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

Résultats synthétiques de l'enquête nationale 2015/2016

Club des villes et territoires cyclables - 33, rue du Faubourg Montmartre - 75009 Paris - Tél. 01.56.03.92.14 –
info@villes-cyclables.org - www.villes-cyclables.org

Sommaire

Communiqué **3**
Rappel des objectifs et méthodologie **6**
1. La place du vélo dans les stratégies de mobilité / Gouvernance **8**
1.1. Chargés de mission vélo 8
1.2. La concertation avec les usagers 8
1.3. Les outils de planification en faveur des cyclistes 9
1.4. Les budgets dédiés aux politiques cyclables 11
1.5. Planification et organisation de la circulation 12
1.6. Nouvelles règles de circulation 13
1.7. Observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable 13
1.8. Autres outils de suivi de la politique cyclable 15
2. Aménagement de l'espace urbain **16**
2.1. Voiries aménagées pour les cyclistes 16
2.2. Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2013 et 2016 18
2.3. Les double-sens cyclables 20
2.4. Les sas cyclistes 20
2.5. Les cédez le passage cycliste au feu 21
2.6. Structures des linéaires cyclables 21
2.7. Zones de circulation apaisée 22
3. Stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre **23**
3.1. Structure de l'offre par type de stationnement 23
3.2. Structure de l'offre par taille de collectivités 24
4. Offre de services vélo **25**
4.1. Offre de services vélo des collectivités dans le cadre des Plans de Déplacements Administration (PDA) 25
4.2. Les systèmes de vélo en libre-service 26
4.3. Autres types de locations 27
4.4. Pedibus et velobus 27
4.5. Les aides aux particuliers pour l'achat d'un vélo 28
5. LISTE DES REPONDANTS **30**
6. ANNEXES **31**
6.1 Les communes **31**
6.2 Les agglomérations **32**
7. GLOSSAIRE **33**

Communiqué

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 résultats de l'enquête 2015-16 donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons à mi-mandat municipal et dressent un point d'étape des avancées et des efforts à poursuivre pour atteindre les objectifs fixés au début de la mandature 2014-2020.

En 2016, l'état des lieux des politiques locales en faveur de la mobilité active confirme la dynamique d'offre des collectivités dans un contexte budgétaire contraint en raison de la diminution sans précédent des dotations d'Etat depuis trois ans. Elle montre également un engagement renforcé des collectivités en faveur de la modération de la place et de la vitesse des véhicules motorisés.

A noter, cette enquête comme les vagues précédentes de 2011 et 2013 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, de caractéristiques urbaines, du nombre d'habitants… et avec des ratios bien délicats à manier.

Les politiques vélo se consolident

→ Le vélo prend sa place

Cette première moitié du mandat municipal met en évidence une augmentation significative de la part de la voirie aménagée, la hausse du budget vélo moyen par an et par habitant, une dynamique d'offre de stationnement notamment près des gares, soit autant d'indicateurs de la consolidation des politiques cyclables dans la période 2013-2016.

100% de la voirie accessible au vélo est désormais un objectif très réaliste !

A périmètre équivalent entre 2013 et 2016, **les voiries aménagées pour les cyclistes représentent 26% des voiries disponibles** et **sont en progression par rapport à 2013**. On observe une augmentation quelle que soit la taille des collectivités ainsi que dans les agglomérations contrairement à l'enquête 2013 où elle s'observait principalement au niveau communal.

L'agglomération de Grenoble (38) passe ainsi de 25% à 59% de voiries aménagées suite à la généralisation du 30 km/h à l'échelle métropolitaine avec 42 des 49 communes de l'agglomération qui ont généralisé la zone 30. La Ville de **Sceaux** (92) qui a elle-aussi généralisé le 30km/h et déployé toute la palette des aménagements favorisant la circulation des vélos offre aujourd'hui aux cyclistes **94% de voirie aménagée** devant **Lanester** et **Lorient** (56) en tête dans l'enquête précédente, qui progressent encore en 2016 avec respectivement près de 85% et 83% de voirie aménagée.

→ Vers le vélo sans couture

L'enquête 2015-16 marque une évolution significative de la structure des linéaires cyclables. Pour la première fois, les aménagements cyclables ne sont plus majoritairement constitués d'aménagements séparatifs sur voirie à 50, 70 et 90 km/h en 2016 au profit d'une croissance significative du poids des zones 30.

Les zones de rencontre sont en forte progression - + 103% - sur les collectivités enquêtées. **Les zones 30 progressent nettement**, tout particulièrement dans les **moyennes et grandes** agglomérations.

Les collectivités utilisent la palette des outils pour rééquilibrer l'espace public au profit des modes non-motorisés en déployant des zones de circulation apaisée et en réduisant la place de la voiture en ville : réduction du nombre de files de circulation, suppression de carrefours à feux… Depuis la précédente enquête, la généralisation du 30km/h a changé d'échelle : pour la première fois, c'est une agglomération, Grenoble Alpes Métropole, qui s'en saisit en la mettant en œuvre sur le territoire métropolitain.

L'état des lieux 2015-16 met en évidence la diffusion dans les territoires d'une autre façon de penser l'aménagement urbain qui donne la priorité à la fluidité des mobilités actives, à la mobilité des personnes souffrant de handicap et à la qualité de la vie locale, hiérarchise la voirie et recourt à l'abaissement des vitesses des motorisés.

→ Les collectivités utilisent pour cela toute la palette des aménagements qu'offre la boîte à outils de la ville cyclable.

