

alveole+

Bilan du programme

Novembre 2022 — Mars 2026



alveoleplus.fr



Contexte

Le stationnement vélo : un levier stratégique pour le développement de la pratique	3
Le stationnement vélo, maillon essentiel du « système vélo »	3
Alvéole, premier programme CEE dédié au vélo	4
De l'expérimentation au changement d'échelle : neuf ans de programmes Alvéole	6
Les porteurs et partenaires du programme	8

Le programme Alvéole +

Trois services intégrés	10
-------------------------	----

Mise en œuvre opérationnelle

L'équipe projet	12
Les comités miroirs : une gouvernance de terrain	13
Le réseau de prestataires : conseiller-ères, formateur-rices, fournisseurs	14

Communication et promotion

La newsletter : un lien régulier avec l'écosystème	16
Les réseaux sociaux : construire une communauté autour du stationnement vélo	16
Les relations presse : ancrer le programme dans le paysage médiatique	17
Campagnes digitales et publipostage : toucher les cibles là où elles se trouvent	18
Les actions de promotion : webinaires, salons et prospection ciblée	19

Les résultats du programme

Le stationnement : des milliers de places créées sur tout le territoire	21
Des résultats contrastés selon les cibles	23
Trois types d'aménagement	29
Le conseil : une nouveauté plébiscitée	31
La formation à la mobilité : un potentiel sous-exploité	32

Conclusion et perspectives

Au-delà des chiffres : ce qu'Alvéole Plus a transformé	34
Perspectives : quel avenir pour le stationnement vélo ?	38

Contexte

Le stationnement vélo : un levier stratégique pour le développement de la pratique

Lancé en 2022, Alvéole Plus est le troisième programme Alvéole. Financé dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie, il a permis de déployer sur l'ensemble du territoire un dispositif intégré de cofinancement, de conseil et de formation au service du stationnement vélo sécurisé.

En quatre ans, le programme Alvéole Plus a structuré un écosystème qui n'existait pas : 230 fournisseurs référencés, 70 conseiller-ères spécialisé-es formé-es, un guide technique devenu référence nationale, et des données géolocalisées qui alimentent une base nationale open source du stationnement cyclable.

Alvéole Plus a fait du stationnement vélo un sujet d'investissement à part entière dans les collectivités, les copropriétés privées, les établissements scolaires et d'enseignement, les gares et pôles d'intermodalité, et l'habitat social.



Le stationnement vélo, maillon essentiel du « système vélo »

Le 14 septembre 2018, le gouvernement dévoile le premier Plan Vélo national, avec une ambition forte : tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens pour atteindre 9 % d'ici 2024, et 12 % d'ici 2030. Pour y parvenir, il faut bâtir un véritable « système vélo », c'est-à-dire un ensemble de conditions favorables, capables de transformer durablement les habitudes de mobilité.

Ce système repose sur plusieurs piliers complémentaires : des aménagements cyclables pour circuler en sécurité, des services de réparation et d'entretien, l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge, l'accompagnement des employeurs et, maillon indispensable, le stationnement sécurisé. Car sans possibilité de garer son vélo en toute sécurité, la crainte du vol demeure l'un des principaux freins à la pratique quotidienne.



Alvéole, premier programme CEE dédié au vélo

C'est à partir de ce constat que naît, en 2016, le projet de créer le tout premier programme de Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) dédié au développement de l'usage du vélo. Pour porter ce programme, la FUB (Fédération française des Usagers et Usagères de la Bicyclette) s'associe à la société de conseil en efficacité énergétique ROZO. Le premier programme Alvéole voit le jour en 2017.



© Adobe Stock

Le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie



Le programme Alvéole Plus s'inscrit dans le cadre du dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), un mécanisme créé par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique de 2005 (loi POPE). Ce dispositif repose sur une obligation imposée aux fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, fioul, carburants...) de promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients.

Les « obligés », c'est-à-dire les entreprises soumises à cette obligation, peuvent s'acquitter de leurs engagements de différentes manières : en finançant directement des actions d'économies d'énergie, en achetant des certificats à d'autres acteurs, ou en contribuant à des programmes d'accompagnement comme Alvéole Plus.

La place du vélo dans les CEE

Historiquement centré sur l'efficacité énergétique des bâtiments, le mécanisme des CEE a été élargi pour intégrer les économies d'énergie liées au développement de la pratique du vélo. Alvéole Plus et les autres programmes CEE portés par la FUB constituent la dimension servicielle de cette politique : là où les investissements publics financent les pistes et les aménagements, les programmes CEE participent au financement de la formation, l'accompagnement des employeurs, le stationnement sécurisé, l'apprentissage du vélo, etc.



© Adobe Stock

De l'expérimentation au changement d'échelle : neuf ans de programmes Alvéole

1

Alvéole (2017-2018) : le programme pilote

La première version du programme s'adresse exclusivement aux bailleurs sociaux. Son objectif : cofinancer la création de places de stationnement vélo sécurisées et abritées dans l'habitat social, et accompagner les résident-es vers la pratique du vélo au quotidien grâce à des formations à la mobilité. En deux ans et avec une seule cible de bénéficiaires, le programme permet la création de 1 066 emplacements et la signature de 28 conventions. Au-delà des chiffres, cette première expérience valide la pertinence du modèle et ancre la FUB comme acteur technique de référence sur le stationnement vélo.

2

Alvéole 2 (2019-2021) : l'accélération

Lancée en 2019 avec un objectif de 30 000 places, la seconde version du programme élargit le périmètre à quatre cibles de bénéficiaires : l'habitat social, les établissements scolaires et d'enseignement, les pôles intermodaux et gares, ainsi que les espaces et sites publics. Au-delà du stationnement, le programme intègre un volet de sensibilisation à l'écomobilité auprès de certains publics cibles. Le programme peine toutefois à décoller dans ses premiers mois.

Le programme prend une nouvelle dimension en 2020. À la sortie du premier confinement lié au Covid-19, le vélo s'impose comme une alternative évidente pour se déplacer sans risque de contamination. Le gouvernement lance en urgence le dispositif "Coup de Pouce Vélo" et confie à Alvéole 2 la responsabilité de le porter. Pensé pour encourager la pratique dans le contexte sanitaire, le dispositif finance jusqu'à 50 € de réparation par vélo, des séances de remise en selle et des stationnements temporaires. Son objectif initial de 300 000 réparations est rapidement quadruplé face à l'engouement. Au total, plus de 1,7 million de vélos sont réparés, près de 6 000 personnes remises en selle et plus de 15 000 places de stationnement temporaires installées.

Cette opération donne une visibilité importante au programme Alvéole, mais elle mobilise aussi une part importante des ressources d'Alvéole 2. Sur la fin du programme, de nombreuses demandes de stationnement ne peuvent être honorées dans les temps. Au total, Alvéole 2 permet la création de plus de 17 905 emplacements pérennes et l'accompagnement de plus de 7 000 personnes à la mobilité à vélo. Ce résultat est en deçà de l'objectif initial de 30 000 places, mais confirme que le besoin de stationnement vélo sécurisé est massif sur le territoire et appelle une suite.

3

Alvéole+ (2022-2026) : une ambition démultipliée

Fort de cette expérience et de la notoriété acquise, la FUB poursuit seule (sans ROZO, qui avait co-porté les deux premiers programmes) et lance en 2022 la troisième version du dispositif. Alvéole Plus se distingue par une double évolution.

➔ **Un élargissement des cibles :** deux nouvelles cibles viennent s'ajouter aux quatre précédentes : les copropriétés privées à usage principal d'habitation et les espaces pour les livreurs à vélo. L'ajout des copropriétés répond à une demande déjà exprimée lors d'Alvéole 2 et à un enjeu majeur pour l'usage quotidien : pouvoir stationner et sécuriser son vélo chez soi. L'ouverture aux espaces dédiés aux livreurs vise quant à elle à accompagner le développement de la cyclo-logistique en milieu urbain.

➔ Un enrichissement des services :

si les précédents programmes Alvéole proposaient déjà un volet de sensibilisation à l'écomobilité, Alvéole Plus va plus loin en ajoutant un service de conseil en amont des projets, nouveauté du programme. Le dispositif articule désormais trois services complémentaires (conseil, cofinancement de stationnements sécurisés et formation à la mobilité à vélo) dans une logique d'accompagnement de bout en bout.

Le programme s'adresse ainsi à six cibles distinctes, couvrant un spectre large d'usages et de territoires, avec un objectif ambitieux de déploiement à grande échelle.

	Alvéole	Alvéole 2	Alvéole+
Période	2017 - 2018	2019 - 2021	2022 - 2026
Bénéficiaires	1 cible bailleurs sociaux	4 cibles habitat social enseignement pôles intermodaux espaces publics	6 cibles habitat social enseignement pôles intermodaux espaces publics copropriétés privées, espaces livreurs à vélo
Services	- Cofinancement de stationnement - Séances d'apprentissage du vélo ou de remise en selle	- Cofinancement de stationnement - Sensibilisation à l'écomobilité	- Conseil en amont - Cofinancement de stationnement - Formation à la mobilité à vélo
Emplacements créés	1 066	+ de 17 000	+ de 49 000

Alvéole est vraiment un programme pertinent parce qu'il accompagne et anticipe les besoins grandissants de stationnement vélo un peu partout dans nos villes. Parce qu'aujourd'hui, les usages de la mobilité sont en train de changer en profondeur.

Julien Langé, conseiller vélo Alvéole+ et urbaniste des mobilités pour le cabinet BL Évolution

Les porteurs et partenaires du programme

La FUB et FUB Services : les porteurs du programme

Créée en 1980, la FUB (Fédération française des Usagers et des usagers de la Bicyclette) est née de l'envie de fédérer les associations d'usager-ères du vélo pour leur permettre de développer la solution vélo et de la revendiquer plus efficacement au niveau national. La mission de ce réseau : rendre le vélo plus attrayant et sûr pour susciter l'envie et l'intérêt de l'intégrer dans ses déplacements quotidiens.

Regroupant plus de 550 associations et antennes locales dans la majorité des départements français, la FUB se fait le porte-voix des 4 millions de cyclistes quotidiens et des 25 millions d'usager-ères régulières du vélo. De fait, elle est devenue l'interlocutrice légitime sur les sujets de mobilités actives de nombreuses instances nationales et des collectivités territoriales.

À travers ses actions, la FUB interpelle les pouvoirs publics pour obtenir des politiques cyclables ambitieuses : infrastructures cyclables sécurisées, stationnement adapté, éducation à la mobilité à vélo, lutte contre les violences motorisées...

FUB Services, SAS dont la FUB est l'actionnaire unique, est le porteur pilote du programme. À ce titre, elle assure le pilotage opérationnel et financier d'Alvéole Plus.



