

Le Vélo-partage : un programme communautaire de prêt de vélos

Organisation

Community Bicycle Network (Réseau communautaire de prêt de vélos)

Statut

Début en 2000, continu

Aperçu

Le programme Vélo-partage a été lancé en 2001 par le Community Bicycle Network (réseau communautaire de vélos), une organisation enregistrée sans but lucratif. Le coût d'une carte saisonnière est de 25 \$ ou de quatre heures de travaux bénévoles. Les détenteurs peuvent emprunter un vélo dans plusieurs points de service du centre-ville, l'utiliser pendant tout au plus trois jours et le retourner au point de service qu'ils préfèrent. À l'aide d'une base de données accessible en ligne, on peut retracer les vélos et déterminer la façon dont ils ont été utilisés. En 2004, dans le cadre du programme, 170 vélos et 14 points de service sont disponibles et le nombre maximal de 450 utilisateurs devrait être atteint.

Les vélos, dont la moitié ont été donnés et remis en état, affichent les mêmes caractéristiques, ils sont de couleur jaune brillant et dotés d'une seule vitesse et de freins à contre-pédalage. Les magasins locaux de vélos offrent gratuitement certaines pièces et services et des bénévoles fournissent en grande partie la main-d'œuvre nécessaire pour remettre en état les vélos et veiller à leur entretien. Un coordonnateur à temps plein et un technicien à temps partiel ont été embauchés pour maintenir et remettre à neuf les bicyclettes. Les fonds proviennent des cotisations des membres, de subventions et de commanditaires.

Le Vélo-partage a démontré qu'il y a un marché, dans les villes canadiennes pour la location peu coûteuse de vélos et donne aux autres un précieux modèle à suivre.

Contact

Maogosha Pyjor
Coordonnateur du programme Vélo-partage
Téléphone : (416) 504-2918
Courriel : cbn@connection.com

Ressources

- Site Web de Vélo-partage «BikeShare» (www.communitybicyclenetwork.org)

Mise en contexte

La ville de Toronto, capitale de l'Ontario, compte 2,5 millions d'habitants. C'est le centre du Toronto métropolitain, la plus importante métropole au Canada dont la population de 5 millions d'habitants devrait s'accroître de 10 p. 100 d'ici 2021.

Le centre-ville de Toronto est intensément développé et compte d'innombrables immeubles commerciaux, résidentiels, institutionnels et autres. L'économie est prospère et la qualité de vie élevée, deux facteurs engendrés en partie par un excellent réseau de transport urbain et par une planification urbaine qui favorise la marche et le cyclisme. Au cours des années 70, dans le cadre d'un mouvement de réforme politique communautaire, la question de la qualité de vie au centre-ville de Toronto et dans les quartiers avoisinants a pris une toute nouvelle importance. Grâce à un fort appui du public, plusieurs batailles pour arrêter les projets d'expansion des routes ont été remportées et le cyclisme été intégré au réseau de transport de Toronto.

Aujourd'hui, dans le cadre de ses programmes, la ville de Toronto appuie les réseaux cyclistes au plan de la sécurité, de la promotion et des activités spéciales. Le Comité sur le cyclisme de la ville est très actif, il réunit de nombreux intervenants et dirige plusieurs activités du programme cycliste de la municipalité. En 1995, la revue *Bicycling Magazine* a nommé Toronto la ville par excellence pour le cyclisme en Amérique du Nord.

Contexte organisationnel

Plusieurs organisations communautaires s'occupent de promouvoir le cyclisme à Toronto. Le Community Bicycle Network (CBN) est l'une des plus importantes. Fondé en 1993, le réseau peut compter sur 170 bénévoles réguliers. Le programme Vélo-partage, objet de la présente étude de cas, est l'un des nombreux projets du CBN.