- Les double-sens cyclables poursuivent sur leur lancée et progressent de 26% dans les communes et les agglomérations déjà dotées et dans de nouveaux territoires qui les déploient, notamment des agglomérations de taille moyenne comme Limoges Métropole qui passe de 4 à 46 km de double-sens cyclables. Le double-sens est désormais la règle, depuis le décret du 2 juillet 2015, dans les rues à 30km/h, comme il l'est dans les zones apaisées (zones de rencontre, zones 30) depuis 2008.
- Le sas cycliste fait une forte percée : 94% des répondants l'utilisent. Leur nombre progresse de 160% entre 2013 et 2016. La possibilité de réaliser des sas cyclistes sans bande d'accès, en cas d'impossibilité technique, introduite par l'arrêté du 23 septembre 2015 contribue au déploiement de cet aménagement avantageux pour le cycliste mais aussi pour le piéton en supprimant les masques de visibilité en amont du passage piéton.
- Le cédez-le-passage cycliste au feu fait une entrée remarquée dans l'enquête 2015-16 de l'Observatoire des mobilités actives. La moitié des collectivités qui ont répondu à l'enquête l'utilisent. L'arrêté du 23 septembre 2015 qui a élargi son domaine d'emploi va certainement amplifier ce déploiement. Rendez-vous en 2019 pour mesurer cette dynamique.

→ Le stationnement intermodal progresse

L'offre de stationnement est en constante progression : le nombre de places augmente de 19% après une progression de 22% entre 2011 et 2013. Sa structure change peu et les arceaux représentent toujours l'offre la plus déployée. Cependant, parmi les solutions hors arceaux, on notera l'augmentation des garages à vélo en gare qui passent de 29,2% à 37,3% de l'offre. De même que les locaux sécurisés dans les parcs de stationnement auto qui progressent de 5 points.

Les collectivités mobilisent des moyens

→ Les budgets vélo en progression

Le budget annuel moyen alloué à la politique vélo est de **7,7 euros/an et par habitant**. Il était en 2013 de **5,8 euros/an** et par habitant et avait peu évolué depuis 2011 (5 euros/an/h). Par rapport à 2013, les disparités sont encore plus marquées entre petites et grandes collectivités. Le budget le plus doté est celui du Grand Lyon avec 17 euros/an et par habitant. Si les deux-tiers des collectivités interrogées ont un budget dédié au vélo, la présence de ce budget spécifique est directement liée à la taille de la collectivité.

→ Evaluation, observation, concertation au service des stratégies

La mise en place **d'observatoires locaux d'évaluation** de la politique cyclable, qu'ils soient spécifiques ou intégrés à d'autres outils de suivi, progresse fortement dans les collectivités de plus de 250 000 habitants passant de 38% à 50%. Ils semblent, en revanche, marquer le pas dans les autres collectivités.

La réalisation de **comptages sur les aménagements cyclables** est en légère progression. Elle permet de mieux comprendre les pratiques des cyclistes et leur usage des aménagements qui leurs sont dédiées. Le suivi de l'impact des aménagements réalisés et des politiques engagées, complémentaire des grandes enquêtes de mobilité, reste à renforcer et déployer pour permettre une valorisation et une amélioration de la pertinence des choix d'aménagements mis en œuvre…

Cette démarche de suivi s'effectue aussi pour le **stationnement vélo.** Les pratiques sont très variables d'une collectivité à l'autre mais évoluent plutôt positivement dans les plus grandes collectivités même si le comptage du stationnement vélo reste encore très minoritaire.

En plus des 18% de collectivités interrogées en 2016 qui ont mis en place des observatoires, 16% ont mis en place un comité de suivi et 14% d'autres moyens d'évaluation (audits externes, réunions de concertation…). **Au**

total, une collectivité sur deux dispose de moyen d'évaluation de sa politique cyclable. Par ailleurs 53% des collectivités enquêtées ont une instance de concertation et d'information des usagers.

2017-2020 : trois années pour accélérer les dynamiques

La seconde moitié du mandat municipal est l'occasion pour les collectivités d'agir sur tous les fronts et d'utiliser tous les leviers pour réaliser le « système vélo » qui mixte infrastructures – aménagements de voirie et stationnement –, services vélo, incitations économiques, actions d'accompagnement du changement de comportement de mobilité

→ en préservant les moyens des politiques vélo et mobilités active
Le déploiement du vélo et de la marche dans les politiques publiques de mobilité requière une vraie expertise. Si la présence d'un **chargé de mission** est acquise dans la majorité des collectivités et généralisée dans les plus grandes, elle semble marquer le pas dans les collectivités de moins de 100 000 habitants. Il reste une marge de progrès importante et une dynamique à retrouver après une progression observée en 2011 et 2013 du nombre de chargés de mission vélo.

La seconde moitié de la mandature est aussi l'occasion de renforcer les dispositifs de **concertation** et d'**information** des usagers qui ont tendance à régresser dans les grandes collectivités alors que cette pratique s'est plutôt renforcée dans les collectivités de 50 000 à 100 000 habitants.

→ en donnant l'exemple
70% des collectivités ont mis en place un Plan de déplacement d'administration à l'attention de leurs agents ou l'ont en projet. On observe peu de progression entre les deux enquêtes et cette démarche reste marginale dans les collectivités de moins de 50 000 habitants où elle a pourtant tout autant sa pertinence. La mise à disposition de vélos pour les agents est davantage répandue et concerne 80% des collectivités interrogées. Cette pratique est en nette progression par rapport à 2013. Avec 5,1 vélos pour 100 agents, on voit cependant qu'il existe une forte marge de progression pour ce service de mobilité efficace et peu coûteux à l'attention des agents des collectivités.

→ en misant sur les services vélo
L'étude réalisée en 2016 par l'Ademe sur l'évaluation des services vélo a mis en évidence leur impact sur l'usage du vélo, sur le transfert modal, sur l'intermodalité vélo et transport publics et sur l'économie locale et nationale. La location longue durée de vélos et de vélos à assistance électrique (VAE), l'aide à l'achat de VAE, le stationnement sécurisé intermodal, les vélo-écoles et les services vélo en entreprise sont de puissants leviers pour accélérer les dynamiques de transfert de la voiture solo vers des solutions 100% vélo ou avec une composante vélo.

