

AIDE FINANCIÈRE À L'ACHAT DE VÉLOS

ÉVALUATION DU DISPOSITIF 2018

ÉDITO

Dans le cadre de sa compétence « mobilité » et plus spécifiquement « mobilités douces », la Métropole Européenne de Lille a créé un dispositif d'aide à l'achat de vélos dans le but de permettre aux métropolitains de s'équiper, et faciliter ainsi la pratique du vélo dans notre métropole.

Cette aide citoyenne, ouverte à tous, a été mise en œuvre entre le 1er avril et le 30 septembre 2017, et a fait l'objet d'une évaluation afin d'en apprécier les résultats et les impacts sur le territoire.

Cette évaluation a abouti à la conclusion que cette politique publique est allée au-delà de nos attentes . En effet, les métropolitains se sont emparés de cette opportunité, et les vélocistes locaux ont également connu un gain d'activités. Mais, le développement de la pratique du vélo n'est pas uniquement lié au fait de posséder un vélo, il s'inscrit dans une politique cyclable globale.

Depuis le début du mandat 2014-2020, une impulsion a été donnée à cette politique publique grâce à l'adoption d'un plan « vélo » d'un montant avoisinant les 30 $M \in$.

Les objectifs visent à déployer sur les territoires métropolitains, urbains, ruraux et périurbains, des aménagements cyclables sécurisés, continus et visibles dans l'espace, et des espaces de stationnements spécifiques qui permettront sa pleine réussite.

Ainsi, ce c'est près d'une vingtaine de points noirs que comptent notre métropole qui seront traités, mais également près de 100 kilomètres de voies dédiées qui seront aménagés ; sans occulter les dispositifs de stationnement, arceaux ou abris à vélos sécurisés indispensables au développement de l'intermodalité.

A travers cette aide et le développement du plan vélo, la Métropole Européenne de Lille a pris la décision d'accompagner les citoyens en facilitant l'usage quotidien du vélo. Elle contribue ainsi à améliorer la qualité de l'air et diminuer la congestion du territoire.



Daniel JanssensVice-Président en charge
de la mobilité et des transports



Michel ColinVice-président en charge
de l'évaluation des politiques publiques



SOMMAIRE

P. 09	CE QU'IL FAUT RETENIR
P. 10	UN BILAN QUANTITATIF PLUS QUE SATISFAISANT ET DES OBJECTIFS GLOBALEMENT ATTEINTS
P. 12	DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS SUR L'USAGE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE ENTRE 2016 ET 2017, NOTAMMENT POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL, MAIS DES CONSTATS A ANALYSÉ AU REGARD D'UNE POLITIQUE CYCLABLE GLOBALE
P. 14	UNE ACTION FAVORABLE À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES VÉLOCISTES MÉTROPOLITAINS, À LA PROTECTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET À LA SANTÉ
P. 16	UN SUCCÈS DIFFICILE À ANTICIPER ET UNE GESTION DES DEMANDES DES USAGERS COMPLEXE DU FAIT DE LEUR ABONDANCE
P. 19	PRINCIPALES PISTES DE RÉFLEXION DANS L'HYPOTHÈSE D'UNE NOUVELLE ÉDITION

CE QU'IL FAUT RETENIR

Afin d'encourager la pratique du vélo dont l'usage tend à stagner, le Conseil métropolitain a créé, par délibération n°16 C 1049 du 2 décembre 2016, « l'aide à l'achat citoyenne ». Ouverte à tous les Métropolitains, pour tout type de vélo neuf et sans conditions spécifiques d'attribution.

Mis en œuvre entre le 1^{er} avril et le 30 septembre 2017, la MEL a souhaité évaluer ce dispositif avec pour objectifs de :

- → Mesurer les résultats de l'action, notamment les effets sur les habitudes de mobilité des bénéficiaires, l'activité économique des vélocistes locaux et la santé :
- → Tirer des enseignements pour en améliorer les résultats en cas de réédition, notamment grâce aux retours de 5771 bénéficiaires et 17 vélocistes ayant répondus à des enquêtes.