Les obligés CEE

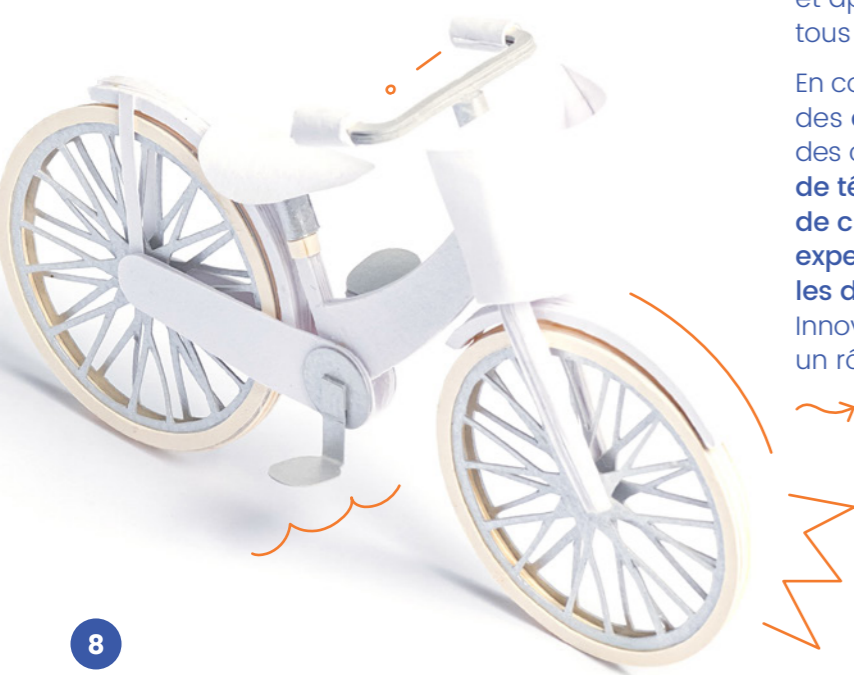
Le programme est financé par les entreprises « obligées » du dispositif CEE : DISTRIDYN, SIPLEC, BOLLORÉ Energy, Total Energies Electricité et Gaz France.

La gouvernance du programme

Le programme est piloté par un comité de pilotage (COFIL) qui réunit les porteurs, les entreprises obligées financeuses, l'ADEME et les représentants de l'État : Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), Coordonnateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV)... Le COFIL valide les orientations stratégiques, suit les indicateurs de déploiement et approuve les appels de fonds. Il se réunit tous les six mois.

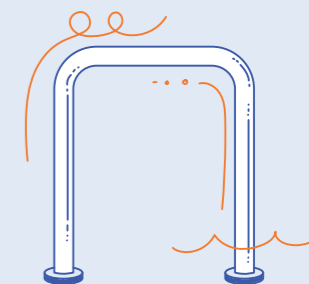
En complément de cette gouvernance institutionnelle, des comités miroirs ont été instaurés pour chacune des cibles bénéficiaires du programme. Composés de têtes de réseau et d'acteurs représentatifs de chaque cible, ces comités apportent leur expertise, suggèrent des ajustements et nourrissent les discussions du COFIL en co-construction. Innovation propre à Alvéole Plus, ils ont joué un rôle central dans le pilotage du programme.

→ Pour + d'informations sur les comités miroirs, consulter la partie "Mise en œuvre opérationnelle" (p.11)



Le programme Alvéole +

Le programme Alvéole Plus vise à développer l'usage du vélo en cofinançant la création de places de stationnement sécurisées et en accompagnant les bénéficiaires dans l'élaboration de leurs projets.



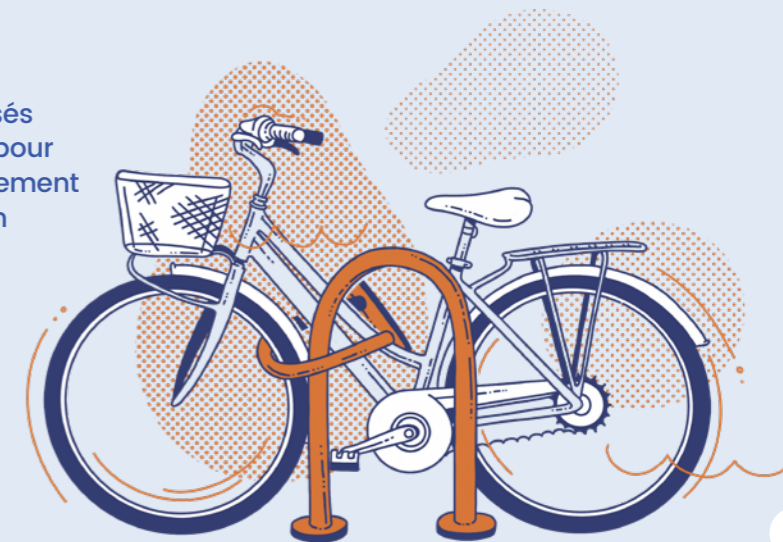
Objectifs

Le programme poursuit trois objectifs principaux, chacun adossé à un service dédié :

-  → cofinancer la création de 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos sur l'ensemble du territoire ;
-  → accompagner près de 2 900 bénéficiaires dans la définition et la concrétisation de leur projet de stationnement, grâce à un service de conseil ;
-  → former environ 7 000 usager-ères à la mobilité à vélo, via des sessions de sensibilisation à la mobilité à vélo.



Ces objectifs, initialement calibrés sur la période 2022-2024, ont été révisés à l'occasion des avenants successifs pour tenir compte du rythme réel de déploiement et des délais importants de réalisation pour certaines cibles.



Trois services intégrés

Le programme articule trois services complémentaires, conçus pour intervenir à chaque étape du projet : de la définition du besoin jusqu'à l'accompagnement des usager·ères à l'usage du vélo au quotidien.



Le cofinancement : cœur historique du programme

Le programme prend en charge jusqu'à 40 % du coût HT des équipements éligibles (50 % en zone à faibles émissions de mobilité).

Trois types de configurations sont éligibles :

- ➔ les consignes sécurisées individuelles ou collectives,
- ➔ les abris ouverts avec attaches libres d'accès,
- ➔ et l'équipement en arceaux de locaux existants couverts et sécurisés.

Les équipements doivent être fournis par des fournisseurs préalablement référencés sur la plateforme du programme.



Le service de conseil : un accompagnement gratuit en amont du projet

Nouveauté d'Alvéole Plus, le service de conseil offre un accompagnement gratuit (pris en charge à 100 %) dans la définition du projet de stationnement : localisation optimale, dimensionnement, choix des équipements. Il est réalisé par un réseau de conseiller·ères formé·es et référencé·es sur la plateforme.

Deux formats sont proposés selon le profil du bénéficiaire :

- ➔ un accompagnement express (une journée, à distance), ouvert à l'ensemble des cibles à l'exception des collectivités de plus de 20 000 habitant·es,
- ➔ et un accompagnement approfondi (trois à quatre jours, incluant un déplacement sur site), réservé aux copropriétés, aux établissements d'enseignement et aux espaces pour les livreurs à vélo.

Pour les copropriétés, l'accompagnement approfondi intègre une aide à la préparation de l'assemblée générale. Chaque bénéficiaire a droit à une seule prestation de conseil, quel que soit le nombre de projets déposés.



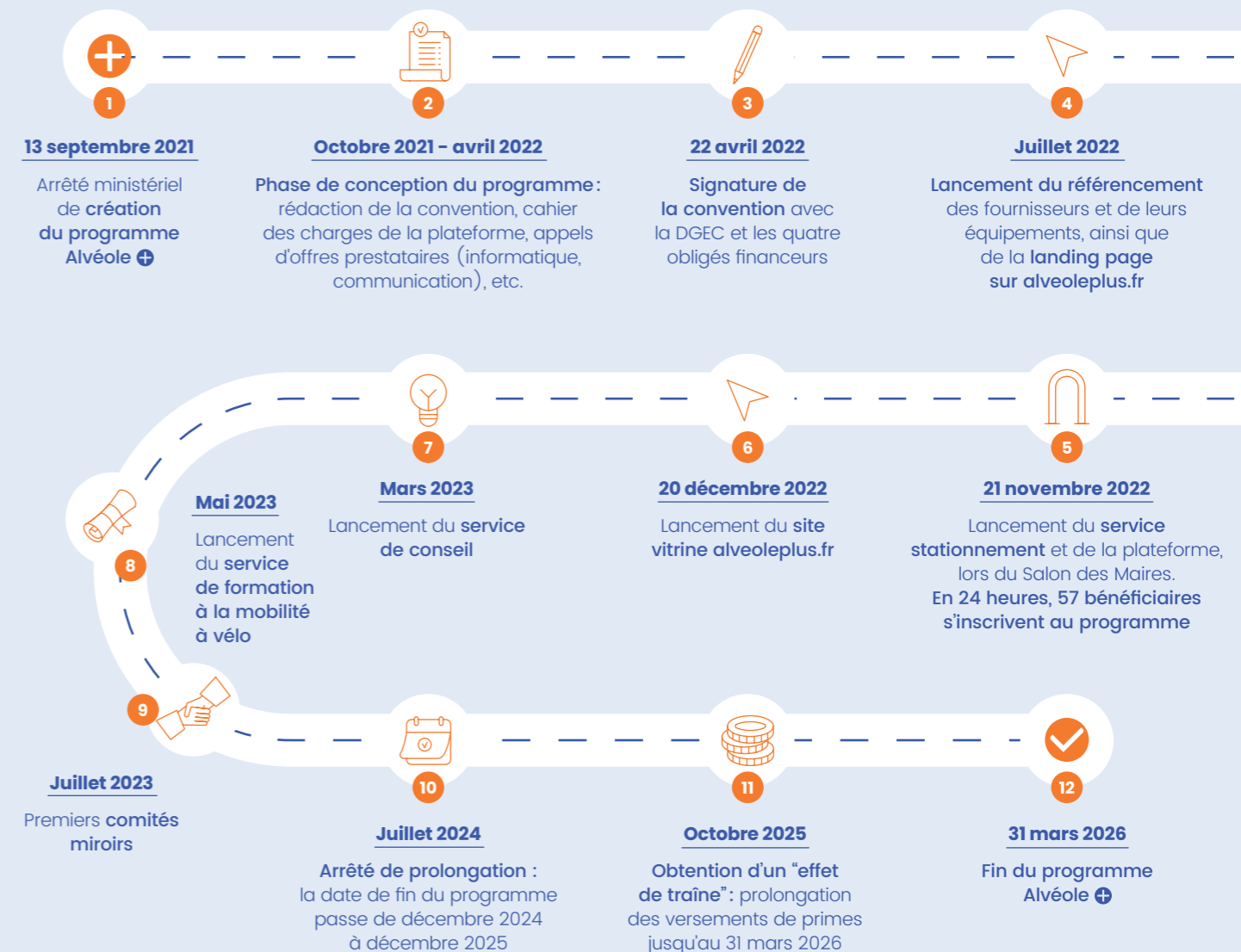
La formation à la mobilité à vélo : lever les freins à l'usage quotidien

Pris en charge à 100 %, ce service de formation s'adresse à certains publics spécifiques. Les résident·es de l'habitat social et les collégien·nes (à partir de la 5^e) et lycéen·nes bénéficient de sessions de 12 heures, modulables selon les besoins : remise en selle, entretien du vélo, mise en situation en circulation, autoréparation. Les livreurs à vélo bénéficient de sessions de formation à la cyclo-logistique de 4 heures, combinant théorie et pratique sur un parcours de livraison simulé.

Mise en œuvre opérationnelle

Les trois services d'Alvéole Plus ont été ouverts de manière échelonnée entre novembre 2022 et mai 2023, au rythme des développements de la plateforme, tandis que l'équipe continuait d'ajuster le dispositif en fonction des retours du terrain.

Les grandes étapes du programme



Le calendrier d'Alvéole Plus illustre une tension structurelle propre aux programmes CEE : le temps de conception et de mise en place opérationnelle (près de quatorze mois entre l'arrêté et le lancement de la plateforme) s'est imputé sur la durée utile du programme. Une fois les trois services ouverts (mai 2023), il ne restait alors qu'un an et demi avant la date de fin initialement prévue. C'est l'une des raisons pour lesquelles la prolongation d'un an obtenue en juillet 2024 a été essentielle pour la réussite du programme.