- L'enquête 2015-16 de l'Observatoire des mobilités actives montre que les solutions comme les systèmes de vélos en libre-service et la location sont davantage présentes dans les grandes collectivités. Si cette corrélation est logique s'agissant des VLS, la location, notamment la location longue durée de vélos traditionnels et de VAE, devrait être appelée à se développer dans un grand nombre de collectivités de toutes tailles. L'étude de l'Ademe démontre en effet la forte incitation à la démotorisation de la location longue durée de vélos : un abonné à un service de location longue durée de VAE sur 6 se sépare d'une voiture suite à la location et 1 abonné sur 10 dans le cas de la location de vélos classiques.
- Près du quart des collectivités propose une aide directe pour l'acquisition de VAE en 2016 contre 19% trois ans auparavant. La moitié des bénéficiaires d'une aide à l'achat d'un VAE abandonne la voiture individuelle. Les retombées positives de ce type d'incitations devraient convaincre un nombre croissant de territoires de leur fort impact.
- Les consignes en gare, en progression entre 2013 et 2016, sont de puissants outils de démotorisation : l'étude de l'Ademe révèle que 14% des abonnés à un tel service se sont séparés d'une voiture suite à leur abonnement et 6% ont renoncé à l'achat d'une voiture particulière.
- La seconde moitié du mandat municipal doit être l'occasion d'accélérer la mise en œuvre de l'intermodalité et des services vélo pour atteindre les objectifs de la Stratégie de développement de la mobilité propre qui prévoit un report modal important de la voiture solo vers les modes actifs et une augmentation de la part du vélo de 2,7 % (en 2008, en nombre de déplacements dans les transports de courte distance) à 12,5 % en 2030.

Rappel des objectifs et méthodologie

L’observatoire des mobilités actives : une démarche continue d’évaluation des politiques cyclables

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.

Le Club s’est entouré d’experts pour l’élaboration du questionnaire et de la méthodologie : le CEREMA et pour l’analyse des résultats : Bruno Monjaret, directeur exécutif de KISIO Analysis. La réalisation de cette enquête est soutenue par la Coordination interministérielle pour le développement de l’usage du vélo (CIDUV).

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 mobilité dans la vie de nos concitoyens.

Cette enquête fait suite aux trois vagues précédentes réalisées en 2007, 2011 et 2013. L’enquête s’est déroulée du 4 octobre 2016 au 9 décembre 2016.

Cette enquête 2015-2016 vient illustrer la poursuite d’une dynamique des communes ou groupements de communes dans la mise en œuvre d’une politique volontariste d’aménagement et de promotion des modes actifs, à partir d’une analyse des évolutions observées entre 2013 et 2016.

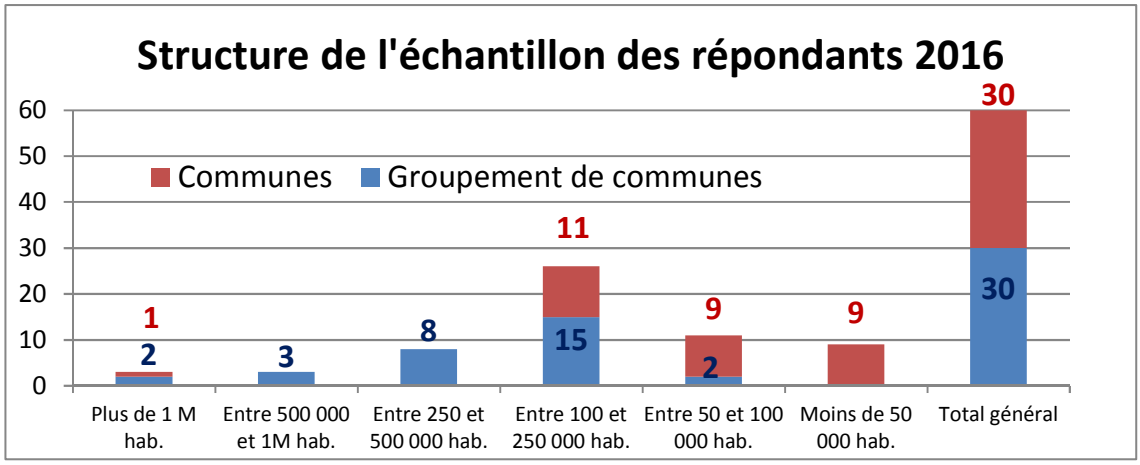
En 2016, 165 collectivités adhérentes (116 communes et 49 groupements de communes de toutes tailles) ont été sollicitées et les réponses obtenues traduisent l’intérêt porté à la démarche, malgré la complexité de certaines des informations à collecter. Le taux de participation pour cet observatoire s’élève à 36%, marquant cependant un repli par rapport à 2013.

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 concernée en 2013 (le cas échéant).

L'échantillon

L'échantillon analysé porte sur les 60 répondants, **communes (30) et groupements de communes (30).** Parmi ces 60 collectivités, 58 communes ou groupements de communes différentes[1] ont participé à ce recueil, représentant **14 539 644 habitants** (Insee 2013).



Sur cet échantillon, un tronc commun de **51 collectivités différentes constitue la base de comparaison 2013/2016 du présent rapport** [2]**, et représente près de 13 700 000 d'habitants.**

Tranche population	Répondants 2016	Répondants 2013 et 2016
> 250 000 hab.	14	13
100 à 250 000 hab.	26	23
50 à 100 000 hab.	11	7
< 50 000 hab.	9	8
Total général	60	51

ATTENTION, les résultats donnés pour les collectivités dans les deux tranches inférieures qui représentent dans les tableaux comparatifs des niveaux peu représentatifs des collectivités de ces tranches de population. ***Les résultats sur ces strates sont donc donnés à titre indicatif.***