UN BILAN QUANTITATIF PLUS QUE SATISFAISANT ET DES OBJECTIFS GLOBALEMENT ATTEINTS

→ Une action, un double effet :

- Un effet levier : une incitation à l'achat levant l'un des freins à l'usage du vélo : son coût d'achat :
- **Un effet d'opportunité :** des acquisitions de vélos plus élevées que sans cette participation.
- → Un objectif quantitatif largement dépassé avec 600 dossiers éligibles les 3 premiers jours et 9195 Métropolitains ayant bénéficié de l'aide à l'achat au 30 juin 2018, soit une multiplication par 13.
- → Des objectifs globalement atteints et un dispositif qui a contribué à :
- Augmenter le nombre de vélos en circulation au travers d'un 1er achat (26%) d'un achat complémentaire (22%) ou d'un achat supplémentaire (9%);
- Renouveler une partie du parc existant (43 %) en remplaçant d'anciens vélos;
- Mieux équiper certains foyers métropolitains en permettant l'acquisition de vélos plus chers (40%);
- Inciter à utiliser un vélo pour d'autres motifs de déplacement que ceux habituels par l'achat de vélos complémentaires à ceux déjà possédaient par le foyer (22%).

Il répond ainsi aux objectifs suivants :

- Aider les métropolitains à s'équiper d'un vélo de qualité parfaitement adapté à leur usage quotidien;
- Répondre aux différents besoins individuels de mobilité.

Concernant les autres objectifs poursuivis (« encourager la pratique du vélo dès le plus jeune âge » et « être vecteur de communication de la politique cyclable ») les données disponibles ne permettent pas de tirer de réelles conclusions.

- → Un profil type de bénéficiaires et une aide à l'achat métropolitaine qui a principalement touché un public qui pratiquait déjà le vélo :
- Une tranche d'âge comprise entre 25 et 54 ans (72 %) et majoritairement des hommes (6 sur 10);
- Des catégories socio-professionnelles particulièrement représentées : cadres, professions intellectuelles supérieures, employés ;
- Le prix du vélo et de l'aide tendent à augmenter avec l'âge du bénéficiaire et son lieu de résidence (en territoires péri-urbain et rural);
- En moyenne, les répondants à l'enquête possédaient déjà 2 vélos par foyer ;
- Lille comptabilise le plus grand nombre de demandeurs et confirme le constat d'un usage du vélo plus fort sur le territoire lillois que dans le reste de la MEL. A contrario, Roubaix et Tourcoing, territoires où l'usage du vélo est le plus faible (cf. enquête déplacement de 2016), sont peu représentés démontrant que le dispositif n'a pas inversé cette tendance;
- La représentation des Marcquois est importante en raison d'une incitation financière complémentaire de la Commune.

→ D'autres constats :

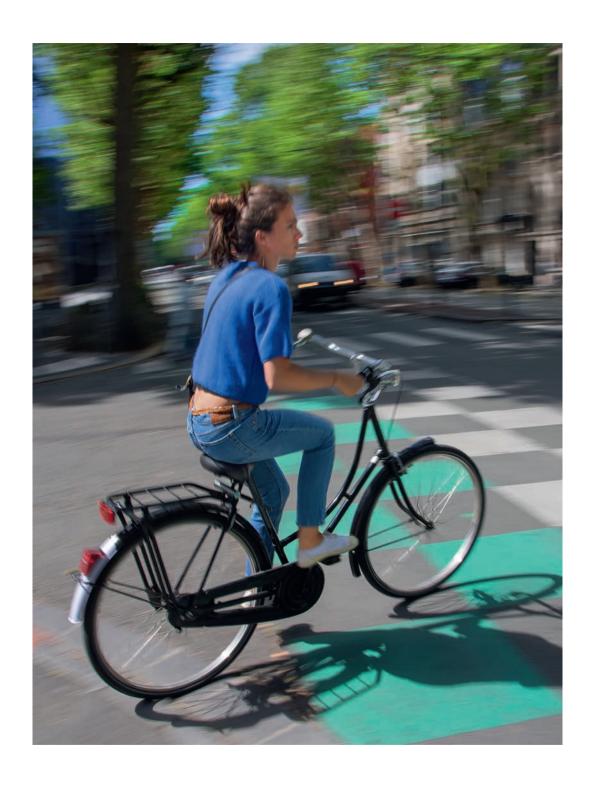
- Une action positivement perçue par le public, les professionnels et les agents métropolitains interrogés.
- Une communication principalement véhiculée au travers du bouche-à-oreille, de la presse et des actions en magasins.
- Une action qui a permis d'améliorer la connaissance et la lisibilité de la MEL par 44% des bénéficiaires interrogés.