L'équipe projet

Sur toute la durée du programme, Alvéole Plus a été porté par une équipe de sept personnes :

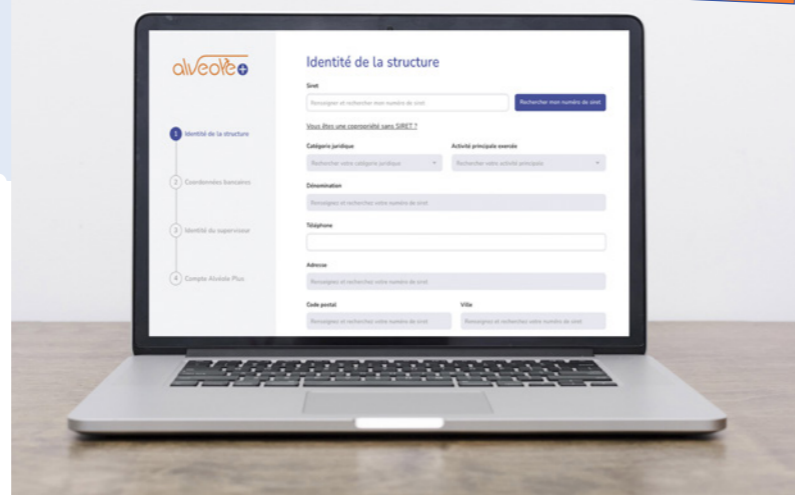
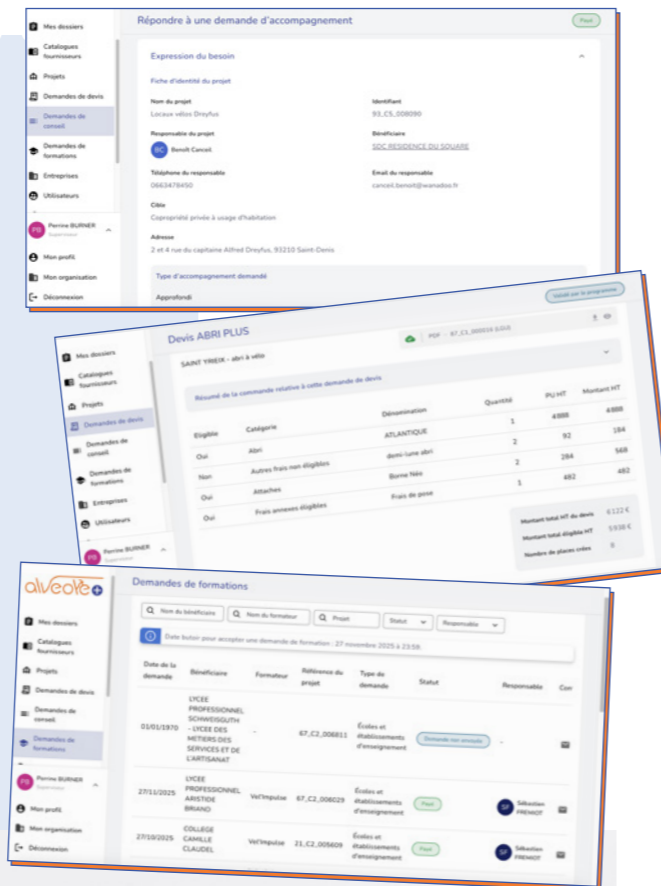
- une cheffe de projet
- un responsable des partenariats et des comités miroirs
- une chargée de mission référente stationnement
- une chargée de mission référente des services vélos (formation)
- une chargée de communication
- un chargé de promotion
- un·e assistant·e de projet
- un chargé de mission stationnement

Par ailleurs, un chargé de relation bénéficiaire a rejoint l'équipe en cours de programme pour accompagner la montée en charge.

La plateforme : colonne vertébrale du programme

La plateforme numérique d'Alvéole Plus centralise l'ensemble des opérations du programme. Le parcours bénéficiaire s'y déroule de bout en bout (de l'inscription au versement de la prime), en passant par la demande de conseil, la sélection d'un fournisseur dans le catalogue intégré et le dépôt des pièces justificatives. Côté équipe interne, un tableau de bord automatisé permet le suivi en temps réel des dossiers et des budgets.

Un choix de conception structurant a consisté à faire déposer les devis par les fournisseurs et les factures par les bénéficiaires directement sur la plateforme. Ce principe sécurise les processus vis-à-vis des obligations de l'État et produit une base de données exploitable. Un progrès important par rapport aux programmes précédents, où le suivi reposait sur des saisies manuelles.



Les comités miroirs : une gouvernance de terrain

Innovation propre à Alvéole Plus, les comités miroirs sont des instances de concertation composées de têtes de réseau représentatives de chaque cible bénéficiaire. Inscrits dans la convention, ils remplissent une double fonction : remonter les réalités du terrain vers le comité de pilotage et relayer les informations du programme vers les réseaux de bénéficiaires dans un but de promotion d'Alvéole Plus.

Cinq comités miroirs ont été constitués, un par grande famille de cibles :



Espaces et sites publics

Membres :

- Grand Lyon Métropole,
- Ville de Paris,
- Association des Maires Ruraux de France (AMRF),
- Association Nationale des Maires des Stations de Montagne (ANMSM),
- Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT),
- Réseau Marche et Vélo.



Établissements d'enseignement

Membres :

- Fédération des Associations Générales Etudiantes (FAGE),
- Association des Villes Universitaires de France (AVUF),
- Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS),
- Collectif pour l'Intégration de la Responsabilité Sociétale et du développement durable dans l'Enseignement Supérieur (CIRSES),
- France Université,
- Départements de France,
- Aix-Marseille Université.



Copropriétés privées

Membres :

- Agence Nationale de l'Habitat (ANAH),
- Association des Responsables de Copropriétés (ARC),
- Agence Parisienne du Climat (APC),
- Union Nationale des Propriétaires Immobiliers (UNPI),
- Union des syndicats de l'immobilier (UNIS IMMO).



Habitat social

Membres :

- Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires (CROUS),
- Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU),
- Fédération des Offices Publics de l'Habitat (FOPH),
- Grand Lyon Habitat,
- Union Sociale pour l'Habitat (USH),
- Paris Habitat,
- Groupe Valophis.



Pôles d'intermodalité

Membres :

- Mobicoop,
- Transdev,
- Fédération des élus des Entreprises publiques locales, (FedEpl),
- SNCF,
- Keolis.

Leur mise en place a nécessité un travail important de prospection : près de 300 prises de contact et une trentaine de réunions de présentation auprès de partenaires potentiels.

Principalement en 2023 et 2024, 22 comités miroirs ont été organisés.

Chaque cycle de réunions a porté sur des thématiques opérationnelles concrètes et a débouché sur des actions mesurables : webinaires auprès des réseaux membres, publications dans les revues spécialisées de chaque cible, participation à des salons, mise en commun de ressources documentaires, etc. L'impact des comités miroirs sur le recrutement de bénéficiaires est directement traçable : parmi leurs membres, 6 gares SNCF, 16 CROUS, deux entités Keolis et une entité Transdev se sont inscrites au programme.

Le réseau de prestataires : conseiller·ères, formateur·rices, fournisseurs

Le déploiement des trois services du programme repose sur un réseau de prestataires référencés sur la plateforme, sélectionnés par appel à manifestation d'intérêt (AMI) ou par procédure de référencement.



Les conseiller·ères : un nouveau métier né avec le programme

71 conseiller·ères ont été référencé·es à l'issue d'un AMI, puis formé·es aux spécificités du programme et des différentes cibles, avec notamment une formation dédiée à la cible des copropriétés, réalisée en partenariat avec La Copro des Possibles et Praxie Design. **Le programme a ainsi accompagné la montée en compétence d'un réseau de professionnel·les sur le conseil en stationnement vélo**, spécialité qui n'existait quasiment pas avant Alvéole Plus.



Les formateur·rices : des sessions adaptées à chaque public

Les formateur·rices à la mobilité à vélo peuvent se référencer grâce à un module sur la plateforme, leur permettant d'avoir leur propre compte. **Elles et ils sont mobilisé·es par les bénéficiaires une fois leur projet de stationnement réalisé**. Les sessions sont personnalisables en termes de contenu et de format.



Les fournisseurs : un catalogue enrichi en continu

Le référencement des fournisseurs a démarré dès juillet 2022, en amont de l'ouverture de la plateforme. **Chaque fournisseur devait proposer des solutions conformes au cahier des charges du programme**. L'annuaire couvrait un large spectre de configurations (consignes individuelles et collectives, abris, arceaux). Le référencement continu tout au long du programme a permis d'enrichir progressivement l'offre disponible.

→ **386** fournisseurs d'équipements et plus de **3 700** équipements référencés

Des adaptations régulières en cours de déploiement

L'un des traits distinctifs de la mise en œuvre d'Alvéole Plus est l'**ajustement continu du dispositif en cours de déploiement**. Le programme a été conçu et lancé simultanément. En effet, les trois services ont été ouverts de manière échelonnée entre novembre 2022 et mai 2023, au fur et à mesure des développements de la plateforme.

Cette approche itérative s'est traduite par des adaptations régulières : mise à jour des outils en fonction des retours des bénéficiaires et des conseiller·ères, simplification des critères pour déclencher les formations, ajustements budgétaires entre enveloppes pour accompagner la dynamique réelle de chaque cible. Les co-

mités miroirs ont joué un rôle central dans ce processus, en faisant remonter les difficultés opérationnelles et en co-construisant les solutions avec l'équipe.

La prolongation d'un an obtenue en juillet 2024, puis l'effet de traîne accordé jusqu'en mars 2026, ont permis de répondre à une réalité structurelle : les délais de réalisation des projets de stationnement sont longs (en moyenne dix mois entre l'inscription et le versement de la prime), en raison des impératifs réglementaires et de la complexité des processus de décision propres à certaines cibles (copropriétés, collectivités). Sans cette prolongation, une part significative des dossiers engagés n'aurait pas pu aboutir.

Communication et promotion

Six cibles, six manières d'accéder à l'information, six raisons différentes de s'intéresser au stationnement vélo : la stratégie de communication du programme a dû composer avec cette diversité. L'équipe a combiné présence digitale, supports print, relations presse et prospection directe, en adaptant progressivement le discours : installer la notoriété du programme et expliquer ses modalités dans un premier temps, avant de s'orienter vers une prospection différenciée par type de bénéficiaire.

Le site internet : vitrine du programme et outil de conversion

Le site **alveoleplus.fr**, lancé le 20 décembre 2022, a constitué le point d'entrée principal du programme. **Une landing page avait été mise en ligne dès juillet 2022** pour recueillir les premières manifestations d'intérêt. Les contenus étaient organisés par cible bénéficiaire, permettant à chaque visiteur de trouver rapidement les informations pertinentes pour sa situation. **La rédaction régulière d'articles** (deux par mois entre janvier 2023 et juin 2025, puis un par mois jusqu'à la clôture) **a nourri le référencement naturel**.

En avril 2025, le site se positionnait sur 277 mots-clés, couvrant aussi bien les requêtes de notoriété que des termes généralistes à fort potentiel (stationnement vélo, local vélo, local vélo copropriété...). **La recherche organique** (c'est-à-dire les visiteurs arrivant sur le site via un moteur de recherche, sans publicité payante) **représentait 38 % du trafic, devant la saisie directe (27 %) et les campagnes display (15 %)**. La page consacrée aux copropriétés privées figurait parmi les plus consultées, signal de l'intérêt particulièrement fort de ce public.