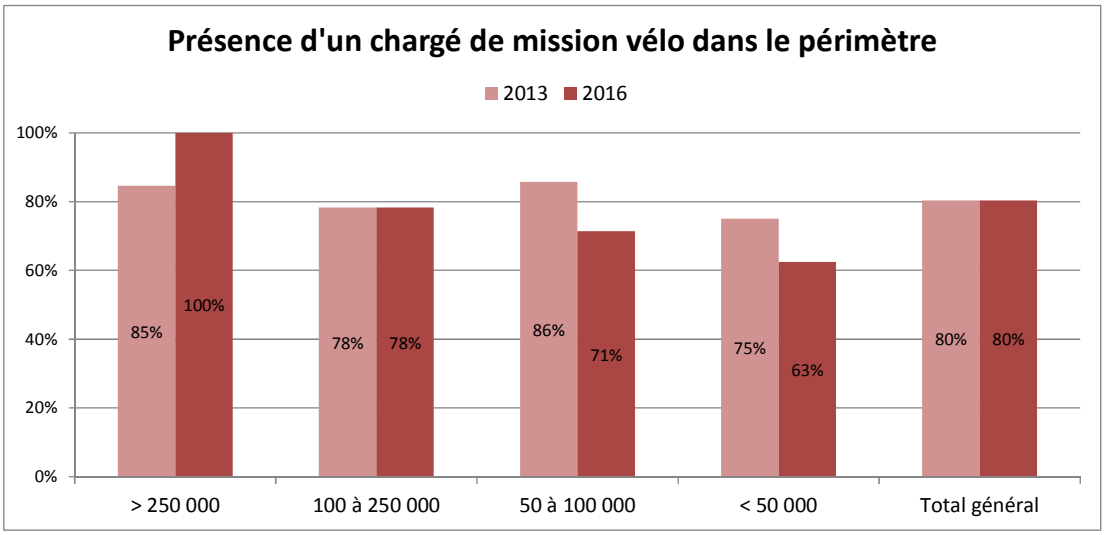
[1] Certaines collectivités sont adhérentes du Club des villes et territoires cyclables à deux titres, en tant que commune et en tant que commune membre d'un groupement de communes. Pour éviter les doublons lors de l'analyse, nous avons choisi de ne garder qu'un jeu de données pour les collectivités concernées.

[2] « La création des Métropoles et les extensions d'EPCI entre 2013 et 2016 ne permettent pas de comparer directement les résultats de ce rapport avec le précédent ».

1. La place du vélo dans les stratégies de mobilité / Gouvernance

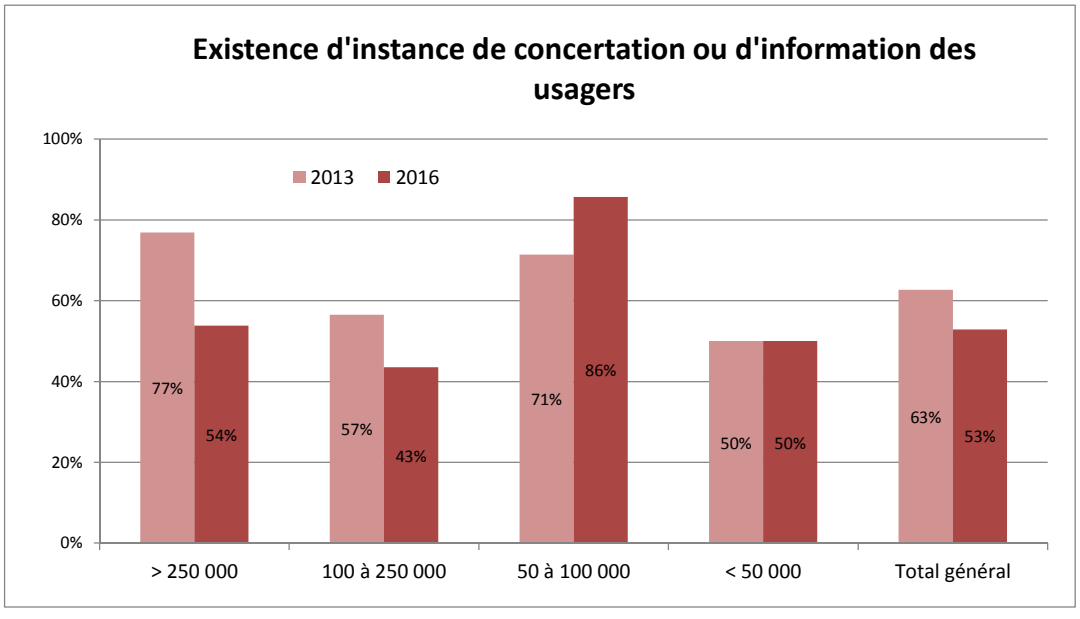
1.1. Chargés de mission vélo

La présence d'un chargé de mission vélo spécifique est acquise dans la grande majorité des collectivités, malgré une légère baisse dans les collectivités de moins de 100 000 habitants.



