

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

CE QU'IL FAUT SAVOIR



L'EXPÉRIENCE DE





Table des matières

À qui s'adresse ce guide ?	6
Qu'est-ce que le vélo en libre-service ?	6
Les différents types de vélos en libre-service (VLS)	6
Bécik Jaune, qu'est-ce que c'est ?	6
Ce qu'il faut savoir	7
Pistes de réflexion pour mettre en place un VLS	8
Comment financer un VLS ?	10
Coûts et investissements	10
La borne de Bécik Jaune	12
Étalement et développement du réseau	13
Et après ?	14
Pour aller plus loin	14
Impacts et avantages	14
Transport actif et saines habitudes de vie	15
Environnement	15
Retombées économiques.....	16
Individuelles	16
Collectives.....	16
La borne : d'autres usages	16
Le cyclotourisme.....	16
L'usage privé.....	16
Les autres moyens de transport	16
Conclusion	17
Les services de Bécik Jaune	17
Persévérance scolaire et insertion sociale	17
FAQ	18
Sources	19



L'ÉCONOMIE SOCIALE.
ÇA PARLE D'ARGENT ET
DE VALEURS HUMAINES.



À qui s'adresse ce guide ?

Ce guide s'adresse aux élus et aux gestionnaires de municipalités qui comptent entre 30 000 et 100 000 habitants ainsi qu'à tout décideur intéressé par le transport actif. Son but est de guider la réflexion quant à l'implantation d'un service de vélopartage, communément appelé vélos en libre-service (VLS).

Qu'est-ce que le vélo en libre-service ?

Le principe directeur du VLS est de faciliter les déplacements sur un territoire en mettant, à des endroits stratégiques, des vélos à la disposition des citoyens ou d'une clientèle précise. Jouissant d'une popularité croissante, la formule libre-service permet de repenser les transports, mais aussi de les démocratiser. Cette façon d'augmenter la mobilité des individus a des effets positifs sur la santé des utilisateurs ainsi que des impacts socioéconomiques et environnementaux importants (voir Impacts et avantages).

Les différents types de vélos en libre-service (VLS)

Que l'on parle du nextbike allemand, du CityCycle australien, du Citi Bike new-yorkais ou du Bixi montréalais, les vélos en libre-service se trouvent sur chaque continent. En fait, c'est la flexibilité de cette formule qui lui permet d'être implantée dans tout type de milieu. En combinant de différentes façons les quatre grandes composantes d'un VLS, soit le type de borne, le type de vélo, le tarif et le mode de gestion du réseau, on arrive à répondre de manière optimale aux besoins des milieux de vie où le service est mis en place. Ainsi, à Montréal, on déplace les bornes au gré des événements ; à Avignon, on paie avec une carte de transport en commun ; à Washington, on applique un tarif horaire. Autant de souplesse fait en sorte qu'implanter un VLS, c'est faire le choix d'un produit et d'un service sur mesure.

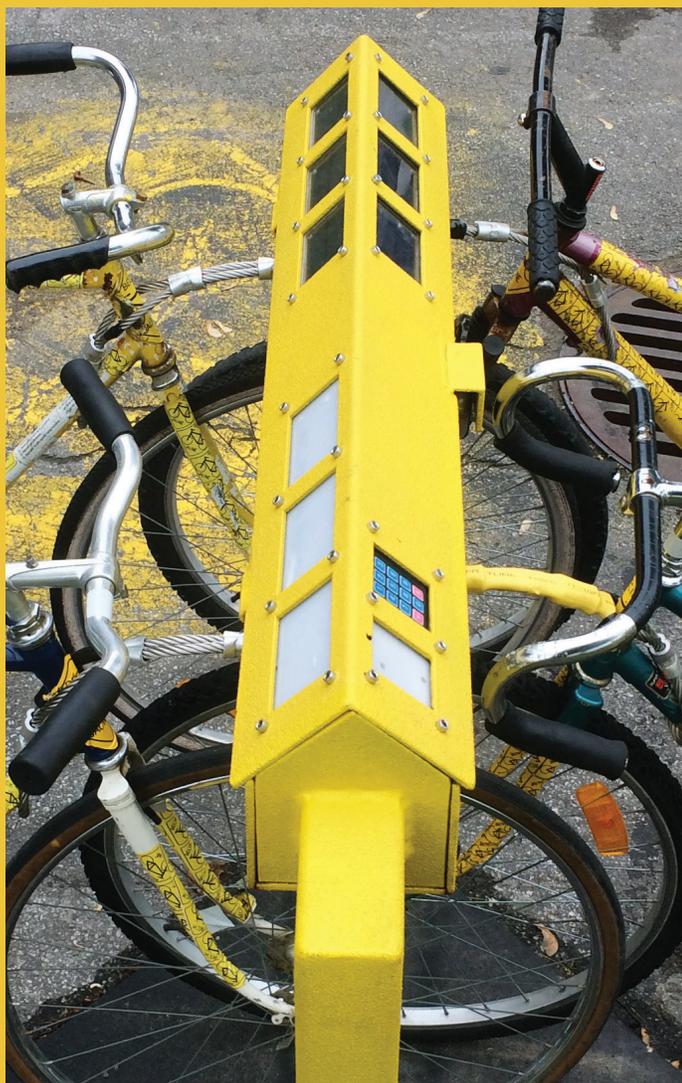
Bécik Jaune, qu'est-ce que c'est ?

