

**LE VELO'V
en l' an 10
après J.-C. (Decaux)**

Réponse au Marché public ou privé
Référence du marché : 1880771

Date de clôture estimée : 14/03/16

Etat : Première publication

Publié dans :
JOUE (12/02/16)
048329-2016

Pouvoir adjudicateur

Nom, adresses et point(s) de contact

Métropole de Lyon

20 rue du Lac — CS 33569 — 69505 Lyon Cedex 03

Point(s) de contact: Délégation développement urbain cadre de vie — direction de la voirie
— unité marchés

À l'attention de: Mme la directrice de la voirie — délégation développement urbain et cadre
de vie

69505 Lyon

FRANCE

E-mail: voirie-marches@grandlyon.com

Fax: +33 426993078

APRES LE VELO EN LIBRE SERVICE (VLS), LE VELO ECONOMIQUE SOCIAL ET SOLIDAIRE (VESS)

La présente réponse à l'avis publié le 2 février 2016 souhaite présenter une alternative aux contrats classiques de Vélo en Libre Service (VLS) signés avec des entreprises publicitaires. Forts coûteux pour les collectivités locales, ces systèmes sont en passe d'être renouvelés en catimini dix ans après leur implantation dans un grand nombre de ville de France. Le Vélo'v, lancé en 2005 est le premier contrat à être relancé. En février 2016, l'appel d'offres a été lancé pour une concession d'une durée de 10 à 15 ans.

L'économie sociale et solidaire (ESS) présente une offre intégrée qui permet de développer un service beaucoup moins cher, largement plus durable et bien plus cohérent. S'appuyant sur des ressources locales, une logique coopérative et transparente, les acteurs de l'ESS peuvent permettre de développer l'usage du vélo à une toute autre échelle si tant est que les pouvoirs publics soient prêts à considérer cette option.

Le coût exorbitant du Vélo'v !

Le 1^{er} contrat Vélo'v représentait pour le Grand Lyon un coût de 50 millions d'euros pour la période 2005-2017, correspondant aux redevances publicitaires auxquelles la collectivité a renoncé. Toutefois ce montant ne représente que 45 % du coût annuel estimé à 8,4 millions d'euros par an¹. Le reste est payé par JC Decaux (2,6 millions d'euros) et les usagers (2 millions d'euros).

Le coût du Vélo'v est donc bien supérieur au montant officiel affiché à 1 000 € par an et par vélo. En fait, le coût réel des systèmes de VLS en France est estimé entre 2 000 € et 3 000 € par vélo et par an selon une étude réalisée en 2009 par le Commissariat général au développement durable².

JC Decaux garde jalousement les chiffres concernant les systèmes VLS qu'il exploite. En 2014, on a toutefois pu découvrir que les Vélo'v ont été utilisés 8,3 millions de fois dans l'année³, ce qui représente 6 usages journaliers par vélo et un coût évalué à 1,5 € par déplacement si l'on considère un coût de 2 500 € par vélo et par an.

¹ Selon une enquête réalisée par Lyon Capitale en novembre 2013,

² <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS50.pdf>

³ <http://acteursdeleconomie.latribune.fr/en-bref/2015-01-14/velo-v-bat-tous-les-records.html>

Des résultats en demi-teinte sur la part modale

Certes le Vélo'v a eu un effet non négligeable dans l'imaginaire collectif en réintroduisant le vélo dans l'agenda politique français avant les élections municipales de 2008. L'impact s'est répandu partout dans le monde, avec souvent des systèmes bien moins coûteux.

Mais à Lyon, l'impact du Vélo'v a finalement été moindre. Les résultats de la dernière Enquête Ménages Déplacement le montre : la part modale vélo est stable à l'échelle du Grand Lyon entre 2006 et 2015 (seulement 2 %) tandis qu'elle a augmenté de 1 point de 2 à 3 % à Lyon-Villeurbanne sur la même période.