Depuis 1993, CBN a conçu et soutenu une vaste gamme d'activités axées sur la réparation des vélos, le perfectionnement des habiletés, le recyclage des vélos, l'élaboration des politiques, la convivialité des rues, le rétablissement urbain, le soutien juridique volontaire et l'aide consultative. Il a ouvert des clubs de vélos pour les

enfants des quartiers à faible revenu, une coopérative d'outils pour vélos et des ateliers de réparation des vélos dirigés par des femmes pour des femmes. Il a lancé un projet international de recyclage des vélos avec la ville de La Havane et un programme de prêt de vélos, ouvert des ateliers apprendre-et-gagner pour les victimes de violence familiale, créé une chorale à vélo et un groupe de promotion du cyclisme.

Buts et objectifs

Le programme Vélo-partage du CBN vise à hausser le nombre d'adeptes du cyclisme à Toronto en mettant plus de vélos à la disposition de la population. Les objectifs sont les suivants :

- fournir à la collectivité un parc de vélos répartis dans des points de service partout dans la ville, parc qui augmentera en fonction de la demande;
- apporter une contribution visible et positive à l'image et à l'attrait du cyclisme à Toronto;
- améliorer la qualité de l'air et contrer le changement climatique en réduisant les émissions dans l'atmosphère des véhicules de transport.

Le programme Vélo-partage s'inspire du projet «Vélos blancs» mis sur pied par la ville d'Amsterdam, dans les années 60, projet qui fut un échec du fait que les vélos n'étaient pas dotés de cadenas et qu'ils furent rapidement volés ou vandalisés. Pour créer un sens de valeur et d'appréciation chez ses membres, les responsables du programme ont décidé de ranger les vélos de façon sécuritaire et de demander aux membres de verser une cotisation annuelle ou de faire une contribution sous forme de bénévolat.



Actions

Élaboration du programme. Fin 2000, les responsables du CBN ont entrepris l'élaboration du plan d'activités du programme Vélo-partage, déterminé ses objectifs clés, ses besoins financiers et les sources potentielles de financement. Ils ont aussi examiné quelle serait la clientèle du programme et déterminé que la zone de service s'étendrait sur le territoire de l'ancienne ville de Toronto (650 000 de population) qui forme maintenant le cœur de la région du Grand Toronto. Le programme a été lancé en mai 2001, avec 50 vélos et cinq points de service.

Vélos. En 2004, le parc compte maintenant 170 vélos. Environ la moitié des vélos ont été donnés et remis en état et les autres ont été achetés avec les fonds des commanditaires. Les responsables du programme ont négocié une entente favorable avec les fournisseurs et peuvent acheter de nouveaux vélos à prix réduit. Le prix des nouveaux vélos, y compris l'assemblage et les accessoires, revient à 215 \$ chacun. Les vélos sont sobrement équipés, de façon à optimiser leur fonctionnalité et leur sécurité et à minimiser leur intérêt pour les voleurs. Tous les vélos portent un nom et un numéro, sont de couleur jaune brillant, dotés d'une seule vitesse, de freins à contre-pédalage, d'une clochette, d'un panier, de catadioptrés (réflecteurs) et d'un cadenas. Les usagers doivent fournir leur propre phare avant le soir, conformément à la loi.

Points de service. En 2004, on dispose de 14 points de service situés dans des comptoirs de vélos, des cafés, des magasins, des centres d'étudiants, des centres communautaires et autres immeubles publics. Les hôtes des points de service fournissent l'espace nécessaire pour ranger les vélos, s'occupent des détenteurs de cartes lorsqu'ils prennent possession ou retournent les vélos, entrent les données sur les transactions dans la base de données accessible en ligne et informent le CBN de tout problème liée au parc de vélos.

Adhésion. Les membres du programme Vélo-partage reçoivent une carte de saison (valide d'avril à décembre) dont le prix est de 25 \$ ou de quatre heures de travail bénévole avec une organisation. Dans l'entente d'adhésion de deux pages, on précise les modalités de l'utilisation des vélos, de l'indemnisation de l'utilisateur à l'égard du programme Vélo-partage et des parties concernées ainsi que de la procédure à suivre en cas d'accident. Les détenteurs de cartes doivent être des cyclistes expérimentés et être âgés d'au moins 18 ans. Ils bénéficient de certains avantages, dont des rabais dans les magasins participants.