Née en 2009 d'un partenariat entre la Maison des Jeunes Café-Rencontre et le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière, l'entreprise lanaudoise Bécik Jaune s'est donné pour mission de proposer de nouvelles initiatives en matière de transport et d'encourager le déplacement actif en rendant accessibles des vélos en libre-service. Mobilisée avant tout par un projet pour et pour la communauté, cette entreprise d'économie sociale s'est forgée une expérience dans des milieux diversifiés avec des initiatives à Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Bruno-de-Montarville, Laval, Trois-Rivières et Sorel-Tracy.

Un des seuls joueurs québécois sur le marché du VLS, Bécik Jaune a su gérer une flotte de plus de 900 vélos dans le sud de Lanaudière (Joliette, Lavaltrie et Mascouche). Cette expérience lui a permis de cerner les enjeux entourant le VLS et d'être confronté à certains problèmes. Pour y répondre, Bécik Jaune a développé un outil technologique unique pour optimiser les projets auxquels il participe : une borne, gage de rentabilité et de pérennité pour un VLS.

Ce qu'il faut savoir

L'implantation d'un système accessible aux citoyens, peu importe son type ou son échelle, requiert de la planification et gagne à ce que les principaux partenaires s'impliquent. La démarche proposée dans ce guide permet à toute municipalité et à toute région de connaître les étapes quant au développement d'une offre de services en transport collectif et actif. Voici de manière très succincte les éléments à considérer :



EXPLORATION

- ▶ s'assurer que la mobilité durable fait partie des priorités, la ville devrait se positionner face au transport actif et collectif ;
- ▶ recenser les parties intéressées à participer au projet et s'assurer d'une cohésion dans la vision du projet (voir Partenariats) ;
- ▶ s'assurer que le bassin de population est suffisant ;
- ▶ dresser un portrait global des utilisateurs potentiels et des lieux à desservir ;
- ▶ cerner les attentes et les besoins de la population quant au projet (ex. : congestion routière, sédentarité des jeunes, accès à certaines zones du territoire, etc.) ;
- ▶ faire des prévisions de coûts pour le projet et identifier les besoins qui s'y rattachent (voir Coûts et investissements) ;
- ▶ établir les modes de financement (commandites, subventions gouvernementales, frais d'utilisation) (voir Coûts et investissements).

PARTENARIATS

Sans être exhaustifs, voici quelques exemples de partenariats dont pourrait bénéficier un projet de VLS :

- ▶ organisme de transport collectif en place (participation sur les plans financier, humain et logistique) ;
- ▶ organismes régionaux et ressources municipales (notamment pour faire la promotion) ;
- ▶ chambres de commerce et entreprises (pour la participation financière ou le lancement d'appels d'offres pour l'entretien de la flotte de vélos, la main-d'oeuvre sur le terrain, etc.) ;
- ▶ service de police (pour la surveillance du réseau de vélos).

IMPLANTATION

- ▶ déterminer les secteurs où le projet sera déployé (voir Étalement et développement du réseau) ;
- ▶ déterminer le type de vélo à utiliser (voir Coûts et investissements) ;
- ▶ dresser un plan du réseau :
 - emplacement et type de bornes (voir La borne de Bécik Jaune et Étalement et développement du réseau),
 - nombre de vélos ;
- ▶ déterminer les processus à mettre en oeuvre pour assurer l'entretien des vélos ;
- ▶ publiciser le projet (notamment avec l'appui des partenaires) ;
- ▶ prévoir un lieu de stockage pour l'hiver, à moins d'une utilisation annuelle.

Pistes de réflexion pour mettre en place un VLS

Cartes d'accès

- 1 carte / utilisateur
- Besoin de cartes additionnelles ?