QUELQUES CHIFFRES

- Une enveloppe dédiée de 1350 000 €
- Un prix moyen du vélo aidé de 710 €
- Un montant moyen de l'aide à l'achat de 147 €

23% des vélos aidés sont des **Vélos à Assistance Electrique** VAE) et le plafond de **remboursement fixé à 300 €** est atteint pour 54% des demandes de VAE contre 19% pour les vélos non électriques.



DES RÉSULTATS ENCOURAGEANTS SUR L'USAGE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE ENTRE 2016 ET 2017, NOTAMMENT POUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL, MAIS DES CONSTATS A ANALYSÉ AU REGARD D'UNE POLITIQUE CYCLABLE GLOBALE

- → Des trajets domicile-travail réalisés à vélos par 60% des répondants et des déplacements caractéristiques (conformes aux résultats de l'enquête déplacement de 2016):
- Une distance quotidienne aller-simple jusqu'à 10 km (50,5%).
- La durée moyenne du trajet est comprise entre 10 et 20 minutes (25%).
- 98% des répondants travaillent dans une commune du territoire de la MEL.
- Les conditions climatiques et météorologiques favorables sont un facteur d'usage.
- → Le vélo apparait comme un mode de transport principalement complémentaire à d'autres modes que sont la voiture particulière (35%), la marche (15%) et les transports collectifs (métro 14%; bus 9%; tramway 5,5%). 11% utilisent uniquement le vélo.
- → Un report modal au profit du vélo avec :
- Sur les 60% de répondants ayant déclaré utiliser le vélo pour les déplacements domicile-travail, 65% déclarent également avoir modifié leur usage des autres modes de transport depuis l'achat de ce vélo.
- 62% indiquent avoir modifié leur fréquence d'usage des autres modes de transport.
- → L'effet du dispositif sur la démotorisation des foyers limité mais encourageant avec 9,5% de répondants ayant déclaré que l'achat d'un vélo a eu un impact sur le nombre de voitures possédait par le foyer et 9,4% qui l'envisagent.
- → L'usage du vélo se heurte à certains freins identifiés au travers des retours des bénéficiaires:
- Un maillage du réseau jugé encore insuffisant, des pistes cyclables trop peu nombreuses et des discontinuités encore à traiter.

- La qualité et l'entretien des aménagements cyclables.
- Une intermodalité insuffisamment développée.
- La sécurité et le risque de vol sont également largement mentionnés.
- Son usage est aussi jugé contraignant (exposition à la pollution atmosphérique, contraintes vestimentaires ou de stationnement au domicile ou à destination...).
- → Il est également positivement perçu car jugé bon pour la santé et l'environnement, facteur de détente et pratique. Il est aussi jugé intéressant financièrement car il permet de réaliser des économies sur le budget « transport ».
- → Une progression de la pratique du vélo entre 2016 et 2017 mais des disparités en fonction des territoires de la MEL : un usage qui tend à augmenter en zone urbaine centrale et dans les centralités secondaires, mais pas en zone péri-urbaine.
- → Une participation aux évènements MEL de la politique cyclable globalement en hausse avec :
- +40% en 2018, par rapport à 2017, pour le Challenge métropolitain du vélo (du 1^{er} au 31 mai 2018).
- +28 % pour l'évènement Fun Rando (le 1^{er} mai 2018).
- 5668 participants pour le Chti Bike Tour (les 25 et 26 août 2018) contre 5811 en 2017.
- «Encourager les Métropolitains à faire du vélo leur mode de déplacement principal au quotidien» est donc un objectif, en partie, atteint. Les actions plus globales de sensibilisation à l'usage du vélo sont à poursuivre, en complément.