Processus du prêt. Après avoir montré sa carte Vélo-partage à l'hôte du point de service, le membre peut emprunter un vélo, l'utiliser tout au plus pendant trois jours et le retourner à tout autre point de service. Les frais de retard sont de 2 \$ par jour. Lorsque le membre est en retard, on lui téléphone une fois pour le lui rappeler et après une semaine, sa carte est annulée. La carte est aussi annulée si le membre s'est fait voler un vélo à deux reprises.

Administration. Les responsables du programme Vélo-partage utilisent une base de données accessible en ligne pour retracer les vélos et déterminer la façon dont ils ont été utilisés. Le personnel est à même de vérifier le registre de prêt du vélo, d'établir les besoins d'entretien de chacun des vélos, de déterminer si un point de service ne dispose pas d'assez de vélos ou s'il en dispose de trop et de déterminer le profil d'utilisation des membres, par

exemple, le nombre de fois qu'ils ont remis un vélo en retard. Le logiciel a été conçu au départ par un bénévole du CBN et a été plusieurs fois mis à niveau pour améliorer sa flexibilité et ses fonctions de production de rapports.

Promotion. Les responsables du programme Vélo-partage comptent, en grande partie, sur la publicité que leur procurent les vélos jaunes. Ils émettent des communiqués de presse pour annoncer les événements marquants et bénéficient d'espace publicitaire gratuit dans les journaux communautaires et les hebdomadaires.



Vélos garés à un point de service Vélo-partage

Résultats

La forte croissance du programme Vélo-partage est démontrée dans le tableau ci-dessous. En 2003, les membres, en moyenne, ont emprunté un vélo plus de six fois et, en moyenne, les vélos ont été empruntés plus de 15 fois chacun. En tout temps, entre 65 p. 100 et 75 p. 100 des vélos du parc ont été utilisés.

Année	Centres de service	Vélos	Membres	Transactions
2001	5	50	175	1 150
2002	11	138	295	2 320
2003	14	169	395	2 680

Le programme Vélo-partage constitue un excellent véhicule pour évaluer les données démographiques sur les cyclistes de Toronto. Au nombre des fréquents usagers, on compte des médecins, des avocats et autres professionnels, ainsi que des étudiants et des personnes à faible revenu. Dans le cadre du programme, on planifie recueillir et analyser à l'avenir un plus grand nombre de données sur les membres.

Participants

Le Community Bicycle Network (CBN). Le personnel du CBN administre le programme Vélo-partage et les services de réparation et d'entretien des vélos. Un grand nombre de bénévoles du CBN contribuent au programme de différentes façons.

Points de service. Chacun des points de service Vélo-partage est situé dans des installations commerciales ou communautaires dont les hôtes s'occupent des détenteurs de cartes lorsqu'ils prennent possession des vélos ou les retournent.

Ressources

Le Community Bicycle Network emploie un coordonnateur à temps plein, qui administre les activités courantes, et un technicien principal à temps partiel qui est embauché en saison pour superviser les réparations et l'entretien des vélos. Plusieurs de ces tâches sont effectuées par des bénévoles. Toutefois, le programme a atteint sa pleine capacité et les responsables planifient l'ajout de ressources, dont l'embauche d'un technicien principal à temps plein.

La plupart des coûts de départ du programme Vélo-partage ont été subventionnés, mais le plan d'activité original prévoyait que le programme s'autofinancerait après quelques années. Les responsables du programme progressent de façon continue vers cet objectif en trouvant des sources novatrices de financement, comme la publicité sur les paniers des vélos et la vente du droit de nommer les nouveaux vélos. À l'avenir, le programme pourrait aussi être financé à même les recettes des autres programmes du CBN.