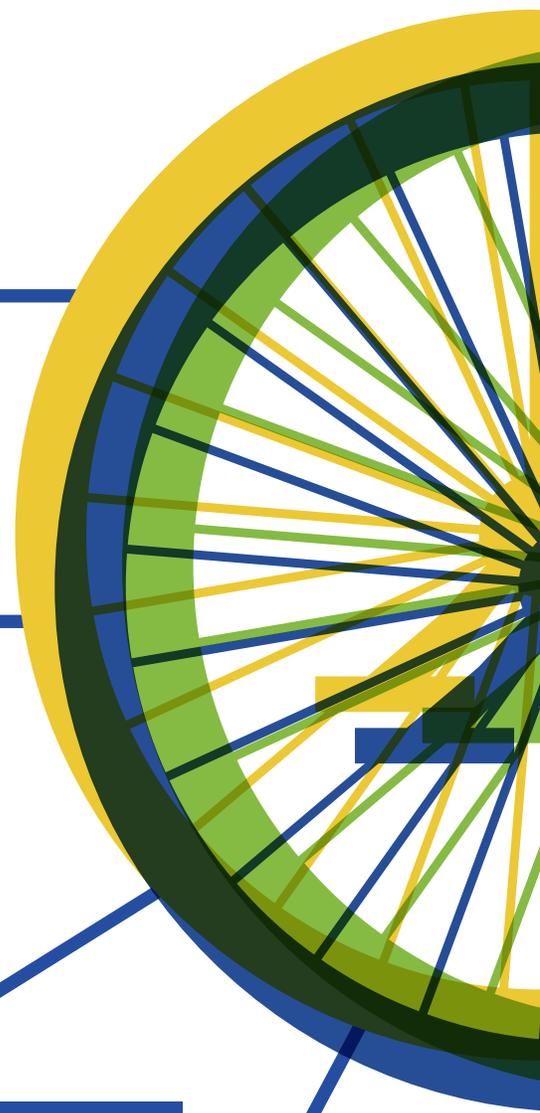
Durée du service (en mois)

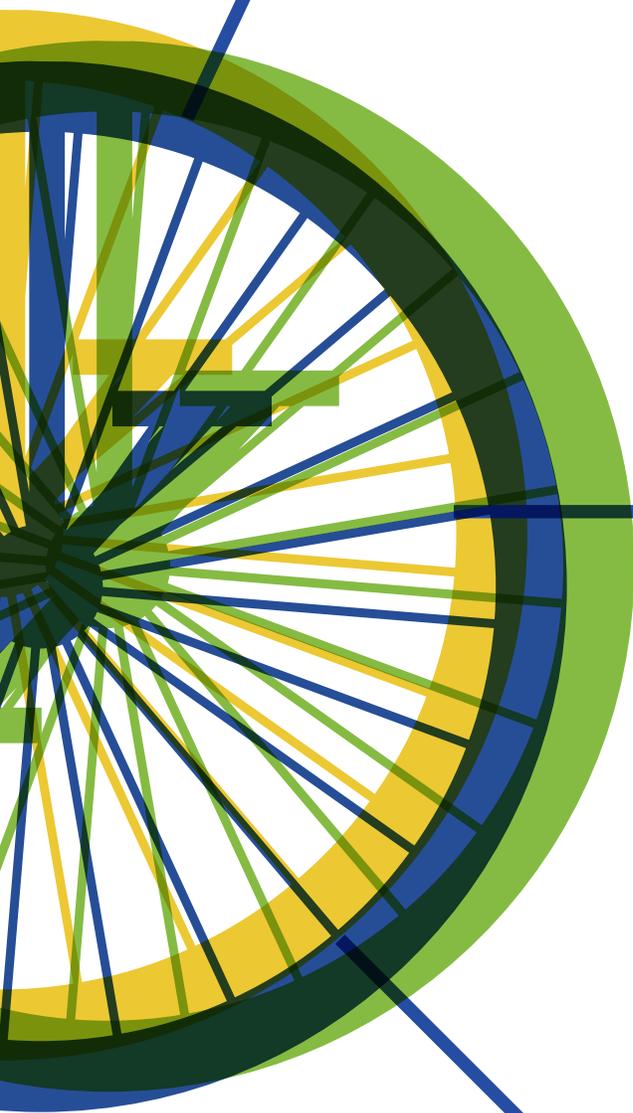
Entretien et réparation de la flotte

- Bécik Jaune ?
- Organisations ?
- Services municipaux (exemple : travaux publics)

Type de vélos

- Neufs
- Reconditionnés





Caractéristiques de la ville

- km²
- Nombre de citoyens
- Identification des points d'accès

Type de bornes

- 4 entrées (4 vélos) = 3 849\$
- 5 entrées (5 vélos) = 4 149\$
- 10 entrées (10 vélos) = 6 149\$

* Ces prix peuvent varier en fonction des options choisies.

Taille de la flotte de vélos

- Déterminer le nombre de vélos nécessaires
- Prévoir un nombre de vélos de recharge (20% de la flotte totale est recommandé)

Comment financer un VLS ?

À moins de choisir d'assumer entièrement les coûts du projet, la municipalité pourra se tourner vers plusieurs ressources pour en assurer le financement :

- ▶ programmes gouvernementaux (ex. : Fédération canadienne des municipalités, Fonds d'action québécois pour le développement durable, Union des municipalités du Québec, etc.)¹ ;
- ▶ Conseil régional de l'environnement (CRE) (présent dans chaque région administrative) ;
- ▶ agence ou comité régional de transport (si applicable) ;
- ▶ entreprises privées ou collectives (qui peuvent être interpellées pour financer l'installation d'une borne devant leur établissement) ;
- ▶ institutions financières locales ;
- ▶ commandites (bornes ou vélos).