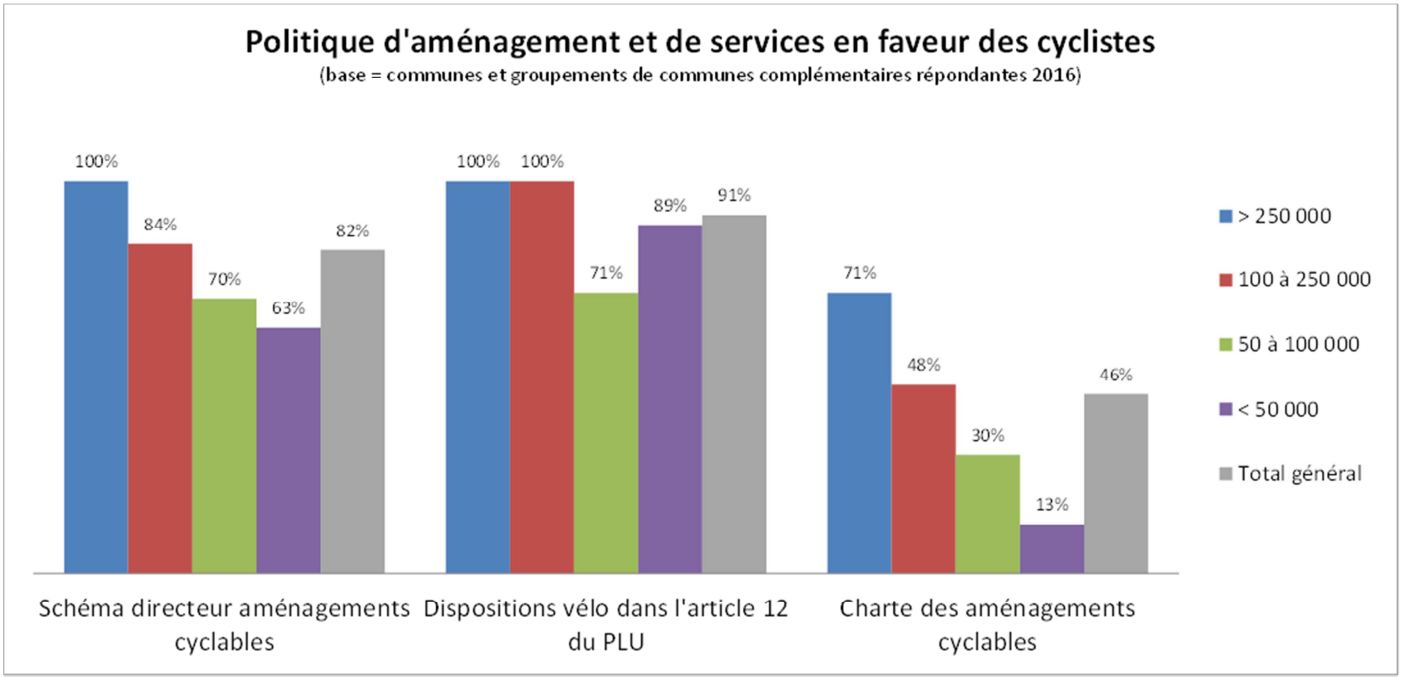
1.2. La concertation avec les usagers

Depuis 2013**,** les instances de concertation ou d'information des usagers ont apparemment plutôt régressé dans les plus grandes collectivités, avec une pratique qui s'est à contrario diffusée dans les collectivités de 50 à 100 000 habitants.

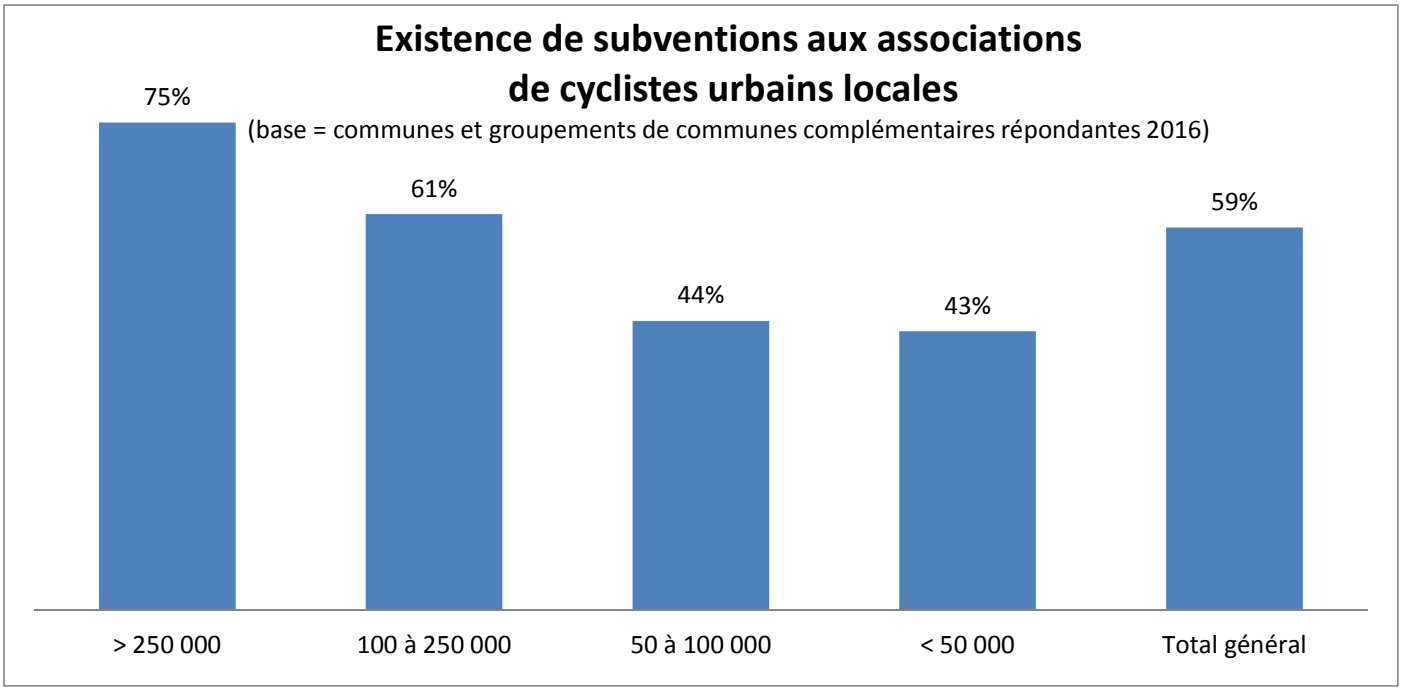


1.3. **Les outils de planification en faveur des cyclistes**

On constate que dans les grandes collectivités, **des outils de planification en faveur des cyclistes** ont été mis en place et au regard des réponses de 2013 **leur présence s'est globalement renforcée depuis 2013, en particulier les schémas directeurs.**



Plus d'une collectivité interrogée sur deux soutient financièrement les associations cyclistes de leur périmètre, ce nombre reste corrélé à la taille des collectivités sans évolution notable des pratiques depuis 2013.