Le site en chiffres

123 000 utilisateur·rices
actif·ves entre décembre 2022 et
janvier 2026

38 % du trafic issu
de la recherche organique

Pages les + consultées

- accueil (**39 %**),
- programme (**13 %**),
- copropriétés privées (**8 %**),
- article « Stationnements pour les vélos : que dit la loi ? » (**7 %**),
- espaces publics (**4 %**).



La newsletter : un lien régulier avec l'écosystème

De janvier 2023 à avril 2026, une newsletter a été envoyée tous les mois aux bénéficiaires, prospects et parties prenantes du programme. La base de destinataires a crû de 1 993 contacts au premier envoi à plus de **4 725 en mars 2026**. Le taux d'ouverture moyen (42,8 %) et le taux de clics (11,35 %) sont nettement supérieurs aux standards des newsletters institutionnelles, généralement autour de 20 à 25 % d'ouverture.



La newsletter en bref

39 numéros envoyés
4 725 destinataires en mars 2026
42,8 % taux d'ouverture moyen
11,35 % taux de clics moyen

Les réseaux sociaux : construire une communauté autour du stationnement vélo

Le programme était présent sur trois réseaux sociaux : Facebook, X (ex-Twitter) et LinkedIn. Les pages Facebook et X ont été reprises en septembre 2022 depuis l'ancien programme Alvéole 2, permettant de capitaliser sur une audience existante, tandis qu'une page Facebook dédiée a été créée en janvier 2023. La stratégie éditoriale reposait sur une **publication régulière** (environ deux posts par semaine sur chacun des trois réseaux) **complétée par une sponsorship des publications sur LinkedIn et Facebook**, à hauteur d'environ 700 € par mois jusqu'en juillet 2025. Au total, ce sont **plus de 340 posts qui ont été diffusés** sur chacun des réseaux depuis le quatrième trimestre 2022.

Abonné-es sur les réseaux sociaux en mars 2026

2 813 abonné-es (+ 1 813 depuis la reprise de la page Alvéole 2)

759 abonné-es (+ 122 depuis la reprise)

361 abonné-es (page créée en janvier 2023)

Les relations presse : ancrer le programme dans le paysage médiatique

Deux communiqués de presse ont été diffusés : au lancement du programme (novembre 2022, lors du Salon des Maires) et en septembre 2023, avec un focus sur les **copropriétés privées**. En complément, l'équipe a mené une stratégie d'insertions presse ciblées par cible bénéficiaire, complétée par des publications dans la presse nationale (*Les Échos*, *Le Monde*). De nombreuses retombées locales ont été générées spontanément par les bénéficiaires eux-mêmes.



Cible	Insertion presse
Copropriétés	Copropriétés et Travaux (5 parutions), guides officiels du Salon de la Copropriété et du Congrès de l'Association des Responsables de Copropriété (ARC)
Habitat social	Actualités Habitat (3 insertions), annuaire HLM 2024 édité par l'Union Sociale pour l'Habitat (USH)
Collectivités	La Gazette des Communes (insertion + display + newsletter)
Gares et pôles d'intermodalité	Ville, Rail et Transports (1 insertion)
Établissements scolaires	Direction – Syndicat National des Personnels de Direction de L'Éducation Nationale (SNPDEN) / Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) (2 relais)

Campagnes digitales et publipostage : toucher les cibles là où elles se trouvent

Pour atteindre des publics spécifiques et souvent dispersés, l'équipe a combiné **campagnes digitales payantes et publipostages papier**, en adaptant les canaux à chaque cible. La cible des copropriétés, particulièrement difficile à toucher, a fait l'objet d'un investissement soutenu (campagnes InRead/Display, Meta Ads, partenariats récurrents avec le site spécialisé Baticopro). **Le courrier papier est resté pertinent pour atteindre les décideurs les moins présents sur le digital** : syndics, intendant-es de collèges, directeur-rices de bailleurs en zone rurale.

Canal	Cibles visées	Portée
Google Ads (2 campagnes)	Toutes cibles, puis copropriétés	24 000 impressions (affichages dans les résultats de recherche), 13,8 % de taux de clics
InRead/Display retargeting	Copropriétés	Sites à forte audience (Positiv, Le Bon Coin, BFM TV...)
Baticopro (partenariat)	Copropriétés	Articles, bannières, newsletters
Newsletters Info-Pedagogic	Établissements scolaires (collèges et lycées)	12 000 contacts par vague
Le Moniteur	Collectivités , bailleurs sociaux	10 000 décideurs
Publipostage papier	Toutes cibles	⊕ de 8 000 courriers ciblés

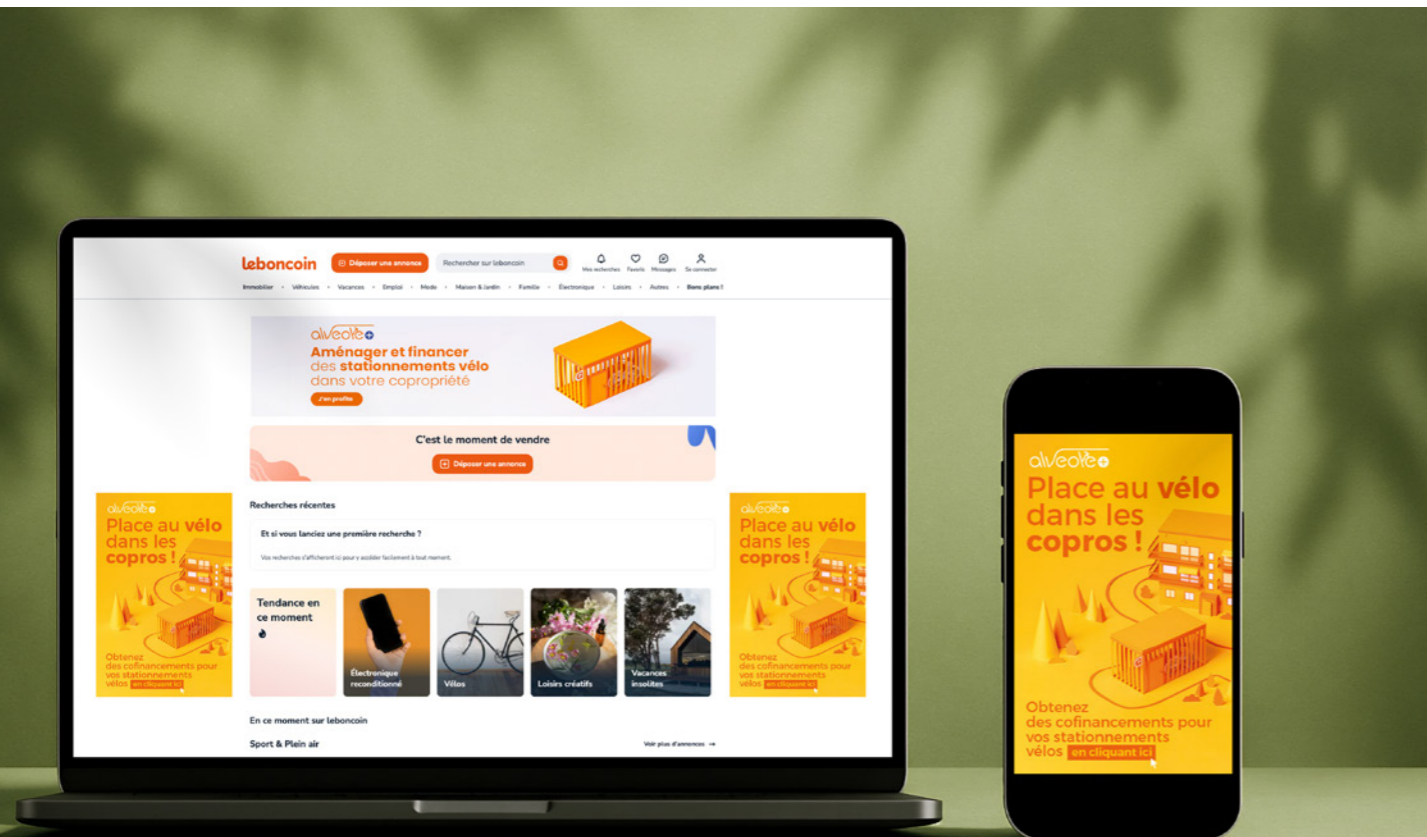
Les actions de promotion : webinaires, salons et prospection ciblée

Tout au long du programme, l'équipe a produit des supports déclinés par cible et mené un travail de promotion directe (webinaires, salons, présentations ciblées) pour recruter activement des bénéficiaires et multiplier les points de contact.

Les **webinaires** ont constitué un des leviers de conversion. Deux formats complémentaires ont été déployés. Les webinaires de présentation, ouverts à tous et organisés à rythme régulier (un par mois environ, de janvier 2023 à novembre 2024), visaient à faire découvrir le programme et à recruter de nouveaux bénéficiaires toutes cibles confondues. **Les 26 sessions organisées ont affiché un taux de transformation de 25 % : un-e participant-e sur quatre s'est inscrit-e au programme.** En parallèle, près de 90 webinaires sur mesure ont été organisés auprès d'entités ou de réseaux spécifiques (souvent à la suite de contacts noués via les comités miroirs ou lors de salons), avec un contenu adapté à chaque interlocuteur-riche : **présentation ciblée gares pour SNCF, session copropriétés avec Foncia ou Crédit Agricole Immobilier, découverte du programme pour les CROUS, etc.** Un webinaire dédié aux copropriétés, en partenariat avec l'Association des

Responsables de Copropriétés (ARC), a réuni à lui seul **102 participant-es**.

L'équipe a également assuré une présence régulière dans les salons professionnels, avec un stand dédié au programme. **Sur les trois années de déploiement, sept participations ont été assurées avec un stand propre** : le Salon de la copropriété et de l'habitat à Paris (2022, 2023, 2024), le salon H'Expo organisé par l'Union Sociale pour l'Habitat (USH - 2022, 2023) et le salon indépendant de la copropriété organisé par l'Association des Responsables de Copropriétés (ARC - 2023, 2024). Le programme était également présent au Salon des maires et des collectivités locales (2022, 2023, 2024 et 2025) et sur le salon des exposants des Congrès de la FUB (2023, 2024 et 2025). **Ces salons ont constitué à la fois un levier de recrutement direct et une occasion de nouer des contacts relayés ensuite par des webinaires personnalisés.**



Promotion directe

- 26** webinaires généralistes
- 90** webinaires personnalisés
- 7** participations à des salons avec un stand propre

Supports de communication produits

- 5** plaquettes et flyers par cible (générique, enseignement, habitat social et **2** pour les copropriétés)
- 5** vidéos
- 200** photos

Les résultats du programme

Avec **49 207 places** de stationnement créées, **1 279 prestations** de conseil réalisées et **442 formations** à la mobilité à vélo dispensées, **Alvéole Plus** a presque atteint les objectifs fixés dans la convention et ses avenants successifs.