Qu'elle soit nulle, qu'elle prenne la forme d'un paiement à chaque utilisation ou celle d'un laissez-passer mensuel ou annuel, il est nécessaire de déterminer la contribution financière des citoyens au VLS (sans frais, paiement à chaque utilisation, mensuel ou annuel, etc.). La part la plus importante du financement reviendra tout de même à la municipalité. Le VLS prend toute sa valeur dans les services qu'il rend à la population visée et dans les impacts sociaux et environnementaux qui en découlent (voir Impacts et avantages), il s'agit donc d'un investissement.



Coûts et investissements

Avant d'établir les prévisions budgétaires et de demander du financement, la municipalité doit bien évaluer les coûts engendrés par un projet de VLS. Parmi les sommes à déboursier, il y a :

- ▶ l'achat ou la collecte d'une flotte initiale de vélos ;
- ▶ l'achat des bornes ;
- ▶ la préparation des vélos (marquage) ;
- ▶ l'entretien (pièces et équipement) ;
- ▶ les communications ;
- ▶ l'entreposage (notamment pour l'hiver) ;
- ▶ la main-d'oeuvre (entretien mécanique, publicité, bornes, etc.) ;
- ▶ les ajouts sur les vélos (géolocalisation, phares, etc.).

À EXPLORER

Certaines villes utilisent des vélos d'occasion donnés par la population et par des commerçants. La collecte des résidus domestiques dangereux (RDD) peut être une occasion de les ramasser. Aussi, les services de police peuvent fournir des vélos non réclamés.

Pour limiter les coûts, il est possible de lancer un projet avec des vélos d'occasion remis à neuf et marqués aux couleurs d'un organisme, d'un commerce ou de la ville elle-même. Après un an d'utilisation, un vélo neuf et un vélo d'occasion seront dans le même état d'usure. Les économies effectuées grâce à l'acquisition de vélos usagés sont donc considérables.

Par ailleurs, pour un projet plus ambitieux, il faut compter près de 3 000\$ pour l'achat d'un vélo sur mesure de type Bixi et 1 500\$ pour son entretien annuel et la main-d'oeuvre. À cela s'ajoute le coût des bornes sur mesure. Cette avenue devrait donc être réservée à un projet de grande envergure.

¹ À noter que les programmes gouvernementaux peuvent être d'une aide appréciable, mais que leur existence est généralement limitée dans le temps.

Dans une ville de 30 000 à 100 000 habitants, la flotte de départ devrait compter près de 300 vélos afin que l'essai du système soit concluant. Par exemple, en 2011, Bécik Jaune comptait sur 270 vélos pour assurer un service suffisant et étendu à Joliette, une ville où 20 227³ habitants sont répartis sur 23 km². La taille de la flotte est établie en fonction des objectifs et de la densité de la population. Voici trois exemples des coûts à prévoir pour l'implantation de VLS, selon la grandeur du territoire et le nombre d'habitants à desservir. Il est important de souligner que ces exemples de budget sont fictifs et que chaque réalité municipale doit être évaluée individuellement selon l'objectif fixé pour l'implantation du système de vélos en libre-service.

Toute première année de fonctionnement implique davantage de dépenses puisqu'elle comprend l'achat des bornes et des vélos (neufs ou remis à neuf).

NE PAS OUBLIER

Qu'il soit sur mesure, standard ou d'occasion, un vélo doit être muni de réflecteurs, de phares avant et arrière (s'il est utilisé la nuit) et de freins arrière².

Exemple n° 1

Territoire			100 000 habitants sur 140 km ²	
	Coût estimé pour la première année	Coût annuel estimé pour les années subséquentes		
Achat des vélos	37 500\$	3 750\$		
Achat des bornes	75 000\$	0\$		
Entretien	11 000\$	17 000\$		
Entreposage	3 000\$	3 000\$		
Imprévus*	4 000\$	4 000\$		
Total	130 500\$	27 750\$		

Exemple n° 2

Territoire			50 000 habitants sur 75 km ²	
	Coût estimé pour la première année	Coût annuel estimé pour les années subséquentes		
Achat des vélos	23 000\$	2 225\$		
Achat des bornes	47 000\$	0\$		
Entretien	7 500\$	13 000\$		
Entreposage	2 000\$	2 000\$		
Imprévus*	2 750\$	2 750\$		
Total	82 750\$	19 975\$		

² Code de la sécurité routière du Québec (chapitre I, articles 233 et 247).

³ Selon le décret 2018 du gouvernement du Québec publié dans la Gazette officielle. Ce nombre est basé sur des estimations faites par l'Institut de la statistique du Québec, datant du 1^{er} juillet 2017.

* Cette estimation tient compte des besoins en lien avec la personnalisation de la flotte de vélos, la publicité, la production d'outils de promotion, l'achat de cartes supplémentaires, etc.