Subvention moyenne annuelle accordée par les collectivités aux associations de cyclistes en 2016

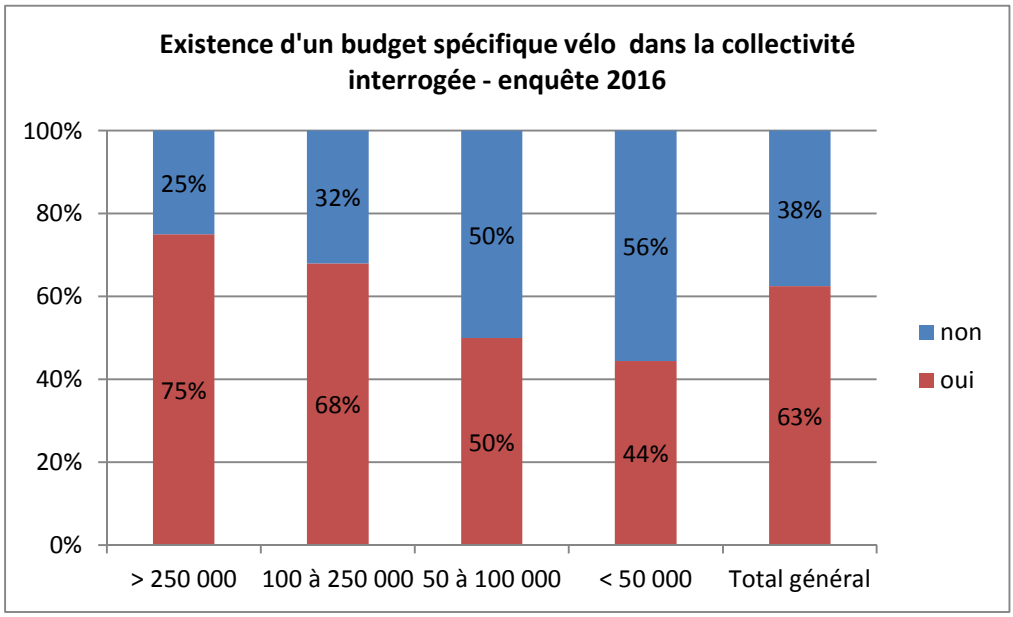
	Montant de la subvention	Nombre de collectivités	Subvention annuelle pour 1000 hab.
> 250 000 hab.	90125	8	0,14
100 à 250 000 hab.	6627	11	0,06
50 à 100 000 hab.	ns	ns	ns
< 50 000 hab.	ns	ns	ns
Total	96752	19	0,09

*ns : le nombre de communes ayant répondu au montant de participation est trop faible et n'est donc pas représentative.

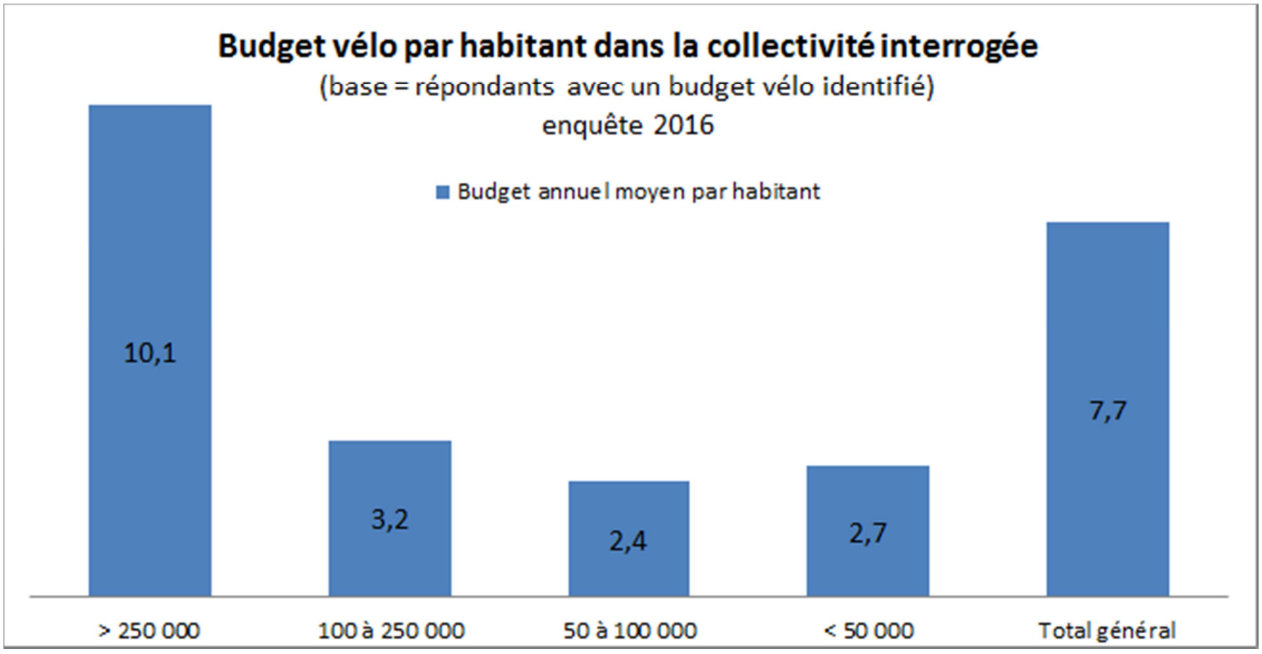
Le montant de la subvention semble bien corrélé à la taille de l'agglomération.

1.4. Les budgets dédiés aux politiques cyclables

Près des deux tiers des collectivités interrogées ont aujourd'hui un budget dédié au vélo. La présence de ce budget spécifique est directement liée à la taille de la collectivité.