Ce qui est vu par le SYTRAL, commanditaire de cette enquête, comme un résultat positif, est en fait une importante défaite dans la périphérie de la métropole, puisque la baisse de la part modale a été aussi importante que la hausse dans le centre. Par ailleurs, le SYTRAL assimile la baisse du taux d'équipement en vélo à Lyon-Villeurbanne (il est passé de 42 % en 2006 à 35 % en 2015) comme le succès du Vélo'v !

Ainsi le Vélo'v n'a pas eu l'effet d'entraînement nécessaire pour développer la part modale vélo... au contraire il éloignerait les Grand Lyonnais-es du Vélo.

De plus, une enquête réalisée par le Grand Lyon auprès des utilisateurs de Vélo'v (cité par le CGDD), montre qu'en l'absence du service, 51 % d'entre eux auraient emprunté les transports collectifs, 37 % seraient venus à pied, 7 % auraient utilisé leur voiture, 3 % leur vélo personnel, et 2 % ne se seraient pas déplacés.

Le report modal depuis l'automobile est donc extrêmement faible, ce qui réduit considérablement la valorisation d'un tel système d'un point de vue environnemental et en termes de qualité de vie. Pourtant dans le « programme fonctionnel » rédigé par la Métropole de Lyon en janvier 2016 rappelle les objectifs publics de mobilité de la Métropole de Lyon (voir encadré 1).

Les objectifs publics de mobilité de la Métropole de Lyon

Les objectifs publics de mobilité sont de trois ordres :

- *Favoriser le report modal de la voiture particulière (VP) vers les transports en commun et modes doux : 220 000 véhicules légers (VL) rentrent chaque jour dans le Grand Lyon (et près de 2 millions de déplacements quotidiens sont effectués en véhicules légers), avec des situations de saturation que rencontrent également certaines lignes de transport en commun, dans un contexte d'allongement des distances lié à l'étalement urbain d'une agglomération dynamique qui se développe. Avec 58% des déplacements en voiture inférieurs à 3 km, des marges de manœuvre existent. A noter que le vélo représente certainement le mode où le potentiel de report modal apparaît le plus fort.*

- *Diminuer les pollutions liées aux transports : Les transports représentent 30% des émissions de CO₂, générées à 95% par les VL et PL, ce qui pose aussi de vrais problèmes de santé publique (émissions de particules)*

- *Améliorer le cadre de vie dans les centres urbains avec la réallocation de l'espace public de la VP vers les autres modes et les aménagements urbains (la diminution du trafic VP doit permettre cette réallocation).*

Extrait du « programme fonctionnel » rédigé par la Métropole de Lyon en janvier 2016

Une offre économique avant tout

L'offre proposée par la Coordination Lyonnaise des Ateliers Vélo (CLAVette) que vous découvrirez ci-dessous se donne l'ambition de générer un bien plus grand nombre de déplacements à vélo dans une perspective décennale à travers une réelle transformation sociale.

Sans investissements pharaoniques, l'objectif de cette offre est de générer 3 fois plus de déplacements à vélo que peut le faire le Vélo'v de JC Decaux en 5 ans. Ce qui correspond à 100 000 déplacements à vélo par jour contre 30 000 aujourd'hui.

Cela sera réalisé en comptant sur une augmentation du taux d'équipement vélo des Lyonnaises et des Lyonnais et ainsi en dynamisant l'économie locale. Rapporté au nombre de déplacements, le coût pour la collectivité sera inférieur à 10 centimes d'euros !

En réduisant d'autant le coût de l'offre de services vélo, le prestataire propose ainsi de réduire drastiquement la pollution visuelle dans la ville (les panneaux publicitaires qui sont souvent associés au marché automobile) et même de transformer ces panneaux en vecteur de création d'emplois locaux et solidaires.

Par ailleurs, il propose une réelle inscription de ce marché dans une politique cyclable à l'échelle de la métropole, en s'intéressant particulièrement à sa périphérie, et à la population qui peine à disposer de moyen de transport motorisé (même collectif).