Exemple n° 3

Territoire		20 000 habitants sur 30 km ²	
	Coût estimé pour la première année	Coût annuel estimé pour les années subséquentes	
Achat des vélos	10 000\$	1 000\$	
Achat des bornes	25 000\$	0\$	
Entretien	2 500\$	3 000\$	
Entreposage	1 000\$	1 000\$	
Imprévus*	2 500\$	2 500\$	
Total	41 000\$	7 500\$	

La borne de Bécik Jaune

La borne de Bécik Jaune (au coût de 3 850\$ à 6 150\$ sans options supplémentaires), qui peut accueillir de 4 à 10 vélos, constitue une solution à faible coût. Nettement moins onéreuse qu'un point d'accès sur mesure (20 000\$ à 30 000\$ pour une borne Bixi), la borne de Bécik Jaune est simple à utiliser : les vélos y sont stationnés, l'utilisateur débloque le vélo de son choix avec une carte RFID⁴, l'utilise, puis retourne le vélo à n'importe quelle borne du réseau et le bloque en utilisant de nouveau sa carte.

Tout indiquée, même dans le cas d'un service offert gratuitement, la carte d'accès permet d'identifier les utilisateurs. Elle peut même être intégrée à une carte de transport pour une formule de paiement simple ou à une carte rattachée à des services municipaux (comme une carte de bibliothèque ou une carte de résident).



POURQUOI INSTALLER DES BORNES ?

Sans bornes, un projet de VLS s'expose à des problèmes de vol et de vandalisme. De plus, sans contrôle sur le retour des vélos, il est nécessaire de prévoir une flotte plus importante, ce qui fait grimper considérablement les frais d'exploitation. D'ailleurs, certaines compagnies françaises ont testé ce modèle et ont été contraintes de se retirer du marché après seulement deux mois d'activités⁵.

⁴ De l'anglais radio frequency identification. Dans ce cas, il s'agirait d'une carte dotée d'une puce électronique contenant les identifiants et les informations de paiement de l'utilisateur.

⁵ L'aventure des vélos « flottants » tourne au fiasco, Le Monde, 2018, Lille.

Utiliser les bornes en 7 étapes



Étalement et développement du réseau

La répartition des bornes, le lien avec les autres modes de transport et la disponibilité des vélos sont des éléments clés du succès d'un VLS. Il est recommandé d'établir le réseau en considérant ces facteurs.

Un réseau efficace sait relier les points névralgiques et couvrir les trajets les plus populaires. En considérant que les usagers utilisent les VLS principalement pour aller travailler (38 %), se balader (22 %) et se rendre à un rendez-vous (13 %) ⁶, il est possible de déterminer les lieux où l'installation de bornes sera judicieuse. À partir de cette information, on comprend qu'il est important de :

- ▶ relier les espaces verts et les lieux publics d'intérêt ;
- ▶ offrir le service dans les zones achalandées (centre-ville, lieux touristiques, etc.) ;
- ▶ relier les zones résidentielles, les lieux de travail et les établissements scolaires ;
- ▶ considérer les aménagements déjà en place (pistes cyclables, sentiers) ;
- ▶ assurer une coordination avec les autres modes de transport (covoiturage, autobus, etc.).

⁶ Capital Bikeshare Member Survey Report, LDA Consulting, 2017, Washington.

* Des frais d'adhésion et des frais administratifs peuvent s'appliquer annuellement.

Le maillage entre les structures déjà en place et le VLS est primordial puisqu'il permet de rendre plus accessibles les autres modes de transport en commun, dont le réseau peut négliger certains secteurs. Un VLS bien établi peut ainsi stimuler l'achalandage des transports en commun en les rendant plus accessibles plutôt que d'entrer en concurrence avec eux.

Une fois que l'emplacement des points d'accès a été établi, il importe de déterminer le nombre de vélos et de cases libres à chaque endroit. Une borne de Bécik Jaune peut accueillir de 4 à 10 bicyclettes, il est donc facile d'ajuster la répartition des vélos et des emplacements libres. La disponibilité de l'un et de l'autre est d'ailleurs un facteur important dans la popularité des VLS. C'est pourquoi il faut prévoir un rééquilibrage (voir Et après ?).

Le projet pourra évoluer au fil du temps. La ville pourra envisager l'expansion de son réseau et la bonification de sa flotte à partir, entre autres, des pistes de réflexion suivantes :

- ▶ Où sont les endroits les plus populaires ?
- ▶ Certains sites requièrent-ils l'ajout de bornes ?
- ▶ La revitalisation d'un arrondissement ou le développement d'un nouveau quartier pourraient-ils aussi nécessiter une prolongation du réseau en place ?
- ▶ Un partenariat avec une ville voisine, qui réduirait les coûts pour tous, est-il possible ?

Et après ?

Une fois le plan du réseau dressé, il reste à prévoir l'entretien de la flotte, le rééquilibrage des bornes (voir paragraphe suivant) et l'entreposage hivernal du matériel. L'entretien de la flotte pourra être confié à différentes structures, tels un organisme externe, des employés municipaux ou des bénévoles, mais Bécik Jaune encourage les partenariats qui favorisent la persévérance scolaire et l'insertion sociale (voir Les services de Bécik Jaune). Il en est de même pour les activités liées au rééquilibrage, opération pendant laquelle des équipes se déplacent de borne en borne, en camion ou sur un vélo-remorque, pour s'assurer que les points d'accès sont adéquats, tant pour la disponibilité des vélos que des espaces.

Aussi, à moins de souhaiter que le service soit disponible toute l'année, la municipalité doit prévoir la main-d'oeuvre et l'espace nécessaires pour ranger les vélos et les bornes pendant la saison hivernale.



Pour aller plus loin

L'implantation d'un système de vélos en libre-service peut permettre de s'impliquer socialement. Le lancement d'un tel service est une occasion privilégiée de faire de la sensibilisation sur le port du casque à vélo et sur le partage de la route, de créer des événements sportifs ou culturels, d'inciter des villes voisines à instaurer un VLS compatible, d'offrir des rabais ou des avantages aux utilisateurs, etc.

Impacts et avantages

L'implantation de vélos en libre-service est une mesure qui permet de diminuer l'émission de gaz à effet de serre néfastes pour l'environnement et de favoriser l'adoption de modes de transport actif. En plus de ces vertus, un VLS représente un avantage économique considérable.

RESTER À L'AFFÛT

À travers le Québec et le monde, les VLS se multiplient. Rester à l'affût de leur développement permet de s'en inspirer et de proposer un service toujours mieux adapté.

Transport actif et saines habitudes de vie

« Il est nécessaire que les municipalités assurent des espaces et trajets sécuritaires et attrayants, pour que la population soit tentée d'adopter un mode de vie physiquement actif et qu'elle soit appuyée dans le maintien de ces saines habitudes de vie⁷. »

Le vélo, en plus d'être excellent pour la santé, représente une occasion de changer de manière durable les habitudes de vie et de délaissier l'auto solo au profit du transport actif. L'utilisation du vélo, c'est aussi :

- ▶ une augmentation de l'activité physique chez les jeunes ;
- ▶ une diminution de 50 % des risques de maladies cardiovasculaires⁸ ;
- ▶ une baisse de la congestion routière et de la vitesse automobile en ville ;
- ▶ une augmentation de la disponibilité des espaces de stationnement (un espace de stationnement peut accueillir jusqu'à 10 vélos) ;
- ▶ une augmentation de la qualité de l'air pour chaque auto en moins sur les routes.

Environnement

« Les changements climatiques exigent une stratégie équilibrée entre la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de limiter l'ampleur des impacts et l'adaptation à certaines répercussions inévitables⁹. »

Un projet de vélos en libre-service, par sa nature, s'inscrit directement dans la lutte aux changements climatiques : l'utilisation du transport actif réduit l'empreinte écologique de la collectivité. Son implantation participe à une offre de transport actif et collectif diversifiée nécessaire pour réduire l'utilisation de l'automobile. Le VLS :

- ▶ revalorise des vélos usagés, favorisant ainsi l'économie de seconde main ;
- ▶ induit une réduction de 900 000 tonnes par année de gaz à effet de serre à l'échelle provinciale¹⁰ ;
- ▶ encourage l'économie de proximité ;
- ▶ génère une plus grande utilisation du transport en commun.



« LE VÉLO, EN PLUS D'ÊTRE EXCELLENT POUR LA SANTÉ, REPRÉSENTE UNE OCCASION DE CHANGER DE MANIÈRE DURABLE LES HABITUDES DE VIE »

⁷ Mode de vie physiquement actif, Coalition québécoise sur la problématique du poids.

⁸ Guide d'activité physique canadien, Santé Canada.

⁹ Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

¹⁰ L'état du vélo au Québec en 2015, Vélo Québec.



Retombées économiques

INDIVIDUELLES

Le VLS a un impact économique important pour un utilisateur. Celui-ci profitera :

- ▶ d'économies allant jusqu'à 10 000\$ par année en carburant et en entretien automobile¹¹ ;
- ▶ d'une réduction de son temps de transit sur les distances de moins de 5 km en zone urbaine¹² ;
- ▶ d'économies sur son abonnement à des activités sportives, puisque le vélo est un exercice efficace.
- ▶ d'une meilleure santé, donc d'une réduction des frais médicaux à long terme.

Il est difficile d'analyser les impacts précis sur les finances d'un individu, mais un cocktail de transport diversifié qui inclut le vélo peut faire économiser près de 6 000\$ en moyenne par an aux citoyens¹³.

COLLECTIVES

L'investissement dans une flotte de VLS et l'utilisation du vélo, c'est aussi :

- ▶ moins cher que l'achat ou l'entretien d'un autobus ou d'un train de banlieue ;
- ▶ une baisse des coûts d'entretien des routes ;
- ▶ une baisse du nombre d'accidents de la route avec la hausse du nombre de cyclistes ;
- ▶ des retombées économiques à l'échelle locale ;
- ▶ des économies de 2,6 milliards \$ en services de santé par année au Québec¹⁴ ;
- ▶ une stimulation commerciale autour des bornes installées et des perspectives d'emploi.

Il est à noter que, par sa nature, un VLS représente des emplois, des évitements de coûts ainsi que des investissements qui, quoique parfois indirects, rapportent globalement à la collectivité.

La borne : d'autres usages

LE CYCLOTOURISME

- ▶ Les cyclotouristes dépensent 6 % de plus que tout autre type de touriste.
- ▶ Le Québec compte 4,2 millions de cyclistes, dont 1,9 million pédalent sur une base régulière.
- ▶ 12 000 km de voies cyclables sillonnent le Québec¹⁵.

En considérant ces faits, il est facile d'imaginer l'intérêt que pourrait avoir un organisme récréotouristique à implanter un VLS ou à s'allier à des projets existants. Après tout, le cyclotourisme fait partie de l'économie québécoise depuis plusieurs années notamment par sa Route verte, un fleuron reconnu à l'échelle internationale.

L'USAGE PRIVÉ

Un syndicat de copropriétés pourrait choisir, pour améliorer la qualité de vie de ses membres, de se doter de vélos privés et d'une borne collective, tout comme un centre de villégiature pourrait proposer l'accès à des vélos de montagne.

LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT

En fait, la technologie mise au point par Bécik Jaune pour ses bornes peut s'adapter à n'importe quel moyen de transport qui peut être utilisé en libre-service. Ainsi, une organisation à vocation touristique pourrait proposer à ses clients des chaloupes, des pédalos, des kayaks ou des planches à pagaie grâce à cette borne. Un utilisateur peut arriver à un point A, se rendre au point B, où il remet son embarcation, puis poursuivre son chemin par d'autres moyens ou revenir en navette au point de départ.



11 Coût d'utilisation d'une automobile - Édition 2012, Association canadienne des Automobilistes.

12 L'état du vélo au Québec en 2015, Vélo Québec.

13 Campagne Cocktail transport, Équiterre.

14 L'état du vélo au Québec en 2015, Vélo Québec.

15 Les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur les routes du Québec, ICI Radio-Canada, 2016, en ligne.



Conclusion

Un système de vélos en libre-service constitue une solution de transport qui comporte des avantages environnementaux, économiques et sociaux certains. Pour une municipalité, il s'agit d'un moyen de se démarquer à faible coût sur le plan du transport et de la qualité de vie tout en respectant les principes du développement durable.

Les services de Bécik Jaune

Bécik Jaune, une entreprise d'économie sociale, propose aux municipalités et aux autres organismes qui souhaiteraient implanter un VLS de profiter de son expérience et de sa technologie. Chaque réseau étant unique, faire appel à une équipe compétente de service-conseil qui sait considérer les particularités d'un projet est judicieux.

Persévérance scolaire et insertion sociale

Et si l'entretien des vélos contribuait à la lutte contre le décrochage scolaire ? C'est possible. Il suffit de confier cette tâche à une entreprise de réinsertion sociale ou de conclure un partenariat avec des écoles ou des commissions scolaires. Certaines municipalités pourraient être tentées par l'expérience et Bécik Jaune saura les conseiller. Parmi les avantages potentiels, cette formule permet de :

- ▶ réinsérer des décrocheurs à l'école et au travail ;
- ▶ gagner de l'expérience ;
- ▶ diminuer la pauvreté et le recours à l'aide sociale ;
- ▶ diminuer la criminalité ;
- ▶ briser l'isolement social et accroître l'autonomie.

FAQ

L'investissement dans un VLS est-il coûteux pour les contribuables ?

Le coût de l'implantation d'un VLS est important, mais les retombées économiques générées par son utilisation sont encore plus importantes. Il est d'ailleurs moins coûteux et plus efficace d'investir dans un VLS que dans l'exploitation d'une ligne d'autobus locale.

Un vélo en libre-service est-il à risque d'être volé ou endommagé ?

La borne de Bécik Jaune est solide et rend le vol difficile. Le recours à une carte pour avoir accès aux vélos permet d'identifier les utilisateurs et a un effet dissuasif. Aussi, l'utilisation de vélos usagés clairement identifiés rend la flotte moins sujette à ce genre de méfaits.

Un VLS entraînera-t-il une diminution de l'utilisation du transport en commun ?

Au contraire, il est démontré qu'une offre de modes de transport diversifiée augmente l'achalandage. La raison est simple : si une personne n'est pas capable de se rendre à pied à un arrêt d'autobus ou à une station de métro ou de train dans un délai raisonnable, elle risque d'opter pour la voiture. Les cyclistes et les piétons sont d'ailleurs plus enclins à utiliser le transport collectif que les automobilistes¹⁶.

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes sur la route, y aura-t-il plus d'accidents ?