Volet	Objectif initial	Objectif révisé (avenant)	Réalisé	Taux d'atteinte
Stationnement (places)	100 000	49 771	49 207	99 %
Conseil	2 900	1 341	1 279	95 %
Formation à la mobilité	7 000	892	442	50 %



Budget consacré aux différents volets

18,7 millions €

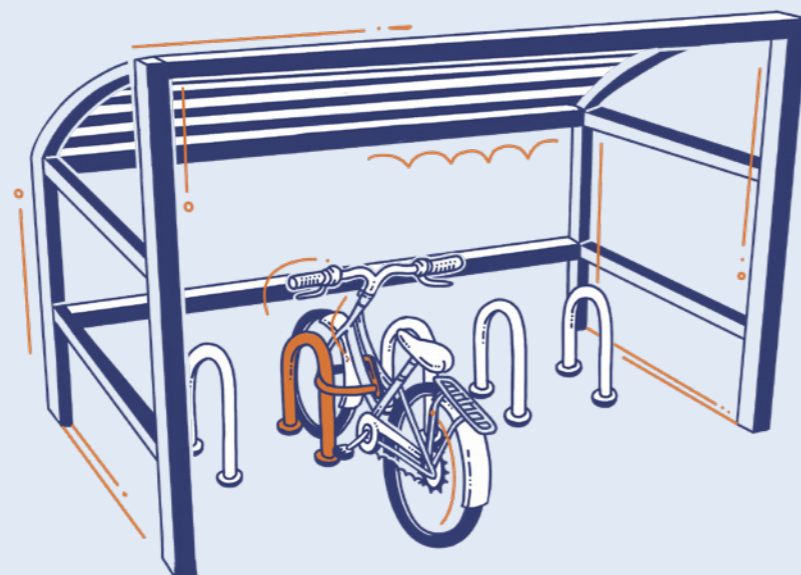
Primes stationnement

2,6 millions €

Primes conseil

58 520 €

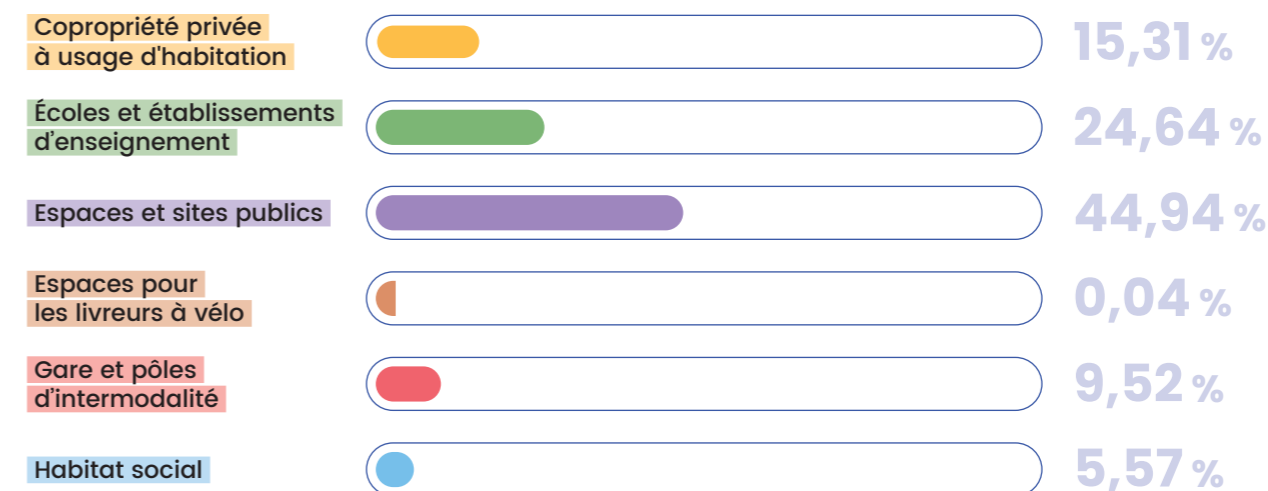
Budget formation



La révision des objectifs à l'occasion des avenants reflète les réalités rencontrées en cours de programme : des délais de réalisation importants pour certaines cibles et le temps de montée en puissance inhérent au lancement d'un dispositif national. Le taux d'atteinte doit donc être lu au regard de ces objectifs révisés.

Le stationnement : des milliers de places créées sur tout le territoire

Répartition du nombre de places de stationnements par cible*



*en dehors des projets Alvéole 2

Le stationnement en chiffres

49 207 places de stationnement créées

2 886 projets financés

18,7 millions € de primes versées

380 € de prime moyenne par emplacement

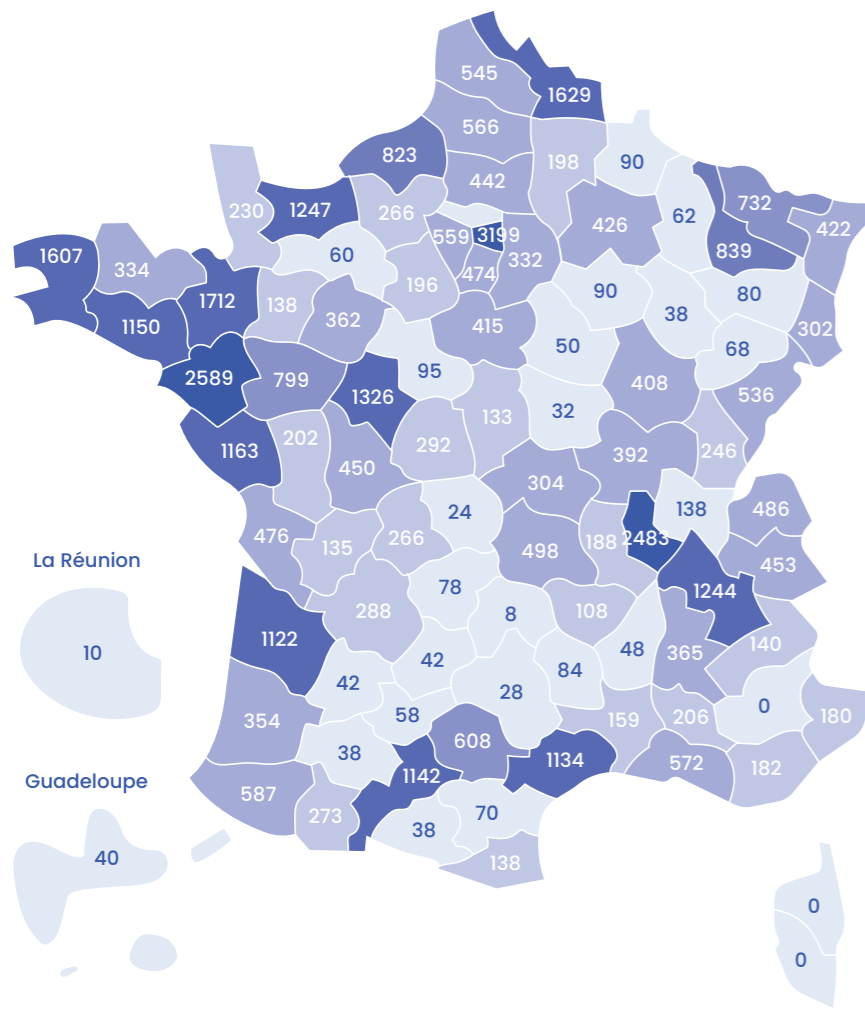
40 % de projets situés en zone à faibles émissions (ZFE-m)

La dynamique de déploiement s'est caractérisée par une montée en puissance progressive, suivie d'une accélération marquée en fin de programme. Le rythme mensuel, variable selon les mois, a oscillé entre 500 et 2 000 places par mois pendant les deux premières années, avec des pics ponctuels liés aux campagnes de communication. À partir du printemps 2025, le rythme a connu une forte accélération : près de 4 900 places validées en mai 2025 et plus de 7 200 en juin 2025, soit à eux seuls un quart de l'objectif total de l'avenant. Ce phénomène d'accélération en fin de programme, déjà observé sur Alvéole 2, traduit un effet d'anticipation des échéances par les bénéficiaires.



© Bartoşch Salmanski

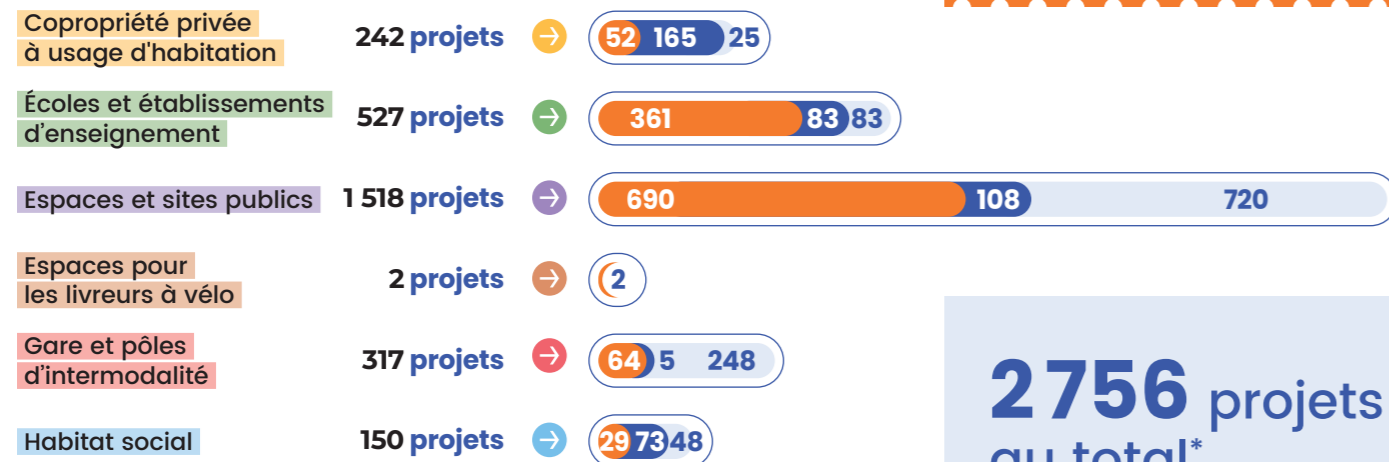
Répartition des places de stationnement par départements*



Top 10 départements

- Paris → 3199
- Loire-Atlantique → 2589
- Rhône → 2483
- Ille-et-Vilaine → 1712
- Nord → 1629
- Finistère → 1607
- Val-de-Marne → 1431
- Indre-et-Loire → 1326
- Calvados → 1247

Répartition des projets par cibles et par configuration de stationnement*



Répartition géographique en bref

- Top 3 des régions : Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire
- Nombre de départements couverts : 93 / 101
- Territoires non couverts : Corse, Alpes-de-Haute-Provence, Outre-mer

2756 projets au total*

Des résultats contrastés selon les cibles



Les espaces et sites publics : cible principale du programme

Représentant 56 % du budget de primes et un rythme de 667 places validées par mois, cette cible reflète la capacité des communes à se saisir rapidement du dispositif. La prime moyenne par emplacement (462 €) est parmi les plus élevées, les projets portant souvent sur des consignes sécurisées ou des abris ouverts neufs. Le programme a permis à de nombreuses communes d'équiper leur territoire de plusieurs abris vélo, s'intégrant dans des politiques cyclables plus larges.

Alvéole Plus a vraiment permis d'identifier le stationnement comme un axe prioritaire et de développer rapidement des infrastructures de stationnement nécessaires et qualitatives.

Lilian Cazeaud, chargé de mission vélo, Montluçon Communauté

Les écoles et établissements d'enseignement : deuxième cible, dopée par Génération Vélo

Deuxième cible en volume, l'enseignement rassemble des réalités très diverses (écoles primaires et élémentaires, collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur). La sous-catégorie "enseignement supérieur" représente près de la moitié des projets de cette cible. Les écoles primaires et élémentaires sont également bien représentées, les projets étant portés par les collectivités propriétaires des bâtiments. Les synergies avec le programme CEE Génération Vélo (visant à massifier le déploiement du Savoir Rouler à Vélo dans les écoles) ont favorisé l'émergence de projets de stationnement dans les écoles, les animateur·rices régionaux·ales de Génération Vélo servant de relais pour sensibiliser les collectivités.