Le système de Vélo Economique, Social et Solidaire proposé ici s'inscrit par ailleurs dans toutes les démarches d'Economie Sociale et Solidaire, d'Economie Circulaire, et de promotion de l'emploi et de la transition écologique à l'échelle de l'agglomération.



3 fois plus de Cyclistes... mais un seul vélo

Proposition concernant le marché d'abris voyageurs

La CLAVette n'a pas d'expérience en matière de gestion des abris voyageurs. Toutefois, elle garantit sa capacité de prise en charge d'une telle activité du fait de son expérience mécanique et en recrutant du personnel ayant une bonne expérience en termes de collage d'affiche, etc. Par ailleurs, étant issue de la société civile, elle assurera une réelle démarche de « customer experience » pour répondre au besoin des populations.

Le prestataire gèrera donc les 2 100 abris voyageurs du marché et prévoit d'augmenter leur nombre à hauteur de 40 à 50 abris voyageurs supplémentaires par an. Elle s'engage à équiper les nouveaux abris voyageurs de stationnement vélo sécurisés pour les « vélos propriétaires » dans le but de favoriser l'intermodalité. 5 à 10 vélos pourront ainsi être garés à proximité.

Les usagers du transport collectif pourront demander à disposer de stationnement et le prestataire répondra aussi vite que possible à ces sollicitations. Les places de stationnement seront payantes (environ 2 € par mois) et pourront également être des supports d'informations.

Proposition concernant le marché des panneaux d'informations

640 panneaux d'information permettant un affichage publicitaire sont mis à disposition du prestataire. Le prestataire s'engage à exploiter la publicité sur les abris voyageurs et les panneaux supports d'information et percevoir les recettes correspondantes.

Division par 2 des panneaux publicitaires

Toutefois, le prestataire ne s'inscrivant pas dans une logique de recherche de profit à tout prix, il propose de réduire la pollution visuelle générée par les panneaux publicitaires en divisant leur nombre par deux. Les panneaux démontés en priorité seront ceux qui s'avèrent gênants pour la circulation des automobiles et des piétons.

Critères éthiques et choix démocratiques

Les panneaux restants seront exclusivement dédiés à des messages d'information de la part de structures de l'économie sociale et solidaire :

- 50 % de ces panneaux seront vendus en monnaie locale (la Gonette) à des structures labellisées « Lyon, ville équitable et durable ». Ce dispositif devrait ainsi permettre de créer des emplois localement dans des structures de l'Economie Sociale et Solidaire.
- 50 % seront des campagnes soumises au vote des concitoyens sur internet dans une logique de « budget communication participatif »

Economies financières et d'énergie

Le renouvellement des affichages sur les abris voyageurs autant que les panneaux d'informations seront réalisés à vélo afin de réduire le coût de la prestation et d'être en cohérence avec les objectifs de la politique publique de la métropole.

Par ailleurs, le prestataire s'engage à ne pas stationner ses véhicules sur les voies de bus ou sur les pistes cyclables.

Proposition concernant les Vélo'v

5000 Vélo'v en libre-service seront mis à disposition du prestataire qui devra renforcer le maillage des stations en centre-ville et extension du périmètre actuellement limité à Lyon et Villeurbanne, 10 000 bornettes, 5 stations Vélo'V mobiles, supports d'information «Tags numériques» sur tous mobiliers.

Humanisation des stations

Le prestataire propose de reprendre ce dispositif pour un euro symbolique et de le remplacer au fur et à mesure du contrat par des services humanisés de location de vélo pour les stations les plus importantes, et des stationnements sécurisés pour les vélos propriétaires.

Une diversification des vélos

Le prestataire associera à ce service de la location de vélos cargos ainsi que des remorques, et même des tandems, etc. Tous ces différents types de vélos permettront de dynamiser l'usage du vélo pour des activités de transport de marchandises ainsi que des usages du quotidien ou de loisir. Ils seront loués selon des formules différentes (one-way, quotidien, mensuel, annuel, etc.)

Un service pour la périphérie

Les nouvelles stations de services vélo seront avant tout installées dans les quartiers politiques de la ville, ou le long des itinéraires cyclables les plus fréquentés.

