

NOTE D'OPPORTUNITÉ  
POUR UNE ESSISATION  
DE L'ÉCONOMIE

# DÉCRYPTAGE ET OPPORTUNITÉS POUR LA FILIÈRE VÉLO



## AÉSIO MUTUELLE

AÉSIO mutuelle est le deuxième acteur mutualiste de France spécialisé dans la protection de la personne. Nous couvrons les besoins en complémentaire santé de 2,7 millions d'adhérents sur l'ensemble du territoire.

Chez AÉSIO mutuelle, nous sommes portés par une conviction: le mutualisme doit être réaffirmé et renforcé pour faire face aux défis du monde actuel. Fort de notre ancrage local, nous agissons au plus près des besoins de nos adhérents en proposant des solutions et un accompagnement adapté à tous les moments de la vie (couverture santé, prévention santé globale, accès aux soins, longévité, prévoyance...), en résonance avec notre signature de marque: «Décidons ensemble de vivre mieux».

[www.ensemble.aesio.fr](http://www.ensemble.aesio.fr)



## ESS FRANCE

ESS France est l'organisation qui porte la voix de référence de l'ESS. Elle fédère les organisations nationales représentant les différentes formes statutaires de l'économie sociale et solidaire (associations, coopératives, mutuelles, fondations et entreprises sociales) ainsi que les chambres régionales de l'ESS (CRESS), et toute autre personne morale qui souhaite s'investir dans ses activités.

ESS France porte l'Observatoire national de l'ESS, lieu de consolidation et de production de données sur les entreprises et l'emploi dans l'ESS et d'animation du réseau des observatoires régionaux de l'ESS, portés dans les territoires par les CRESS.

[www.ess-france.org](http://www.ess-france.org)



## EXTRAIT DE LA DÉCLARATION D'ENGAGEMENT DE L'ESS

# LA RAISON D'AGIR des entreprises de l'économie sociale et solidaire

Dans la Déclaration d'engagement de l'ESS «Pour une République sociale et solidaire : nos raisons d'agir» proclamée lors du Congrès de l'ESS le 10 décembre 2021 « la raison d'agir de l'économie sociale et solidaire est d'orienter le progrès, dans toutes ses dimensions, à la fois sociale, économique, démocratique, citoyenne et écologique. L'ESS s'efforce d'organiser les mutations des modes de production et de consommation imposées par l'urgence écologique et sociale en développant le pouvoir d'agir par l'engagement et le pouvoir de vivre du plus grand nombre. Elle se fonde sur la liberté, l'égalité, la solidarité, la responsabilité, la démocratie et la raison. L'ESS est la norme souhaitable de l'économie, qui démontre par la preuve que la prospérité peut être inclusive et atteinte en respectant les limites planétaires avec l'implication de toutes et tous ».

Découvrez la Déclaration d'Engagement de l'ESS sur le site d'ESS France en suivant ce lien: [www.ess-france.org/fr/declaration-dengagement-de-less](http://www.ess-france.org/fr/declaration-dengagement-de-less)

## INTRODUCTION

# L'ESSisation, de quoi parle-t-on ?

L'ESSisation est une dynamique de développement et d'influence de l'économie sociale et solidaire (ESS) dans les secteurs et métiers où elle est traditionnellement peu ou pas présente. L'ESSisation vise à créer les conditions d'une économie vraiment plurielle, durable et performante.

# Identifier les filières économiques à ESSiser

AÉSIO mutuelle et ESS France, par l'intermédiaire de son Observatoire national de l'ESS, ont décidé de mettre en commun **leur expertise** pour identifier les filières et secteurs dans lesquels l'ESS peut renforcer son développement et son influence. Les **notes d'opportunités pour une ESSisation de l'économie** proposent d'une part **le décryptage** d'une filière ou d'un secteur (enjeux, chiffres clés, place et rôle de l'ESS) et d'autre part **l'identification des leviers, opportunités mais aussi limites** pour le développement de l'ESS. Nous espérons que cette nouvelle collection vous permettra de mieux identifier le rôle économique, social et environnemental joué par les entreprises et organisations de l'ESS et de mettre en lumière les nouvelles perspectives pour un développement économique plus durable et solidaire.

## SOMMAIRE

- 3 INTRODUCTION
- 4 PÉRIMÈTRE ET POIDS ÉCONOMIQUE DE LA FILIÈRE VÉLO
- 5 PRINCIPAUX ENJEUX DE LA FILIÈRE
- 6 ÉTAT DES LIEUX ET RÔLE DE L'ESS DANS LA FILIÈRE DU VÉLO
- 18 OPPORTUNITÉS & DÉFIS POUR L'ESS SUR LA FILIÈRE DU VÉLO

DESIGN & CRÉATION : Cléo Studio, Claire Pesqueux  
COMITÉ DE RÉDACTION : Benjamin Roger, Julien Ramirez,  
RESPONSABLE LÉGAL : Jérôme Saddier

Mars 2023 • © ESS France - Toute reproduction interdite sans autorisation préalable

# PÉRIMÈTRE ET POIDS économique de la filière vélo

Cette note considère l'ensemble de la chaîne de valeur de la filière du vélo depuis la production de pièces et d'équipements et l'assemblage des vélos jusqu'à leur usage à des fins utilitaires ou récréatives, en passant par les activités de réemploi et de réparation, de formation professionnelle, et de services divers aux usagers (apprentissage du vélo, vente, location, marquage anti-vol, conseils, accompagnement, etc.). Elle présente la diversité des activités qui contribuent aujourd'hui au déploiement d'un véritable « système vélo ».

## Les chiffres clés de la filière du vélo en France

L'usage du vélo en France est particulièrement répandu. On estime que **40% des Français âgés de plus de 15 ans l'utilisent au moins une fois dans l'année, soit plus de 22 millions de personnes**<sup>1</sup>. Toutefois, ces usages concernent principalement les activités de loisirs puisque seulement 5% l'utilisent de façon quotidienne<sup>2</sup>. Cela témoigne d'une relégation à la marge des mobilités actives (marche, vélo) après la seconde guerre mondiale au profit de l'expansion d'un modèle de société reposant sur l'usage intensif de la voiture individuelle, sous la houlette de politiques publiques particulièrement volontaristes en la matière<sup>3</sup>. **Sur l'ensemble des modes de transports, la part du vélo en France n'est donc que de 4% en moyenne (contre 12% en Europe)**<sup>4</sup>. Toutefois, la pratique du vélo en France, comme dans d'autres pays, a été accompagnée et défendue par de nombreuses associations de cyclistes qui représentent aujourd'hui les actrices pionnières du retour du vélo sur nos routes.

Ce retour du vélo n'est pas non plus étranger à une évolution lente, mais remarquée, des politiques d'aménagement et de mobilité en faveur de la « Petite Reine », au niveau national comme local, et qui s'est accélérée ces cinq dernières années. La dynamique actuelle n'est également pas sans lien avec certains facteurs conjoncturels qui ont précipité l'augmentation de la pratique du vélo, comme la pandémie du COVID-19.

**Par conséquent, entre 2019 et 2021, le nombre de trajets réalisés en vélo a augmenté de 28%**<sup>5</sup>. Cette évolution interroge donc la place que peut représenter la filière du vélo au sein de l'économie française.

La France **produit plus de 800 000 vélos chaque année**, pour l'essentiel au sein de petites et moyennes entreprises qui emploient environ 4 000 salariés<sup>6</sup>. Dans le commerce, **il se vend près de 2,7 millions de vélos par an sur 3000 points de vente pour un chiffre d'affaires de 3 milliards d'euros**<sup>7</sup>. Le marché de la seconde vie est également particulièrement important puisqu'il représente 23% des vélos achetés. Le secteur de la **réparation** comprend quant à lui **4 500 entreprises** de diverses tailles et d'une grande variété de modèles (un grand nombre d'associations assurent des services bénévoles ou commerciaux de réparation). Le cyclotourisme représente quant à lui **33 800 emplois et 4,2 milliards d'euros de chiffres d'affaires**<sup>8</sup>. Enfin, la cyclo-logistique, secteur nouveau et en plein développement, comprend **109 entreprises**<sup>9</sup>. Au total, on estime que la filière du vélo regroupe aujourd'hui **78 000 emplois** et un potentiel de **100 000 créations d'emplois**, surtout dans les services, **à l'horizon 2050**<sup>10</sup>.



**22**  
MILLIARDS D'USAGERS  
du vélo



**28%**  
D'AUGMENTATION  
des trajets à vélo  
en 2 ans



**78 000**  
EMPLOIS SUR LA FILIÈRE  
100 000 de + dans 30 ans ?

1 • 2 • ADEME, DGE, « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », avril 2020  
3 • Héran F., Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050, La Découverte, 2015  
4 • Gouffier-Cha G., « Filière économique du vélo », Rapport, 2022 (estimations)  
5 • Vélo et territoires, « Fréquentation vélo en France », bulletin n°9, 05/01/2022  
6 • 7 • Union Sport & Cycles, 2022  
8 • ADEME, DGE, op. cit.  
9 • Observatoire de la cyclologie  
10 • Gouffier-Cha G., op. cit.

# PRINCIPAUX ENJEUX de la filière



## DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

En France, 30% des gaz à effet de serre proviennent du transport, reposant en grande partie sur des mobilités motorisées et carbonées. Le vélo représente dans ce contexte l'une des principales solutions de **décarbonation** du secteur. Ses bénéfices écologiques se trouvent aussi dans la **limitation drastique de l'artificialisation des sols**, puisqu'en comparaison avec la voiture individuelle, le vélo nécessite beaucoup moins de surfaces aménagées pour lui faire une place dans l'espace urbain. L'extension de ses usages obligerait également à resserrer les distances entre lieux de vie et lieux de travail, qui ont été progressivement étendues par les possibilités offertes par la voiture, générant l'étalement urbain que nous connaissons aujourd'hui.

Cependant, les cyclistes les plus réguliers restent encore en grande majorité des hommes, cadres et habitants en proximité des centres urbains<sup>11</sup>. La démocratisation du vélo devra donc passer par la généralisation et la multiplication de ses usages au sein d'autres groupes sociaux et d'autres types de territoires, en réponse à leurs besoins propres, afin de lutter contre les inégalités qui entourent encore trop souvent sa pratique.