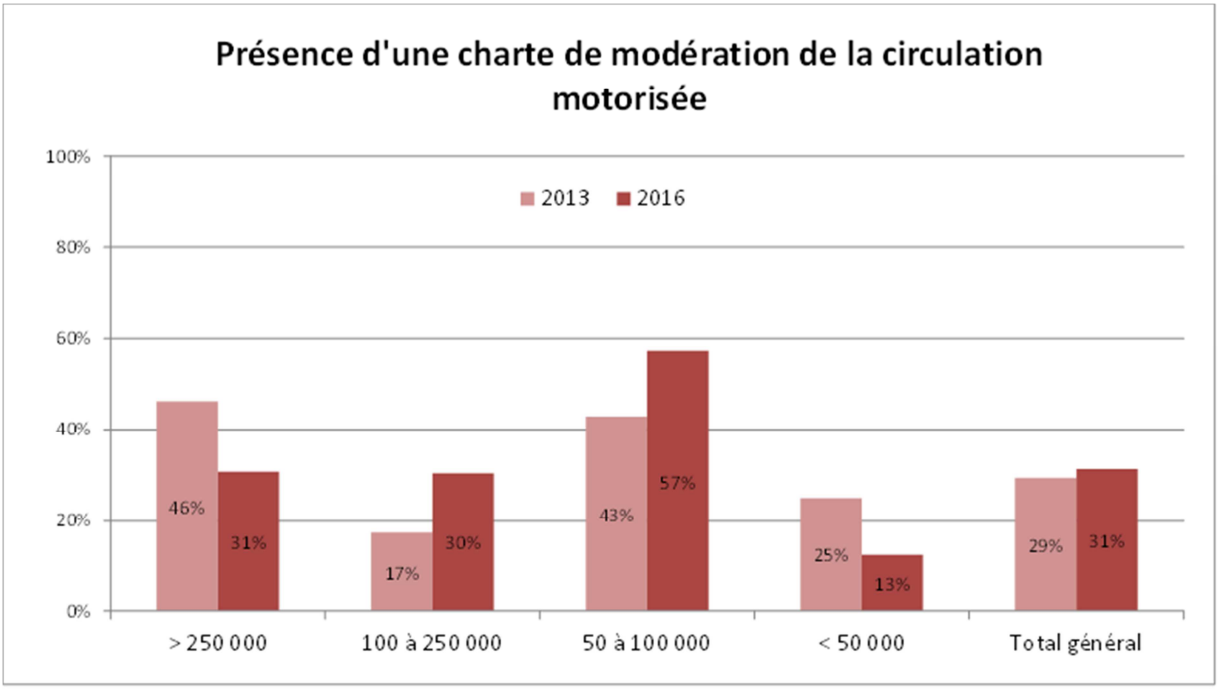


Le budget annuel moyen alloué aux vélos par les 29 collectivités qui ont précisé son montant est de **7,7 euros/an et par habitant**. Pour mémoire, en 2013, il était de **5,8 euros/an** et par habitant sur les 42 collectivités qui avaient renseigné cette donnée. En 2016, **les disparités sont encore plus marquées entre petites et grandes collectivités.** Le budget le plus doté est celui du Grand Lyon avec 17 euros/an et par habitant.



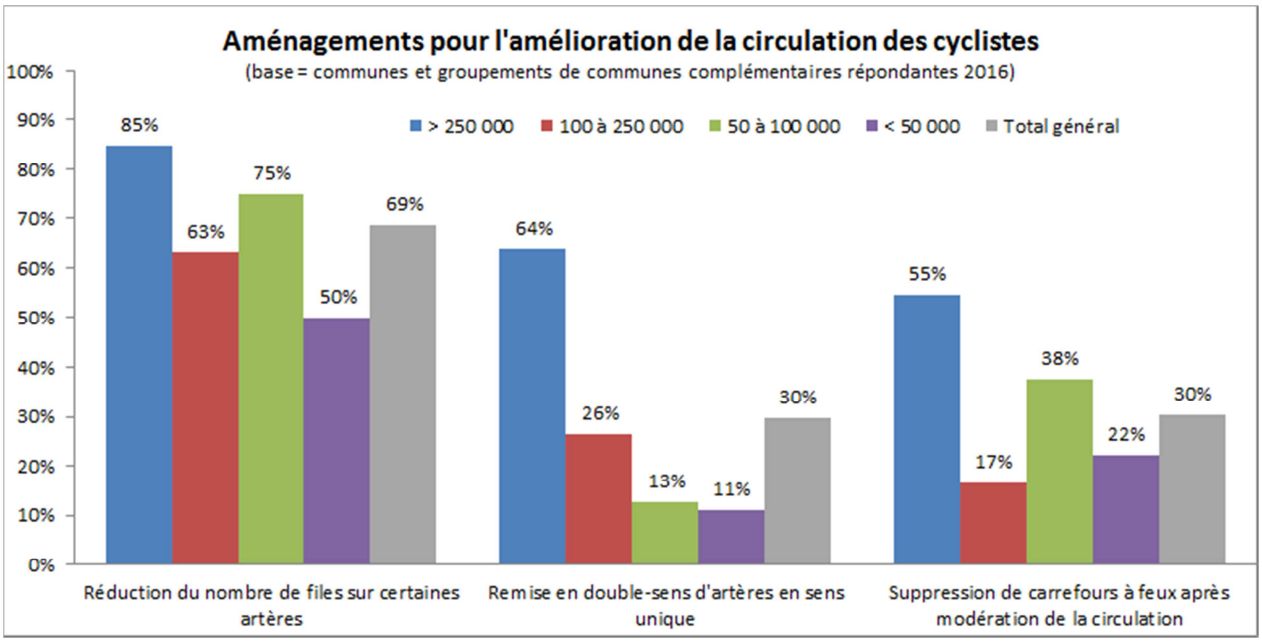
1.5. **Planification et organisation de la circulation**

On constate que globalement l'évolution est en très légère progression avec des évolutions plus marquées sur les agglomérations de moins de 250 000 habitants.