Répartition des places sur la cible Enseignement*

Supérieur

4 519

Primaire

3 363

Secondaire

2 421

Maternelle

337

Établissement de formation pour adultes

226

Association agréée par l'Éducation Nationale

84

Post-secondaire non supérieur

60



La communauté d'agglomération du Grand Albigeois dans le top 5 des bénéficiaires

Lauréate de l'appel à projets Territoires Cyclables, l'agglomération du Grand Albigeois a fait du stationnement vélo un pilier de sa politique cyclable. Elle a notamment pris en charge l'installation de quinze abris vélo dans les écoles de son territoire, et déployé des arceaux sur l'espace public. Avec 502 places créées via le programme, l'agglomération figure parmi les cinq premiers bénéficiaires d'Alvéole Plus toutes cibles confondues.

Grâce à Alvéole Plus, nous apportons un soutien financier et technique pour installer des abris vélo dans les écoles sans frais pour les communes. L'initiative a rapidement rencontré l'adhésion des communes, devenant un point d'entrée privilégié pour promouvoir le Savoir Rouler à Vélo.

Fabien Marzellière, chargé de mission services vélo, agglomération du Grand Albigeois



Les gares et pôles d'intermodalité : des projets de grande ampleur

Cette cible présente la prime moyenne par emplacement la plus élevée (autour de 678 €), en raison de la prédominance des consignes sécurisées adaptées au stationnement longue durée. Les projets, souvent portés par la SNCF ou les collectivités gestionnaires de pôles d'échanges, sont de grande envergure.

La SNCF, premier bénéficiaire du programme en volume de places

Six gares SNCF se sont inscrites au programme à la suite des actions du comité miroir "Pôles d'intermodalité", pour un total de 636 places de stationnement créées. Ce résultat place la SNCF en tête des bénéficiaires d'Alvéole Plus, toutes cibles confondues, et illustre le potentiel de l'intermodalité vélo-train comme levier de report modal.

Le programme a clairement été un déclencheur. Il nous a permis de déployer davantage de stationnements, plus rapidement, et sur un plus grand nombre d'aires de covoiturage.

Éric Jubault, chef de service projet à la direction des routes, Conseil départemental de la Haute-Garonne

L'habitat social : un démarrage lent, des réussites ciblées

Avec 4 % du budget de primes et un rythme de 92 places validées par mois, l'habitat social est la cible où le déploiement a été le plus lent. La prime moyenne par emplacement (258 €) reflète des projets portant principalement sur la **réhabilitation de locaux existants, moins coûteux** que les consignes ou les abris neufs. Plusieurs facteurs expliquent ce rythme. Chez les bailleurs sociaux, l'installation de stationnement vélo s'inscrit le plus souvent **dans le cadre d'une réhabilitation globale du parc locatif**, avec des temporalités de plusieurs années entre la programmation des travaux et leur livraison. Par ailleurs, **le stationnement vélo reste en concurrence avec d'autres priorités d'investissement** (rénovation énergétique, mise aux normes, sécurité incendie), ce qui complique son inscription à l'ordre du jour des instances décisionnelles.



16 CROUS bénéficiaires d'Alvéole Plus

Le travail mené auprès des CROUS a produit des résultats significatifs, avec **16 CROUS inscrits au programme et 508 places de stationnement créées**, plaçant les résidences universitaires dans le top 5 des bénéficiaires, toutes cibles confondues.

Le cofinancement d'Alvéole Plus a été déterminant. Notre cœur de métier reste le logement, donc ce type d'investissement n'aurait pas été réalisé à cette hauteur sans cette aide. Dès l'installation, les vélos étaient déjà rangés dans l'abri, sans même que nous ayons eu besoin de communiquer.

Marion Decraemere, directrice générale de l'office public de l'habitat Nogent-Perche Habitat

Les copropriétés privées : un engouement freiné par la complexité des processus

L'engouement des copropriétaires a été réel, témoignant d'un besoin et d'une envie de s'équiper de stationnements vélo. Toutefois, cette cible cumule des contraintes propres. Les syndicats, passage obligé de tout projet en copropriété, se sont parfois montrés réticents face à un dispositif CEE perçu comme une charge administrative supplémentaire.

Le projet doit être voté en assemblée générale, qui ne se tient qu'une fois par an, ce qui impose d'arriver avec un dossier déjà mature et **laisse peu de marge en cas de report**. Ce rythme annuel, incompressible, s'est mal accordé avec la durée du programme. Malgré ces contraintes, des réalisations concrètes ont vu le jour.

Les copropriétés ont souvent valorisé des espaces déjà existants (caves, locaux inutilisés, parkings) pour créer du stationnement vélo à moindre coût, ce que reflète le fait que les copropriétés aient bénéficié de la prime moyenne la plus basse de toutes les cibles (autour de 118 € par emplacement).



Nous sommes passés d'un espace désorganisé, équipé uniquement de pince-roues, à un local bien structuré pouvant accueillir 80 vélos. L'accompagnement du cabinet conseil a été déterminant, notamment sur l'espacement entre les supports et l'organisation des allées de circulation.

Olivier Mahaux, membre du conseil syndical dans une résidence du 5^e arrondissement à Lyon

Les espaces pour les livreurs à vélo : une cible qui n'a pas trouvé son public

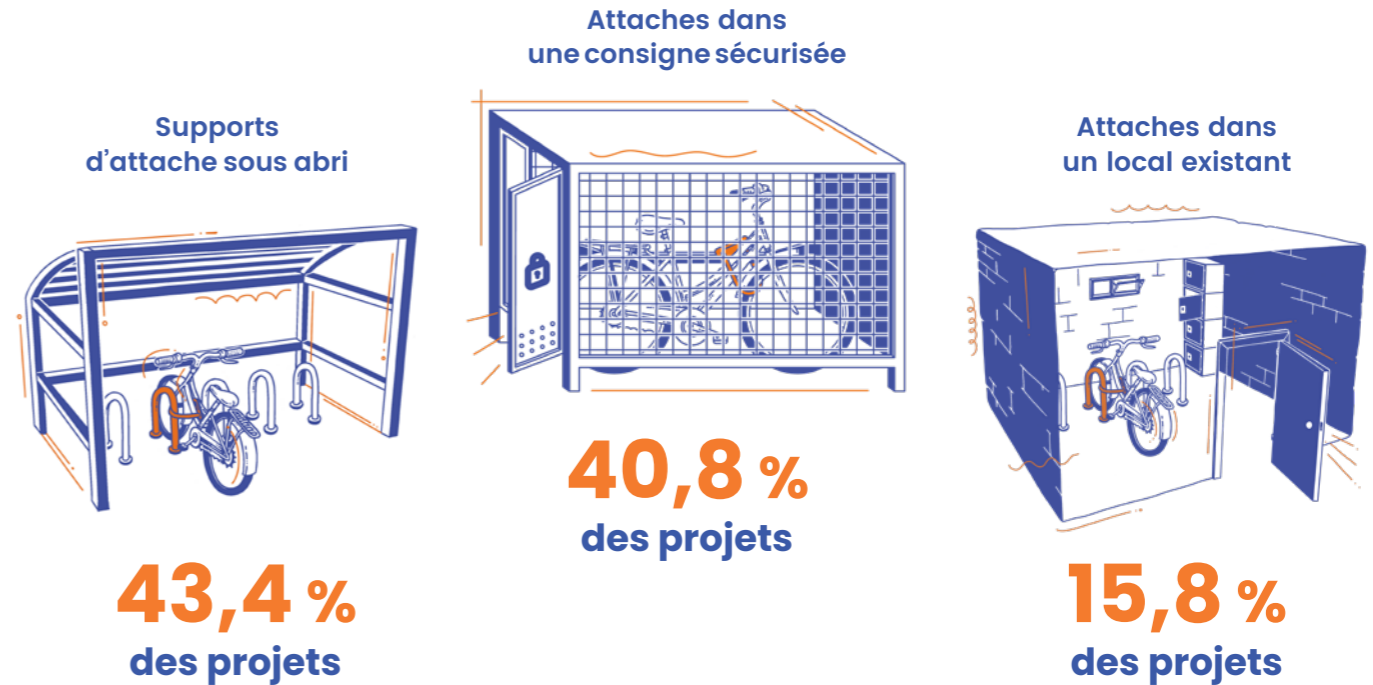
Introduite dans Alvéole Plus pour accompagner le développement de la cyclo-logistique urbaine, cette cible est restée quasiment inactive : 6 structures inscrites, 3 accompagnements, deux projets finalisés pour un total de 18 places installées. Le principal obstacle tient à la difficulté de définir un périmètre adapté pour cette cible. L'ambition initiale visait la création de micro-hubs logistiques mutualisés en centre-ville, impliquant aussi bien les collectivités que les acteurs privés. Le cadrage retenu dans la convention a finalement restreint l'éligibilité aux seuls opérateurs privés du transport de marchandises à vélo. Ce choix a réduit le vivier de bénéficiaires potentiels, composé de structures souvent déjà équipées ou trop petites pour monter un dossier.

En parallèle, le lancement du programme CEE Cyclo-cargologie a conduit au retrait du volet formation à la cyclo-logistique d'Alvéole Plus. Un rapprochement avec le programme ColisActiv' début 2024 n'a pas davantage porté ses fruits : sur plus de 70 structures contactées, seules 5 se sont présentées au webinaire dédié. Le constat, partagé par l'ADEME et les financeurs, est que cette cible présupposait un écosystème de logistique urbaine qui n'était pas suffisamment mature au moment du programme.

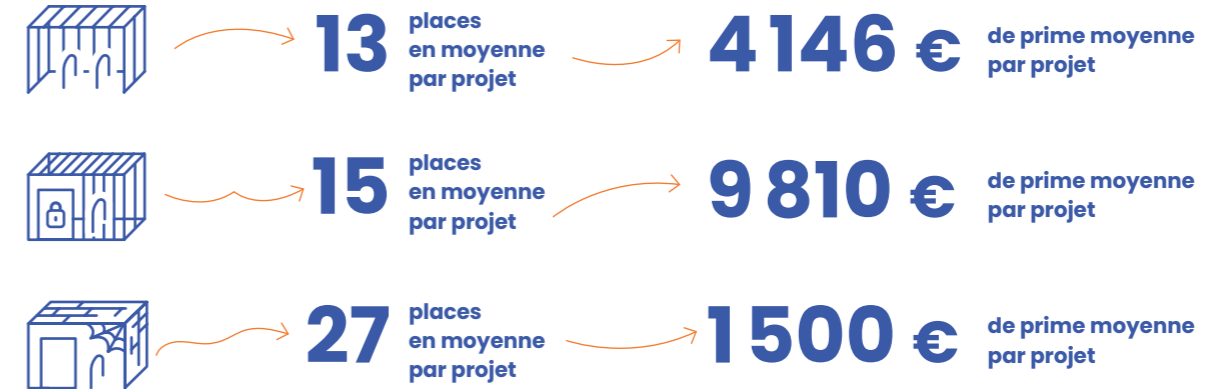


Cible	Prime moyenne/place	Rythme mensuel	% budget primes
Espaces et sites publics	462 €	667	56 %
Gares et pôles d'intermodalité	678 €	124	17 %
Écoles et enseignement	275 €	310	18 %
Habitat social	258 €	92	4 %
Copropriétés privées	118 €	177	5 %
Espaces livreurs à vélo	258 €	0	0 %

Trois types d'aménagement



Les chiffres par configuration de projet*



Les équipements installés dans le cadre du programme reflètent la diversité des besoins selon les cibles et les contextes d'implantation :

- ➔ Les supports abrités offrent un bon compromis entre protection des vélos, accessibilité et coût maîtrisé. Ils sont privilégiés par les écoles et les espaces publics.
- ➔ Les consignes sécurisées constituent la solution de prédilection des gares et pôles d'intermodalité ainsi que des sites nécessitant un haut niveau de sécurisation pour le stationnement longue durée.
- ➔ La réhabilitation de locaux existants (transformation d'espaces en locaux vélos) est favorisée par les copropriétés privées et l'habitat social, où les bénéficiaires valorisent des espaces inutilisés (caves, locaux poubelles, parkings) pour créer des stationnements vélo.

*en dehors des projets Alvéole 2

Le guide du stationnement vélo : outil de référence tout au long du programme

Le guide pour installer un stationnement vélo a constitué l'outil de référence pour évaluer la conformité des projets financés par Alvéole Plus. Il définit les critères obligatoires (sécurisation, séparation avec les véhicules motorisés, éclairage, accessibilité, compatibilité avec tous les types de vélos...) et les recommandations auxquelles chaque projet devait se conformer pour être éligible au cofinancement.



Contrôles sur site : vérifier la qualité des installations

Le programme a mis en place un double dispositif de contrôle. Sur la plateforme, chaque dossier fait l'objet d'une vérification systématique à chaque étape du parcours : conformité de l'inscription, validation du devis par le fournisseur, contrôle des photos d'installation (éclairage, séparation avec les véhicules motorisés, système de fermeture, présence du sticker QR code) et vérification de la preuve de paiement. Ces contrôles, largement automatisés, ont permis de traiter un volume élevé de dossiers tout en maintenant un niveau d'exigence conforme au cahier des charges.

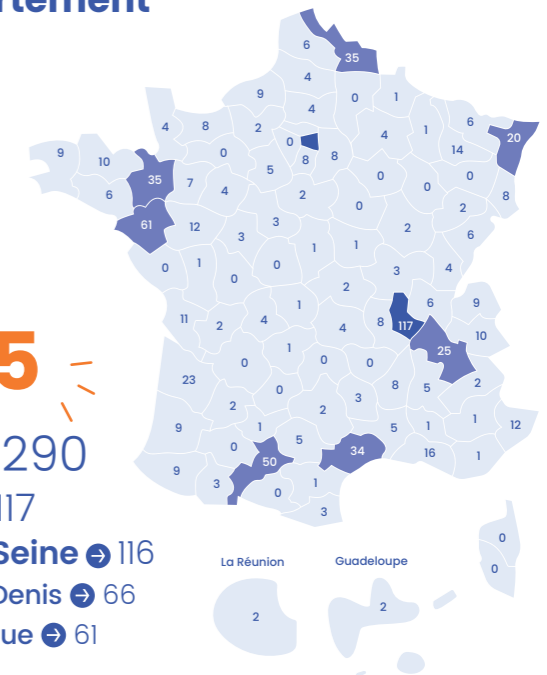
En complément, une campagne d'audits sur site a été lancée en 2024. Un organisme indépendant a été missionné pour contrôler 135 projets de stationnement (soit environ 5 % des projets financés), sélectionnés de manière aléatoire sur l'ensemble du territoire. La grille de contrôle, fondée sur les critères du guide du stationnement, vérifiait la présence effective des équipements, le nombre de places installées et leur conformité. Au point d'étape de novembre 2024, après 20 audits réalisés, aucun projet frauduleux n'avait été détecté. En revanche, des cas de modifications post-installation ont été relevés (retrait de places, remplacement de supports par des modèles non conformes), soulevant la question du maintien dans le temps de la qualité des équipements financés.

Le conseil : une nouveauté plébiscitée

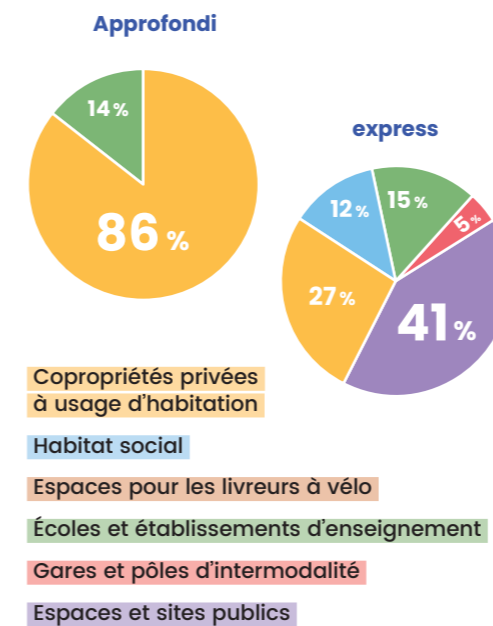
Le conseil en chiffres



Répartition du nombre d'accompagnements par département



Répartition du nombre d'accompagnement par cible et selon le type



Le service de conseil constitue l'une des innovations d'Alvéole Plus. Son succès a été à la fois rapide et massif : le budget alloué (2,7 millions € HT) a été épuisé avant la fin du programme.

Les copropriétés représentent la grande majorité des prestations de conseil approfondi (88 % du budget approfondi consommé), confirmant le besoin d'accompagnement particulièrement fort de cette cible. Le taux de transformation atteint 36 % pour le conseil approfondi et 42 % pour le conseil express, en progression régulière tout au long du programme. Le délai de transformation est plus long pour les copropriétés, où le passage en assemblée générale ajoute une étape incompressible.

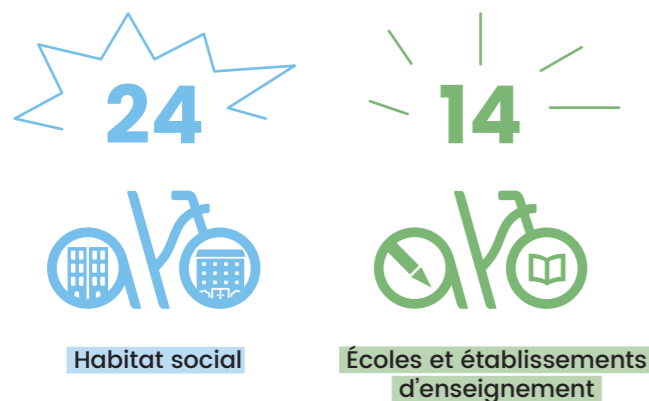
Le programme a par ailleurs contribué à structurer une filière de conseiller-ères spécialisé-es en stationnement vélo, compétence qui n'existait quasiment pas avant Alvéole Plus. Ce réseau de 71 professionnel·les constitue un héritage durable du programme.

Dans notre cas, la multiplicité des solutions et des locaux nécessitait une expertise pointue. La présentation du projet par la conseillère Alvéole Plus a été décisive pour convaincre le conseil syndical et ultérieurement faire valider le projet en assemblée générale.

Nicolas Meyre, copropriétaire dans une résidence du 14^e arrondissement à Paris

La formation à la mobilité : un potentiel sous-exploité

Répartition du nombre de formations par cible



Le volet formation à la mobilité à vélo a rencontré davantage de difficultés que les deux autres services. Avec 442 personnes accompagnées sur un objectif de 892, ce volet n'a pas atteint la montée en puissance espérée.

Premier facteur : le service ne concernait **que deux cibles sur six, l'habitat social et les établissements d'enseignement secondaire** (collèges à partir de la 5^e et lycées). Cela réduisait d'emblée le vivier de bénéficiaires potentiels. Deuxième facteur : la formation était **conditionnée à la réalisation préalable du projet de stationnement**. Ce séquençage a en pratique retardé voire empêché le déclenchement de formations, les projets de stationnement arrivant souvent tard dans le calendrier du programme. La simplification des critères de déclenchement, opérée à partir d'avril 2024 (accès dès la validation du devis au lieu de l'installation effective), a permis une accélération en 2024-2025 mais est arrivée tardivement.

À ces contraintes réglementaires s'est ajouté un obstacle organisationnel : au sein des structures bénéficiaires, **les interlocuteur-rices en charge du stationnement (services techniques) n'étaient généralement pas les mêmes que celles et ceux susceptibles de porter un projet de formation** (équipes éducatives, animation sociale). L'information peinait à circuler en interne. Dans les établissements scolaires, **le calendrier a constitué un frein supplémentaire** : les mois de mai et juin, période où les formations sont généralement favorisées, coïncident avec les dates d'examens et périodes de jours fériés.

La formation en chiffres



38

formations de 12 heures réalisées



442

personnes sensibilisées



219

formateur-rices inscrit-es

« *Le caractère très réglementé du programme n'a pas permis au service formation d'être déployé comme il aurait pu l'être. La formation arrivait en bout de parcours, conditionnée au stationnement. Il a fallu booster le dispositif, et même en boostant, les processus restaient complexes et un besoin d'accompagnement se faisait sentir pour les bénéficiaires.* »

Sira Keïta, chargée de mission services vélo

L'impact en économies d'énergies

102,7 GWh par an d'économies d'énergie estimées, soit 513,6 GWh sur l'ensemble du programme, liées au report modal de la voiture vers le vélo rendu possible par les actions d'Alvéole Plus. Ce chiffre annuel équivaut à la consommation électrique d'environ 46 000 personnes, soit la population d'une ville comme Carcassonne.



© Adobe Stock

Les retours des usager-ères : les résultats de l'enquête QR code

Chaque stationnement financé par le programme devait être équipé d'un sticker muni d'un QR code, permettant aux usager-ères de répondre à une enquête de satisfaction. Au total, 750 réponses complètes ont été analysées. Le constat est encourageant : 64% des usager-ères se déclarent satisfait-es de leur stationnement, contre 20% d'insatisfait-es et 16% de neutres.

Le premier irritant identifié est le manque d'espace, qui revient de façon constante quel que soit le profil des répondant-es. Comme le souligne Alanne Maison, chargée de mission expertise - stationnement vélo à la FUB : « L'intérêt des fournisseurs et parfois des porteurs de projets, c'est de mettre un maximum de places dans très peu d'espace. Mais les usagères et usagers ont besoin d'espace, d'autant plus que les vélos sont de plus en plus équipés (sacoques, porte-bagages, sièges enfants...) ».

Les enseignements de l'enquête de fin de programme

Une enquête a été adressée à l'ensemble des bénéficiaires d'Alvéole Plus en fin de programme. Avec près de 400 répondant-es, elle fournit un retour structuré sur l'expérience vécue.

90%

déclarent que le financement a joué un rôle déterminant dans la réalisation de leur projet.

91%

se déclarent satisfait-es de l'accompagnement global du programme.

79%

jugent le programme facile à comprendre.

84%

sont intéressé-es par de futurs financements pour des actions vélo.

Les facteurs de succès identifiés pour un futur programme : maintien d'un niveau de subvention élevé (70-75%), simplification administrative (45-50%), accompagnement dans la durée (35-40%).

Conclusion et perspectives

Au-delà des chiffres : ce qu'Alvéole Plus a transformé

Le programme Alvéole Plus s'est achevé le 31 mars 2026 après un peu plus de trois ans de déploiement opérationnel. Le bilan quantitatif est significatif :

49 207 places de stationnement créées, 1 279 prestations de conseil réalisées, 442 personnes sensibilisées à la mobilité à vélo. Mais l'héritage du programme dépasse les chiffres. En moins d'une décennie, les programmes Alvéole ont contribué à transformer le paysage du stationnement vélo en France de façon durable.

Le vélo est devenu un sujet légitime d'investissement

Avant Alvéole, le stationnement vélo relevait souvent de l'initiative individuelle ou du bricolage : vélos entreposés sur les balcons des résidences sociales, enchaînés aux grilles des écoles, oubliés dans les sous-sols des copropriétés. Le programme a contribué à faire sortir le vélo de ce registre informel pour l'inscrire dans une logique d'investissement structuré et de politique publique assumée.

Le cofinancement n'a pas seulement agi comme levier budgétaire, mais aussi comme argument politique et comme accélérateur de dynamiques locales.

45 à 50 %

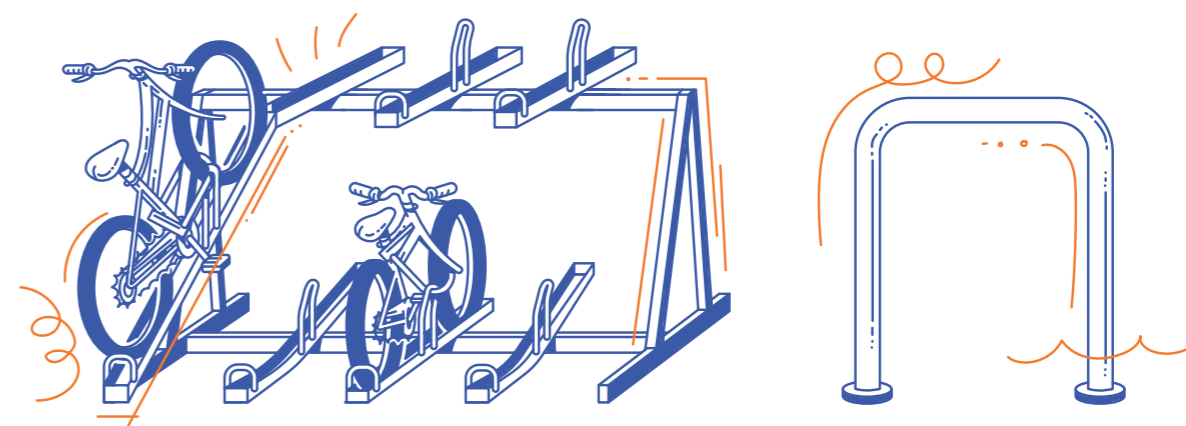
des bénéficiaires indiquent que le projet financé par Alvéole Plus a contribué à enclencher ou à renforcer une démarche plus large en faveur du vélo au sein de leur structure ou de leur territoire.

Source : enquête bénéficiaires Alvéole Plus (près de 400 répondant-es)

Dans les copropriétés, le changement est peut-être plus notable encore. Alvéole Plus a permis de transformer ce qui était souvent identifié comme un irritant en projet collectif, avec un accompagnement technique, un plan d'aménagement crédible et un argument financier pour faire voter le budget.



© Copropriété 14^e Paris



Une montée en qualité généralisée

En neuf ans, les programmes Alvéole ont fait bien plus que créer des places de stationnement. Ils ont contribué à élever les standards de qualité de l'ensemble de la chaîne : des équipements installés jusqu'aux acteurs qui les conçoivent, les prescrivent et les mettent en œuvre.

Le guide pour installer un stationnement vélo, mis à jour en novembre 2025 dans une version augmentée couvrant les différents types d'espaces, est devenu l'outil central de cette montée en qualité. Il fixe des exigences concrètes : la fin des pince-roues au profit de supports permettant d'attacher le cadre et la roue avant avec un antivol en U, une surface minimale de 1,5 m² par emplacement, des critères de sécurisation, d'éclairage, d'accessibilité et de séparation avec les véhicules motorisés, etc. Ces critères, portés par le cahier des charges du programme, font aujourd'hui référence au-delà du seul périmètre d'Alvéole Plus.

Cette exigence s'est diffusée à tous les niveaux. Côté fournisseurs, le référencement sur la plateforme a imposé une mise en conformité avec le cahier des charges, tirant vers le haut l'offre disponible sur le marché.

Côté bénéficiaires, le guide et l'accompagnement des conseiller-ères ont permis à des structures sans expertise préalable (petites communes, copropriétés, établissements scolaires) de faire des choix éclairés en matière de dimensionnement, d'emplacement et de type d'équipement. Dans de nombreuses structures, le programme a aussi contribué à une meilleure coordination entre services (mobilité, technique, patrimoine) et à la légitimation des porteur-ses de projet en interne.



Le guide du stationnement est devenu une référence nationale. Des fournisseurs, des conseiller-ères, des mairies, des constructeurs de bâtiments se tournent vers nous pour savoir comment procéder pour réaliser des stationnements vélo de qualité.

Pierre de Cérou, responsable des partenariats et des comités miroirs

81 % des bénéficiaires interrogés jugent les outils et ressources du programme utiles, et les guides techniques sont identifiés comme la contribution la plus précieuse du dispositif.

Source : enquête bénéficiaires Alvéole Plus (près de 400 répondant-es)

La structuration d'un écosystème professionnel

Le **nombre de fournisseurs référencés** raconte à lui seul cette évolution : 18 entreprises sur Alvéole 1, 60 sur Alvéole 2, **230 sur Alvéole Plus**.

De grandes entreprises du mobilier urbain diversifient leur catalogue, tandis que de nombreuses micro-entreprises se créent autour de solutions innovantes.

Alvéole Plus a également fait émerger une nouvelle profession : celle de **conseiller-ère en stationnement vélo**. Certain-es professionnel-les ont même lancé leur activité grâce à l'opportunité représentée par le programme.

Alvéole Plus a ainsi contribué à faire émerger et à consolider une filière du stationnement vélo de qualité, avec des compétences, des standards et des outils partagés.

Régulièrement, des fournisseurs nous contactaient pour nous demander ce qu'on pensait des équipements qu'ils étaient en train de prototyper, si cela répondait aux besoins des usagers et usagers et à notre cahier des charges.”

Alanne Maison,
chargée de mission
expertise - stationnement
vélo à la FUB

Des transformations concrètes dans le quotidien des usager-ères

L'impact le plus directement perceptible porte sur les conditions matérielles d'usage du vélo au quotidien. Environ 60 à 65 % des bénéficiaires rapportent une amélioration immédiate en matière de sécurité contre le vol et les intempéries, de désencombrement des espaces et de praticité au quotidien.

Si l'infrastructure est une condition nécessaire, le changement de comportement prend du temps. L'enquête le confirme : **35 à 40 % des bénéficiaires observent une augmentation de l'usage du vélo** (à noter : 35 % déclarent des effets encore peu visibles car les projets sont trop récents). Les résultats les plus probants sont observés là où le stationnement s'inscrit dans une démarche plus large : politique cyclable municipale, plan de mobilité, action de sensibilisation.



© Bartosch Salmanski

Une cartographie nationale du stationnement vélo

Chaque projet de stationnement financé par le programme a généré des **données géolocalisées et standardisées** (localisation, type d'équipement, nombre d'emplacements, cible) destinées à alimenter la **Base nationale du stationnement cyclable (BNSC)**. L'obligation de publier ces données en open data, inscrite dans la convention dès l'origine, fait d'Alvéole Plus l'un des premiers contributeurs à grande échelle de cette base. À noter : seuls les projets situés sur l'espace public et dans les pôles d'intermodalité sont concernés, les projets en espaces privés (copropriétés, habitat social) ayant été exemptés pour des raisons de confidentialité et de sécurité.



L'héritage du programme, c'est d'abord le guide du stationnement, un outil qui reste et qu'on va pouvoir mettre à jour. C'est aussi la reconnaissance de la FUB comme experte sur le sujet du stationnement vélo. Et c'est la prestation de conseil qu'on a réussi à développer : il n'y avait pas beaucoup de professionnel-les positionné-es sur ce sujet avant Alvéole Plus. Nous avons permis de lancer cette activité. C'est un pari réussi.”

Eva Pénisson, cheffe de projet



© Bartosch Salmanski

Perspectives : quel avenir pour le stationnement vélo ?

Un besoin qui demeure massif

La fin du programme Alvéole Plus ne signifie pas la fin du besoin. L'enquête de fin de programme le confirme sans ambiguïté : 84 % des bénéficiaires se déclarent intéressés par de nouveaux financements pour poursuivre le développement du stationnement vélo. Les attentes portent en priorité sur les infrastructures et les équipements (45 %), l'aide financière renforcée (30 %), l'accès à des prestataires et un appui technique (15 %), et l'accompagnement au changement et aux services vélo (10 %).

Le besoin est d'autant plus vif que la réglementation évolue. L'obligation d'installer du stationnement vélo dans les constructions neuves, inscrite dans le droit français, ne s'accompagne pas aujourd'hui de critères de qualité suffisants : **les installations réalisées ne répondent souvent pas aux exigences d'un usage quotidien** (accessibilité, sécurisation, dimensionnement). **Le programme Alvéole Plus a démontré qu'un travail d'accompagnement, de prescription et de diffusion des bonnes pratiques est nécessaire.**

Par ailleurs, le parc existant (bâtiments anciens, copropriétés, établissements scolaires, gares) reste très largement sous-équipé. Le programme n'a touché qu'une fraction du besoin, et de nombreux territoires sont restés faiblement couverts.

Un contexte budgétaire incertain

Le programme s'achève dans un contexte de restriction budgétaire qui pèse sur l'ensemble des politiques de mobilité active. La réduction du Fonds vert, les arbitrages budgétaires défavorables au vélo et l'incertitude sur les enveloppes de la sixième période des Certificats d'Économies d'Énergie, qui s'ouvre en 2026, dessinent un paysage contrasté.

Les collectivités les plus engagées en faveur du vélo continueront vraisemblablement à investir dans le stationnement, en l'intégrant dans des plans de mobilité active plus larges. Mais de nombreux bénéficiaires "d'opportunité", qui se sont saisis du programme précisément parce qu'il existait un cofinancement, risquent de ne pas poursuivre la dynamique en l'absence de soutien financier. **Le risque est celui d'un ralentissement significatif du rythme de déploiement, au moment même où la pratique du vélo connaît une progression importante en France.**

Le stationnement vélo de qualité : un acquis à pérenniser

Alvéole Plus a contribué à inscrire le stationnement vélo sécurisé dans le paysage des politiques de mobilité en France. Le programme a montré que le vélo n'est pas un sujet accessoire ou marginal, mais un **levier concret de transition écologique et d'économies d'énergie**, accessible à tous les types de territoires et d'organisations.

La part modale du vélo dans les déplacements quotidiens a doublé en France entre 2015 et 2023, passant de 2 % à 4 %. L'objectif national de 9 %, fixé par le Plan Vélo, reste à atteindre. **Le stationnement vélo sécurisé en est un maillon indispensable : sans lieu sûr où garer son vélo, pas de développement durable de la pratique.**

S'il fallait retenir un enseignement d'Alvéole Plus, ce serait celui-ci : quand on donne aux acteurs de terrain les moyens de bien équiper leur territoire en stationnement vélo, ils s'en saisissent massivement. C'est peut-être là l'héritage le plus précieux d'Alvéole Plus : avoir démontré, à grande échelle, que **le stationnement vélo de qualité est à la fois nécessaire, possible et souhaité.**

La sixième période des Certificats d'Économies d'Énergie s'est ouverte en 2026. La question de la continuité des programmes d'accompagnement au développement de l'usage du vélo au quotidien y sera posée. Les programmes CEE portés par la FUB, dont Alvéole Plus fait partie, ont montré qu'ils constituaient un levier efficace et éprouvé. L'enjeu est désormais de capitaliser sur les acquis, de tirer les enseignements des limites identifiées et de poursuivre la dynamique engagée.



© Adobe Stock



Programme financé dans le cadre du dispositif CEE
par les obligés signataires de la convention.

Porteur du programme :

Fédération française des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB)

12 rue Finkmatt — 67000 Strasbourg

Antenne : 174 quai de Jemmapes — 75010 Paris

www.fub.fr