## DES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Les bénéfices économiques du vélo sont enfin considérables. La relocalisation de sa production, sur de petites unités intenses en emplois ainsi que le développement de l'ensemble des services associés à sa pratique représenteraient, comme on l'a vu, un important potentiel de création d'emplois. La valorisation d'une production française permettrait de conforter son indépendance à l'égard des importations de composants produits pour l'essentiel hors d'Europe et dépendants de chaînes logistiques mondiales de plus en plus incertaines, polluantes et fortement génératrices de gaz à effet de serre. Les fabricants français bénéficieraient en outre d'une demande en forte augmentation puisque les ventes de vélo ont progressé de 4% en volume et de 15% en valeur entre 2020 et 2021<sup>12</sup>, portées en grande partie par les vélos à assistance électrique (VAE). Le marché des VAE n'est d'ailleurs pas sans conséquences écologiques et économiques puisqu'en s'accroissant, il induit une dépendance de plus en plus forte à l'égard de l'extraction de lithium et d'autres terres rares pour la production des batteries électriques.



## DES ENJEUX SANITAIRES ET SÉCURITAIRES

Au croisement des questions écologiques et sanitaires, le développement du vélo dans les grands centres urbains pollués par les particules fines que génère en partie le trafic motorisé limiterait le nombre de décès prématurés liés à cette pollution (environ 30 000 par an en France<sup>11</sup>). Une pratique régulière du vélo représente également d'importants bienfaits pour la santé. Une étude réalisée à Copenhague sur plus de 30 000 sujets démontre ainsi un risque de mortalité diminué de 38% pour les cyclistes, comparés aux non-cyclistes<sup>12</sup>. Le taux de mortalité dans les transports s'en trouverait enfin beaucoup plus réduit par un usage plus important du vélo, impliquant une baisse de la vitesse pratiquée et par conséquent, du nombre d'accidents graves liés à la circulation en voiture.



## DES ENJEUX SOCIAUX

Par son très faible coût, par les gains d'autonomie qu'elle entraîne, la réappropriation de son espace de vie et de mobilité qu'elle apporte ou encore par les socialisations dans lesquelles elle s'effectue, la pratique du vélo comporte par ailleurs une forte dimension émancipatrice.

11 • Santé Publique France, « Impact de la pollution de l'air ambiant en France métropolitaine », Etudes et enquêtes, avril 2021  
12 • Andersen L. B. et al., « All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports and cycling to work », The Journal of American Medical Association, vol. 160, n°11, 12 juin 2000  
13 • <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972>  
14 • Union Sport & Cycles, 2022

# ÉTAT DES LIEUX ET RÔLE DE L'ESS DANS LA FILIÈRE DU VÉLO

## SERVICES



Courrier



Alimentation



Déménagement



Santé



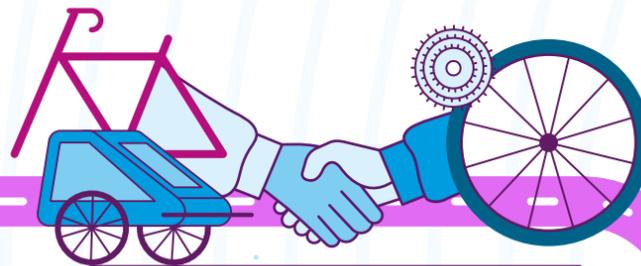
Collecte de déchets

Etc



### CYCLO-MOBILITÉS PROFESSIONNELLES ET CYCLO-LOGISTIQUE

- Associations d'entrepreneurs du cycle,
- Coopératives de cyclo-logisticiens et de livreurs,
- Structures d'insertion par l'activité économique,
- Coopératives d'activités et d'emploi



### PRODUCTION

- Coopératives de production et d'assemblage
- Associations d'artisans du cycle
- Coopératives d'activités et d'emplois



### ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS DE LA FILIÈRE / COOPÉRATIONS ET ESSAIMAGE

- Associations d'utilisateurs et d'entrepreneurs du cycle
- Réseaux associatifs nationaux et régionaux
- Tiers lieux
- Coopératives d'activités et d'emploi



### CYCLISME ET CYCLOTOURISME

- Clubs de cyclistes (*FF vélo, FF cyclisme, UFOLEP*)
- Plateformes numériques d'informations aux touristes
- Tourisme social et solidaire (*organisation de loisirs et lieux d'accueil et d'hébergement labellisés*)



### RÉEMPLOI ET RÉPARATION

- Ateliers participatifs de réparation
- Recycleries et ressourceries
- Structures d'insertion par l'activité économique



### FORMATION PROFESSIONNELLE

- Réseaux et fédérations d'associations,
- Organismes associatifs et coopératifs de formation professionnelle



### APPRENTISSAGE ET SENSIBILISATION À LA PRATIQUE DU VÉLO

- Vélo-écoles,
- Réseaux et associations d'utilisateurs,
- Structures d'insertion par l'activité économique



### SERVICES MULTIPLES AUX USAGERS

- Associations d'utilisateurs
- Coopératives
- Ateliers participatifs de réparation
- Pôles associatifs de services et tiers lieux



REPRÉSENTATION DES INTÉRÊTS DES CYCLISTES



MARQUAGE DES VÉLOS ET LUTTE CONTRE LE VOL



VENTE ET LOCATION À PRIX SOLIDAIRES

## LES + DE L'ESS



Des emplois qualifiés dans tous les territoires, non délocalisables et porteurs de sens



Des modèles d'entreprises résilients opérant sur plusieurs types d'activités en même temps



Des organisations dont la raison d'être est de produire une culture vélo de masse, gage d'une transformation durable des pratiques de mobilité

# ÉTAT DES LIEUX ET RÔLE DE L'ESS dans la filière du vélo

## Produire des vélos en France : l'ESS, un outil privilégié de relocalisation

La place de l'économie sociale et solidaire sur les activités de production de cycles en France reste pour le moment minoritaire. Elle tend néanmoins à représenter une opportunité stratégique pour les TPE et PME qui envisagent de se développer sur la filière de production de vélo en mutualisant à l'échelle d'un territoire différents types de métiers, de compétences, et d'opportunités d'investissement. Pour constituer des pôles de production et d'innovation partagés entre plusieurs acteurs du territoire, elles s'appuient bien souvent sur des organisations de coopération telles que la **Manufacture des mobilités actives** sur la métropole de Lyon, association issue du **cluster régional des Mobilités Actives et Durables (MAD)**, ou encore **Vélo Vallée**, pôle occitan sous statut associatif qui réunit fabricants, start-ups, associations et acteurs publics du territoire pour structurer une filière de production de vélos dans la région. Ces initiatives peuvent aboutir à la mise en œuvre de modèles innovants de production, comme **l'Usine à Vélo**, née dans le cadre du cluster MAD.

### FOCUS SUR...

#### L'USINE À VÉLO : une coopérative pour produire ensemble et localement

L'Usine à vélo est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) créée en 2022 dans la métropole lyonnaise par la réunion de plusieurs fabricants locaux de vélos afin d'augmenter en commun leur capacité de production et de mutualiser des fonctions essentielles à leur développement : le foncier tout d'abord, mais aussi la gestion des stocks, les activités de recherche et développement, de marketing ou de service après-vente, voire même la gestion des ressources humaines, et qui constituent ensemble une vaste chaîne de valeur difficile à supporter pour une petite entreprise isolée. Le choix du modèle coopératif correspond également à un alignement avec les valeurs partagées au sein du collectif d'entrepreneurs associés, fortement engagés en faveur d'un autre modèle de société reposant sur l'usage du vélo. Aujourd'hui, l'Usine à vélo emploie une dizaine de salariés et concentre ses activités sur l'assemblage de vélos. Celui-ci est réalisé sur pied : un opérateur assure le montage du vélo dans son intégralité et dispose pour ce faire d'une grande autonomie. La création de cette coopérative a été facilitée par l'accès à une surface de 1100 m<sup>2</sup> en cœur de ville et son inscription au sein d'un écosystème du vélo particulièrement dynamique à Lyon. La coopérative se projette actuellement sur des activités de mutualisation d'achats de composants et sur la peinture de vélos pour répondre aux besoins de personnalisation des cyclistes.

[www.lusineavelo.fr](http://www.lusineavelo.fr)

D'autres modèles coopératifs participent à la relocalisation de la production comme la SCIC **Tout en vélo** [Focus p.13], dont les membres sont des coopératives de coursiers, et qui produit et commercialise à Rennes des vélos-cargos et remorques conçues sur mesure pour répondre aux besoins de ses adhérents coopérateurs, ainsi que de l'ensemble des professionnels du cycle. La coopérative vend également des accessoires et des vélos. Les productions de Tout en vélo, en s'appuyant sur l'expérience du métier de cyclo-logisticien, sont ergonomiques et sobres en technologies (« lowtech »), ce qui facilite à la fois leur usage et leur entretien sur du long terme par des professionnels.

## Réparer des vélos, former des cyclistes : l'activité des ateliers d'auto-réparation et des recycleries

### L'ESS AU CŒUR DU RÉEMPLOI SOLIDAIRE ET DE L'AUTO-RÉPARATION SUR LA FILIÈRE

Si les acteurs de l'ESS s'impliquent de plus en plus dans la relocalisation de la production du cycle en France, ils sont aussi les acteurs historiques du réemploi et de la réparation de vélos. Ces activités permettent d'allonger la durée de vie des vélos produits et achetés en France, de limiter la pression que fait peser leur production sur les ressources naturelles et représentent en conséquence la condition essentielle du rétablissement d'un système productif local en phase avec les enjeux écologiques.

En France, la collecte, la réparation et le réemploi de vélos s'appuient sur un large tissu associatif composé de **382 ateliers d'auto-réparation de vélos**<sup>15</sup>, ainsi que de **290 recycleries, ressourceries et autres structures**<sup>16</sup> portant également des activités de réemploi, de réparation et d'auto-réparation de vélos, sans que cela ne soit leur unique flux de biens et matières réemployés (elles sont dites « multiflux »). Les ateliers d'auto-réparation sont avant tout des associations de cyclistes partageant leur expérience et savoir-faire dans une perspective d'émancipation. Celle-ci se traduit par la mise en place d'ateliers où les adhérents apprennent à réparer eux-mêmes leurs vélos, grâce à l'accompagnement de bénévoles et aux outils mis à disposition par l'association. Les recycleries et ressourceries représentent quant à elles des actrices incontournables du réemploi solidaire pour une grande variété de biens et de matériaux de seconde main, et en font, pour une grande partie, un moyen d'insertion socio-professionnelle pour les personnes éloignées de l'emploi. Ces dernières structures portent donc en moyenne plus d'emplois que les ateliers dont le modèle repose plus fortement sur le bénévolat.

La production de vélos en France est également portée par des artisans, fédérés au sein de **l'association des artisans du cycle** qui défend leurs intérêts et organise annuellement les Concours de machines afin de valoriser les meilleures créations artisanales. Fabricants de cadres, d'accessoires et de composants, les artisans du cycle peuvent développer leurs activités par le biais de **coopératives d'activités et d'emplois**, qui leur assurent la sécurité juridique d'un contrat de travail tout en leur permettant de lancer leur entreprise en toute indépendance.