Tarification en fonction du revenu

Le service vélo fera l'objet d'une tarification pour les usagers qui dépendra de leur revenu. A l'image de différents réseaux de transport public français, le montant des prestations sera facturé en fonction du quotidien familial.

Le prestataire percevra, via l'institution d'une régie de recettes, les recettes correspondant à l'exploitation des services de mobilité, dont notamment les abonnements pour la location de vélos en libre-service.

Des prestations supplémentaires éventuelles (PSE)

Les vélos électriques

La mise à disposition d'un parc Vélo'V à assistance électrique concernera à 50 % les vélos cargos.

La mise à disposition d'un parc de 1 000 vélos à assistance électrique pour location longue durée sera favorisée pour les habitants des parties vallonnées de l'agglomération, les seniors, ainsi que celles présentant un justificatif de trajet domicile-travail de plus de 7 km.

Des services vélos complémentaires créateurs d'emplois

En termes de prestations accessoires (dénommées Prestations supplémentaires éventuelles (PSE) non obligatoires), le prestataire propose d'associer de la vélo-école pour enfant et pour adulte, l'organisation de ballades, des prestations de livraisons de marchandises à vélo et du conseil à la circulation ainsi que de l'aide à l'organisation de ballade en dehors de l'agglomération.

Par ailleurs, le prestataire proposera des services coopératifs d'aide à la réparation de vélo et organisera un service de réparation de vélo avec tous les vélocistes de l'agglomération.

Dans les 180 mois à venir le Groupement s'engage à ouvrir deux ateliers vélo participatifs

et solidaires par an afin de répondre au besoin grandissant de la population lyonnaise.

Une éthique électronique

Une application Smartphone sera mise en place pour permettre aux usagers de profiter au mieux de l'offre proposée. Toutes les données numériques seront en open data.

Le réemploi au cœur du projet

Le prestataire mettra en place un système de réemploi des vélos et de recyclage des vélos cassés et associera sa démarche à un ensemble de services relatifs aux déchets.

Lorsque l'espace public le permet, les stations Vélo'v seront associées à des conteneurs à verre, à des postes de compostages collectifs, etc. D'autres produits seront récupérés au cours de différents événements réguliers (bouchons en plastiques, bouchons de lièges, etc.).

Les stations Vélo'v nouvelle génération seront ainsi des points de collectes permettant la récupération de déchets triés.

Les ateliers d'auto-réparation autant que les ateliers de location, et autres lieux ouverts pour les services de mobilité seront également mis au service de la réparation d'autres objets.

Durée du marché ou délai d'exécution des travaux

Durée en mois: 180 (à compter de la date d'attribution du marché)

Résumé :

Marché Publicitaire

Abris voyageurs : adaptés aux usages et à l'intermodalité	2100 + 50 par an
Panneaux d'information : Campagnes de communication plus éthique et plus démocratiques	- 320 dès 2017

Services de location de vélo

Vélo'v : repris en l'état et stations humanisées au fil du temps	- 500/an jusqu'à 0 + 10 stations humaines/an
Vélos spéciaux (vélos cargos, remorques, etc.)	+ 100/an jusqu'à 2000
Vélos électriques : ciblées dans les parties vallonnées, et pour les publics spécifiques, etc.	+ 100/an jusqu'à 500
Location longue durée depuis les gares de la métropole	+ 1000/an jusqu'à 5000

Services connexes de mobilité

Ateliers d'auto-réparation : pour permettre aux propriétaires de vélo de réparer eux-mêmes leurs vélos	+ 2 /an + 1000 adhérents/an
Stationnements vélo sécurisés	+ 200 /an
Vélo-école	(à la demande)
Promotion du vélo en entreprise, centres sociaux, etc.	(à la demande)
Organisation d'un événement festif annuel	1/ an (mais un grand)
Transport de marchandises à vélo	(à la demande)
Réseau de réparation des vélos avec les vélocistes	Tarifcation spécifique

Services connexes : collecte de déchets

Les stations de vélo'v seront des lieux de récupérations de déchets	+20/an
Les ateliers vélo et autre lieux ouverts pour les services à la mobilité seront ouverts à des séances de réparation	+2/an

Forme juridique que devra revêtir le groupement d'opérateurs économiques attributaire du marché:

Le Groupement conjoint intitulé la CLAVette de l'agglomération lyonnaise est ici désigné comme prestataire avec mandataire solidaire.