UNE ACTION FAVORABLE À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES VÉLOCISTES MÉTROPOLITAINS, À LA PROTECTION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET À LA SANTÉ

- → Un gain d'activité pour les vélocistes locaux :
- Des achats réalisés dans les enseignes multisports (65%) et chez les détaillants spécialisés (30%);
- Des vélocistes qui déclarent que le dispositif a eu un impact sur le nombre de vélos vendus et sur leurs chiffres d'affaires, mais pas sur la vente d'accessoires;
- Un impact réel mais des données indicatives en raison de l'absence de données annuelles comparatives sur les chiffres d'affaires précédents de l'ensemble des commerçants métropolitains.
- → Des effets négatifs relevés par certains vélocistes :
- Un effet masse limité dans le temps (licenciement des renforts recrutés du fait de l'opération);
- Des problèmes d'approvisionnement, de stock et de trésorerie :
- Des reports d'achat dans l'attente d'une nouvelle édition.

- → Des effets positifs sur la santé et sur la qualité de l'air au travers de projections :
- Une action qui participe à la lutte contre la sédentarité : sur la base d'un trajet domicile-travail aller-simple entre 10 et 20 minutes, les répondants réalisent un aller-retour proche de l'objectif de durée d'activité physique recommandé par l'OMS soit 30 minutes d'activité modérée par jour.
- Une réduction des émissions de CO2 : les trajets à vélos de 3 km réalisés par les 1714 bénéficiaires en remplacement de la voiture, sur 1 an (soit 215 jours) représentent 569 048 kg de CO2 évités, soit 569 tonnes (T). Les 641 bénéficiaires utilisant uniquement le vélo pour un trajet de 3 km sur 1 an (soit 215 jours) permettent quant à eux d'éviter de produire 212 920 kg de CO2, soit 213 T.

A titre de comparaison, une tonne de CO2 équivaut à : 1 an de chauffage pour un appartement 3 pièces à Paris, 1,8 tonnes de papier, 14000 km de Twingo en ville ou encore 20 allers-retours en avion Paris-Londres.

QUELQUES CHIFFRES (source : enquête vélocistes)

- En movenne
 - + 29 % d'augmentation du nombre de vélos vendus sur la période d'avril à septembre 2017 par rapport à 2016
- En moyenne
 - + 16 % d'augmentation du chiffre d'affaire pour la même période

UN SUCCÈS DIFFICILE À ANTICIPER ET UNE GESTION DES DEMANDES DES USAGERS COMPLEXE DU FAIT DE LEUR ABONDANCE

- → Une opération victime de son succès remettant en cause l'adéquation initiale entre les moyens mis à disposition et la prise en charge effective de l'opération par les services métropolitains.
- → Animé par le souhait de satisfaire à la totalité des demandes, le recalibrage financier de l'opération et l'allongement de sa durée ont impacté la charge des services métropolitains, créant notamment des retards dans le traitement des dossiers :
- Un dispositif qui aura duré 18 mois au total incluant la phase de préparation, de mise en œuvre et de traitement des dossiers;
- Un délai moyen de 4 mois environ entre le moment du dépôt du dossier de demande et le versement de l'aide à l'achat. Ce délai a été jugé tardif par certains bénéficiaires. Ces derniers ont également relevés des difficultés de connexion au site les premiers jours et ont regretté de ne pas pouvoir dématérialiser complétement la charte d'engagement.

- → Des constats communément admis par les représentants des services métropolitains :
- Une opération rapidement mise en œuvre et un manque de temps de préparation ;
- Un niveau d'information sur l'évolution des caractéristiques de l'opération jugé insuffisant en interne;
- Un surplus d'activité pour les services métropolitains gérés à effectif constant mais des moyens non permanents recrutés par le service pilote au regard des actions à mener et de la durée de l'opération;
- Des effets ressentis au-delà de la durée du dispositif sur toute la chaine du processus;
- Des retards dans l'instruction des demandes et leur traitement mais également des retards parfois dans la gestion courante des autres activités des services concernés.
- → Un coût de gestion de l'opération estimé à 2121601€ intégrant les moyens humains, matériels et financiers alloués au dispositif par la MEL. Cela représente un coût moyen de 231€ par bénéficiaire.
- → Des Métropolitains en attente de la mise en place d'un nouveau dispositif.