Les principales sources de financement du programme Vélo-partage sont les suivantes :

- l'adhésion : 3 500 \$ annuellement;
- le Toronto Atmospheric Fund : 110 000 \$ de 1999 à 2003;
- le programme Sur la route du transport durable (SRTD), de Transports Canada, : 47 400 \$ en 2001;
- d'autres organisations, dont l'Ontario Power Generation (qui a financé l'élaboration du plan d'activités), la Toronto Community Foundation, la Fondation TD des amis de l'Environnement, la Mountain Equipment Co-op et Bell Canada.

Plusieurs magasins de vélos contribuent en nature en faisant don de cadres de vélos, de pièces et de services, comme peindre les vélos. Les particuliers font don de vélos à remettre en état.

Échéancier

Fin 2000. Élaboration du plan d'activités

Mai 2001. Lancement du programme

Juin 2003. Mise en place du système en ligne de retraçage

Leçons apprises

Importantes leçons retenues lors de la mise en œuvre du programme Vélo-partage :

- le concept d'un programme communautaire de prêt de vélos est exploitable, dans le contexte d'une organisation non gouvernementale, et ce, en disposant de bénévoles motivés et de locaux à prix modique et beaucoup d'heures de travail;
- il faut privilégier l'utilisation des vélos simples dont la technologie est rudimentaire pour minimiser les coûts et réduire les vols;
- le programme doit disposer d'un système de retraçage des vélos, comme le logiciel accessible en ligne du programme Vélo-partage, pour minimiser les risques de confusion, en particulier si l'on dispose de nombreux points de services et qu'un certain nombre d'hôtes ne laissent pas toujours les vélos aller selon les procédures appropriées;
- il est conseillé de traiter directement et fermement avec les quelques membres qui retournent les vélos régulièrement en retard;
- les comptoirs locaux de vélos peuvent être disposés à fournir des cadres et des pièces et il est fort probable que l'administration municipale appuiera le projet;
- les bailleurs de fonds potentiels peuvent être préoccupés par la question du vol et du vandalisme (comme dans le cas du projet «Vélos blancs» de la ville d'Amsterdam dont 90 p. 100 des vélos ont disparu au cours de la première année). Cela peut être évité en adoptant un processus de prêt approuvé par les membres et en rangeant les vélos de façon sécuritaire. Au cours de la première année d'existence du programme Vélo-partage, sept vélos ont été volés parce qu'ils étaient mal verrouillés. Quelques-uns ont été volés mais retrouvés grâce à des messagers à vélo observateurs;
- les programmes de prêt de vélos intéressent les médias car il s'agit de «bonnes nouvelles». Un grand nombre de reportages ont été effectués sur le programme Vélo-partage à Toronto et partout au Canada.

Prochaines étapes

Dans le cadre du programme Vélo-partage, on prévoit ajouter quatre points de service et augmenter le nombre de membre de 20 p. 100 en 2004. Du fait que les ressources actuelles ne suffiront bientôt plus, les responsables du programme ont mis sur pied un groupe de consultation qui déterminera les possibilités et les enjeux que pourrait engendrer l'expansion.

Notre objectif futur consiste à renforcer nos liens avec le réseau de transport de Toronto et nous avons présenté à la Toronto Transit Commission un projet prévoyant l'ouverture de points de service aux stations de métro. Le groupe de travail cherche à trouver des solutions aux problèmes liés à la propriété et à la main-d'œuvre et, pour ce faire, l'élaboration d'un système de prêt automatisé avec cartes intelligentes pourrait être une solution partielle. Les responsables du programme font aussi partie d'un groupe de travail qui examine la possibilité de créer des «points de service mobiles» pour lier entre eux le prêt de vélos, le covoiturage, le transport en commun et les trains de banlieue dans la région de Toronto.

Les images sont une gracieuseté de Community Bicycle Network