

Pourquoi le vélo partagé devient-il un pilier des mobilités du quotidien ?

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

DÉFINITION

Le vélo partagé est un service de mobilité permettant à plusieurs usagers d'accéder à des vélos mis à disposition par un opérateur public ou privé à l'initiative ou non d'une collectivité. Il permet d'effectuer des trajets ponctuels ou réguliers sur un territoire donné.

L'idée est de rendre le vélo simple à utiliser tous les jours et de limiter le recours systématique à la voiture.

Quelles sont les différentes formes de vélo-partages ?

- Vélos en libre-service en station (VLS) : disponibles dans des stations fixes, avec emprunt et restitution au même type de point d'ancrage
- Vélos en location courte durée (VLCD) : location pour quelques heures ou quelques jours, souvent via une plateforme ou un opérateur local
- Vélos en location longue durée (VLLD) : mise à disposition pour plusieurs semaines ou mois, généralement sous forme d'abonnement
- Free-floating : vélos ou trottinettes sans station fixe, géolocalisés et accessibles via une application

Les services peuvent inclure différents types de vélos : des vélos mécaniques (sans assistance électrique), des vélos à assistance électrique (VAE), des triporteurs, des vélos cargos, des vélos spéciaux ou adaptés.

Comment les mettre en œuvre ?

La mise en place des services de vélos partagés peut s'appuyer sur différents types de contrats passés entre une collectivité et un opérateur. Le choix du contrat s'effectue en fonction des objectifs du territoire et des ressources disponibles via la régie, la délégation de service public (DSP), le marché public, l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), le recours à une société publique locale (SPL), l'intégration dans un marché ou une DSP de transport collectif, le groupement de commande.

Pour rendre les services de vélos partagés attractifs et fiables, des aménagements spécifiques peuvent souvent être nécessaires pour accompagner leurs déploiements (pistes et bandes cyclables, box sécurisés, stations de gonflage, application mobile ou un portail web dédié pour la réservation...).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les services de vélos partagés représentent un levier déterminant pour des mobilités décarbonées : réduction des émissions, moindre recours à la voiture sur les trajets courts et meilleure qualité de l'air. Ils renforcent la multimodalité en facilitant les connexions avec bus, train et tramway, notamment sur le premier et le dernier kilomètre.

Adaptés aux centres urbains denses, ces services sont susceptibles de s'implanter à proximité des pôles générateurs de mobilités : zones d'emplois ou d'habitats, pôles d'échanges, écoles et universités, zones touristiques... Ils peuvent également s'implanter en zone péri-urbaine, voire rurale, sous réserve d'une analyse fine du modèle économique avec potentiellement une prise en charge nécessaire et complémentaire du déficit du service par la collectivité.

Le vélo partagé peut également offrir un complément multimodal dans les déplacements du quotidien afin de proposer des solutions sur des trajets du dernier kilomètre de diffusion ou de rabattement.

Il peut être très complémentaire dans des zones où les transports en commun peuvent ne pas suffisamment être développés ou à l'inverse prendre leur relais sur certaines plages horaires (soir, heures creuses et week-end...) ou certaines saisons (tourisme estival).

Coûts	Objectif	Exemples
Investissement (pluriannuel)	Financer les infrastructures ou le matériel (si acquisition des vélos par la collectivité ou forfait de location du matériel à l'opérateur)	Stations, arceaux, marquages au sol...
Fonctionnement (annuel)	Financer l'exploitation du service	Frais d'entretien et de maintenance des services, communication...

Pour accompagner le financement de ses projets les collectivités peuvent avoir recours à un subventionnement propre de l'opérateur, d'aides de l'État (fonds vert, dispositifs de l'ADEME...), à un financement exclusif par l'opérateur, à des cofinancements par les employeurs... Et pour équilibrer les dépenses et les recettes, l'utilisateur peut supporter un coût du service. Il peut lui aussi bénéficier d'incitations financières telles qu'une tarification avantageuse pour les abonnés réguliers, une réduction pour certains publics (étudiants, ménages modestes), une gratuité temporaire pour encourager l'adoption.

NOS PRÉCONISATIONS

Le GART préconise quelques recommandations pour assurer le bon développement des services de vélos partagés au sein des territoires.

- **Définir clairement la zone d'opération** dont l'objectif est d'identifier les périmètres prioritaires (centres-villes, pôles d'échanges, zones touristiques, quartiers étudiants...) et adapter la couverture du service en fonction des besoins locaux et des infrastructures cyclables existantes.
- **Assurer la cohérence avec les transports collectifs** afin de positionner de préférence les stations à proximité des gares, arrêts de bus et pôles multimodaux et d'intégrer le service dans les offres combinées (tarification intégrée, application ou portail mobilité MAAS).
- **Intégrer le service dans une logique multimodale** de sorte à favoriser les correspondances avec les transports collectifs, le covoiturage et l'autopartage pour fluidifier les trajets.
- **Sélectionner des opérateurs expérimentés pour garantir la qualité du service, la maintenance et la disponibilité des vélos** sans oublier de privilégier des partenariats permettant une pérennité économique et technique.
- **Coordonner avec les territoires voisins et faire remonter les besoins des habitants** afin d'éviter les ruptures de service et d'ajuster l'offre (type de vélos, localisation des stations). L'échelon intercommunal est le bon niveau pour un déploiement homogène et lisible.
- **Capitaliser sur une communication claire** de manière à expliquer le fonctionnement du service, les tarifs et les points de retrait, tout en valorisant les bénéfices environnementaux et économiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

- [Le guide des services vélos du Club des Villes et Territoires Cyclable - 2024](#)
- [Second rapport du vélo public de l'Association des Acteurs du Vélo Public - 2025](#)

L'ESSENTIEL À RETENIR

Le vélo partagé permet l'accès au vélo sans propriété, sous plusieurs formats (station, location, free-floating), et constitue une alternative simple aux trajets courts en voiture.

C'est un levier clé de décarbonation et de multimodalité, en assurant le dernier kilomètre et en complétant l'offre de transport public.

Sa réussite repose sur un maillage cohérent, un pilotage solide et une communication lisible, avec un modèle économique adapté au territoire.