En 2019, plus de **74 300 vélos ont été collectés par les ateliers d'auto-réparation**<sup>17</sup> pour être reconditionnés et revendus à des prix accessibles pour des personnes à faibles ressources ou, selon leur état, démontés pour servir de pièces détachées aux ateliers. Le potentiel de développement des activités de collecte, de réparation et de réemploi de vélos au sein de ces ateliers est particulièrement important puisque que leur nombre augmente en moyenne de 10% chaque année. L'ADEME estime que l'on comptera 500 ateliers d'auto-réparation dans les 4 prochaines années<sup>18</sup>, soit autant d'espaces de stockage, de reconditionnement et de revente de vélos qui permettront d'éviter que plus d'1,5 million d'entre eux ne soient jetés chaque année, comme c'est le cas aujourd'hui.

### EMANCIPER ET DÉMOCRATISER LA PRATIQUE DU VÉLO

Mais au-delà de leur implication dans la mise en œuvre d'une économie circulaire du vélo, les ateliers d'auto-réparation sont avant tout des acteurs majeurs du développement de la pratique du vélo, en ville comme sur des territoires peu denses.

15 • Panorama de l'Heureux Cyclage, 2019 : <https://panorama.heureux-cyclage.org/> [consulté le 02/01/2022]

16 • ESS France, Carteco : <https://carteco-ess.org/map> [export réalisé le 11/01/2022]

17 • Panorama de l'Heureux Cyclage, op. cit.

18 • Ademe, « Cahier technique sur les ateliers participatifs de réparation de vélo », *Faits et Chiffres, Actualisation de l'étude d'évaluation des services aux vélos, Septembre 2021*

## FOCUS SUR...

### L'HEUREUX CYCLAGE : le réseau des ateliers participatifs et solidaires

L'Heureux Cyclage est le réseau qui fédère les ateliers vélos participatifs et solidaires depuis 2009. Au service de ses 180 associations adhérentes et, plus généralement, de l'ensemble des ateliers présents en France, l'Heureux Cyclage organise des rencontres nationales et régionales entre structures, réalise des études et des enquêtes sur les modèles économiques des ateliers, met en place des formations professionnelles afin d'accompagner le développement de l'emploi dans les ateliers et de mettre en valeur les savoir-faire qui y sont acquis par les bénévoles et salariés. Le réseau représente également les intérêts des ateliers auprès des pouvoirs publics et contribue à leur essaimage sur tout le territoire national. Dans cette dernière perspective, il accompagne aussi des coopérations inter-ateliers à l'échelle d'agglomération, les Coordinations Locales des Ateliers Vélos, ou « CLAVettes », qui facilitent la mise en relation des différents ateliers d'un même territoire afin d'apporter une réponse commune à leur besoin.

[www.heureux-cyclage.org](http://www.heureux-cyclage.org)

En aidant les cyclistes à réparer eux-mêmes leur vélo (au lieu de réaliser une prestation à leur place), les ateliers leur permettent d'acquérir une autonomie dans leur mobilité, essentielle à la pérennisation de l'usage du vélo. Cette « **vélonomie** » se renforce également au contact régulier de l'association, de ses bénévoles et adhérents, à travers lesquels se développent et s'enrichissent non seulement des savoir-faire techniques mais aussi de nouvelles représentations sociales de l'usage du vélo, où celui-ci devient une pratique quotidienne normalisée. C'est d'ailleurs l'une des motivations principales des adhérents : au-delà de la motivation première, d'ordre écologique, un quart des usagers d'ateliers s'y rendent pour rencontrer d'autres cyclistes, ce qui est encore plus le cas dans les villes de moins de 50 000 habitants où ils sont plus de la moitié à considérer ce bénéfice<sup>19</sup>.

Ces « **communautés de pratiques** »<sup>20</sup> se présentent donc comme l'un des éléments déterminants pour **permettre à des individus de devenir cyclistes à part entière en développant sur les territoires une véritable culture du vélo**. Le résultat peut d'ailleurs s'observer au regard du report modal de la voiture vers le vélo pour les usagers des ateliers : 11% des d'entre eux disent avoir renoncé à l'achat d'une voiture et 9% s'en sont séparé pour adopter une pratique du vélo plus régulière<sup>21</sup>. Sur près de **193 000 usagers**, cela représente donc un impact particulièrement significatif.

Dans le prolongement de leur objectif d'accompagnement et de l'émancipation des cyclistes, les associations portant des ateliers au titre de leur activité principale développent également d'autres services aux usagers : vente de vélos d'occasion, organisation d'événements culturels ou sportifs, animation d'ateliers de sensibilisation en milieu scolaire, ou encore apprentissage de la pratique du vélo via les vélocoles [Voir p.14].

Les ateliers sont en outre pleinement engagés (comme l'ensemble des associations de cyclistes mobilisées dans la promotion du vélo) dans la **démocratisation d'une pratique encore aujourd'hui inégalitaire** puisque les cyclistes les plus réguliers sont surreprésentés par les profils d'hommes, cadres et habitants proches des centres-villes. Des ateliers d'auto-réparation sont donc organisés à destination des femmes, d'autres sont mobiles et se mettent en place dans des écoles, des Maisons des Jeunes et de la Culture

(MJC), dans des centres communaux d'action sociale ou encore dans la rue. Par ailleurs, **un tiers des ateliers se situent dans des quartiers populaires et leur implantation en milieu rural et dans de petites villes est en pleine croissance, ce qui leur permet de toucher d'autres publics**<sup>22</sup>.

Enfin, si nombre d'ateliers d'auto-réparation s'appuient sur le bénévolat, **leurs modèles économiques restent très hétérogènes** et l'on retrouve de plus en plus d'associations employeuses, pérennisant certains postes salariés sur des fonctions support ou adoptant des **activités d'insertion par l'activité économique** à l'instar des recycleries et ressourceries. C'est le cas en Île-de-France des ateliers Solicycle, portés par le réseau associatif d'insertion Etudes et Chantiers, qui emploient 120 salariés en insertion, ou encore des Ateliers de l'audace à Lyon, association agréée chantier d'insertion, qui emploie quant à elle 25 personnes en insertion.

<sup>19</sup> • Ibid.

<sup>20</sup> • Abord de Chatillon M., Eskanzi M., « Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie », SociologieS [En ligne], Premiers textes

<sup>21</sup> • ADEME, op. cit.

<sup>22</sup> • L'Heureux Cyclage, « Panorama des ateliers vélo participatifs et solidaires », 2019

## ESS, vélo et logistique : les atouts d'une relation de plus en plus étroite

### LE RÔLE DE L'ESS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES CYCLO-MOBILITÉS PROFESSIONNELLES

La filière économique du vélo se décline également au travers de l'usage de ce type de mobilité au cœur des activités de nombreuses entreprises et entrepreneurs. Avec le développement du **vélo-cargo** (vélo permettant de transporter des charges de 45 kg, voire beaucoup plus) ou des **vélos à assistance électrique**, ce mode de transport peut concerner désormais **tout type de métiers** : livraison de colis ou de plats, restauration ambulante, traiteur, plomberie, serrurerie, activités de paysagiste, librairie itinérante, services divers à la personne, etc. On parle alors de **cyclo-mobilités professionnelles** qui, loin de se restreindre aux déplacements domicile-travail, sont au cœur du développement d'un nouveau tissu économique de petites entreprises engagées dans un processus de transition, avec un fort besoin de structuration et d'accompagnement. Pour ce faire, elles s'appuient aujourd'hui sur des réseaux professionnels associatifs tels que les **Boîtes à vélo** ou des **coopératives d'activités et d'emplois** qui permettent d'accompagner le développement de ces entreprises, de former les entrepreneurs et salariés, et de permettre ainsi à de nouvelles compétences d'émerger sur un secteur d'avenir.

## FOCUS SUR...

### LES BOÎTES A VELO : le réseau des entrepreneurs du cycle

L'association Les Boîtes à vélo fédère et promeut l'entrepreneuriat à vélo, toutes activités confondues. Elle accompagne également les entreprises et porteurs de projets qui souhaitent « passer au vélo » ou faire du vélo le cœur de leurs activités. Pour répondre à cet objectif, l'association porte un centre de ressources ainsi qu'un observatoire de la cyclomobilité. Surtout, les Boîtes à vélo animent un dispositif d'accompagnement complet, Ma Cyclo-entreprise, permettant à tout entrepreneur de bénéficier gratuitement d'une formation et d'un accompagnement technique réalisé par les membres du réseau (pour orienter au mieux son modèle économique, bien choisir le matériel adapté, etc.), ainsi que d'une aide à l'achat d'un vélo (jusqu'à 20% du prix) pilotée par l'Adie (Association pour le Droit à l'Initiative Economique), partenaire du dispositif. Les Boîtes à vélo sont également composées d'un réseau de 11 associations locales qui accompagnent les entrepreneurs au plus près de leur territoire.

[www.lesboitesavelo.org](http://www.lesboitesavelo.org)

Signe que ces coopérations sont bien souvent le fruit d'une éthique solidaire qui lie nombre d'entrepreneurs du cycle sur un secteur encore dominé par les mobilités carbonées, ces derniers développent souvent leur entreprise sous forme associative et coopérative, pour conjuguer au mieux leurs activités économiques avec le projet de société qu'ils ou elles défendent. Ainsi, **37% des entreprises** adhérentes du réseau des Boîtes à vélo (25 adhérents sur 65) **font partie de l'économie sociale et solidaire**.

### DÉMOCRATISER ET STRUCTURER LA CYCLO-LOGISTIQUE PAR L'ESS

Dans le champ des cyclo-mobilités professionnelles, on retrouve également une grande partie de petites structures opérant sur des activités de cyclo-logistique, correspondant le plus souvent à l'organisation de la livraison de colis ou de repas à vélo dans les centres urbains, à destination des particuliers et des entreprises. La cyclo-logistique s'est beaucoup développée ces dernières années avec l'essor de grandes plateformes capitalistes dont la position aujourd'hui quasi monopolistique sur le marché de la « foodtech » (livraison de repas à la demande) s'est construite pour l'essentiel sur l'exploitation et la précarisation de coursiers dont le statut d'auto-entrepreneur les prive des droits sociaux liés au salariat, ainsi que sur une stratégie d'investissements à perte qui n'a pas toujours trouvé sa rentabilité.

L'ESS se positionne bien souvent dans le champ de la cyclo-logistique en opposition à ce modèle. Les coopératives de salariés (SCOP) se présentent ainsi comme une alternative pour les coursiers des plateformes qui souhaitent **reprendre du pouvoir sur leur outil de travail** et **s'assurer de conditions d'emploi beaucoup plus favorables**. C'est notamment le modèle soutenu par le réseau international **Coopcycle**, qui a également développé sa propre application à destination des coursiers à vélo engagés dans une démarche coopérative ou associative, ou encore celui de **Tout en vélo**, réseau national de coopératives de livreurs.

## FOCUS SUR...

### COOPCYCLE, un commun numérique pour une autre cyclo-logistique

Coopcycle est un réseau international de coopératives de livreurs qui s'est constitué en 2017 avec la volonté de proposer un contre-modèle aux plateformes de livraison à la demande. Outre la promotion d'une démocratisation des collectifs de coursiers, ce nouveau modèle repose notamment sur une application numérique dont le fonctionnement est aux antipodes de ce proposent les plateformes capitalistes : sans algorithme qui décide des courses à la place des livreurs, le logiciel « intègre une plasticité dans l'usage qui correspond à la diversité des collectifs membres et qui leur permet aussi de mutualiser l'outil sans exiger la convergence des pratiques »<sup>23</sup>. Gouverné par ses premiers utilisateurs, ce commun numérique donne à la cyclo-logistique coopérative une autre dimension démocratique. Le réseau Coopcycle est aujourd'hui en plein développement et tend à structurer ses activités d'accompagnement via la mise en œuvre de parcours de formation et d'activités de mentorat, la signature de contrats d'assurance collectif ou encore la mise en place d'achats groupés. Avec le déploiement de ces activités, le réseau a fait le choix de se transformer en SCIC.

[www.coopcycle.org/fr](http://www.coopcycle.org/fr)

Ces coopératives sont constituées de **petites équipes de coursiers** (3 ETP en moyenne) **qui connaissent bien leur territoire et savent ajuster leur modèle en fonction des opportunités et défis rencontrés**. Si nombre d'entre elles réalisent des livraisons de repas, dont la valeur ajoutée par course est plus forte, elles doivent encore faire face à la concurrence imposée par les grandes plateformes de la foodtech. Elles équilibrent ainsi leurs activités en sous-traitant la **livraison de colis** auprès de transporteurs, en formalisant des **partenariats avec des entreprises du territoire** engagées dans une démarche éthique, en répondant aux **appels d'offres d'acteurs publics**, ou en développant de **nouvelles activités**, comme le déménagement à vélo.

Les coopératives de coursiers sont également nombreuses à proposer un **panel de services qui répondent aux besoins des professionnels du secteur et du public auxquels elles s'adressent** : certaines forment et accompagnent d'autres coursiers, réalisent des prestations de vente et de réparation de vélo, ou participent à la sensibilisation du grand public à la pratique du vélo. Ces entreprises se distinguent donc par leur **multi-activités**, qui résulte de la **capacité de leurs travailleurs à s'approprier leur outil de travail**, et de la **liberté dont ils disposent en conséquence pour tester de nouvelles activités** et s'adapter constamment aux évolutions de leur écosystème local. Elles représentent alors un terreau favorable à l'émergence de nouveaux métiers qualifiés, polyvalents et transversaux au sein de la logistique urbaine, et de ce fait porteurs de sens<sup>24</sup>.

La cyclo-logistique ne se réduit pas seulement au modèle des coopératives de coursiers. On trouve également des structures coopératives ou associatives opérant sur la **collecte d'invendus alimentaires** (Biocycle à Paris) ou de biodéchets (Cyclo'compost à Avignon) ou la **livraison de courses pour les personnes âgées**. On compte également de nombreuses organisations de l'action sociale qui font des activités de cyclo-logistiques un support d'**insertion sociale pour les personnes éloignées de l'emploi**, telles que

les Cyclopes, une entreprise de livraison portée par les régies de quartier de Stains et Saint-Denis, en Seine Saint-Denis. Toutes ces structures peuvent désormais compter sur l'organisation du secteur autour d'une nouvelle **Fédération professionnelle de cyclo-logistique**<sup>25</sup>.

Ainsi, en démocratisant l'organisation du travail logistique et en dépolluant, par l'usage du vélo, les flux de marchandises en bout de chaîne dans les centres-villes (ce qu'on appelle aussi la logistique du « dernier kilomètre »), ces organisations font plus que s'opposer à un modèle de développement capitaliste : **elles proposent des services adaptés aux besoins des travailleurs, des habitants et des enjeux écologiques qui s'appliquent aux espaces urbains**.

23 • Sofia Acosta Alvarado A., Aufrère L., Cynthia Srnec C., « CoopCycle, un projet de plateforme socialisée et de régulation de la livraison à vélo ». *There are Platforms as Alternatives (TAPAS)*, 2021. [hal-03364001]

24 • Coutrot T., Perez C., *Redonner du sens au travail, une aspiration révolutionnaire, La république des idées, Seuil, 2022*

25 • <https://lesboitesavelo.org/cyclologistique/>

## FOCUS SUR...

### TOUT EN VELO : la cyclo-logistique coopérative au service des territoires

Tout en vélo est un réseau national coopératif composé d'une dizaine de SCOP, né à Rennes en 2012. Structuré sous la forme d'une SCIC depuis 2021, il se présente comme un modèle de développement innovant dans le champ de la cyclo-logistique : les SCOP adhérentes qui portent la marque Tout en vélo bénéficient en retour d'un accompagnement personnalisé de la part de la SCIC pour le développement de leurs services sur les territoires (livraisons de colis, de repas, déménagement, collecte de déchets, etc.) ainsi que d'un espace de coordination et d'échanges entre elles. Conformément au modèle de la coopérative de salariés, les SCOP adhérentes développent leurs activités librement et indépendamment les unes des autres. Loin d'être franchisées du réseau, elles en sont, selon leurs termes, « freechisées ». En outre, la SCIC produit ses propres vélos-cargos, adaptés aux besoins de ses membres.

[www.toutenvelo.fr](http://www.toutenvelo.fr)

## Le cyclisme et le cyclotourisme : le « vélo loisir » porté par l'ESS

### LES CLUBS ET ASSOCIATIONS DE CYCLISTES POUR STRUCTURER ET DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO

Le vélo est aujourd'hui majoritairement pratiqué dans un cadre sportif ou de loisirs. Symbolisé chaque année par le Tour de France, la pratique du vélo s'incarne communément chez les Français dans la balade à vélo, de quelques heures à proximité de chez soi, jusqu'à la réalisation de circuits touristiques de plusieurs jours pour visiter d'autres régions ou d'autres pays. Qu'il s'agisse de cyclotourisme ou de compétition sportive, cette pratique ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui sans les contributions d'un vaste tissu de clubs de cyclistes présents sur tout le territoire. La **Fédération française de cyclisme** compte **2 500 clubs** au sein desquels **113 000 licenciés** participent chaque année aux différentes compétitions que proposent chaque discipline (cyclisme sur route, cyclisme sur piste, VTT, cyclo-cross, BMX, etc.). La **Fédération française de cyclotourisme (ou FF vélo)** représente quant à elle **3 000 clubs** ouverts non seulement à ses **120 000 licenciés**, mais également aux non adhérents désirant profiter des activités de tourisme qu'offrent chacune de ces structures. On peut également citer l'ensemble des activités de cyclisme proposées par les clubs de l'**Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique (UFOLEP)** (dont certains sont aussi affiliés à la FF vélo) qui en font un support d'éducation populaire et d'émancipation.

Le secteur du cyclotourisme se développe grâce aux activités de ces clubs, pour la totalité de statut associatif, de leurs comités départementaux et régionaux, ainsi que de leur instance fédérale nationale. Les clubs de cyclotourisme organisent ainsi chaque semaine des **sorties en vélo** sur des circuits différents permettant à des cyclistes chevronnés comme occasionnels de découvrir un territoire à proximité du lieu d'implantation du club comme dans une région à l'autre bout du pays.

La densité de ce tissu associatif permet aujourd'hui à toutes celles et ceux qui souhaitent voyager en vélo de disposer d'une **information produite et actualisée par les cyclistes eux-mêmes sur l'ensemble des routes et circuits praticables**. La FF vélo s'appuie sur cette expertise pour proposer au grand public une plateforme nationale, **véloenfrance.fr**, qui recense les circuits proposés par ses 3 000 clubs. La fédération **labellise les circuits, mais également les établissements d'accueil** proposant des services aux cyclistes tels que les bases VTT. Son réseau des « **cycl'Hôtes** », composé de plus de 1000 licenciés bénévoles, met à disposition des solutions d'hébergement ou de réparation pour les voyageurs à vélo.

Et en dehors des réseaux fédératifs, c'est **l'ensemble des organisations associatives de cyclistes** qui peuvent proposer des services aux cyclotouristes sur leur territoire. Elles organisent elles aussi des balades et randonnées à vélo à l'échelle de leur agglomération, proposent la location de vélos ou cartographient et conseillent les itinéraires les plus intéressants pour les voyageurs.

## UN CYCLOTOURISME SOCIAL ET SOLIDAIRE

Le cyclotourisme dans l'économie sociale et solidaire ne représente pas simplement un facteur d'attractivité et de développement économique pour les territoires qui bénéficient de la présence accrue de touristes, mais également un moyen de **démocratiser le voyage et la découverte par la pratique du vélo**. Les services proposés par les associations sont ouverts au plus grand nombre, parfois accessibles gratuitement ou à des tarifs solidaires et veillent à inclure celles et ceux

qui pourraient en être exclus. Les clubs de cyclotourisme adaptent ainsi leurs activités afin de les rendre **accessibles aux personnes handicapées**, en modifiant leurs parcours ou en proposant des sorties accompagnées sur des vélos adaptés (tandem par exemple).

Les **organisations historiques du tourisme social et solidaire et de l'éducation populaire** développent elles aussi des services pour les voyageurs à vélo. Le **réseau associatif des villages de vacances (VVF)**, dont les établissements proposent des tarifs en fonction du budget des familles, référence parmi eux, ceux qui offrent des conditions d'accueil idéales pour les cyclotouristes<sup>26</sup>. De même, **l'Union nationale des associations de tourisme (UNAT) en Pays de la Loire** harmonise ses prestations de services aux voyageurs à vélo sur 8 établissements d'hébergement du territoire afin de leur faciliter la réalisation en plusieurs étapes des plus importants circuits à vélo qui traversent la région<sup>27</sup>.

## Sensibiliser et former : l'essor d'une « culture vélo » par l'ESS

### APPRENDRE À FAIRE DU VÉLO À TOUT ÂGE : LE RÔLE DE L'ESS DANS LA GÉNÉRALISATION DE LA PRATIQUE

Le développement de la pratique du vélo ne va pas de soi. Bien qu'elle puisse être favorisée par de nouveaux aménagements cyclables et des politiques publiques favorables [Voir p.21], elle reste dépendante de l'apprentissage du déplacement à vélo par les individus, freiné par d'importants facteurs sociaux (le genre, la classe sociale, le lieu d'habitat, etc.). Par exemple, les femmes sont beaucoup moins enclines que les hommes à adopter ce mode de mobilité qui va les confronter à toutes formes d'obstacles liés à la position qui leur est réservée dans l'espace public, la sphère familiale ou encore professionnelle<sup>28</sup>. **La réappropriation de la pratique du vélo doit donc parfois être accompagnée au sein de dispositifs d'apprentissage que proposent aujourd'hui principalement des structures de l'ESS.**

Le dispositif des **vélo-écoles** se donne précisément cet objectif. Porté par des associations de cyclistes, il permet au primo-apprenants d'**apprendre à rouler à vélo dans un cadre sécurisé**. A celles et ceux qui avaient arrêté de pratiquer, il propose des stages de « **remise en selle** ». **La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)** [Focus p.17], qui coordonne le réseau des vélo-écoles à l'échelle nationale, en compte **175**, parmi lesquelles sont passés plus de **10 000 apprenants** en 2020.

Si tous les publics sont concernés par ce dispositif, les adultes représentent 83% de leurs apprenants, dont l'âge moyen se situe entre 30 et 50 ans. On peut également noter que **8 apprenants sur 10 en vélo-école sont des femmes**<sup>29</sup>. Par la réappropriation de leur environnement et l'obtention de nouvelles capacités de mobilité, les vélo-écoles représentent donc un vecteur d'autonomisation pour les individus<sup>30</sup>. Les fédérations sportives mettent également en place des dispositifs similaires avec les **écoles françaises de vélo (FFvélo)** et les **écoles françaises de cyclisme (FFC)**. Le nombre des vélo-écoles associatives a presque quadruplé sur la dernière décennie et cette dynamique ne semble pas s'essouffler.

26 • <https://www.vvf.fr/vacances/vacances-decouverte/vacances-velo.html>

27 • <https://www.unat.asso.fr/actualites/le-velo-a-plusieurs-et-sans-contraintes-avec-groupevelo/>

28 • <https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo>

29 • FUB 2020-2021 <https://www.fub.fr/velo-ecole/je-souhaite-apprendre-faire-velo/velo-ecoles-chiffres> [consulté le 16/01/2023]

30 • Mundler M., Rerat P., « Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 73/2018

L'ESS est également fortement mobilisée dans le cadre de politiques publiques de soutien à l'apprentissage du vélo à l'école tel que le dispositif **Savoir Rouler à Vélo** qui a permis depuis 2019 à plus de 160 000 enfants âgés de 9 à 11 ans de disposer de 10h de formation pour apprendre à pédaler et circuler à vélo. **Près de la moitié des opérateurs qui dispensent cette formation font partie de l'ESS**, parmi lesquels on retrouve principalement des associations membres de la **FUB** mais aussi de la **FFvélo**, de la **FFC** ou de l'**UFOLEP**<sup>31</sup>. Ce dispositif gagnant en intensité, il n'est aujourd'hui limité que par le manque d'éducateurs pour répondre à la demande croissante, ce qui rend les activités de formation professionnelle sur les métiers du vélo particulièrement essentielles au développement de la filière.

### L'ESS : UNE ACTRICE INCONTOURNABLE DE LA PROFESSIONNALISATION DE LA FILIÈRE

Dans la mise en œuvre de leurs activités, les organisations de l'ESS produisent de nouveaux savoir-faire et compétences tout en éprouvant dans le même temps le besoin de structurer cette professionnalisation pour l'ensemble de la filière. Particulièrement engagées dans la sensibilisation et l'apprentissage du vélo, les associations de cyclistes se sont coordonnées afin de créer un **certificat de qualification professionnelle (CQP) « d'animateurs mobilité vélo »**, d'organiser la mise à jour de son référentiel commun de compétences, et de mettre en place cette formation dans les différents réseaux qui composent la filière. Certaines associations disposent ainsi de la certification Qualiopi pour pouvoir dispenser cette formation comme la **Maison du vélo de Toulouse**. Ce CQP est proposé par l'association en complément d'autres formations correspondant aux besoins identifiés : celle de « conseiller en mobilité vélo » et de « chargé de location longue durée » (pour répondre à l'augmentation de la demande professionnelle de mobilité à vélo et du cyclotourisme) ou encore une formation non professionnalisante à la réparation de cycle (pour les besoins des usagers comme des professionnels en voie de reconversion sur la filière vélo).

La structuration des **activités de réemploi et de réparation** passe également par la formation à de nouveaux métiers sur la filière, alors même que les dispositifs publics de soutien à la réparation comme le « Coup de pouce vélo » ont révélé le manque de réparateurs. **L'Académie des métiers du Vélo**, qui réunit plusieurs opérateurs de formation coordonnés par la **FUB**, vise à répondre à ce manque en proposant une formation « **d'opérateur cycle** » à destination des demandeurs d'emploi.

Le réseau de l'**Heureux Cyclage** dispense lui aussi une formation de **mécanicien valoriste de réemploi de vélo**, en plus d'un catalogue très diversifié de formation sur l'ensemble des activités des ateliers d'auto-réparation : animation pédagogique d'un atelier, soudage, réemploi des systèmes de freins, de transmission, des roues, gestion et comptabilité associative, etc. Les bénévoles des ateliers peuvent également s'appuyer sur une démarche de **formation continue et collaborative, nourrie en permanence par l'expérience d'autres bénévoles du réseau**.

Quant aux acteurs de la cyclo-logistique et des cyclo-mobilités professionnelles, ils peuvent également bénéficier d'offres de formations et d'initiation à la création d'activités à vélo proposées par des acteurs de l'ESS tels que les Boîtes à vélo, via le dispositif Ma Cyclo-entreprise [Focus p.11] ou encore Tout en vélo dans le cadre de son réseau de « freechisés » [Focus p.13].

### ACCOMPAGNER ET SENSIBILISER LES ACTEURS PRIVÉS ET PUBLICS POUR TRANSFORMER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DE FAÇON SYSTÉMIQUE

Les entreprises et organisations de l'ESS ne se contentent pas seulement de former les usagers à la pratique ainsi que les professionnels du vélo. Elles réalisent également des **actions de formation et de conseil auprès des autres entreprises et des acteurs publics**. L'expertise d'usage accumulée au sein d'importants réseaux associatifs et structures coopératives est aujourd'hui mise au service des acteurs politiques et économiques qui souhaitent eux aussi « se mettre au vélo ». Les associations (d'usagers militants, de cyclisme et de cyclotourisme ou les associations de professionnels) sont par exemple largement sollicitées auprès des collectivités pour la co-construction de politiques publiques de développement du vélo. Dans ce cadre elles sensibilisent et forment les élus, techniciens et aménageurs au respect des normes réglementaires et sécuritaires qui permettent l'inclusion du vélo dans le design des voiries, mais aussi aux moyens de faciliter l'implantation de vélo-écoles, d'ateliers de réparation ou de Maisons du vélo sur leur territoire. D'autres acteurs de l'ESS accompagnent les entreprises sur leur **plan de mobilité** ou leur **politique RSE** (Responsabilité Sociale des Entreprises) afin d'encourager la pratique du vélo auprès de leurs salariés, comme le fait la coopérative Bicyclaide en Île-de-France.

31 • Étude d'évaluation des services vélos, ADEME, 2021

## Multiplicité des services et représentation politique : ce que l'ESS apporte aux usagers du vélo

Si les associations de cyclistes sont présentes, comme on l'a vu, sur de très nombreuses activités qui composent la filière, c'est aussi parce que leur rôle historique a toujours été de promouvoir une culture vélo sous toutes ses dimensions, alors même que les politiques publiques de mobilités en France abandonnaient progressivement le vélo durant les mal nommées « Trente Glorieuses »<sup>32</sup>. Pour inverser la tendance, les associations de cyclistes ont joué de leur **pouvoir collectif d'interpellation**, et en jouent encore lorsque cela est nécessaire. Que ce soit par l'organisation d'importantes manifestations de cyclistes sur la voie publique (les « vélorutions »), par la constitution d'une expertise d'usage et l'évaluation de leurs impacts (création d'études sur les pratiques et besoins) ou encore par leur capacité à fédérer au niveau national comme local, les associations d'usagers du vélo se sont dotées d'une légitimité politique pour contribuer de façon déterminante à l'évolution des politiques publiques<sup>33</sup>. **Le militantisme associatif du vélo se présente donc comme la possibilité pour les cyclistes de voir leurs intérêts collectifs représentés et défendus, et le moyen pour les acteurs publics de disposer d'un interlocuteur privilégié pour construire, porter et relayer leur action sur les territoires.**

Toutes les associations de cyclistes ne s'inscrivent cependant pas dans une même démarche politique ni n'emploient des répertoires d'actions similaires. Certaines s'attachent surtout à favoriser la pratique du vélo en tant que loisir sur leur territoire, tandis que d'autres se concentrent sur le développement d'activités de services très diversifiés. En plus de leurs activités de réparation, de formation, de sensibilisation, d'insertion socio-professionnelle ou de conseils aux usagers, précédemment évoquées, les associations peuvent aussi fournir des services de **location de courte ou de longue durée** (pour le cyclotourisme ou les déplacements professionnels), **animer des « centres de ressources en éco-mobilité »** sur leur agglomération (comme l'association Droit au Vélo à Lille), ou encore **publier des magazines spécialisés**<sup>34</sup> tels que « **Vélocité** » de la FUB, ou « **Cyclotourisme mag** » de la FF Vélo.

L'ESS se trouve également très présente dans les activités de **vente de vélos**. Les ateliers d'auto-réparation, les recycleries et ressourceries ainsi que de nombreuses autres structures coopératives et associatives sont des **actrices majeures de la vente de vélos réemployés et réparés, le plus souvent à des prix accessibles au plus grand nombre**. L'ESS comprend également des magasins de vente de vélos neufs et de réparation sous statut coopératif, émanant de projets associatifs afin de concilier activités marchandes et non marchandes dans leur modèle.

En outre, **la lutte contre le vol**, l'un des freins les plus importants à la pratique, fait partie des nombreuses activités des structures de l'ESS. En plus de la sensibilisation des usagers, celles-ci pratiquent le **marquage des vélos**, qui leur donne un numéro leur permettant d'être identifiés et récupérés en cas de vol et de recel. L'identifiant est enregistré au **Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI)**, géré par l'**Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la Mobilité Active (APIC)**, cofondée par la FUB. Cette dernière L'un des principaux opérateurs de marquage est **Bicycode**, marque créée par la FUB et portée au sein de son réseau depuis 2004.

Se développent ainsi dans les territoires des **modèles associatifs polyvalents**, s'apparentant parfois à de **véritables services publics du vélo**, et dont la forte croissance des activités est en général accompagnée par une action publique particulièrement favorable, et est synonyme de créations d'emplois et d'évolution de leur modèle économique. La FUB compte parmi ses adhérents environ 75 associations employeuses dont une vingtaine qui développent à la fois une diversité de services et des actions de plaidoyer au niveau local.

32 • Héran, F. *Le retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, La Découverte, 2014

33 • Schneider O., « Préface » in Pressicaud N., *Le vélo au quotidien, pour une nouvelle culture cycliste au service des citoyens*, Libre & Solidaire, 2021

34 • Pour plus d'informations sur la place de l'ESS dans la presse : ESS France, Aésio Mutuelle, « Note d'opportunités pour une ESSisation de l'économie - Décryptage et opportunités pour la filière des médias », septembre 2022 »

Certaines prennent la forme de **pôles associatifs à rayonnement métropolitain comme la Maison du vélo de Toulouse** qui assure la location d'un parc de 1 000 vélos (location ponctuelle ou de longue durée), propose des vélo-écoles pour les personnes en situation d'insertion socio-professionnelle, développe des activités de conseils aux collectivités et aux entreprises, organise des bourses aux vélos et forme les professionnels de la filière (vendeurs, éducateurs, réparateurs). Comme de nombreuses autres Maisons du vélo, l'association se présente comme une actrice importante de la formation, de la sensibilisation, du cyclotourisme, du développement des cyclo-mobilités professionnelles et du conseil aux usagers. Elle dispose à ce titre d'un positionnement systémique sur la filière qui en fait une **actrice privilégiée de l'essaiimage de l'ensemble de ces activités sur le territoire métropolitain**. C'est d'ailleurs précisément le rôle que se donnent de nombreux tiers-lieux du vélo, gérés par une ou plusieurs associations ou coopératives (telles que les associations locales des Boîtes à Vélo) ou les **collectifs régionaux d'associations d'usagers**, membres du réseau de la FUB<sup>35</sup>. Sans la présence de ces acteurs, l'écosystème des services aux usagers et professionnels du vélo ne serait pas aussi dense sur les territoires concernés.

35 • <https://www.fub.fr/fub/reseau-fub/collectifs-regionaux>

### FOCUS SUR...

#### La FEDERATION DES USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB) : représentante historique des intérêts des cyclistes en France

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), créée en 1980, fédère plus de 510 associations de cyclistes et défend les intérêts de l'ensemble des usagers du vélo, réguliers comme occasionnels. Elle représente un espace d'échange entre acteurs publics, privés et ses associations membres, qu'elle accompagne dans leurs propres actions de développement de la pratique du vélo dans les territoires (plaidoyer auprès des collectivités, formation, sensibilisation, conseil, communication, marquage, auto-réparation, etc.). La FUB contribue activement à l'essor de l'apprentissage de la pratique du vélo en coordonnant le réseau des vélo-écoles portées par ses membres et en participant à la création de formations professionnelles d'éducateurs mobilité vélo (notamment via l'Académie des mobilités actives).

Afin de rendre visibles les marges de progrès pour l'essor du vélo, la FUB publie chaque année le palmarès et le baromètre des villes cyclables, qui sonde le ressenti des cyclistes sur la qualité d'accueil du vélo de leur territoire. Elle octroie également aux entreprises le « label employeur pro-vélo » qui valorise leur engagement en faveur de la pratique du vélo parmi leurs équipes salariées.

La FUB assure enfin de nombreux services complémentaires d'intérêt général pour le développement du vélo sur l'ensemble de la filière. Outre sa contribution à la lutte contre le vol de vélos (par le marquage Bicycode et la gestion de l'APIC), elle porte de nombreux programmes de financement des activités de la filière (vélo-écoles, stationnements pour vélo, cyclo-logistique, etc.) grâce aux certificats d'économie d'énergie.

[www.fub.fr](http://www.fub.fr)

# OPPORTUNITÉS & DÉFIS pour l'ESS dans la filière du vélo

## Avec l'essor du vélo, quelle place pour les modèles socio-économiques de l'ESS ?



### UNE FILIÈRE VÉLO « ESSISÉE » : SPÉCIFICITÉS ET ATOUTS DES MODÈLES DE L'ESS

Alors que le vélo fait son grand retour dans le quotidien des Français, que se développent de nouveaux marchés autour du cycle et que les politiques publiques de mobilité prennent de plus en plus en compte les intérêts économiques et écologiques de la « Petite Reine », le positionnement des organisations de l'ESS dans cet écosystème (re)naissant doit être souligné et questionné. En effet, force est de constater qu'au regard de l'ensemble de leurs contributions, la place qu'elles seront amenées à prendre sur la filière donnera à celle-ci un visage singulier et des ambitions bien différentes.

La relocalisation de la production de vélos en France par le biais d'une organisation du travail plus démocratique, pourrait ainsi reposer sur un **plus important partage de la valeur produite** et sur la **création d'emplois non délocalisables** et **porteurs de sens**. Dans le secteur de la cyclo-logistique, la mise en œuvre de ces pratiques au sein des coopératives de coursiers est aujourd'hui le gage d'une réelle adaptabilité et pérennité des modèles économiques.

Par ailleurs, en intégrant et en développant sur la filière toutes les possibilités de réemploi et de réparation qu'offrent d'importants réseaux associatifs, ainsi que l'accessibilité de ces services à toutes et tous et en tout lieu, **l'économie du vélo s'engagerait d'autant plus fortement sur les chemins de la sobriété.**

Dans la perspective d'un développement rapide et intense de la part du vélo dans les mobilités quotidiennes, la filière pourrait s'assurer également d'une efficacité certaine en s'appuyant sur **l'expertise d'usage** et les besoins des cyclistes organisés au sein d'un écosystème associatif et coopératif aussi dense que diversifié. Cette expertise citoyenne se décline également au travers de la multiplicité des activités que peut opérer une même structure de l'ESS qui dispose par conséquent d'une **capacité d'action plus systémique sur la filière.**

Enfin, cette diversité d'activités n'existerait pas sans des modèles d'entreprises poursuivant « un autre but que le seul partage des bénéfices »<sup>36</sup> : **la raison d'être et d'agir des organisations de l'ESS présentes sur la filière se situe en effet dans le développement d'une culture vélo de masse, capable de provoquer des transformations majeures et pérennes dans les pratiques de mobilité.** Elles prennent ainsi en charge toutes les activités qui remplissent cet objectif, certaines ne l'étant pas par le secteur privé lucratif en raison de leur absence de rentabilité (comme l'éducation, l'auto-réparation ou le plaidoyer).

<sup>36</sup> • Art. 1 de la loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire

## SYNTHÈSE DES LEVIERS, OPPORTUNITÉS ET DÉFIS POUR ESSISER LA FILIÈRE DU VÉLO

LEVIERS	OPPORTUNITÉS POUR L'ESS	DÉFIS POUR L'ESS
<b>Modèles économiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des modèles reposant sur le partage de la valeur, la création d'emplois non délocalisables et porteurs de sens (dans la cyclo-logistique, un contre modèle face à l'ubérisation de l'emploi)</li> <li>• Des organisation opérant sur plusieurs activités en même temps, disposant d'une capacité d'action systémique, d'essaimage et d'adaptation aux évolutions de la filière</li> <li>• Des impacts sociaux et écologiques plus favorables, notamment grâce à la priorité accordée à la réparation et au réemploi</li> <li>• La mise à profit de ces modèles pour la promotion d'une « culture vélo »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une demande et des besoins très importants auxquels les structures de l'ESS, comme les autres acteurs économiques de la filière, ne peuvent répondre intégralement.</li> <li>• Une évolution de certains modèles économiques de l'ESS intégrant davantage d'emplois</li> <li>• Un accès difficile au foncier</li> <li>• La prise en compte de l'essor du vélo à assistance électrique (VAE) chez les usagers</li> <li>• La montée de la concurrence du secteur lucratif sur les filières de réparation et de réemploi des cycles, notamment dans le cadre de la nouvelle filière REP articles de sport et de loisirs, qui impacte directement l'accès aux gisements de qualité de cycles de seconde main et leurs ventes</li> </ul>
<b>Formation et sensibilisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des attentes fortes à l'égard de l'ESS et de ses activités de formation et de sensibilisation</li> <li>• Des réseaux associatifs qui tendent à structurer et adapter l'offre de formation professionnelle (création de certifications, formations qualifiantes, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une offre de formation professionnelle en voie de structuration et pas encore assez dense pour répondre à la demande croissante</li> </ul>
<b>Politiques publiques, leviers juridiques et réglementaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement toujours plus important d'infrastructures cyclables</li> <li>• Le soutien à l'apprentissage du vélo à l'école</li> <li>• Des politiques incitatives et d'aides à l'achat, à la réparation et à la pratique des cyclo-mobilités professionnelles, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités</li> <li>• La mise en œuvre en 2022 d'une nouvelle filière REP dédiée aux articles de sport et de loisirs (ASL) qui inclut les vélos, encourageant au réemploi et à la réparation par les acteurs de l'ESS</li> <li>• Le développement de nouvelles sources de financement des acteurs de l'ESS via les Certificats d'économie d'énergie (CEE) et la commande publique, ainsi que via les fonds réemploi exclusivement fléchés vers l'ESS dans le cadre de la filière REP ASL</li> <li>• Les évolutions du droit du travail en faveur des coopératives de salariés de la cyclo-logistique</li> <li>• La structuration d'une filière économique du vélo au sein de laquelle le rôle de l'ESS pourrait être déterminant, tant dans son pilotage que dans son ancrage territorial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'obligation pour les opérateurs de collecte et de revente de stocker sur une durée trop importante les vélos immatriculés et non déclarés en ligne « hors d'usage » par leurs propriétaires afin de lutter contre le vol de cycles</li> <li>• Le déploiement de la nouvelle filière REP « Article de Sport et de Loisirs » et l'ensemble des nouvelles obligations faites aux acteurs de la réparation et du réemploi face à des soutiens financiers qui ne permettent pas de sécuriser suffisamment le modèle économique</li> <li>• L'absence d'aides à l'achat de VAE de seconde main</li> </ul>



## LES DÉFIS DES MODÈLES DE L'ESS À L'HEURE DE LA RECOMPOSITION DE LA FILIÈRE

Cependant, les entreprises et organisations de l'ESS se trouvent aujourd'hui confrontées à de multiples défis sur une filière en constante évolution. Ainsi, **l'augmentation exponentielle de la demande et des besoins des usagers** se présente aussi bien comme la première des opportunités que comme le défi le plus important à relever. Les entreprises de la filière (de l'ESS ou non) sont en effet parfois « victimes » de leur succès et peinent à répondre à l'ensemble des attentes en matière d'équipements, de location, de réparation ou d'apprentissage. L'ESS ne fait pas exception, notamment pour ses activités de réparation, de plus en plus sollicitées, ou d'apprentissage de la mobilité à vélo, limitées par la pénurie d'éducateurs. Pour répondre à la demande, **les entreprises du cycle sont elles aussi pénalisées par le difficile accès aux composants et matériaux** (à des fins d'assemblage ou de réparation), dont l'essentiel est produit hors d'Europe. L'indisponibilité immédiate de certaines pièces peut ainsi réduire la cadence d'activité de petits fabricants de vélos ou de coopératives de coursiers et impacter leur trésorerie.

La forte croissance de la demande peut impliquer par ailleurs **une évolution des modèles économiques de l'ESS**. Certaines associations adoptent ainsi le modèle des **structures d'insertion par l'activité économique (SIAE)** afin non seulement d'accompagner des personnes éloignées de l'emploi mais aussi de capter des flux toujours plus volumineux de vélos à réemployer et réparer. D'autres se transforment en **coopératives** afin de faciliter la forte croissance de certaines de leurs activités commerciales. La **diversification des sources de financement et la recherche d'une polyvalence d'activités représentent aussi un moyen pour certaines organisations de l'ESS de continuer à se développer lorsque les moyens de la puissance publique ne suivent plus** : les activités de conseil aux entreprises ou les réparations sur devis peuvent par exemple financer la mise en place de vélo-écoles ou d'ateliers d'auto-réparation. Ces phénomènes témoignent ainsi des questionnements de certains acteurs de l'ESS sur leur propre modèle de développement. Ils peuvent alors passer d'activités reposant principalement sur du bénévolat à des activités beaucoup plus intenses en emplois salariés, ce qui pose un autre défi : celui de leur professionnalisation.

Si le **besoin de professionnalisation** se présente dans certaines associations sur les fonctions de support (gestion administrative et financière), il est également important sur les nouveaux métiers qui émergent sur la filière. L'ESS a pourtant largement impulsé le développement de ces savoir-faire et permet leur structuration en vue de répondre à l'augmentation de la demande par l'élaboration de nombreux certificats de formation professionnelle. Reste que les capacités des organismes de formation qui les proposent, souvent

issus de l'ESS, restent pour le moment limitées. Le CQP Animateur Vélo n'est ainsi proposé aujourd'hui que dans un faible nombre d'organismes de formation associatifs. L'ESS étant pionnière dans la production d'une formation professionnelle adaptée aux besoins des acteurs, le développement de l'offre de formation suivant la structuration de la filière pourrait également y renforcer son positionnement.

La **croissance très forte de l'achat de vélos à assistance électrique** (+28% de VAE vendus en France entre 2020 et 2021<sup>37</sup>) induit quant à elle des changements potentiellement majeurs sur la nature de la filière. Outre l'évolution des besoins de professionnalisation et d'accès à de nouveaux composants qu'anticipent déjà les structures de l'ESS sur les activités de production et de réparation, les autres activités de sensibilisation et de conseil, de vente, de location, ou encore de représentation des intérêts des usagers devront prendre de plus en plus en compte les spécificités d'usages liées aux VAE. L'ESS pourrait alors jouer un rôle significatif dans l'accès à la mobilité des personnes à faible budget, vivant sur des territoires peu denses et vallonnés où l'usage d'un vélo classique est plus difficile. Pour cela, **l'autorisation de la prime à l'achat sur des VAE réemployés par des structures de l'ESS aurait des incidences importantes en termes d'inclusivité de la filière**.

Les **difficultés d'accès au foncier** représentent en outre un obstacle supplémentaire pour de nombreuses structures de l'ESS qui produisent des services essentiels sur la filière. Les activités de production, de réparation, de cyclo-logistique ou encore de location nécessitent des espaces de stockage importants, aujourd'hui souvent mutualisés entre entreprises pour pouvoir se développer.

Enfin, le dernier défi majeur pour l'ESS réside dans les rapports que ses entreprises entretiennent avec les autres acteurs économiques de la filière. Si la croissance continue de la demande limite les effets à court terme de la **concurrence** sur un marché en pleine évolution, toutes les activités de la filière ne sont pas épargnées. La **cyclo-logistique**, dominée par de grands groupes logistiques et des plateformes capitalistes de livraison à la demande, reste un secteur particulièrement concurrentiel où de petites entreprises coopératives se voient parfois contraintes de trouver des relations de complémentarité avec de plus grosses entreprises pour pérenniser leur développement. Quant aux activités de **réemploi** et de réparation, elles sont de plus en plus opérées par de grandes enseignes de commerce d'équipements sportifs qui captent une grande partie du gisement que peuvent collecter les associations, recycleries et ateliers d'auto-réparation, ce qui peut mettre en danger les modèles du réemploi solidaire. De ce point de vue, les équilibres entre acteurs économiques dépendront largement de l'évolution des politiques publiques sur la filière.

37 • Union Sport & Cycle, Observatoire du cycle 2021

## Les évolutions de l'action publique en faveur du vélo : quelle place l'ESS peut-elle y prendre ?

Depuis 20 ans, le vélo connaît une reconnaissance grandissante de la part des politiques publiques relatives à la mobilité et à la transition écologique. Au niveau national comme au local, les progrès sont significatifs, bien qu'encore limités par la place qui est toujours réservée aux mobilités motorisées. Les organisations et entreprises de l'ESS, comme l'ensemble des acteurs économiques de la filière, se trouvent donc impactées par ces évolutions qui peuvent favoriser leur développement comme parfois l'entraver.



### DES ORIENTATIONS FAVORABLES POUR L'ESS SUR LA PROMOTION DES MOBILITÉS ACTIVES

Le **Plan vélo national**, annoncé par le gouvernement le 14 septembre 2018, de par son ambition de tripler la part du vélo dans les mobilités (de 3 à 9%) à l'horizon 2024, a représenté une opportunité certaine pour les acteurs de la filière. A travers le financement de nouveaux aménagements cyclables par la création d'un **Fonds mobilités actives** de 350 millions d'euros, la lutte contre le vol, la création d'incitations à la pratique ou le renforcement de l'apprentissage, le plan préfigure une politique publique en faveur du vélo qui se voit consolidée par la **loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM)** et renforcée après le confinement de 2020 dans le cadre du plan de relance (et le nouvel abondement du Fonds mobilités actives). Le **plan vélo 2022-2027** prolongera ces mesures de développement des infrastructures, de primes à l'achat (suivant l'opération « Coup de pouce vélo réparation ») et surtout, d'accompagnement à la **structuration d'une filière économique du vélo** [c.f. p.23]. Se mettent en place également dans de nombreux territoires des plans vélo locaux qui accompagnent cette dynamique en soutenant l'implantation d'ateliers d'auto-réparation, de maison du vélo, de vélo-écoles, portés par des organisations de l'ESS travaillant en étroite collaboration avec les acteurs publics.

La **LOM**, quant à elle, **rend obligatoire sur certains territoires l'aménagement de pistes cyclables** et la mise

en place de **zones à faibles émissions (ZFE)** qui restreignent les modes de déplacement les plus polluants et encouragent le passage au vélo et notamment le développement des cyclo-mobilités professionnelles. La loi pérennise aussi la mise en place du **programme « Savoir Rouler à Vélo »**, qui fait appel à de nombreux éducateurs issus des organisations de l'ESS. Elle crée le **forfait mobilité durable** (un financement par l'employeur des mobilités actives et partagées de ses salariés) ainsi que le **plan de mobilité employeur**, obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés, soit des dispositifs d'incitation aux bonnes pratiques qui encouragent les employeurs à se tourner vers les accompagnements proposés par de nombreuses organisations de l'ESS.

Enfin, la loi **rend obligatoire le marquage des vélos neufs** pour lutter contre le vol. Cette dernière disposition consacre le partenariat réalisé entre l'Etat et l'APIC, gestionnaire du fichier des cycles marqués et identifiés. Elle représente toutefois un défi de taille pour les acteurs du réemploi sur la filière puisque **la loi oblige les opérateurs de collecte à conserver les vélos abandonnés durant un délai de 3 mois qui permettrait à leurs propriétaires de les identifier en cas de vol**. Or, les capacités et le coût du stockage pour les ateliers d'auto-réparation et les autres acteurs associatifs du réemploi solidaire rendent ce délai légal impossible à tenir. **Les possibilités de collecte, reconditionnement et revente de vélos de seconde main s'en trouveraient donc drastiquement limitées sans révision du délai**.



## L'ESS AU DÉFI DE LA FILIÈRE REP « ARTICLES DE SPORT ET DE LOISIRS »

D'autres évolutions législatives se révèlent également être d'importants potentiels de développement pour l'ESS sur la filière, autant que des défis certains. C'est le cas de la mise en œuvre de la **filière à responsabilité élargie du producteur (REP) sur les articles de sport et de loisirs (ASL)**. Une filière REP repose sur le principe du « pollueur-payeur » : la responsabilité de la gestion des déchets issus d'un certain type de produits mis sur le marché revient aux metteurs en marché de ces mêmes produits (producteurs et distributeurs). La filière REP ASL, créée par la **loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC)**, et coordonnée par l'éco-organisme **Ecologic**, est aujourd'hui en train de se déployer avec des objectifs importants de réemploi (de l'ordre annuel de 14% des vélos mis en marché).

Les 1 000 points de collecte de vélos que la filière mettra à disposition – chez les distributeurs, dans les déchèteries publiques, dans les lieux de pratique sportive et auprès des acteurs de l'ESS du réemploi – permettront aux structures de l'ESS de capter un gisement beaucoup plus important de vélos à réparer, reconditionner et revendre. Elles pourront également être financées à ce titre à hauteur de 4 000 euros par an.

