



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?

L'offre Vélhop à Strasbourg

Camille Janton – Directrice de Strasbourg Mobilités

Synthèse

L'offre de vélo partagé Vélhop vise à accroître la pratique du vélo dans une agglomération où elle est déjà fortement implantée. Elle cherche également à ancrer la pratique du vélo dans le temps en permettant de la tester sur une longue durée (12 mois) avant d'envisager un achat, ainsi qu'à proposer des solutions aux utilisateurs occasionnels.

Strasbourg Mobilités, filiale de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, assure l'exploitation du service dans le cadre d'une DSP. Pour sa part, l'Eurométropole de Strasbourg :

- Finance l'achat des vélos ;
- Verse une subvention annuelle proche du taux de couverture des transports en commun (60 %) ;
- Détermine la tarification.

Afin de ne pas limiter l'usage de Vélhop à la ville centre, la collectivité propose de la location automatique (20 stations à Strasbourg et en seconde couronne) et surtout de la location humanisée (3 boutiques au centre-ville, 1 dans un quartier excentré et 1 en seconde couronne). Une boutique mobile se déplace également dans les communes.

Outre les vélos classiques, des vélos à assistance électrique, des vélos cargos, des tandems et un vélo adapté aux personnes à mobilité réduite sont proposés, soit un parc de 6 500 unités, dont 5 500 sont louées en permanence.

Les offres de location s'échelonnent entre une heure et un an. Elles s'adressent tant aux particuliers qu'aux entreprises. En outre, pour éviter de substituer le vélo à la marche et afin d'éviter d'onéreux transferts de Vélhop d'une station à l'autre, les vélos doivent être déposés à leurs stations de départ.

Par ailleurs, une politique de « défidélisation » consistant à augmenter les tarifs d'année en année pour les utilisateurs de longue durée est pratiquée. Elle permet d'éviter que le service se substitue à l'achat d'un vélo - venant ainsi concurrencer les vélocistes - et de maintenir le niveau de la flotte disponible en boutique en assurant une rotation des cyclistes.

Les offres suivantes sont également proposées :

- Une offre de découverte du vélo à assistance électrique, notamment à destination des habitants de la seconde couronne ;
- Une offre permettant de tester les vélos cargos afin d'inciter les foyers à remplacer leur

- second véhicule par ce moyen de transport ;
- Une offre adaptée aux entreprises.

Enfin, l'action Vélo quartier vise à développer la pratique du vélo dans les quartiers, en levant trois obstacles :

- Ne pas savoir faire de vélo ni repérer les pistes cyclables (vélo-école) ;
- Ne pas savoir réparer son vélo (ateliers d'auto-réparation) ;
- Ne pas pouvoir le stationner de manière sécurisée.

Vélohop regroupe 35 000 utilisateurs et 86 entreprises, pour un total de 2 millions de journées de location annuelles. Son coût se révèle quatre à cinq fois moins élevé que celui des dispositifs de vélos en libre-service classiques.

Echanges avec la salle

La salle : Avez-vous prévu une mise à disposition gratuite de Vélohop pour les personnes à faibles revenus ?

Camille Janton : La définition de la tarification Vélohop est, comme pour les transports en commun, du ressort de l'Eurométropole. A ce jour, il n'est pas prévu d'instaurer la gratuité pour les personnes à faibles revenus. Une tarification réduite est toutefois proposée aux personnes qui à l'issue de la vélo-école souhaitent pouvoir disposer d'un Vélohop.

La salle : Avez-vous adapté les infrastructures face à la montée en puissance du vélo ?

Camille Janton : Le réseau cyclable comprend aujourd'hui plus de 700 km de piste. Pour autant, l'Eurométropole continue à le développer encore davantage pour favoriser les liaisons entre la ville centre et les communes de seconde couronne.

La salle : Avez-vous songé à mettre en place des bons d'achat chez des vélocistes à l'issue des périodes de location ainsi que d'autres collectivités l'ont fait ?

Camille Janton : Non. En revanche, avec les banques et les vélocistes, l'Eurométropole a bâti un financement permettant d'acquérir un vélo à assistance électrique pour deux euros par jour sur trois ans, entretien compris.

La salle : Avez-vous mis en place une cartographie des bandes cyclables pour aider les habitants des quartiers à se les approprier ?

Camille Janton : Un tel dispositif ne serait pas adapté parce que trop compliqué.. Ils ont besoin d'un accompagnement plus proche. C'est une partie de la mission dévolue à la Vélo-école.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis