



Enquête nationale 2013

***Les politiques en faveur des cyclistes
et des piétons dans les villes françaises***

Premiers résultats synthétiques

04/02/2014

Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises

Premiers résultats de l'enquête nationale 2013 - synthèse

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives créé en 2010, interroge les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises.

Les premiers résultats de l'enquête 2013 donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons à la veille des élections municipales et de la mandature 2014-2020 - au seuil de six années pour mettre le vélo et les mobilités actives au cœur des projets de territoires et augmenter très significativement la part modale de la marche et du vélo.

En 2013, l'état des lieux des politiques locales en faveur de la mobilité active confirme la dynamique d'offre des collectivités, le renforcement de la gouvernance vélo et l'émergence de priorités et de grands chantiers pour 2014-2020.

A noter - Cette enquête 2013, comme celles de 2007 et 2011, n'a pas pour objectif d'établir un palmarès des villes et agglomérations ayant les meilleures politiques cyclables - lequel n'aurait pas de sens au vu de leur diversité en termes de superficie, caractéristiques urbaines, nombre d'habitants... et avec des ratios bien délicats à manier.

Une dynamique d'offre

—> **le vélo conforte sa place dans les stratégies de mobilité.**

La progression des infrastructures et des services, la mise en œuvre d'outils d'évaluation et de planification, l'augmentation des moyens des politiques cyclables locales (budget par habitant, ressources humaines), dans un contexte économique pourtant très tendu pour les collectivités, prouvent que le vélo prend sa place dans les politiques et sur les territoires locaux.

L'enquête 2013 montre que pendant les deux dernières années du mandat municipal (2008-2014), le vélo a conforté sa place dans les stratégies de mobilité.

+19% - Si on est encore loin de l'objectif de 100% de la voirie accessible au vélo, on observe à périmètre équivalent, entre 2011 et 2013, que le linéaire de voiries aménagées cumulé a progressé de 19%.

Les deux dernières années du mandat municipal enregistrent une progression de l'ensemble des indicateurs sur les aménagements - sur et hors voiries - sans ralentissement après la forte augmentation (+67%) du linéaire d'aménagements cyclables observée entre 2007 et 2011.

—> **La barre symbolique du kilomètre aménagé pour 1 000 habitants est franchie, avec :**

27% de voiries aménagées sur la voirie disponible, soit une progression de 9 points depuis 2011.

—> **Tous les outils pour une mobilité apaisée sont utilisés**

Les collectivités utilisent, le plus souvent, toute la palette des aménagements dédiés au vélo et à la modération de la vitesse des motorisés, à leur disposition, pour rendre la voirie hospitalière pour le cycliste et le piéton.

• **Les double-sens cyclables restent sur leur lancée**

Ils avaient augmenté de +413% entre 2007 et 2011 et continuent de progresser partout avec, à périmètre équivalent, **une augmentation du linéaire de +27%**.

- **Les sas cyclistes se généralisent.**

98% des répondants ont réalisé des sas cyclistes qui enregistrent **une progression de 24%** depuis 2011.

- **La réalisation de zones apaisées progresse.**

La zone 30 demeure la zone apaisée la plus mise en œuvre en volume et progresse de +28% entre les deux enquêtes, 2011/2013, notamment dans les entités entre 50 et 100 000 habitants (+54%).

Les zones de rencontre progressent de 25% et les aires piétonnes de 15%.

- **La zone 30 a connu un véritable essor pendant le mandat municipal 2008-2014.**

L'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte, et à des tronçons situés sur des axes de circulation, est à l'œuvre dans un certain nombre de collectivités, même si, à l'échelle des agglomérations, elle reste plus fortement marquée dans les villes-centres.

Le décret du 30 juillet 2008, dit premier décret « Code de la rue », a modifié le panel des outils à la disposition des collectivités pour aménager la voirie et organiser la circulation. L'enquête montre que la progression des zones 30 se caractérise ainsi par des zones 30 de seconde génération qui, moins aménagées, s'accompagnent de la réalisation de zones plus fortement aménagées, à priorité piétons comme les zones de rencontre et les aires piétonnes - selon les différentes priorités données à chaque voirie : plus de vie locale ou plus de circulation de tous les modes de déplacement

Une gouvernance vélo qui se renforce.

—> **Progression du nombre de chargés de mission vélo**

Les deux dernières années du mandat municipal qui s'achève marque une progression du nombre de chargés de mission vélo notamment dans les collectivités au-delà de 100 000 habitants.

—> **Un budget dédié à la politique cyclable**

Presque toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants disposent d'un budget dédié à la politique cyclable. Le budget annuel moyen varie peu. Avec 5,9 euros par an et par habitant, il reste proche du montant observé en 2011, de 5 euros (mais cette moyenne masque de fortes disparités avec des budgets de 15 à 20 euros par an et par habitant dans certaines collectivités).

—> **Les instances de concertation ou d'information des usagers** progressent aussi. Elles sont présentes désormais dans une collectivité sur deux de l'échantillon.

—> De même, **plus d'une collectivité sur deux apportent un soutien financier aux associations d'usagers cyclistes** présentes sur leur territoire.

Les collectivités se saisissent des outils et leviers à leur disposition pour mettre en place et conduire une politique en faveur du vélo et de la mobilité active. L'expertise technique, les marges de manœuvre budgétaires avec un budget dédié, les processus et outils de planification et d'évaluation sont très importants pour conduire ces politiques et mettre le vélo et la marche au même plan que les autres modes de déplacement. L'amplification des politiques publiques en faveur du vélo et de la marche implique d'associer des réseaux d'acteurs associatifs, économiques. Cette démarche s'est renforcée dans le mandat municipal 2008-2014 et se développera certainement dans tous les territoires dans le prochain mandat.

—> **La connaissance des pratiques (observatoires, comptages...) progresse.**

Entre les enquêtes 2011 et 2013, la mesure de l'impact des investissements et de l'évolution des pratiques usagers franchit un pas significatif, en particulier dans les collectivités de moins de 250 000 habitants qui étaient très en retard sur ces mesures.

Des comités de suivi ou d'autres mécanismes internes de suivi sont désormais présents dans 19% des répondants de cette première vague d'enquête 2013.

Des priorités et des chantiers à l'agenda 2014-2020

—> Réaliser le « système vélo »

Une politique en faveur du vélo, au-delà d'une politique d'aménagement, associe infrastructures, services, actions de sensibilisation et d'incitation.

—> Le stationnement des vélos, l'attente forte des Français

- Les Français placent la mise à disposition de stationnements sûrs et abrités dans les gares, et la réalisation systématique de garages à vélos sûrs et accessibles dans les immeubles, respectivement en seconde et troisième position - après la réalisation d'itinéraires cyclables - dans le trio des mesures prioritaires qu'ils demandent (Enquête *Les Français et le vélo*, TNS Sofres, MTI Conseil, pour le Club des villes et territoires cyclables, 2013).

L'enquête 2013 montre que les collectivités prennent la mesure de cette attente. Sur les entités ayant répondu aux enquêtes 2011 et 2013, **le nombre de places proposées par les communes et groupements de communes a cru de 30 % entre 2011 et 2013.**

- **Si les arceaux restent l'offre de stationnement proposée largement dominante, on note une légère croissance des autres formes de stationnement.** Cette tendance à la diversification de l'offre se retrouve sur tous les segments de collectivités.

- **Les garages à vélo dans les gares centrales** sont également une constante forte dans toutes les collectivités interrogées. Cependant, il demeure une forte marge de progression pour assurer le stationnement du vélo partout et en tout point du déplacement, avec des dispositifs adaptés aux durées de stationnement et degrés de sécurisation.

—> Le vélo à toutes les échelles territoriales !

La répartition des voiries aménagées dans les agglomérations est assez hétérogène selon les territoires.

Les aménagements se concentrent encore souvent dans la ville-centre.

Ramenée à 1 000 habitants, deux dynamiques se distinguent : les villes-centres avec un ratio plus élevé que dans l'agglomération (La Rochelle, Lorient) ou les agglomérations avec un ratio plus élevé que leurs villes-centres (Communauté urbaine de Bordeaux, Lille Métropole), traduisant une répartition plus homogène des aménagements cyclables sur le territoire de l'agglomération.

La hiérarchisation de la voirie à l'échelle des agglomérations, avec l'objectif de généraliser le 30 km/h à plus de 50% de la voirie et même 70% - démarche à l'œuvre dans un nombre croissant de territoires -, devrait donc se renforcer dans le mandat municipal 2014-2020, dans l'intérêt de tous les usagers de la ville.

—> L'accompagnement du changement de comportement de mobilité

Avec une part encore faible des budgets vélo consacrée à la communication (3%), les outils et démarches visant à encourager le changement de comportement de mobilité, l'usage du vélo, l'intermodalité et les dynamiques de transfert modal ne constituent pas encore des actions à l'agenda des politiques cyclables. Ce sont pourtant des leviers majeurs du développement du vélo, pour accompagner l'offre d'infrastructures et de services et enclencher un cercle vertueux d'augmentation de la mobilité active aux dépens de la voiture. Notamment dans un contexte de contraintes budgétaires fortes et de nécessité de répondre à la demande actuelle et potentielle.

Communication Médias : Claude Lisbonis Communication
T. +33 01 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66 - clc@claudelisbnis.com

Sommaire

Rappel des objectifs et méthodologie

2011/2013 - la place du vélo dans les stratégies de mobilité

La gouvernance - Davantage de "chargés de mission vélo » identifiés

Les budgets dédiés aux politiques cyclables

La planification et l'organisation

La voirie et les aménagements cyclables

La connaissance des flux et des enjeux :

une nette amélioration qui permettra de mieux apprécier l'impact des politiques menées
en faveur des modes actifs

Les aménagements de l'espace urbain

Zooms sur les linéaires

Progression des linéaires de voiries aménagées

Les double-sens cyclables progressent toujours et partout.

Les sas cyclistes, un aménagement en plein essor

Structures des linéaires cyclables

Zoom sur les zones apaisées, favorables aux piétons et aux cyclistes, et leur évolution

Voirie aménagée et échelle territoriale : quelques exemples

Le stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre

Les actions auprès des agents de la collectivité : promouvoir les vélos dans sa collectivité devient la règle

Les offres de services vélos : une collectivité de plus de 50 000 habitants sur deux propose
un service de VLS sur son territoire

Les autres offres de services

Pédibus et Vélobus

Les aides aux particuliers pour l'achat d'un vélo

Liste des collectivités enquêtées pour la première vague 2013

Liste des adhérents du Club des villes et territoires cyclables

Rappel des objectifs et méthodologie

L'Observatoire des mobilités actives : une démarche continue d'évaluation des politiques locales

Le Club des villes et territoires cyclables a engagé, depuis plusieurs années, un suivi des politiques en faveur des cyclistes et des piétons, mises en œuvre par les communes et groupements de communes adhérentes.

Cet Observatoire a pour objectif de dresser régulièrement un état des lieux des politiques cyclables et piétonnes, dans un environnement qui a vu se renforcer la préoccupation « vélo » et plus généralement les nouvelles pratiques de mobilités dans la vie de nos concitoyens.

Cette enquête fait suite aux deux vagues précédentes réalisées en 2007 et 2011.

Un premier bilan a été mené sur les réponses acquises au 10 janvier 2014 qui permet d'ores et déjà de mettre en perspective des dynamiques significatives. C'est l'objet du présent document qui sera complété d'ici juin 2014 en intégrant l'ensemble des contributions de tous les adhérents du Club des villes et territoires cyclables.

Le questionnaire « online »

Le questionnaire a été proposé en ligne aux adhérents du Club. Il rappelait, pour les données quantitatives (voirie et stationnement) les réponses données par la collectivité en 2011 (le cas échéant).

Premiers résultats

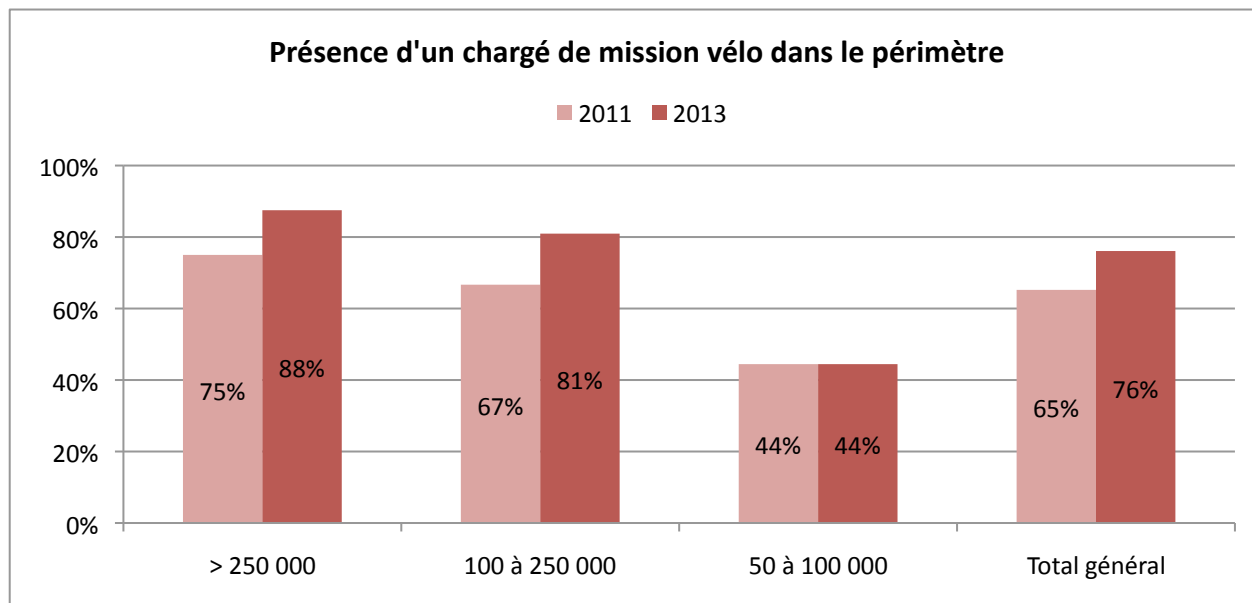
Afin de proposer les analyses les plus pertinentes possibles, ont été prises en compte prioritairement les collectivités de plus de 50 000 habitants et les évolutions observées sur les communes ayant participé à l'enquête en 2013 et en 2011 afin de mesurer, sur un panel fiable, les dynamiques locales. Parmi ces 80 collectivités, 71 communes ou groupements de communes différentes représentant **16 221 188 habitants** (Insee 2010) ont participé à ce recueil. Sur les 59 communes ou groupements de communes de plus de 50 000 habitants répondantes en 2013, 46 avaient déjà répondu en 2011 et constitueront le socle des analyses en évolutions. Ce tronc commun de 46 collectivités différentes de plus de 50 000 habitants représente près de 14.500.000 d'habitants. Les périmètres de moins de 50 000 habitants feront l'objet d'une approche spécifique ultérieure car l'hétérogénéité des tailles et des situations (petites villes centre ou communes de « banlieue »...) rend plus difficile l'appréciation statistique des évolutions.

2011/2013 - la place du vélo dans les stratégies de mobilité

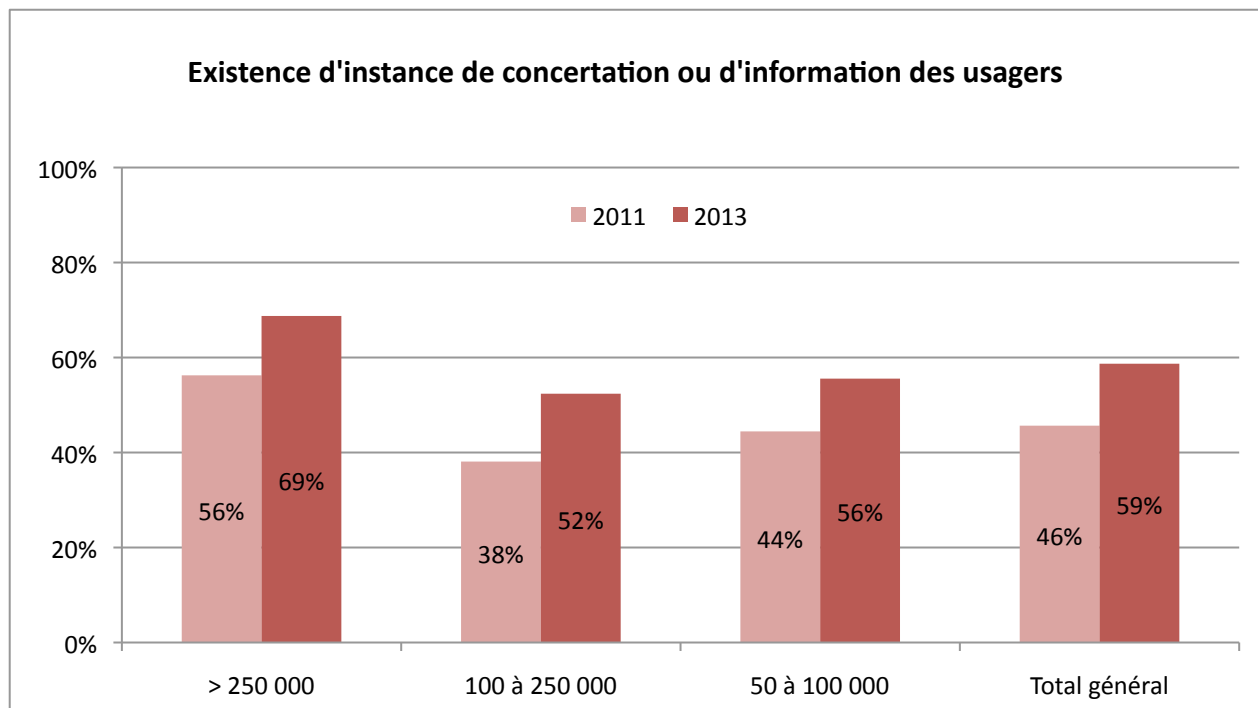
La gouvernance

Davantage de "chargés de mission vélo » identifiés

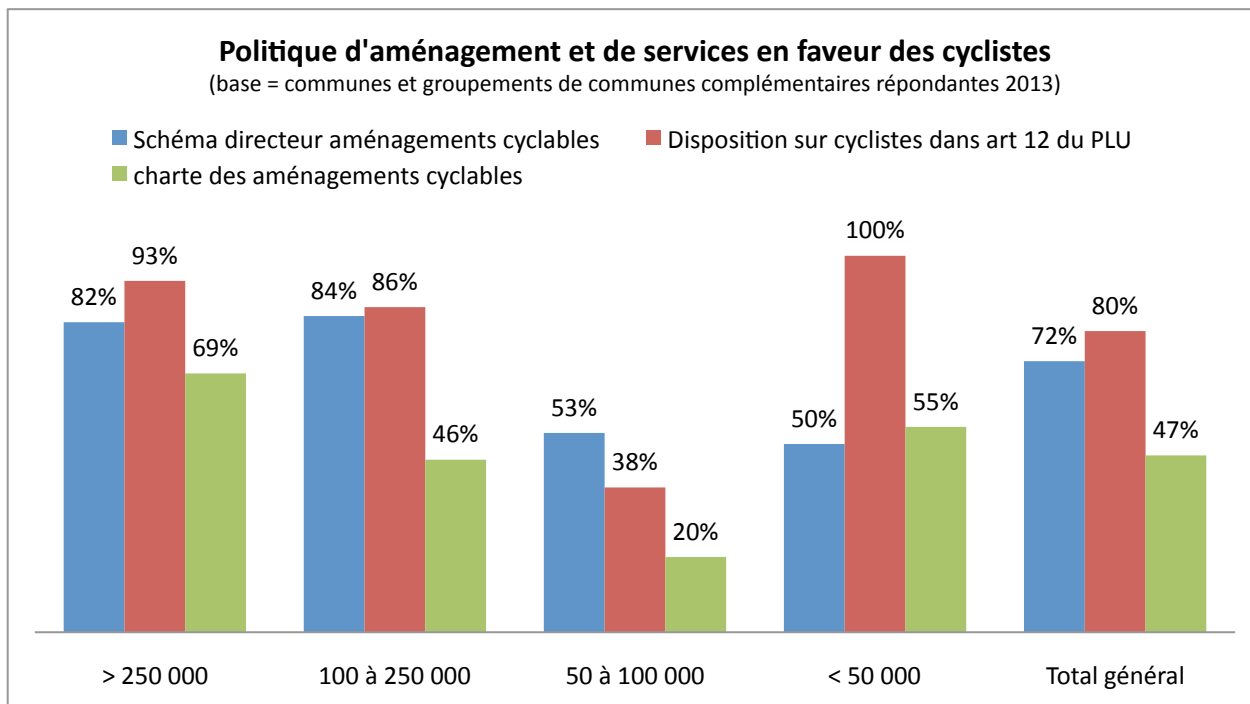
La présence d'un chargé de mission vélo spécifique progresse, mais près de 25% des grandes collectivités enquêtées n'en ont pas encore. **Cet objectif était déjà fléché dans l'enquête 2011**, et les résultats 2013 traduisent une dynamique réelle qui peut encore se renforcer.



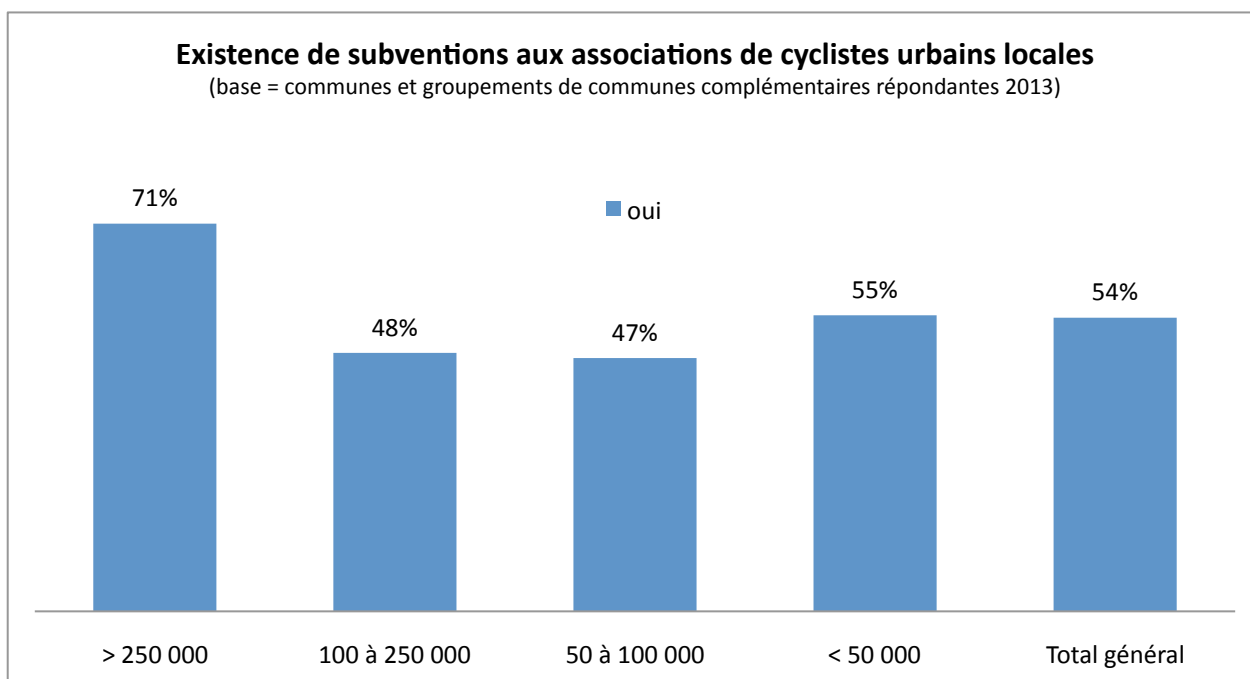
Les instances de concertation ou d'information des usagers progressent légèrement, mais ne concernent encore seulement qu'un peu plus d'une collectivité répondante sur deux. Ces premiers résultats montrent que la dynamique de concertation au niveau local peut encore se renforcer.



Aujourd'hui, si **les principaux outils de planification en faveur des cyclistes** sont largement mis en œuvre dans les plus grandes collectivités, leur déploiement dans les collectivités de toutes tailles reste encore à assurer.

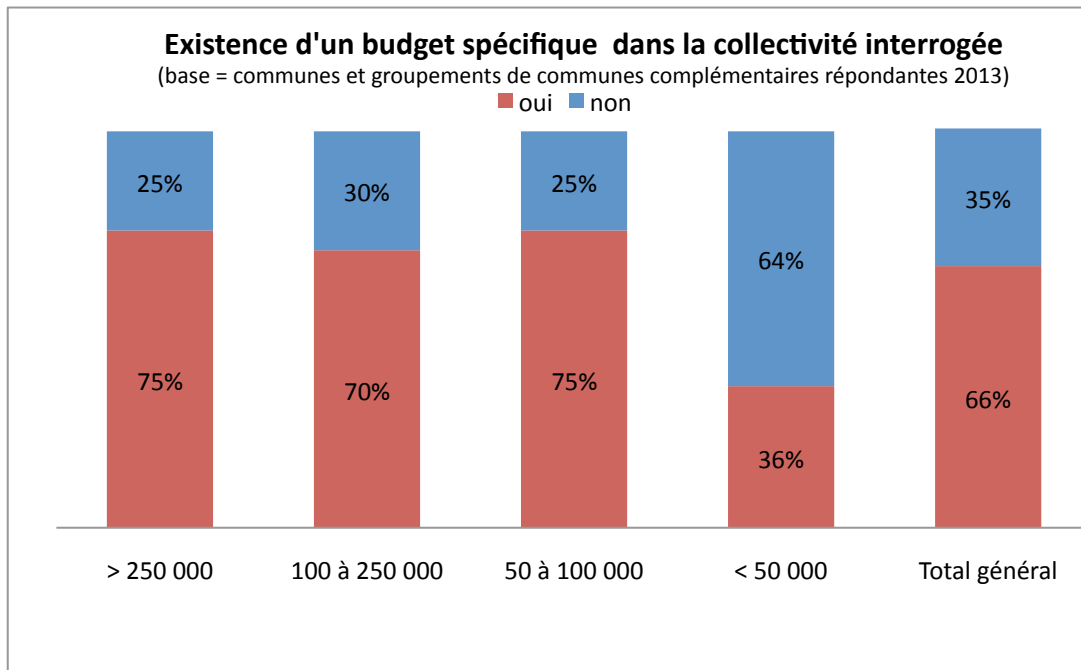


L'aide aux associations est tributaire de la taille de la collectivité, mais plus d'une collectivité interrogée sur deux soutiennent financièrement les associations cyclistes de leur périmètre.

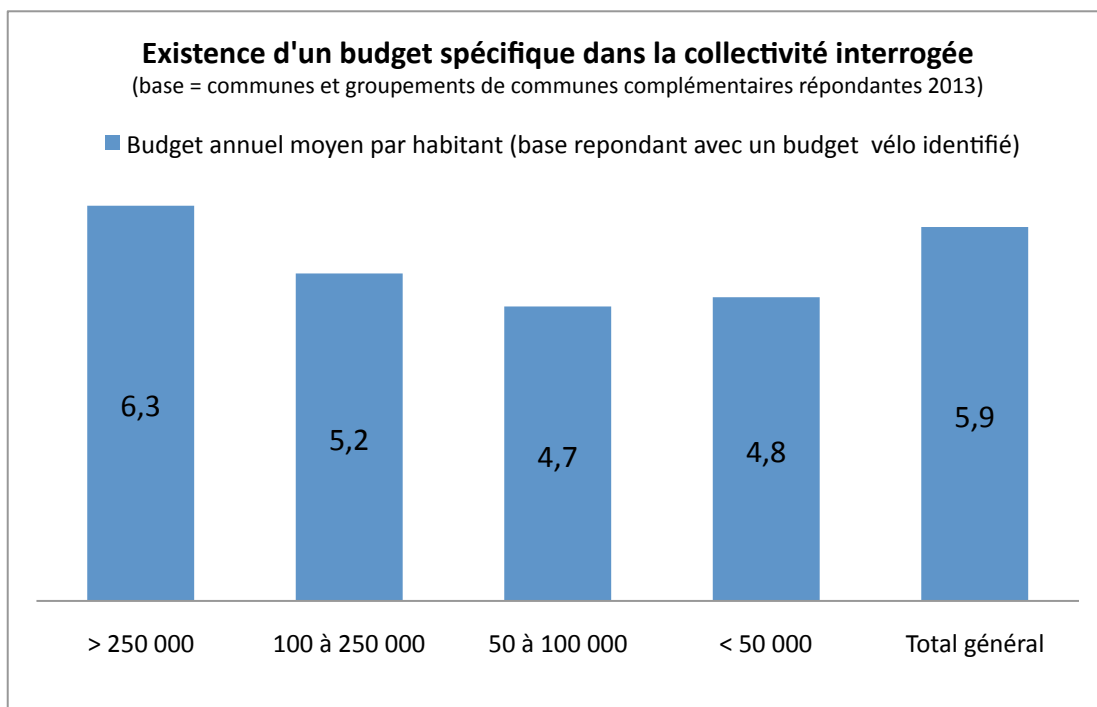


Les budgets dédiés aux politiques cyclables

La reconnaissance d'un budget dédié au vélo est identifiée dans les 2/3 des entités interrogées, mais cette pratique est quasiment acquise dans toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants.



Le budget annuel moyen alloué aux vélos varie peu et reste avec **5,9 euros/an et par habitant** très proche de la moyenne observée en 2011 (autour de 5 euros), la forte disparité des réponses et des répondants rendant difficile une approche plus fine. Comme en 2011, les disparités restent fortes entre les collectivités. Les budgets les plus dotés se situent entre 15 et 20 euros par habitant.



Globalement, pour les répondants avec un budget vélo identifié, 70% des montants sont affectés aux investissements et 30% à l'exploitation. Ces budgets se répartissent prioritairement sur les aménagements (64%), puis les services 32% et enfin la communication 3%. Cette structure est aussi très variable selon les répondants.

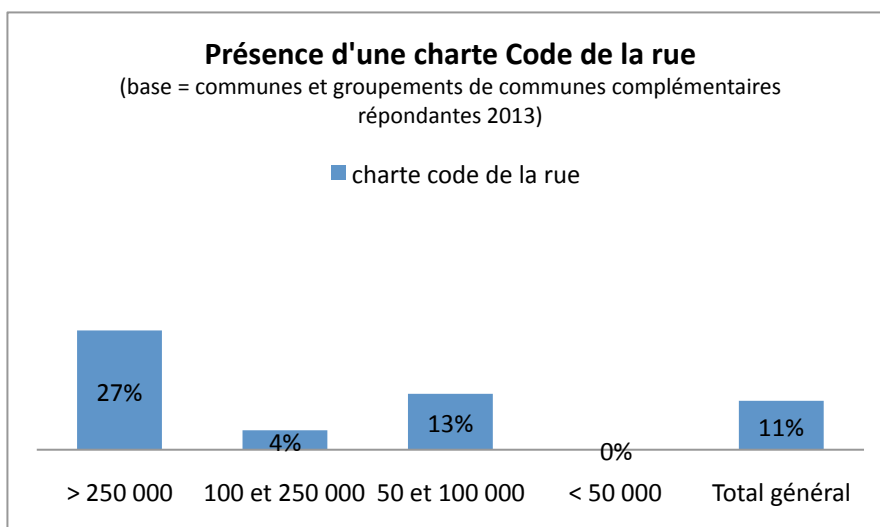
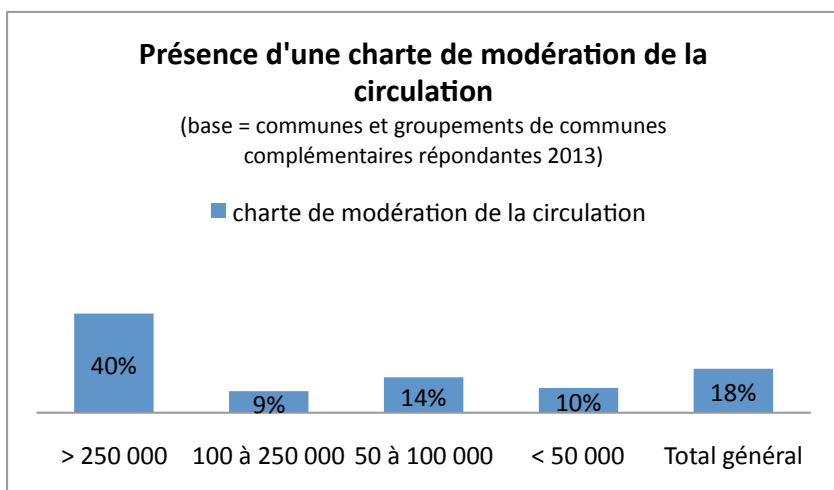
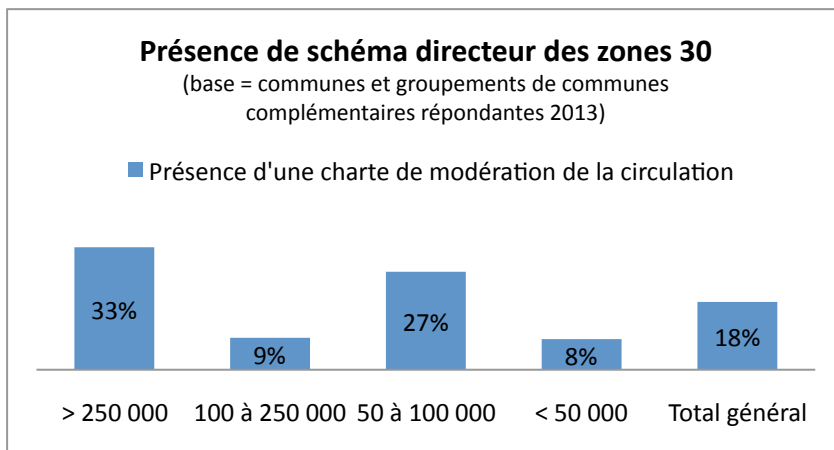
La planification et l'organisation

Les schémas directeurs des zones 30 sont encore très peu présents sur le territoire des diverses collectivités et restent dans l'ensemble assez peu liés à la taille de l'entité.

La charte de modération de la circulation est davantage présente dans les collectivités de plus de 250 000 habitants.

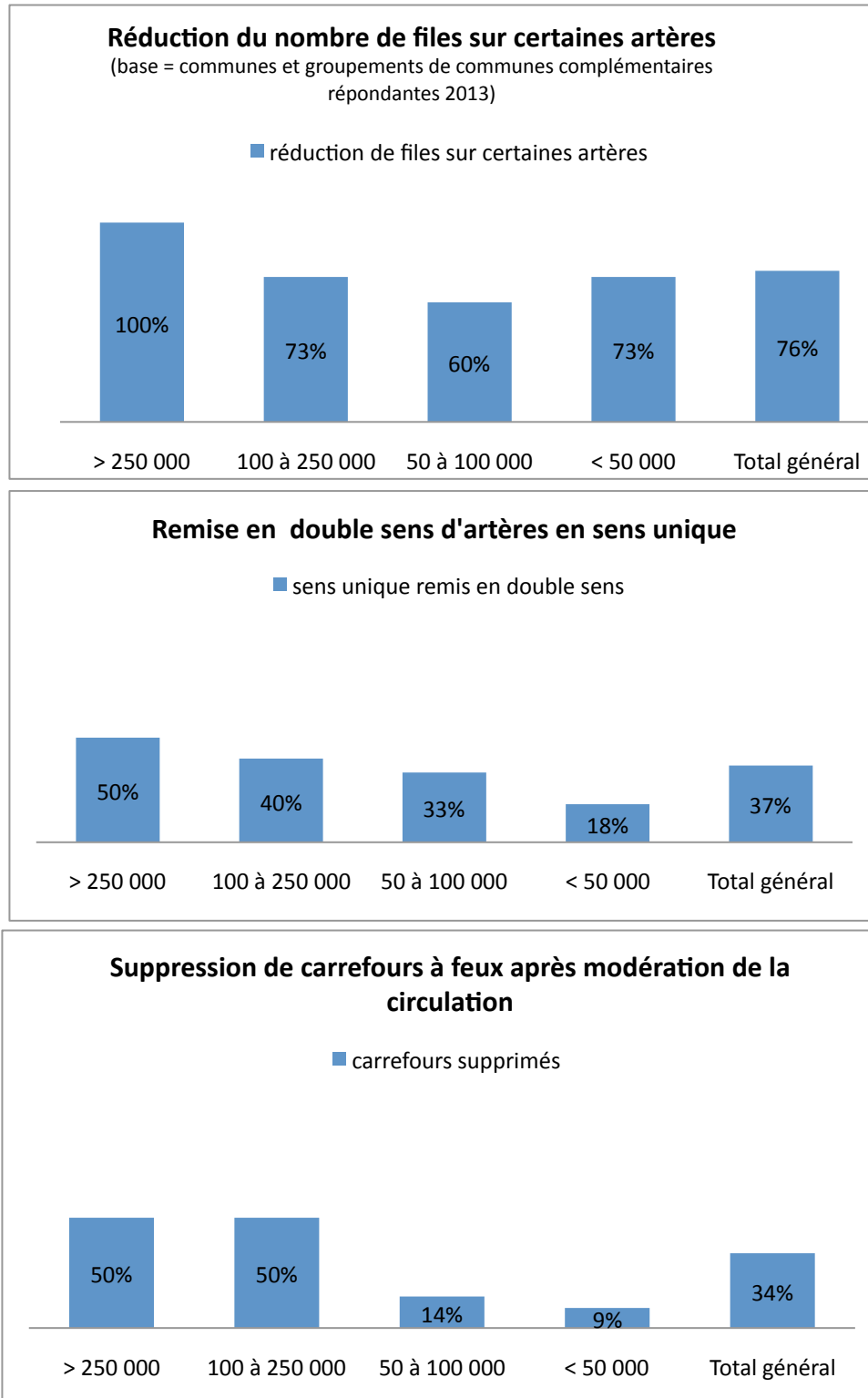
De même, la charte du code de la rue est plus présente dans les plus grandes collectivités.

A noter cependant que les 3 plus grosses collectivités ayant répondu en 2013 n'ont pas mis en œuvre cette démarche.



La voirie et les aménagements cyclables

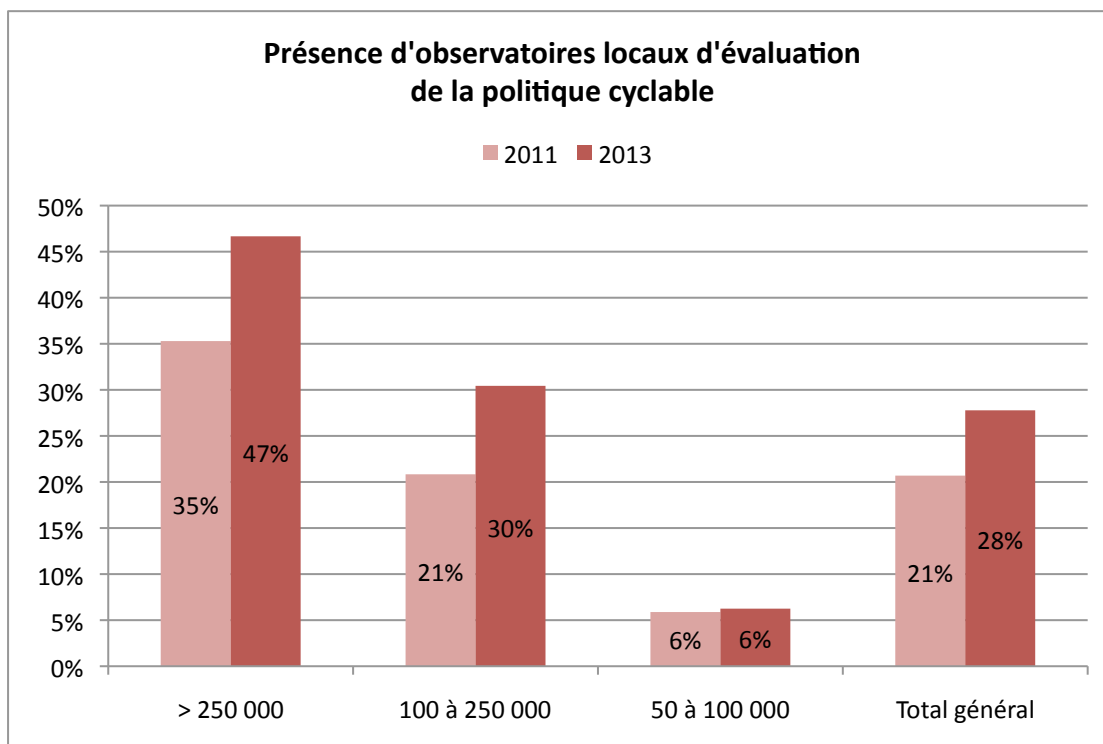
Si la remise en double sens de voies en sens unique est d'autant plus marquée que l'entité est importante, la réduction du nombre de file sur certaines artères est une stratégie qui se retrouve très majoritairement dans toutes les collectivités enquêtées (cela concerne même toutes les plus grandes entités interrogées).



La connaissance des flux et des enjeux - Une nette amélioration qui permettra de mieux apprécier l'impact des politiques menées en faveur des modes actifs

Mesurer l'impact des investissements et de l'évolution des pratiques des cyclistes franchit un pas significatif, en particulier dans les collectivités de moins de 250 000 habitants qui étaient en retard sur ces démarches.

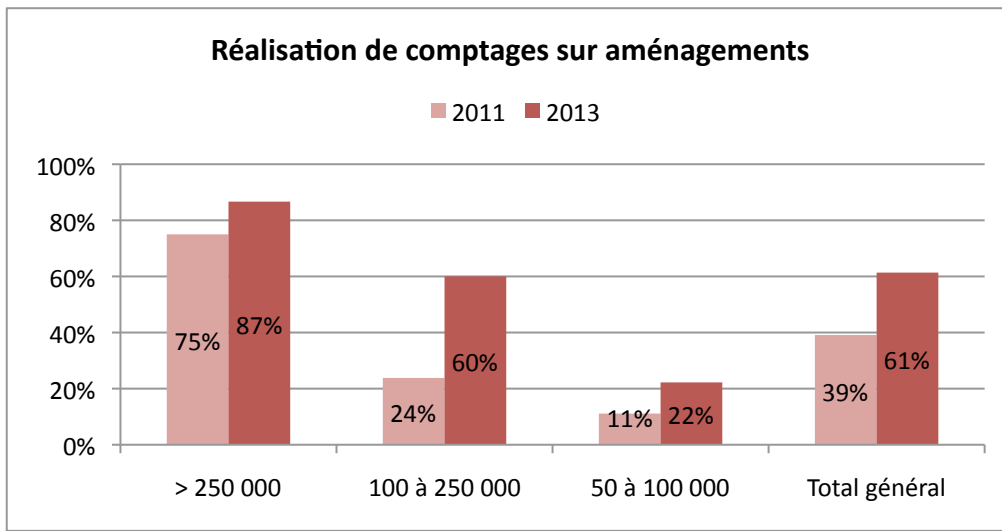
On note une évolution très sensible de l'existence d'observatoires locaux de la politique cyclable.



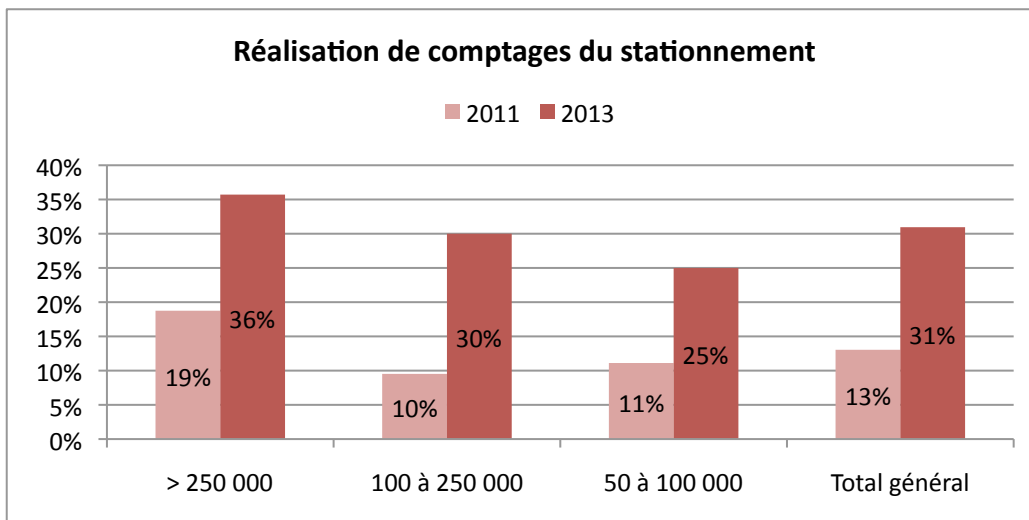
L'enquête 2013 interroge aussi, pour l'évaluation des politiques cyclables, sur la présence d'autres outils de suivi, qui sont présents dans 19% des collectivités ayant répondu.

	Observatoire	Comité de suivi	Evaluation mais pas d'instance	Non, pas d'évaluation
> 250 000 h	47%	20%	24%	10%
100 à 250 000 h	30%	13%	33%	23%
50 à 100 000 h	6%	25%	35%	33%
total	28%	19%	31%	23%

A noter que près d'un quart des communes et groupements ayant répondu en 2013 n'ont pas de politiques d'évaluations de leur politique cyclable.

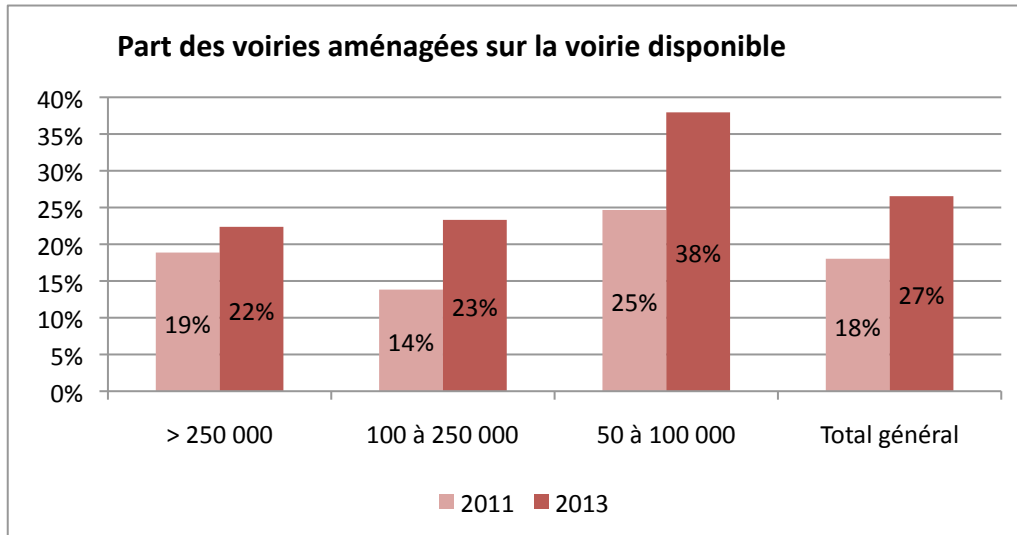


Cette connaissance est encore plus améliorée pour le suivi **du stationnement vélo**.

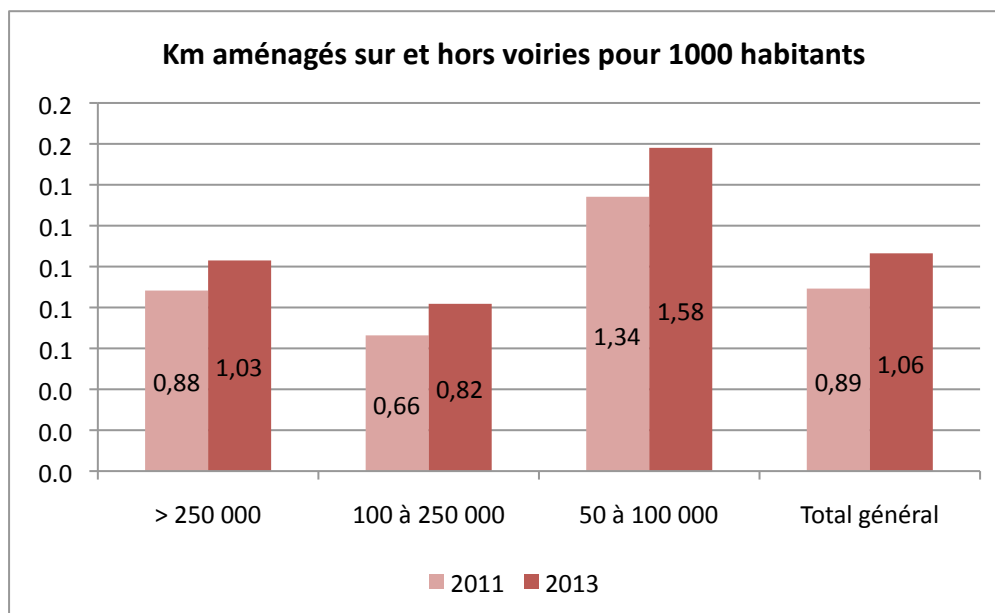


Les aménagements de l'espace urbain

A périmètre équivalent entre 2011 et 2013, **les voiries aménagées représentent 27% soit une progression de 9 points depuis 2011**. Les entités de tailles moyennes (50 et 100 000 hab.) connaissent la plus grande progression sur la période. Mais ce ratio reste un indicateur quantitatif permettant d'évaluer la dynamique des aménagements cyclables mais pas la qualité de ces derniers.



Sur l'échantillon étudié, l'ensemble des indicateurs sur les aménagements - sur et hors voiries - ont augmenté. **La barre symbolique du kilomètre aménagé pour 1 000 habitants est franchie.**



Zooms sur les linéaires

Aménagements cyclables (en km) sur et hors voiries pour 1000 hab. dans les agglomérations

	2013	2011
Montbéliard - PAYS DE MONTBÉLIARD / PMA	2,39	1,87
Strasbourg - CU DE STRASBOURG / CUS	1,95	1,30
ORLÉANS VAL DE LOIRE	1,91	1,69
Lorient - CAP L'ORIENT	1,89	0,11
TOURS PLUS	1,53	1,27
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO	1,53	1,39
Nancy - GRAND NANCY	1,52	1,23
CHAMBÉRY MÉTROPOLE	1,41	1,40
Toulouse GRAND TOULOUSE	1,33	0,99
Dijon - GRAND DIJON	1,32	1,19
RENNES MÉTROPOLE	1,31	nc
LILLE MÉTROPOLE	1,23	0,96
Annecy - L'AGGLO D'ANNECY	1,13	1,13
Bordeaux - CU DE BORDEAUX / CUB	1,12	0,98
SAINT-BRIEUC AGGLOMERATION	0,98	0,48
NANTES MÉTROPOLE	0,97	1,17
Beauvais - AGGLO DU BEAUVAISIS	0,86	nc
Cergy-Pontoise - CA DE CERGY-PONTOISE	0,71	0,19
ANNEMASSE AGGLO	0,69	nc
Lyon - GRAND LYON	0,59	0,47

Aménagements cyclables (en km) sur et hors voiries pour 1000 hab. dans les communes

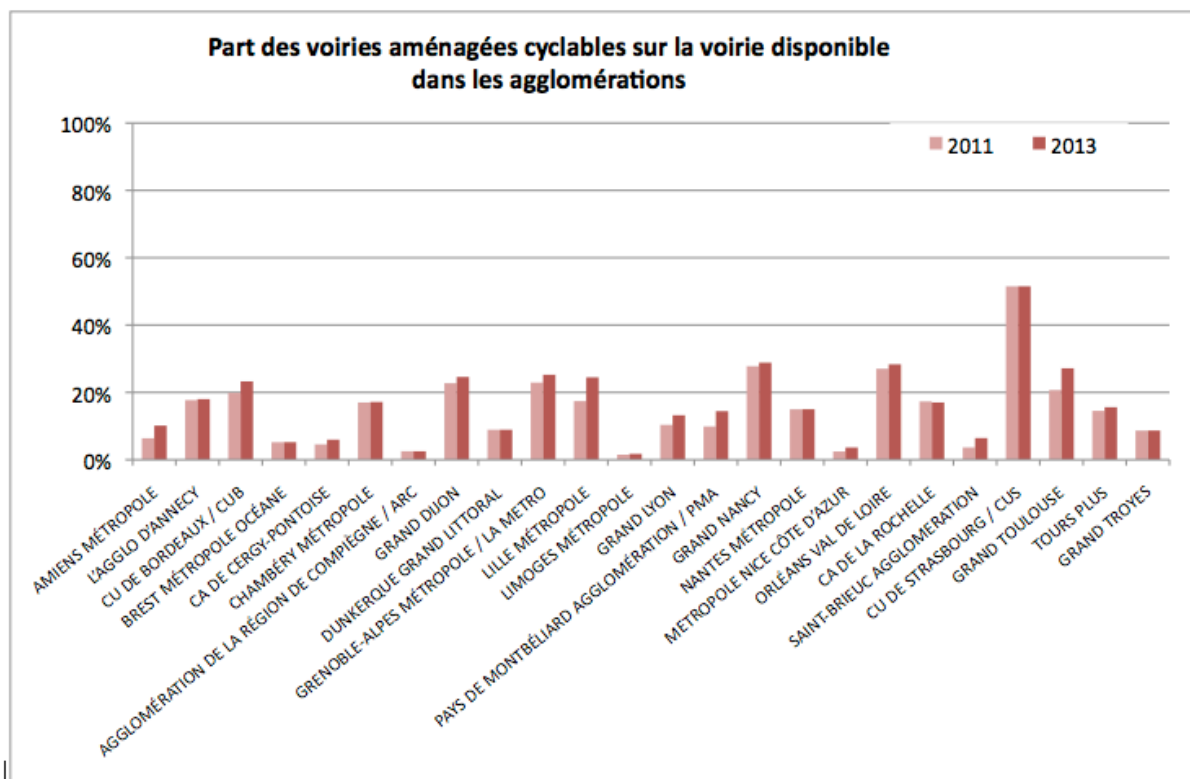
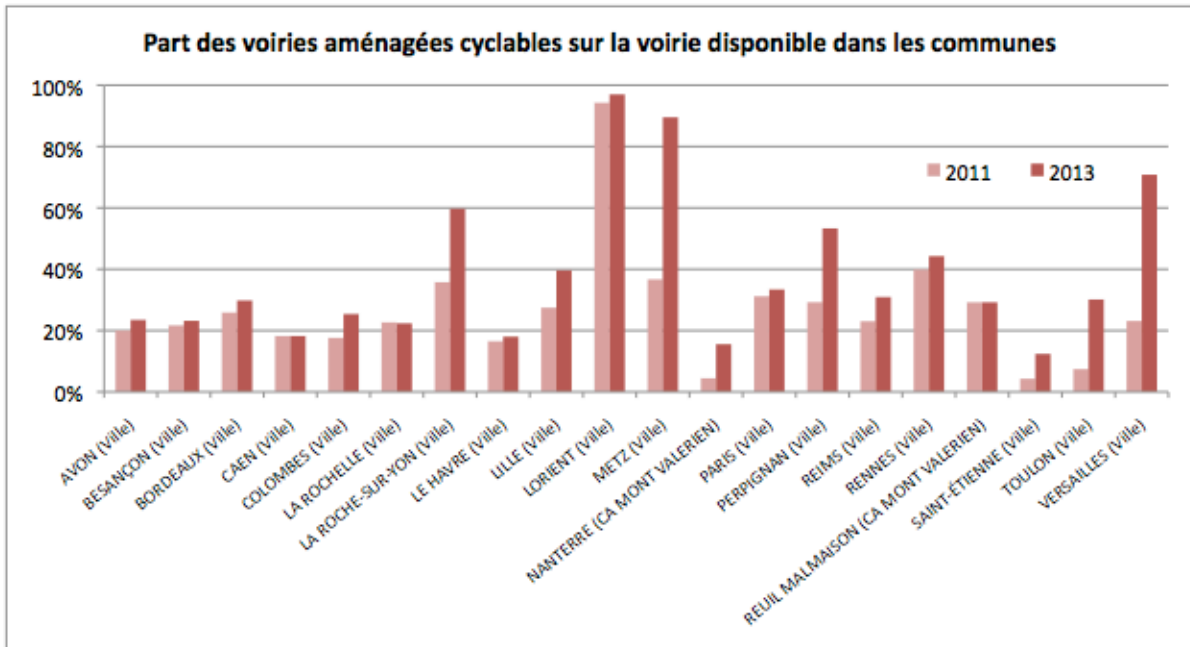
	2013	2011
BESANÇON (Ville)	5,99	5,30
LA ROCHE-SUR-YON (Ville)	3,77	2,70
LORIENT (Ville)	3,73	3,50
PERPIGNAN (Ville)	2,01	1,18
METZ (Ville)	1,76	1,55
VERSAILLES (Ville)	1,71	0,88
RENNES (Ville)	1,30	1,20
VANNES (Ville)	1,16	nc
LA ROCHELLE (Ville)	1,10	nc
TOULON (Ville)	0,91	0,26
REIMS (Ville)	0,90	0,67
BORDEAUX (Ville)	0,87	0,75
LILLE (Ville)	0,80	0,55
LE HAVRE (Ville)	0,71	0,67
CAEN (Ville)	0,64	0,64
NANTERRE*(Ville)	0,56	0,09
SAINT-ÉTIENNE (Ville)	0,53	nc
COLOMBES (Ville)	0,36	0,26
REUIL-MALMAISON* (Ville)	0,58	0,56
PARIS (Ville)	0,28	0,26

* CA DU MONT VALERIEN

Progression des linéaires de voiries aménagées entre les deux vagues d'enquête 2011 et 2013

Le linéaire de voiries aménagées cumulé pour les 43 entités ayant répondu aux deux vagues a progressé de 1 613 kilomètres passant de 8 529 kms en 2011 à 10 142 kms en 2013 soit **une progression de 19% pour cet échantillon**.

A noter que les évolutions les plus fortes se concentrent sur les communes centres.



Les double-sens cyclables progressent toujours et partout.

Parmi les répondants à l'enquête 2013, le linéaire total de double-sens cyclables était de 880 km en 2011, ce chiffre passe à 1 118 kms à périmètre équivalent **soit une progression de 27%**.

	2013	2011
PARIS (Ville)	263	214
Toulouse - GRAND TOULOUSE	137	105
LILLE METROPOLE	134	72
Strasbourg - CU DE STRASBOURG / CUS	88	68
La Rochelle - CA DE LA ROCHELLE	67	66
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO	55	47
PERPIGNAN (Ville)	47	34
Lyon - GRAND LYON	35	23
Nancy - GRAND NANCY	33	31
BORDEAUX (Ville)	32	18

Les sas cyclistes, un aménagement en plein essor

98% des répondants déclarent posséder des sas cyclistes et on constate un renforcement très significatif de cet aménagement, avec **une progression de 24%** entre 2011 et 2013.

Sas pour cyclistes	Non	Oui	Total général
> 250 000 hab.	0%	100%	100%
Entre 100 et 250 000 hab.	0%	100%	100%
Entre 50 et 100 000 hab.	13%	88%	100%
Total général	2%	98%	100%

Sas pour cyclistes	2011	2013	progression sur la période
> 250 000 hab.	2065	2390	116%
Entre 100 et 250 000 hab.	222	440	198%
Entre 50 et 100 000 hab.	18	25	139%
Total général	2305	2855	124%

Observatoire National Cédez le passage cycliste au feu (ONCPC) : une nouvelle signalisation en plein essor...

Créé fin 2012 par le CERAMA (ex CERTU), dans le cadre du programme « une voirie pour tous » et de l'Observatoire national des aménagements, l'ONCPC a pour vocation de suivre plus particulièrement la diffusion de cette nouvelle signalisation qui permet aux cyclistes de tourner à droite (ou aller tout droit) quand le feu est rouge sans bénéficier pour autant de la priorité. Le feu rouge devient un cédez le passage pour les vélos...

L'Observatoire identifie sur son site 88 communes qui ont équipé au moins un carrefour depuis l'entrée en vigueur de cette nouvelle signalisation. En moyenne, on compte un peu plus de 2 panneaux par carrefour équipé.

(1) 68 des 88 communes ont données des informations sur le nombre de carrefours équipés et le nombre de panneaux

Nombre de carrefours équipés	Nombre de Communes avec au moins un carrefour équipé (1)	Nombre de carrefours équipés	Nombre de panneaux	Nombre de panneaux/ carrefour	Population concernée
10 ou moins	30	119	234	2,0	1664441
11 à 20	14	207	483	2,3	976408
21 à 50	16	488	1232	2,5	1845492
51 à 100	5	363	676	1,9	818834
plus de 100	3	419	949	2,3	561137
Total général	68	1596	3574	2,2	5866312

Structures des linéaires cyclables

Les aménagements se rencontrent encore majoritairement sur la voirie à 50, 70 et 90 km/h. Cependant, par rapport à 2011, on constate une progression de zones 30.

Structure des aménagements sur la voirie en 2011	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30	Zone 50, 70,90
> 250 000 hab.	4%	2%	40%	55%
Entre 100 et 250 000 hab.	6%	3%	44%	48%
Entre 50 et 100 000 hab.	3%	4%	51%	42%
Total général	4%	2%	41%	52%

Structure des aménagements sur la voirie en 2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30	Zone 50, 70,90
> 250 000 hab.	4%	2%	45%	49%
Entre 100 et 250 000 hab.	5%	4%	43%	48%
Entre 50 et 100 000 hab.	3%	4%	59%	34%
Total général	4%	2%	46%	48%

Zoom sur les zones apaisées, favorables aux piétons et aux cyclistes, et leur évolution

L'ensemble des zones apaisées est en progression. Les zones 30, les plus mises en œuvre en volume (kms aménagés), connaissent la plus grande progression sur la période (+28%), notamment dans les entités entre 50 et 100 000 hab. (+54%). Mais les croissances sont aussi très significatives pour ces autres espaces favorables aux mobilités actives : +25% pour les zones de rencontre et +15% pour les aires piétonnes.

2011	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	217	84	2132
Entre 100 et 250 000 hab.	87	45	682
Entre 50 et 100 000 hab.	14	21	278
Total général	319	151	3091

2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	246	91	2729
Entre 100 et 250 000 hab.	100	69	800
Entre 50 et 100 000 hab.	21	28	428
Total général	367	188	3957

Progression sur la période	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	113%	108%	128%
Entre 100 et 250 000 hab.	115%	151%	117%
Entre 50 et 100 000 hab.	149%	135%	154%
Total général	115%	125%	128%

Dans le cadre du programme partenarial "**Une voirie pour tous**" destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie urbaine, intégrant une approche globale des usagers et de leurs déplacement, avec une attention toute particulière pour les usagers les plus vulnérables, les "modes doux" et les services de transport collectif, le CEREMA (ex CERTU) a mis en place des observatoires de suivi des mise en œuvre dans les collectivités.



L'Observatoire National des Zones de Rencontre (**l'ONZoR**) permet de disposer d'information sur le déploiement des zones de rencontre existantes en France et de contribuer à son enrichissement en remplissant un questionnaire dédié.



Le site internet de l'**ONAV** (Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville) permet aux acteurs de l'aménagement public d'accéder aux informations sur les communes françaises engagées vers une large extension des zones à circulations apaisées de leur voirie allant de la zone 30 à la zone de rencontre ou l'aire piétonne et de contribuer aussi à son enrichissement en remplissant un questionnaire dédié.

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/observatoire-national-des-r127.html>

Voirie aménagée et échelle territoriale : quelques exemples

Analyse des données des entités avec des informations au niveau de l'agglomération et de la ville-centre.

La répartition des aménagements cyclables dans les agglomérations est plutôt hétérogène selon les territoires.

A Cap Lorient, les aménagements se concentrent dans la ville centre contrairement à Lille Métropole (15%), à la Communauté urbaine de Bordeaux /CUB (25%) ou à la Communauté d'agglomération de La Rochelle où ils représentent un peu plus d'1/3.

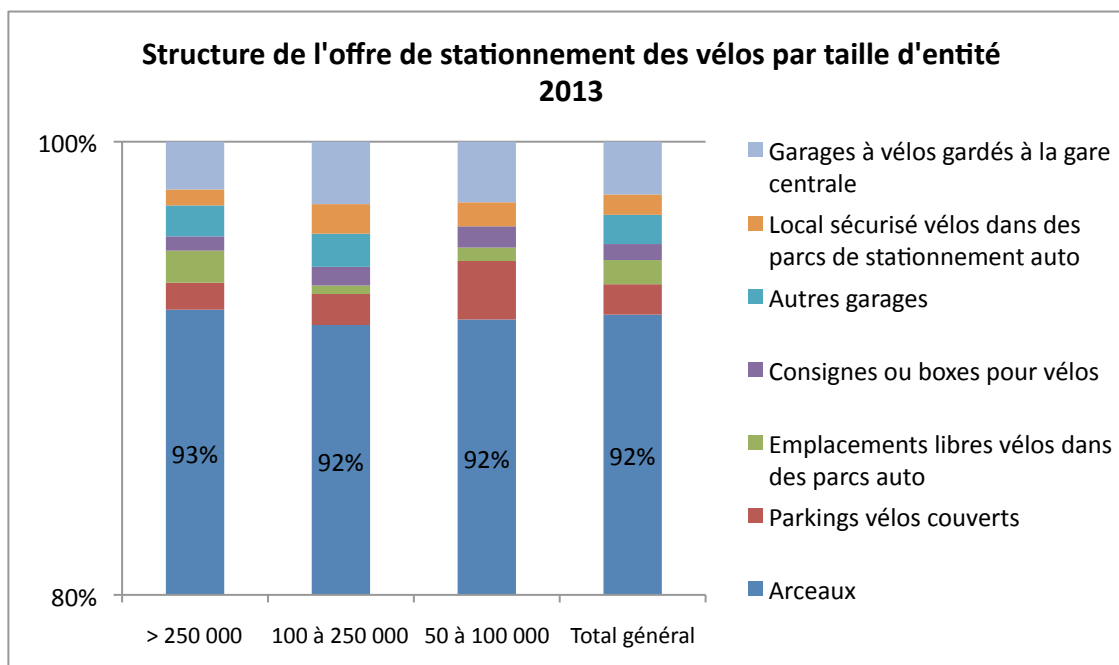
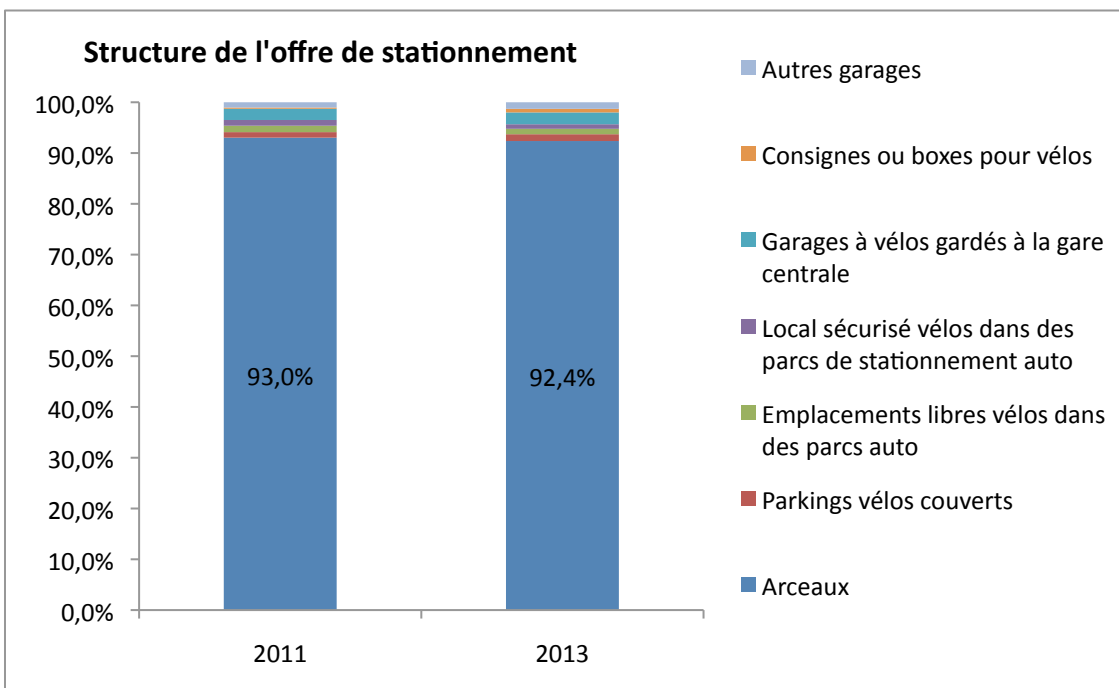
Ramené à 1000 habitants, deux dynamiques se distinguent : les villes-centres avec un ratio plus élevé que dans l'agglomération (La Rochelle, Lorient) ou les agglomérations avec un ratio plus élevé que leurs villes-centres (CUB, Lille Métropole) traduisant une répartition plus homogène des voiries aménagées cyclables sur le territoire de l'agglomération.

	aménagements cyclables pour 1000 hab.	Total des aménagements cyclables 2013	part de la ville centre
CA DE LA ROCHELLE	0,12	231	
LA ROCHELLE (Ville)	1,10	86	37%
CAP L'ORIENT	1,38	253	
LORIENT (Ville)	3,66	219	86%
CU DE BORDEAUX / CUB	1,03	738	
BORDEAUX (Ville)	0,77	184	25%
LILLE METROPOLE	1,10	1217	
LILLE (Ville)	0,80	181	15%

Le stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre¹

Sur les entités ayant répondu aux deux vagues d'enquête, le nombre de places proposées par les communes et groupements, qui ont répondu en 2011 et 2013, a progressé de 30 %, passant de **124 118 à 161 695 places**.

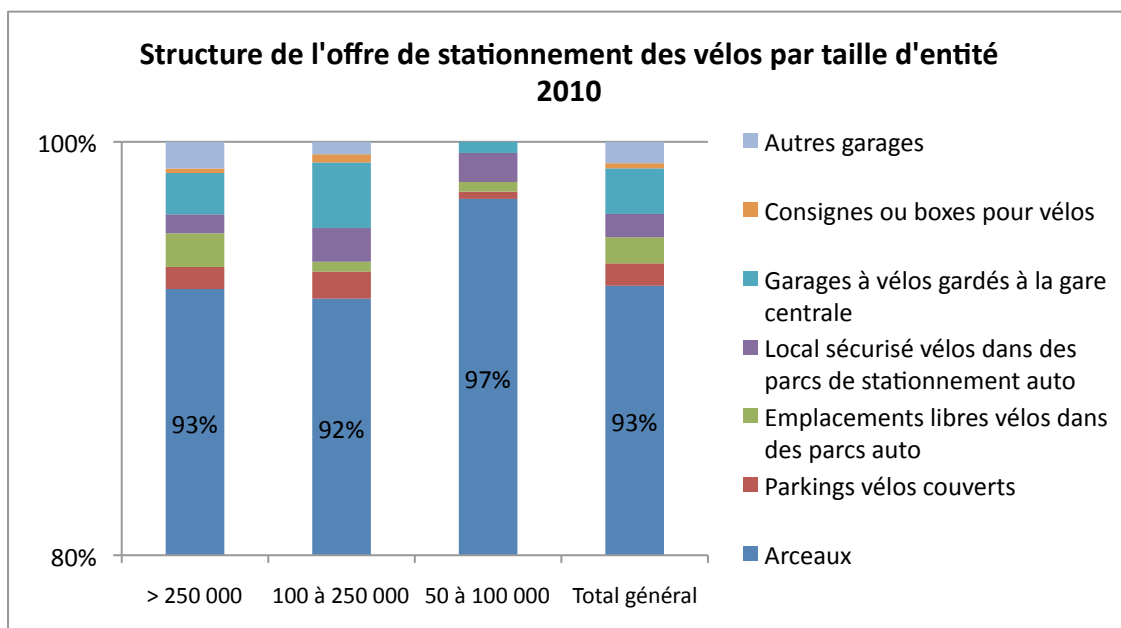
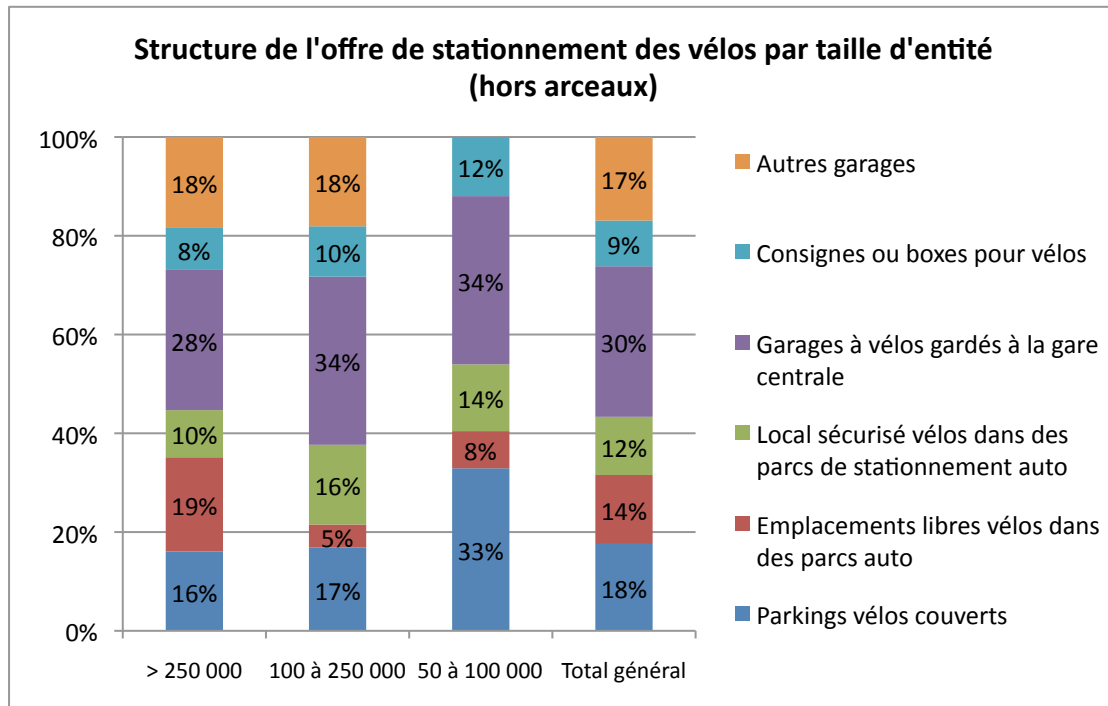
Les arceaux restent l'offre de stationnement la plus déployée, mais on observe une légère croissance des autres offres de stationnement. Cette tendance à la diversification de l'offre se retrouve sur tous les segments de collectivités et particulièrement dans les entités de 50 à 100 000 hab.



¹ Sur les données stationnements, quand le groupement et la ville-centre participaient à l'enquête, a toujours été conservée l'entité qui avait le mieux répondu à ces questions, le plus souvent la ville-centre qui maîtrise directement l'information.

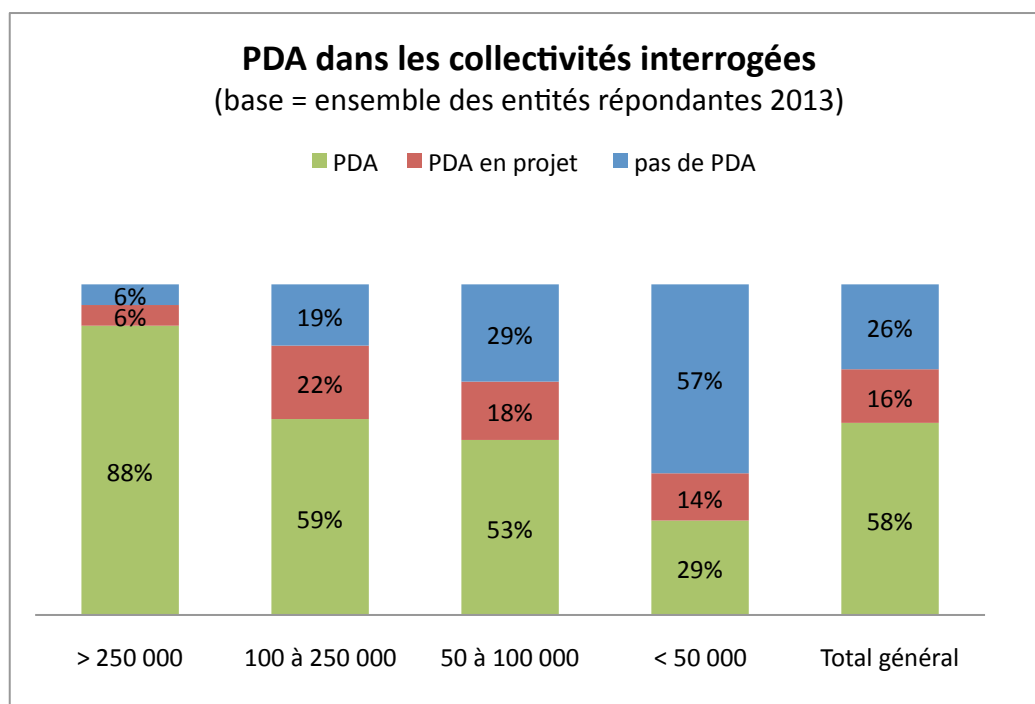
Si l'on zoome sur les dispositifs de stationnement hors arceaux, la diversité est plus marquée dans les plus grandes entités avec une présence significative des « autres garages » et « consignes et box pour vélos ».

Les parkings vélo dans les gares centrales sont une constante forte dans toutes les collectivités interrogées.

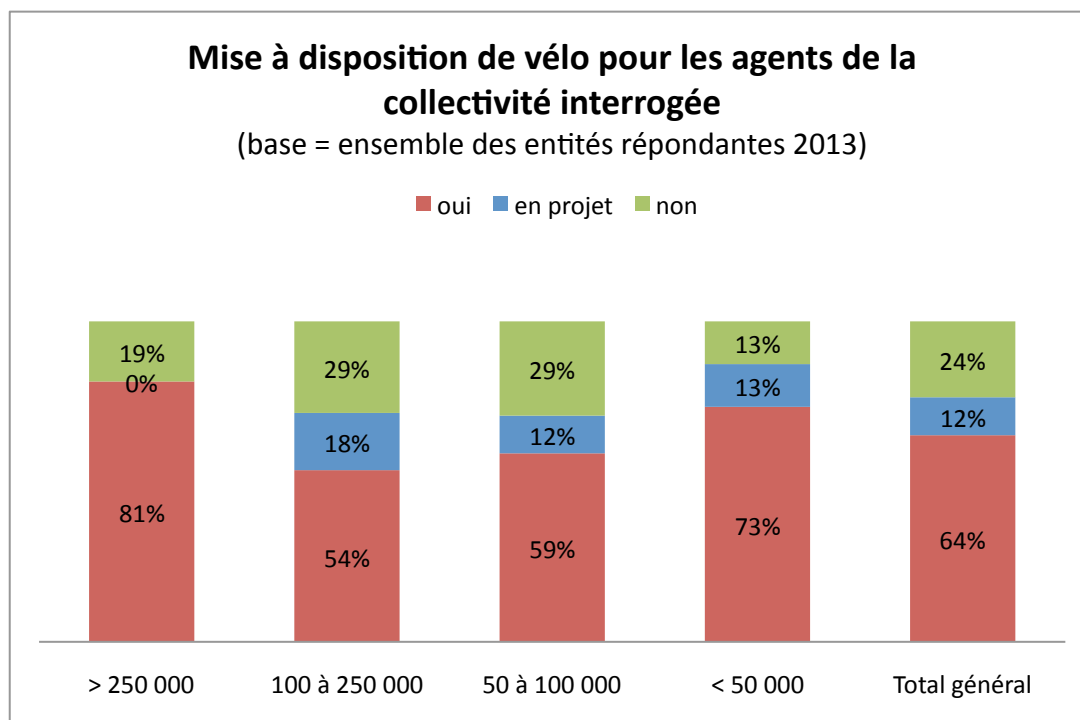


Les actions auprès des agents de la collectivité : promouvoir les vélos dans sa collectivité devient la règle

Presque toutes les collectivités ont aujourd'hui engagés un Plan déplacements administration (PDA) ou en ont le projet. Cette démarche reste émergente chez les adhérents des entités de moins de 50 000h.

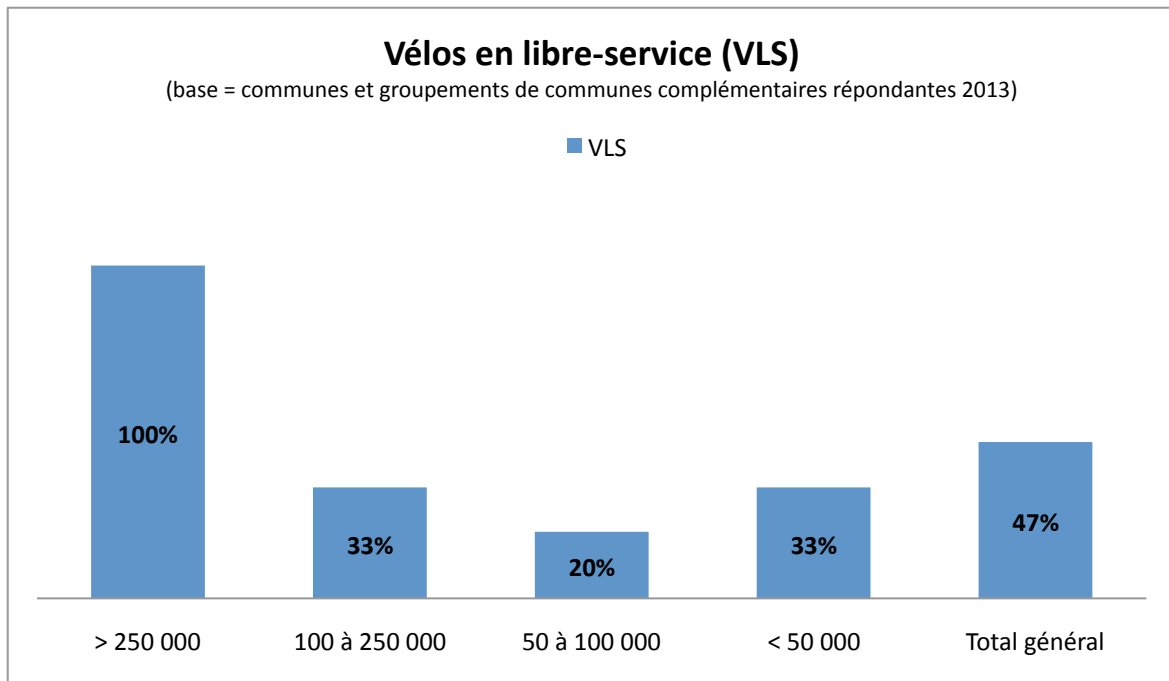


La mise à disposition de vélos pour les agents est globalement très partagée et les 3/4 des collectivités interrogées la pratiquent ou l'ont en projet.



Comme en 2011, le nombre de vélos par agent (pour les communes et groupements ayant répondu aux deux questions) est de **5,5 vélos pour 100 agents**, très proche du chiffre de 2011 (5 vélos pour 100 agents).

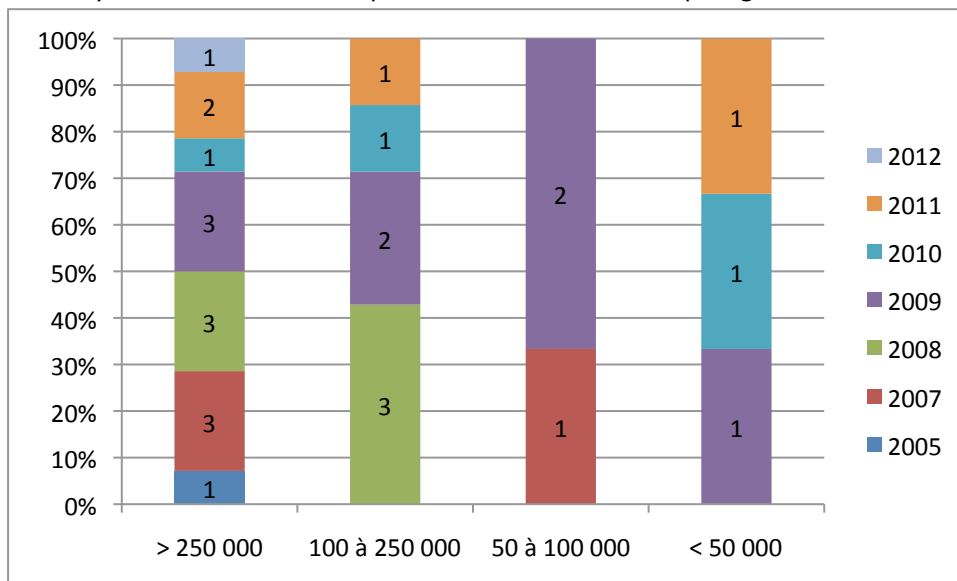
Les offres de services vélos : une collectivité de plus de 50 000 habitants sur deux propose un service de VLS sur son territoire



En zoomant sur les 21 communes ou groupements de communes (représentant 8,6 millions d'habitants) qui ont répondu à l'ensemble des questions VLS, on met en exergue quelques ratios intéressants. Les VLS se généralisent dans les plus grandes communes et agglomérations (elles n'étaient « que » 7/10 en 2010...)

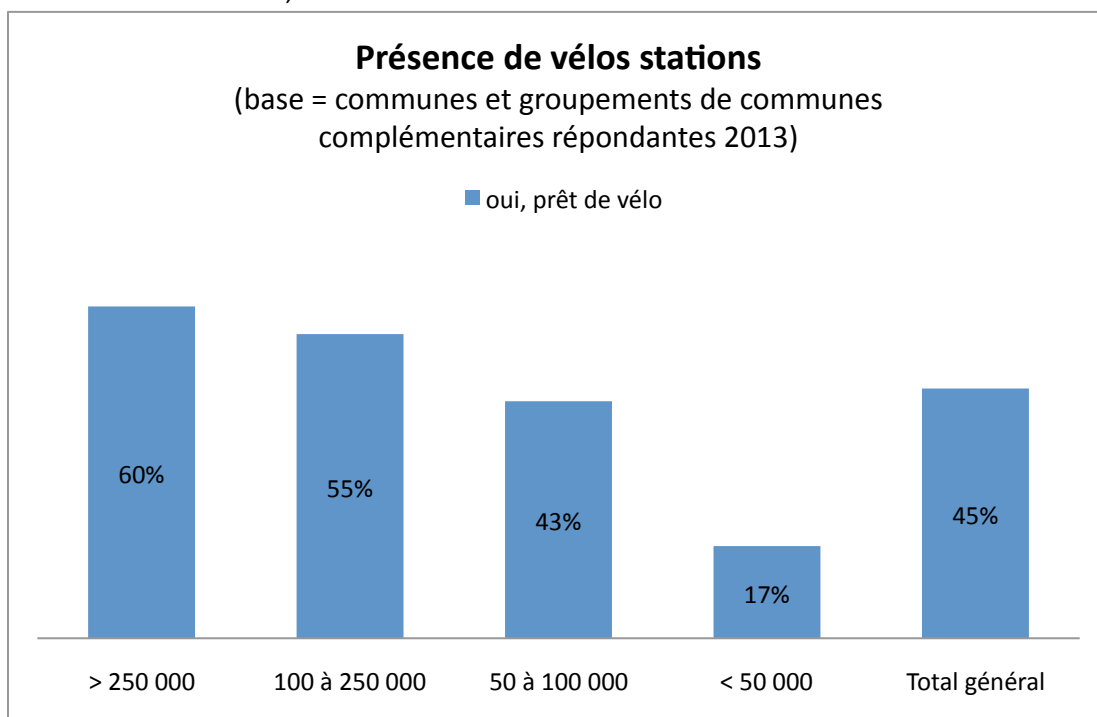
	habitants / point	vélo/1000h	Location/vélo/jour	location/habitant/an
>250 000	3495	3,4	4,5	5,6
Entre 100 et 250 000	4260	2,0	0,7	0,5
Entre 50 et 100 000	1866	3,6	1,0	1,4
Moins de 50 000	11719	2,1	0,7	0,5
Total général	3526	3,3	4,3	5,2

Le nombre de locations journalières par vélo varie de 0,5 à 5,4 à Paris, il est de 5 à Lille Métropole et de 4,8 au Grand Lyon. Les offres VLS ont plus d'antériorité dans les plus grandes collectivités.



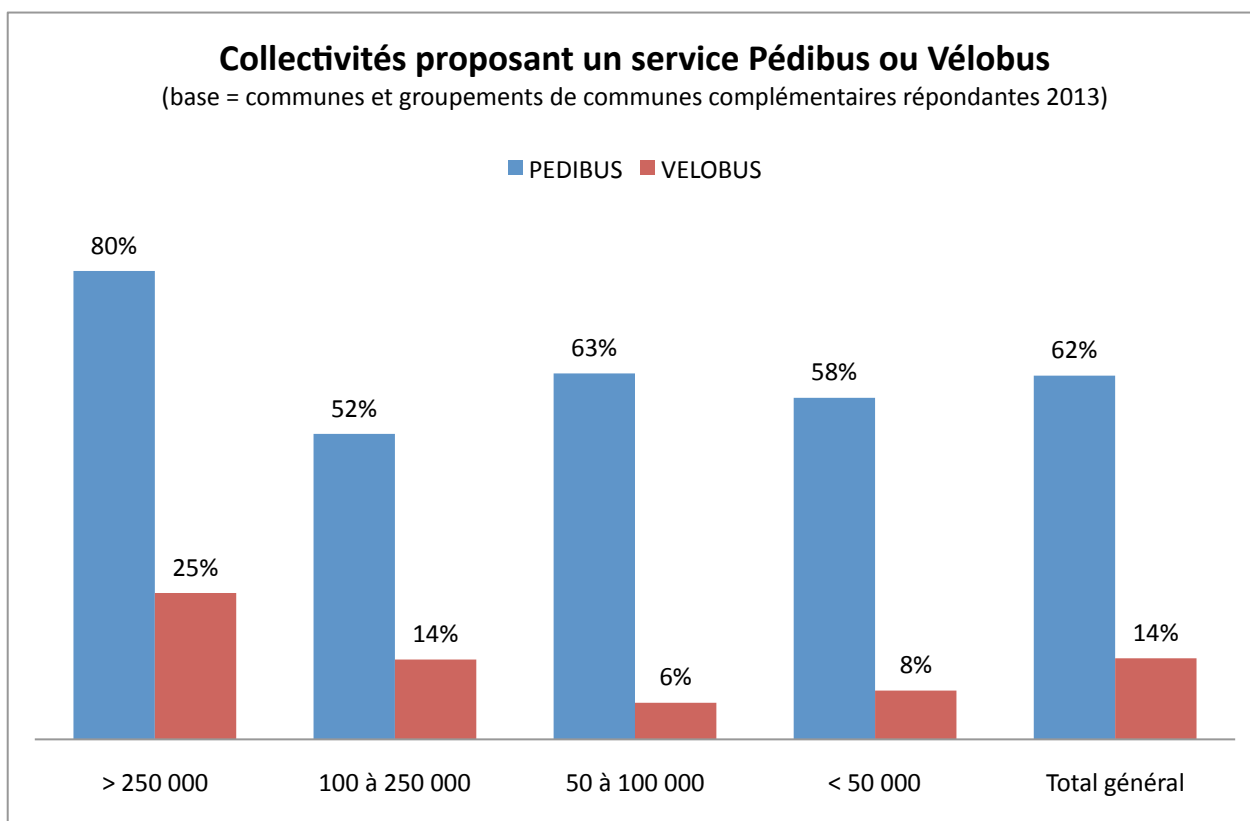
Les autres offres de services

Relativement, près d'une collectivité sur deux propose d'autres services vélos et en particulier la location de vélos. Là encore, on observe un renforcement des offres sur les dernières années.



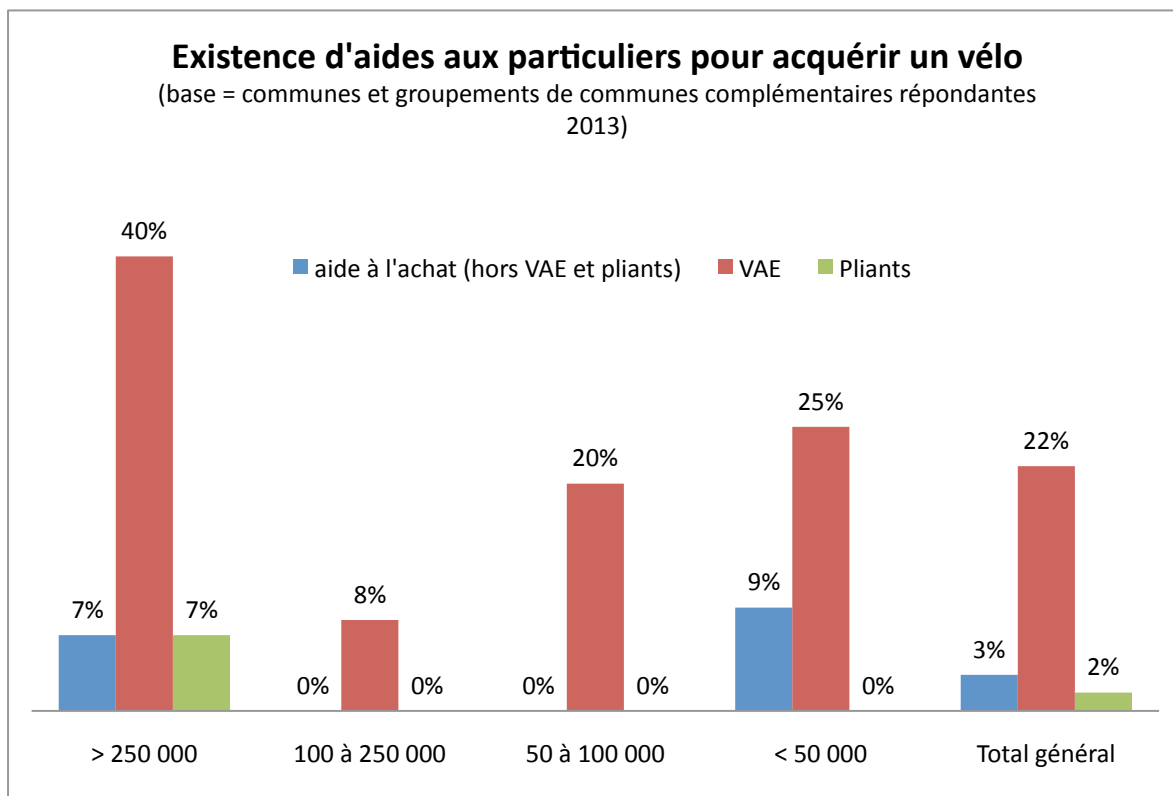
Pédibus et Vélobus

Si les Pédibus deviennent une composante des pratiques locales de mobilité, les Vélobus restent plus embryonnaires avec un effet taille marquée dans l'intégration de cette offre de mobilité sur les territoires concernés.



Les aides aux particuliers pour l'achat d'un vélo

L'aide directe aux particuliers pour l'acquisition de vélos reste une pratique exceptionnelle pour des vélos standards. Les aides concernent davantage les vélos à assistance électrique (VAE) et restent en revanche ponctuelles et très localisées pour les vélos pliants.



Pour les VAE, le montant de la subvention à l'achat est majoritairement de 25% du prix total avec un plafond situé entre 200 et 400 euros, selon les collectivités.

Liste des répondants de la première vague d'enquête 2013

AMIENS MÉTROPOLE
ANGLET (Ville)
Annecy - L'AGGLO D'ANNECY
ANNEMASSE AGGLO
AVON (Ville)
Beauvais – AGGLO DU BEAUVAISIS
BESANÇON (Ville)
BÉZIERS MÉDITERRANÉE
Bordeaux – CU DE BORDEAUX / CUB
BORDEAUX (Ville)
BOURG-LÈS-VALENCE (Ville)
Brest - BREST MÉTROPOLE OCÉANE
BRIVE-LA-GAILLARDE (Ville)
CAEN (Ville)
Cahors - GRAND CAHORS (CA-30)
CENON (Ville)
Cergy - CA DE CERGY-PONTOISE
Châlons-en-Champagne – CITES-EN-CHAMPAGNE
CHAMBÉRY MÉTROPOLE
Chartres - CHARTRES METROPOLE
CHÂTELLERAULT (Ville)
COLOMBES (Ville)
Compiègne – AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE / ARC
Creil - CA CREILLOISE
Créteil - PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE
Dijon - GRAND DIJON
DOUAI (Ville)
DUNKERQUE GRAND LITTORA
FLEURY-LES-AUBRAIS (Ville)
Grasse - PÔLE AZUR PROVENCE
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO
IVRY-SUR-SEINE (Ville)
L'Isle-d'Abeau – CA PORTE DE L'ISÈRE / CAPI
La Rochelle - CA DE LA ROCHELLE
LA ROCHELLE (Ville)
LA ROCHE-SUR-YON (Ville)
LE HAVRE (Ville)
LILLE (Ville)
LILLE MÉTROPOLE
LIMOGES MÉTROPOLE
LONS-LE-SAUNIER (Ville)
Lorient - CAP L'ORIENT
LORIENT (Ville)
Lyon - GRAND LYON
MÂCON (Ville)
METZ (Ville)
Montbéliard - PAYS DE MONTBÉLIARD / PMA
MONTPELLIER (Ville)
MONTPELLIER AGGLOMÉRATION
Nancy - GRAND NANCY
NANTERRE (CA du Mont-Valérien)*
NANTES MÉTROPOLE
Nice – METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR
ORLÉANS VAL DE LOIRE

PARIS (Ville)
PERPIGNAN (Ville)
Poitiers – GRAND POITIERS
REIMS (Ville)
RENNES (Ville)
RENNES MÉTROPOLE
REUIL-MALMAISON (CA du Mont-Valérien)*
Rochefort-sur-Mer – PAYS ROCHEFORTAIS
ROCHEFORT-SUR-MER (Ville)
Rouen-CA DE ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE/CREA
SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC (Ville)
SAINT-BRIEUC AGGLOMERATION
Saint-Denis - PLAINE COMMUNE
SAINT-DENIS-DE-LA-RÉUNION (Ville)
SAINT-ÉTIENNE (Ville)
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE (Ville)
SALON-DE-PROVENCE (Ville)
Sophia-Antipolis - CA DE SOPHIA-ANTIPOLIS
Strasbourg - CU DE STRASBOURG / CUS
SURESNES (CA du Mont-Valérien)*
TOULON (Ville)
Toulouse - GRAND TOULOUSE
TOUR(S) PLUS
Troyes - GRAND TROYES
VANNES (Ville)
VERSAILLES (Ville)

(*) La communauté d'agglomération a répondu pour ces 3 entités séparément (Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes)



215 COLLECTIVITÉS COUVRANT 1404 VILLES, DES RÉGIONS, DES DÉPARTEMENTS

AGEN (Ville)
AIX-EN-PROVENCE (Ville)
Aix-en-Provence - CA DU PAYS D'AIX (CA-34)
AIX-LES-BAINS (Ville)
AIZENAY (Ville)
ALBI (Ville)
ALENÇON (Ville)
AMBÉRIEU-EN-BUGEY (Ville)
AMIENS MÉTROPOLE (CA-33)
ANGERS (Ville)
ANGLÈT (Ville)
ANGOULÊME (Ville)
Angoulême - CA DU GRAND ANGOULÊME / ComAGA (CA-15)
Annecy - L'AGGLO D'ANNECY (CA-13)
ANNEMASSE AGGLO (CA-12)
ARCACHON (Ville)
Arcachon - CA DU BASSIN D'ARCACHON SUD / COBAS (CA-4)
ARÈS (Ville)
ARGENTAN (Ville)
ARLES (Ville)
ASNIÈRES-SUR-SEINE (Ville)
AULNAY-SOUS-BOIS (Ville)
AVIGNON (Ville)
AVON (Ville)
BASSENS (Ville)
Beauvais - AGGLO DU BEAUVAISIS (CA-31)
BÈGLES (Ville)
BELFORT (Ville)
BERGERAC (Ville)
BESANÇON (Ville)
BÉZIERS MÉDITERRANÉE (CA-13)
BLAGNAC (Ville)
BLANQUEFORT (Ville)
BLOIS (Ville)
BOBIGNY (Ville)
BORDEAUX (Ville)
Bordeaux - CU DE BORDEAUX / CUB (CU-27)
BOURG-EN-BRESSE (Ville)
BOURG-LÈS-VALENCE (Ville)
BOURGES (Ville)
BOURGOIN-JALLIEU (Ville)
BRAS-PANON - LA RÉUNION (Ville)
BRIVE-LA-GAILLARDE (Ville)
BRON (Ville)
BRUNOY (Ville)
BRY-SUR-MARNE (Ville)
CAEN (Ville)
Cahors - GRAND CAHORS (CA-30)
CARBON-BLANC (Ville)
CENON (Ville)
Cergy - CA DE CERGY-PONTOISE (CA-13)
Châlons-en-Champagne - CITES-EN-CHAMPAGNE (CA-37)
Chalon-sur-Saône - GRAND CHÂLON (CA-38)
CHAMBÉRY MÉTROPOLE (CA-24)
CHAMBRAY-LÈS-TOURS (Ville)
CHAMPIGNY-SUR-MARNE (Ville)
CHARTRES (Ville)
Chartres-Chartres Métropole (CA-47)
CHÂTELLERAULT (Ville)
CHAUMONT (Ville)
Chelles - CA MARNE-ET-CHANTEREINE (CA-4)
Cherbourg - CU DE CHERBOURG / CUC (CU-5)
CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR (Ville)
Chinon - CC DE RIVIÈRE CHINON SAINT-BENOÎT-LA FORÊT (CC-3)
CLAMART (Ville)
CLERMONT-FERRAND (Ville)
Clermont-Ferrand - SMTC DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE (SM - 22)
COLMAR (Ville)
COLOMBES (Ville)
Compiègne - AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE / ARC (CA-15)
CONFLANS-SAINTE-HONORINE (Ville)
Creil - CA Creilloise (CA-4)
CRÉON (Ville)
Créteil - PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE (CA-3)
DIEPPE (Ville)
DIGNE-LES-BAINS (Ville)
Dijon - GRAND DIJON (CA-22)
DOUAI (Ville)
DUNKERQUE (Ville)
DUNKERQUE GRAND LITTORAL (CU-19)
ÉGUILLES (Ville)
ÉPERNAY (Ville)
EYSINES (Ville)
LA FLÈCHE (Ville)
FLEURY-LES-AUBRAIS (Ville)
Fontainebleau - CC FONTAINEBLEAU-AVON (CC-4)
FONTENAY-SOUS-BOIS (Ville)
GAP (Ville)
GIF-SUR-YVETTE (Ville)
GRADIGNAN (Ville)
GRANVILLE (Ville)
Grasse - PÔLE AZUR PROVENCE (CA-5)
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO (CA-49)
GUYANCOURT (Ville)
HAGUENAU (Ville)
LE HAILLAN (Ville)
LE HAVRE (Ville)
HOUDAN (Ville)
L'Isle-d'Abeau - CA PORTE DE L'ISÈRE / CAPI (CA-21)
IVRY-SUR-SEINE (Ville)
JOUÉ-LÈS-TOURS (Ville)
LANESTER (Ville)
LÉOGNAN (Ville)
LIBOURNE (Ville)
LILLE (Ville)
LILLE MÉTROPOLE (CU-85)
LIMOGES MÉTROPOLE (CA-18)
LONGVIC (Ville)
LONS-LE-SAUNIER (Ville)
LOOS-EN-GOHELLE (Ville)
LORIENT (Ville)
Lorient - CAP L'ORIENT (CA-19)
LUXEMBOURG (Ville)
LYON (Ville)
Lyon - GRAND LYON (CU-58)
MÂCON (Ville)
Marne-La-Vallée - VAL D'EUROPE (SAN-5)
MÉRIGNAC (Ville)
METZ (Ville)
MONTBÉLIARD (Ville)
Montbéliard - PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION / PMA (CA-29)
MONTPELLIER (Ville)
MONTPELLIER AGGLOMÉRATION (CA-31)
MONTREUIL-SOUS-BOIS (Ville)
MOUANS-SARTOUX (Ville)
MULHOUSE (Ville)
LES MUREAUX (Ville)
NAMUR (Ville) - Belgique
Nancy - GRAND NANCY (CU-20)
Nanterre - CA DU MONT-VALERIEN / CAMV (CA-3)

NANTES MÉTROPOLE (CU-24)
 NEUILLY-LES-DIJON (Ville)
 NEUILLY-PLAISANCE (Ville)
 Nice – METROPOLE NICE CÔTE D’AZUR (Métropole-46)
 NIMES (Ville)
 NOGENT-SUR-MARNE (Ville)
 OLIVET (Ville)
 ORLÉANS VAL DE LOIRE (CA-22)
 PARIS (Ville)
 PAU (Ville)
 Périgueux – CA PÉRIGOURDINE / CAP (CA-16)
 PER PIGNAN (Ville)
 PESSAC (Ville)
 PLŒMEUR (Ville)
 PLOMBIÈRES-LÈS-DIJONS (Ville)
 POISSY (ville)
 Poitiers – GRAND POITIERS (CA-12)
 PONTAULT-COMBAULT (Ville)
 LE PORT – LA RÉUNION (Ville)
 QUIMPER (Ville)
 RAMONVILLE-SAINT-AGNÉ (Ville)
 REIMS (Ville)
 RENNES (Ville)
 RENNES MÉTROPOLE (CA-37)
 RIORGES (Ville)
 Roanne-COMMUNAUTÉ D’AGGLOMÉRATION DU ROANNAIS (CA-40)
 ROCHEFORT-SUR-MER (Ville)
 Rochefort-sur-Mer – ROCHEFORT OCEAN (CA-34)
 LA ROCHELLE (Ville)
 La Rochelle – CA DE LA ROCHELLE (CA-18)
 LA ROCHE-SUR-YON (Ville)
 ROMANS-SUR-ISÈRE (Ville)
 ROUBAIX (Ville)
 Rouen – CA DE ROUEN-ELBEUF-AUSTREBERTHE / CREA (CA-71)
 SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC (Ville)
 SAINT-AVÉ (Ville)
 SAINT-BRIEUC AGGLOMERATION (CA-14)
 SAINT-CYR-SUR-LOIRE (Ville)

Saint-Denis – PLAINE COMMUNE (CA-8)
 SAINT-DENIS-DE-LA-RÉUNION (Ville)
 SAINT-ÉTIENNE (Ville)
 SAINT-HERBLAIN (Ville)
 SAINT-MÉDARD-EN-JALLES (Ville)
 SAINT-NAZAIRE (Ville)
 SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE (Ville)
 SAINT-PIERRE-DES-CORPS (Ville)
 SAINT-PIERRE-LES-NEMOURS (Ville)
 SAINT-PRIEST-EN-JAREZ (Ville)
 SAINT-RÉMY-DE-PROVENCE (Ville)
 SAINTES (Ville)
 SAVIGNY-LE-TEMPLE (Ville)
 SCEAUX (Ville)
 SÉLESTAT (Ville)
 SENS (Ville)
 Sophia-Antipolis – CA DE SOPHIA-ANTIPOLIS (CA-16)
 Strasbourg – CU DE STRASBOURG / CUS (CU-28)
 TALENCE (Ville)
 TAVERNY (Ville)
 THIONVILLE (Ville)
 TOULON (Ville)
 Toulouse – GRAND TOULOUSE (CU-37)
 LE TOUQUET (Ville)
 TOURCOING (Ville)
 TOURS (Ville)
 TOUR(S) PLUS (CA-19)
 TROYES (Ville)
 Troyes – GRAND TROYES (CA-14)
 VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS (SM-39)
 VANNES (Ville)
 VÉNISSIEUX (Ville)
 VERSAILLES (Ville)
 LE VÉSINET (Ville)
 VILLENAVE-D’ORNON (Ville)
 VILLENEUVE-SUR-LOT (Ville)
 VILLEURBANNE (Ville)
 YERRES (Ville)

CONSEILS RÉGIONAUX

BASSE-NORMANDIE, BOURGOGNE, CENTRE, ILE-DE-FRANCE, NORD-PAS-DE-CALAIS, PROVENCE-ALPES-COTE D’AZUR, RHONE-ALPES

CONSEILS GÉNÉRAUX

SEINE-SAINT-DENIS, VAL-DE-MARNE

Les intercommunalités sont classées au nom de la ville centre ou d’une des villes identifiées.

Le nombre entre parenthèses correspond au nombre de communes membres de l’intercommunalité.

Abréviations : CA : Communauté d’agglomération / CU : Communauté urbaine / CC : Communauté de communes

SAN : Syndicat d’agglomération nouvelle / SM : Syndicat mixte.

Club des villes et territoires cyclables

33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris • T +33 (0)1 56 03 92 14 • info@villes-cyclables.org • www.villes-cyclables.org