C'est l'inverse qui se produit. Lorsque le nombre de cyclistes augmente, un phénomène de masse se produit et les automobilistes portent davantage attention à ceux avec qui ils partagent la route. Depuis 1995, le nombre de cyclistes a augmenté de 20 % alors que celui des blessés graves a baissé de 68 %, ce qui fait du vélo l'un des moyens de transport les plus sûrs¹⁷.



¹⁶ Plan de transport, Ville de Montréal.

¹⁷ Étude des blessures subies au cours de la pratique d'activités récréatives et sportives au Québec en 2009-2010, Institut national de santé publique du Québec.

Sources

Vélo Québec. (Mai 2016). L'état du vélo au Québec en 2015. En ligne http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VOA_EDV2015_fr_lr.pdf

Vélo Québec. (Mai 2016). L'état du vélo à Montréal en 2015. En ligne http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VO_EDV2015_Mtl.pdf

Cohin, P. (2014). Étude de faisabilité : mise en place d'un réseau de vélos en libre-service.

Chaire de tourisme Transat – ESG UQAM. (Février 2016). Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du marché du vélo au Québec. En ligne http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VO_EDV2015_Retombees-economiques.pdf

Vélo Québec. (2009). Opération vélo-boulot. En ligne <http://www.velo.qc.ca/transport-actif/Operation-velo-boulot>

LDA Consulting. (14 juin 2012). Capital Bikeshare 2011 Member Survey Report, pp. 30-31. En ligne <https://d21xlh2maitm24.cloudfront.net/wdc/Capital-Bikeshare-SurveyReport-Final.pdf>

Bécik Jaune. (2014). L'implantation du projet et développement en milieu scolaire : secteurs Mascouche et Repentigny.

Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. (2013). Le goût et le plaisir de bouger. En ligne http://www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/loisir-sport/LivreVert_s.pdf

Équiterre. (2003 à 2018). Campagne Cocktail transport. En ligne <https://equiterre.org/projet/campagne-cocktail-transport/cocktail-transport-en-chiffres>

Fondation Monique-Fitz Back et coll. (2010). Un transport pour mieux vivre. En ligne http://www.fondationmf.ca/fileadmin/user_upload/documents/Ressources_pedagogiques/Transport/Transport_Primaire/Trousse/DocumentRef_BR.pdf

Agence de la santé publique du Canada. (1998). Ça marche comme sur des roulettes.

Éditeur officiel du Québec. (30 novembre 2017). Code de la sécurité routière.

Vélo Québec. (Février 2016). Le vélo comme moyen concret et simple de réduire notre dépendance aux énergies fossiles. En ligne http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/7.1.4_mem-vert_mtl_ocpm-vq.pdf

Fédération canadienne des municipalités. (2012). Contre les changements climatiques grâce aux initiatives locales.

Conseil Sport Loisir de l'Estrie. (Juillet 2013). Prévention du vandalisme.

Bécik Jaune et La Maison des jeunes Café-Rencontre. (2012). Rapport de la saison 2012.

Hankivsky, O. (Décembre 2008). Estimation des coûts du décrochage scolaire au Canada.

Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. (Janvier 2010). Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques. En ligne https://www.mamot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/documentation/plan_adaptation_changement_climatique.pdf

Coalition québécoise sur la problématique du poids. (25 août 2016). Mode de vie physiquement actif. En ligne <http://www.cqpp.qc.ca/fr/nos-priorites/villes-en-sante/transport-actif/>

Fondation des maladies du cœur du Canada. (2005). Le bulletin de santé des Canadiens et des Canadiennes 2005 : la banlieue, un mauvais rêve ? En ligne <http://www.fmcoeur.com/site/apps/nlnet/content2.aspx?c=ntJXJ8M-MlqE&b=4277231&ct=4683129>

Santé Canada. (2002). Guide d'activité physique canadien.

Association canadienne des automobilistes. (2012). Coût d'utilisation d'une automobile – édition 2012. En ligne http://www.equiterre.org/sites/fichiers/caa_driving_costs_french.pdf

Razemon, O. (11 janvier 2018). L'aventure des vélos « flottants » tourne au fiasco. Le Monde.

Institut national de santé publique du Québec. (Mai 2012). Étude des blessures subies au cours de la pratique d'activités récréatives et sportives au Québec en 2009-2010. En ligne <http://rseq.ca/media/844914/etudeblessuresrecreasportqc2009-2010.pdf>

Ville de Montréal. (2007). Plan de transport. En ligne http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF



Contributions



La réalisation de ce guide a été rendue possible grâce à la collaboration de l'organisme Territoires innovants en économie sociale et solidaire (TIESS) et du Centre d'expertise et d'accompagnement en innovation sociale (CERESO) et leur Espace 412.

Nous remercions particulièrement les professionnels suivants :

Alexandre Désy, à la gestion de projet

Jean-Mathieu Mercier et Alexandre Désy, à la recherche et à la rédaction

Nancy Lachance, CERESO, et Stéphane J. Bureau, TIESS, à la révision linguistique

Caroline Dufresne et Carole Couturier, conseillères en transfert au TIESS

Carine Perron, coordonnatrice du CERESO