Cependant, plusieurs limites se posent à leur développement au sein de cette filière. Le **fonds de réparation d'Ecologic**, qui sera doté 35 millions d'euros par an à l'horizon 2027 (avec montée en charge progressive d'ici là) et qui permet d'abaisser pour les particuliers le coût de réparation de leur vélo, **exclut actuellement les ateliers d'auto-réparation de la liste des réparateurs éligibles au dispositif** en leur obligeant de justifier d'un diplôme professionnel pour des activités gérées parfois par des bénévoles, ou de fournir une garantie commerciale sur des vélos réparés par les usagers eux-mêmes. Si l'éco-organisme s'engage aujourd'hui à mettre en œuvre un plan d'actions complémentaire pour soutenir les activités des ateliers, notamment via un **fonds réemploi**, le contenu de ce plan n'est pas encore défini alors qu'**une grande partie des flux de vélos à réemployer et réparer risquerait d'échapper aux structures de l'ESS** du fait de la concurrence de gros distributeurs qui prélèveraient en amont les gisements de qualité.

Par ailleurs, le conventionnement avec l'éco-organisme repose sur des **conditions réglementaires et matérielles** auxquelles de nombreuses associations et ateliers peuvent parfois difficilement répondre, notamment en termes de suivi des flux traités, de récupération sur de nouveaux points de collecte ou de reprise par l'éco-organisme des vélos et pièces destinés au recyclage. **Cela impliquerait un financement beaucoup plus conséquent des activités de réemploi des associations, en particulier sur leur dimension logistique.**

En effet, pour mieux capter les gisements croissants de vélos à réparer et réemployer, ainsi que pour déployer largement une véritable culture vélo, le nombre d'ateliers devrait potentiellement tripler et passer à plus de 1000 unités, maillant l'ensemble des territoires. **Les conditions de financement d'un tel développement, encore incertaines, représentent donc un enjeu fondamental pour la mise en œuvre d'une filière REP** qui pourrait alors placer le réemploi et la réparation solidaire comme rouages essentiels d'une économie du vélo articulant tout à la fois production, gestion de la fin de vie des produits, et formation des usagers.



## LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (CEE) ET LA COMMANDE PUBLIQUE, DES LEVIERS MAJEURS POUR L'ESS

Certains dispositifs de soutien de l'Etat sur la filière vélo se présentent comme d'importants leviers de développement des activités et des modèles de l'ESS. Les **certificats d'économie d'énergie (CEE)** reposent sur l'obligation faite aux producteurs et distributeurs d'énergie de maîtriser les consommations énergétiques. Pour éviter de payer des pénalités sur les économies d'énergies qu'ils n'ont pas faites, ces acteurs peuvent financer des programmes qui justifieront de cette réduction de la consommation énergétique par le biais de CEE. La **FUB** pilote plusieurs de ces programmes qui permettent aujourd'hui de faciliter le développement d'activités portées notamment par des entreprises de l'ESS, tels qu'**Alvéole+** (création de places de stationnement sécurisées), **Objectif Employeur Pro-Vélo** (accompagnement des entreprises dans la mise en place d'un plan de mobilité vélo) ou encore **Génération Vélo** (pour l'extension du dispositif « Savoir Rouler à Vélo »). On peut également citer sur le secteur de la cyclo-logistique le programme **ColisActiv'**, ainsi que le dispositif **MaCycloentreprise** porté par les **Boîtes à Vélo** et l'**Adie**. Ces programmes ont permis de consolider la position des acteurs associatifs et coopératifs de la formation, de la sensibilisation ou de la cyclo-logistique sur la filière.

Les entreprises de l'ESS et du vélo pourraient enfin bénéficier de l'**augmentation de la commande publique**, par le biais des **schémas de promotion des achats socialement et écologiquement responsable (SPASER)** que sont obligés de réaliser les collectivités locales depuis la **loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV)**. Cette opportunité est également renforcée par la **loi Climat et Résilience du 22 août 2021** qui impose aux marchés publics une clause environnementale discriminante pour leur attribution. On peut déjà observer que les coopératives de cyclo-logisticiens qui réussissent le mieux sont celles dont les plus gros clients sont les collectivités locales.



## CYCLO-LOGISTIQUE : L'ÉVOLUTION DU DROIT EN FAVEUR DU MODÈLE DES COOPÉRATIVES ?

Malgré la concurrence que font peser les plateformes numériques de la cyclo-logistique sur de plus petites entreprises, leur modèle économique qui repose sur l'exploitation de travailleurs « indépendants » est aujourd'hui mis en péril par les évolutions du droit. A la suite de plusieurs procès juridiques ayant établi une relation de subordination entre les plateformes et leurs travailleurs, et par conséquent, une forme de salariat déguisé pouvant donner lieu à de lourdes pénalités financières<sup>38</sup>, le Parlement européen a voté le 2 février 2023 en faveur de la « présomption de salariat » pour toutes les plateformes de livraison qui devront alors justifier de la légalité de leur modèle<sup>39</sup>. Ce que n'auront pas à faire **les coopératives de livreurs à vélo qui pourraient bénéficier à termes de l'affaiblissement d'une concurrence jugée déloyale.**



## UNE FILIÈRE ÉCONOMIQUE NATIONALE DU VÉLO EN VOIE DE STRUCTURATION

Malgré certaines limites, les leviers de l'action publique ne manquent donc pas pour donner une place centrale à l'ESS dans l'économie du vélo. Ils se heurtent néanmoins aux capacités restreintes de l'écosystème économique actuel (ESS ou non) pour prendre en charge des besoins toujours plus croissants. L'opération « Coup de Pouce Vélo » d'aide à la réparation s'est ainsi arrêtée suite à une sur-sollicitation des réparateurs, mais aussi par manque de pièces détachées disponibles, ce qui redonne aux enjeux de relocalisation une dimension de plus en plus urgente, comme le souligne le rapport du député Guillaume Gouffier-Cha en février 2022<sup>40</sup>. Sa proposition d'organiser des Etats Généraux du vélo est suivie par l'APIC, en collaboration avec les acteurs publics et privés de la filière (FUB, Vélos et territoires, France Vélo tourisme, Mobilians, Union Sports et Cycles) dans l'intérêt de structurer l'ensemble de la filière économique du vélo et de lui donner des orientations ambitieuses. A la suite d'une phase de co-construction de ses orientations par les acteurs eux-mêmes, les Etats Généraux aboutissent à la publication d'un livre blanc<sup>41</sup> de la filière incluant **plusieurs axes de développement** qui restent à préciser, mais sur lesquels les acteurs de l'ESS devraient d'ores et déjà être amenés à se positionner.

On peut ainsi souligner dès à présent que la place accordée aux acteurs de l'ESS et à leurs différents réseaux sectoriels (cyclo-logistique, cyclotourisme, réemploi solidaire et réparation, etc.) au sein de la **gouvernance** et du **pilotage** de la filière devrait être

déterminante pour y faire valoir la spécificité des modèles de l'ESS. Elle permettrait également d'inscrire le déploiement de la filière dans les territoires où ces structures disposent déjà d'un rôle d'organisation des coopérations entre acteurs et de structuration territoriale de l'économie du vélo. Les **pôles territoriaux de coopération économique (PTCE), les Maisons du vélo, les coopératives de production, les fédérations régionales et locales d'associations, les réseaux professionnels de cyclo-logistique, les coopératives d'activités et d'emplois (CAE)**<sup>42</sup> ou encore les **Pôles mobilités**, tels que le **BAM** en Nouvelle Aquitaine<sup>43</sup>, sont autant de structures qui fédèrent localement les professionnels de la mobilité et du vélo, les fabricants et réparateurs, les collectivités locales ainsi que le grand public pour construire en commun une filière du vélo adaptée aux besoins des territoires, qu'ils soient sociaux, écologiques ou économiques.

Au travers des **écosystèmes locaux d'accompagnement et de formation** qu'elles alimentent, ces structures se présentent également comme des actrices essentielles de l'**essaimage** et du **changement d'échelle** des structures qui composent la filière. En conséquence, son potentiel de création d'activités et d'emplois pourrait se renforcer sensiblement par le biais de cette ingénierie territoriale dont l'ESS est l'une des principales actrices. A condition de lui donner les moyens de se déployer.

C'est donc dans les étapes suivantes de la constitution d'une filière économique du vélo en France et de la définition du rôle que l'ESS y jouera que se matérialiseront de nouvelles ambitions pour la « Petite Reine », à l'heure où la jonction entre enjeux sociaux, écologiques et géopolitiques n'a jamais fait autant appel à son retour définitif dans le paysage des mobilités de demain.

38 • <https://www.mediapart.fr/journal/economie-et-social/061222/en-france-une-nouvelle-menace-plane-sur-deliveroo>

39 • <https://www.mediapart.fr/journal/international/020223/au-parlement-europeen-uber-et-deliveroo-perdent-une-bataille>

40 • Gouffier-Cha G., *op. cit.*

41 • *Etats généraux 2022, « La filière économique du vélo en France, 9 engagements pour un avenir durable »*

42 • <https://www.opteos.fr/>

43 • <https://www.bam-mobilite.org/index.html>

# 7 bonnes raisons de développer la filière VÉLO

## #1

Parce que la structuration de la filière ne peut se passer de l'expertise d'usage des cyclistes et des professionnels, organisés au sein de structures de l'ESS.

## #2

Parce que la démocratisation des usages du vélo repose sur la multiplication et l'accessibilité sur tous les territoires et pour tout type de public des services aux usagers, par le biais d'organisations qui ne doivent pas répondre à la seule logique du profit.

## #3

Parce que l'ESS sur la filière ne se contente pas de développer des services mais de « faire » des cyclistes au travers de nombreuses activités de formation, de sensibilisation et d'éducation populaire.

## #4

Parce que l'ESS, notamment au travers de ses activités de réemploi et de réparation solidaires et participatives, porte en complément de la décarbonation des mobilités, la promesse d'une filière vélo écologiquement sobre et en phase avec les enjeux sociaux de la transition écologique.

## #5

Parce qu'une organisation du travail plus démocratique apportera sur la filière des emplois non seulement socialement et écologiquement utiles, mais aussi porteurs de sens.

## #6

Parce que la pluriactivité des modèles économiques de l'ESS leur donne déjà une vision systémique des besoins de la filière et une capacité d'adaptation aux évolutions de celle-ci.

## #7

Parce que la structuration à venir d'une filière économique du vélo en France devra nécessairement composer avec les formes de coopérations locales instituées par des organisations de l'ESS sur l'ensemble des chaînes de valeur.

### CONTACT

**ESS France**  
34 bis rue Vignon  
75009 Paris

[www.ess-france.org](http://www.ess-france.org)  
[contact@ess-france.org](mailto:contact@ess-france.org)  
[@ESS\\_France](https://twitter.com/ESS_France)

**ess**  
France

**AÉSIO**  
MUTUELLE  
C'est ça, la mutuelle d'aujourd'hui