QUELQUES CHIFFRES

- 9 195 aides versées contre 700 prévues initialement ; environ 8 500 dossiers traités en 2017 ;
- Un budget pluriannuel utilisé sur cette seule opération et **multiplié par 13,5** par rapport à l'enveloppe initiale fixée pour 2017 ;
- 25 000 appels au standard de la MEL sur la période du dispositif, soit 250 par jour;
- Des appels qui se sont poursuivis après la clôture du dispositif (dépôt de pièces complémentaires, date de versement de l'aide, information sur la réédition de l'opération...).
- En mars 2018, encore une dizaine d'appels par jour reçus au standard;
- Plus de 2800 mails réceptionnés via l'adresse dédiée ;
- Environ une dizaine de personnes était reçue sur place, par jour, principalement à Euralliance où se situait la borne informatique et pendant la période du dispositif.



PRINCIPALES PISTES DE RÉFLEXION DANS L'HYPOTHÈSE D'UNE NOUVELLE ÉDITION :

Interroger les critères de l'aide à l'achat de vélos en fonction des objectifs poursuivis et prioritairement définis :

- → Mieux cibler certains publics afin d'élargir les destinataires potentiels de cette aide et sortir du profil type ressorti lors de cette 1^{re} édition. Il pourrait s'agir :
 - D'actions de communication par type de public :
 - D'acteurs relais à mobiliser (améliorer la communication auprès des vélocistes, mobiliser des acteurs locaux, associations...);
 - D'opérations ciblées par type de public à l'instar d'autres Collectivités ou personnes publiques, en faisant le choix de critères d'âge ou de ressources par exemple.
- → Elargir le dispositif au regard d'un potentiel de report modal particulier :
 - Une aide au profit d'autres modes doux comme la trottinette ou plus largement les Engins de Déplacements personnels dont l'usage tend à augmenter.
 - Augmenter le plafond de l'aide des vélos sans assistance électrique pour certaines catégories comme les triporteurs qui sont très chers à l'achat mais qui démontrent une vraie volonté de changement de pratique de mobilité.

Interroger les conditions de mise en œuvre pour optimiser la prise en charge des demandes, leur traitement et réduire le délai de versement de l'aide :

- → Définir un cadre fixe : durée et enveloppe financière allouée afin de disposer de prévisions fiables.
- → Des opérations ciblées mais plus régulières permettraient, outre de toucher certains publics, d'optimiser le traitement des demandes par les services Métropolitains et réduire le délai de versement de l'aide en évitant l'effet masse.

- → Créer une plateforme téléphonique ou un numéro de téléphone spécifique. Cette centralisation permettrait également d'assurer un meilleur suivi, une meilleure remontée des informations et des difficultés rencontrées pour optimiser les réponses faites aux usagers et les retours sur l'opération;
- → Continuer, voire renforcer, l'accompagnement physique à la saisie des dossiers, potentiellement avec un personnel dédié à cette tâche.
- → Simplifier la gestion de la charte d'engagement en posant notamment la question d'une signature et d'une gestion dématérialisée, tout en conservant un accès au format papier pour les usagers qui le souhaitent.

Concevoir et mettre en place un système de suivi pluriannuel d'un panel représentatif de bénéficiaires afin de pouvoir confronter ces premiers résultats mais également constater d'éventuels effets sur le long terme. Les changements de mobilité nécessitent une période d'appropriation assez longue :

- → En collectant régulièrement des données au travers de questionnaire notamment dès le dépôt du dossier de demande, puis au cours des années suivantes.
- → En comparant les motivations à l'achat d'un vélo, les motifs de déplacement et les objectifs des bénéficiaires à la réalité de leur usage dans le temps.

LES ÉDITIONS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE 1, rue du Ballon / CS 50749 59034 LILLE CEDEX

Pilotage et rédaction: MEL - Direction Relation avec les usagers, citoyenneté et Jeunesse Coordination de l'édition: MEL - Direction de la Communication, presse et protocole

Direction artistique: MEL - Yann Parigot / Direction de la Communication, presse et protocole

Mise en page et graphisme: Invenit

Photographies: MEL - Vincent Lecigne, Alexandre Traisnel - Richard Baron / Light Motiv

Impression: MEL - Ressources partagées

Achevé d'imprimer en février 2019 Impression MEL NAPRIMEVERT- COOPINS (\$\frac{1}{2}\)







1, rue du Ballon - CS 50749 59034 Lille Cedex Tél : +33(0)3 20 21 22 23 www.lillemetropole.fr