Il est composé de 5 associations membres de L'Heureux Cyclage qui ont choisies de se coordonner afin de renforcer leur actions en mutualisant leurs outils, leurs compétences et leurs messages auprès des cyclistes et des collectivités locales (pour en savoir plus <http://clavette-lyon.heureux-cyclage.org/>)



L'atelier du Chat Perché - La Guillotière (Lyon 7^e) <http://ateliervelo.free.fr>

L'atelier du Chat Perché est un atelier vélo participatif créé en 2007 à Villeurbanne et installé à la Guillotière depuis 5 ans. L'association propose des initiations et formations à la mécanique vélo pour tous les publics.



Les Bikers - Campus de la Doua (Villeurbanne) <http://www.bikers-insalyon.fr/>

Les Bikers, c'est une association ouverte à tou-te-s tenue par des étudiant-e-s de l'INSA de Lyon passionné-e-s de vélo et/ou de mécanique. Les Bikers existent depuis 1991 sur le campus de l'Insa.



Change de Chaîne - Vaise (Lyon 9^e) <http://www.changedechaine.org/>

Créé en octobre 2013, l'association est à la recherche d'un local. En attendant, les bénévoles organisent des permanences dans un garage, rue des bains.



La P'tite Rustine - Campus Porte des Alpes (Bron) <http://www.laptiterustine.fr>

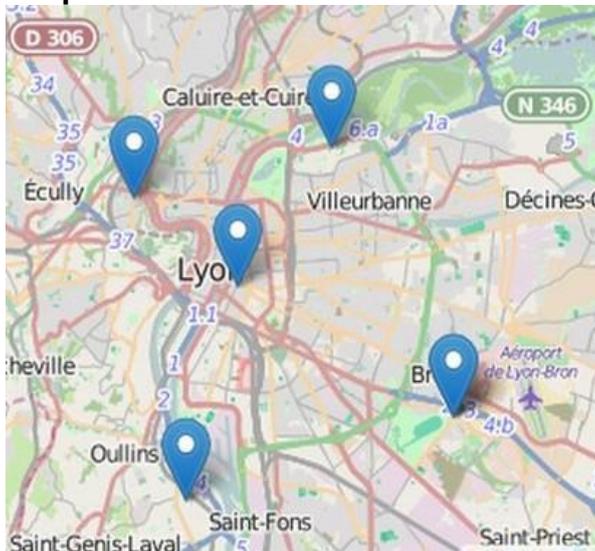
L'association souhaite accompagner les étudiants dans un changement de comportement en matière de déplacements. Le vélo a évidemment une place de choix, notamment grâce à l'atelier vélo ouvert au printemps 2015.



Tri-Cycles - Pierre Bénite

Créé en 2014, l'association "TriCycles" crée de nouveaux circuits d'échanges à l'échelle locale à Pierre-Bénite et dans les autres communes alentours.

Carte d'implantation des ateliers vélo de la CLAVette



Tous ces ateliers vélo ont signé la Charte de L'Heureux Cyclage

Charte de L'Heureux Cyclage Le Réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires

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 tous, 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.

Proposition financière

Le montant total de la prestation sera évalué en fonction des objectifs de croissance de déplacements à vélo proposés par le Grand Lyon. L'offre financière dépend de nombreux critères qui doivent être affinés (nombre de stations, nombre de stationnement, nombre d'ateliers vélo ouvert, nombre de composteurs, etc.) pour permettre de réaliser un budget prévisionnel adapté.

Le prestataire se tient à disposition du Grand Lyon pour travailler dans ce sens.