cykler@VIROFLAY  
Vélo Sapiens@MARSEILLE  
La Brico@FONTAINE  
Vélocampus Besançon@BESANÇON  
La Casa Bicicleta@PERPIGNAN  
Vélocité 63@CLERMONT-FERRAND  
La ferme à cycles@SALLANS  
Vélociutat Béziers@BÉZIERS  
La Petite Rockette@PARIS  
Vélorution Toulouse@TOULOUSE  
La P'tite Rustine@BRON  
Vélostation@STRASBOURG  
La Roue Libre@LE HAVRE  
VélOxygène@REIMS  
La rustine@DIJON  
VillOvelO@NIORT



## L'Heureux Cyclage

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



**WIKLOU**