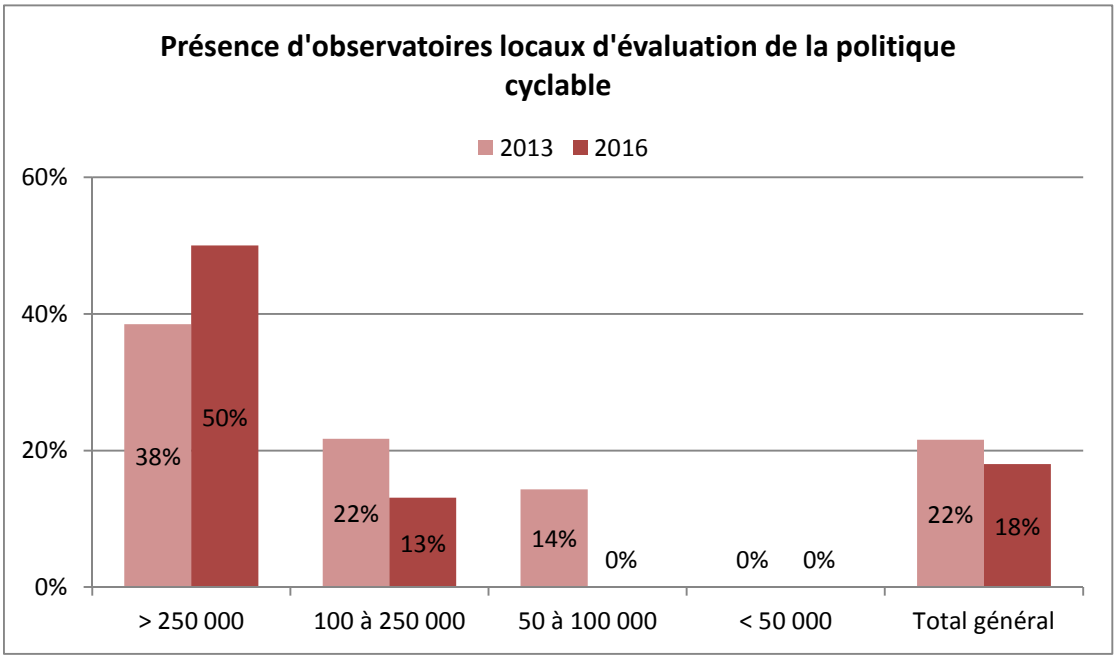
1.6. Nouvelles règles de circulation

La réduction du nombre de files sur certaines artères est très pratiquée par les collectivités enquêtées pour réduire la place de la voiture en ville. De même, une majorité de grandes agglomérations remettent en double-sens des artères en sens unique et suppriment des carrefours à feux pour modérer la circulation. Ces deux dernières actions sont plus « systématiques » dans les plus grandes collectivités.



1.7. Observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable

La mise en place d'observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable, qu'ils soient spécifiques ou intégrés à d'autres outils de suivi, progresse fortement dans les collectivités de plus de 250 000 habitants passant de 38% à 50%, alors qu'elle semble marquer le pas dans les autres collectivités



En plus des 18% de collectivités interrogées en 2016 qui ont mis en place des observatoires, 16% ont mis en place un comité de suivi et 14% d'autres moyens d'évaluation (audits externes, réunions de concertation…). **Au total 48% des collectivités disposent de moyen d'évaluation de leur politique cyclable. Par ailleurs 53% des collectivités enquêtées ont une instance de concertation et d'information des usagers.**

Population	Observatoire	Comité de suivi	Autre moyen d'évaluation	Non, pas d'instance spécifique ou pas d'évaluation	Instance de concertation ou d'information des usagers
> 250 000 h	50%	25%	8%	17%	54%
100 à 250 000 h	13%	22%	17%	48%	43%
50 à 100 000 h	0%	0%	14%	86%	86%
< 50 000 h	0%	0%	13%	88%	50%
Total	18%	16%	14%	52%	53%

Les observatoires locaux se développent

La mise en place d'un observatoire local permet d'évaluer régulièrement sa politique vélo au niveau local indépendamment des grandes enquêtes type Enquête ménage déplacement en général tous les dix ans ou l'évaluation du PDU.

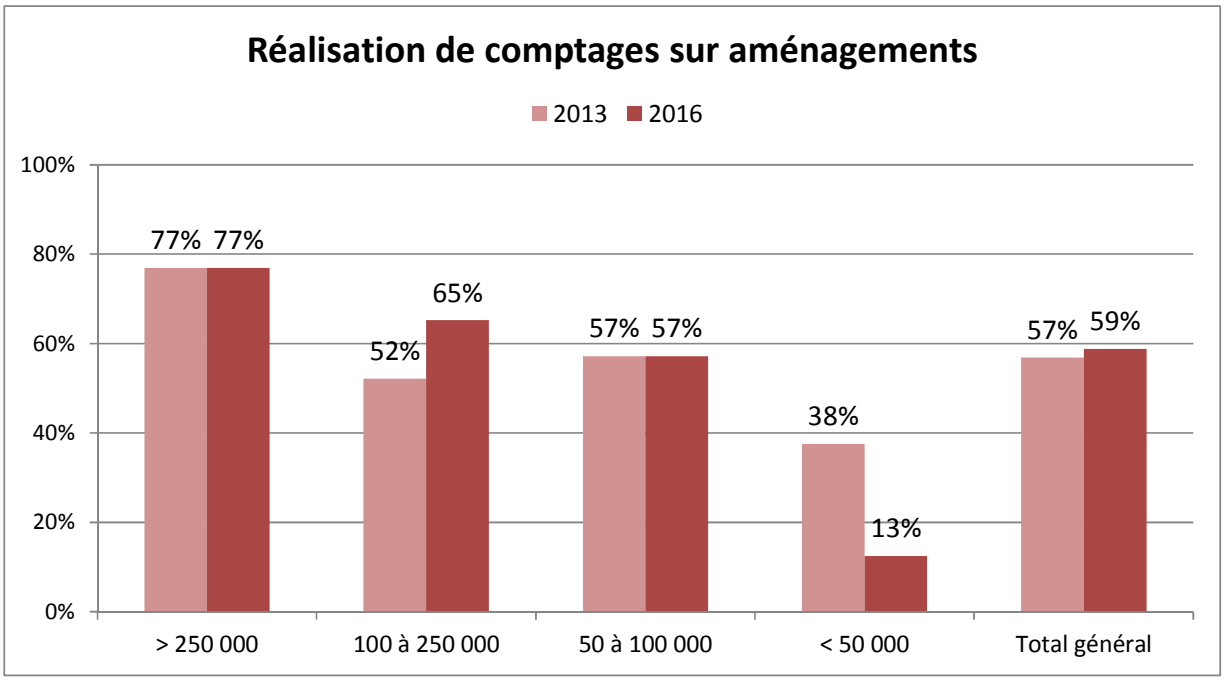
C'est un moyen d'anticiper les besoins des usagers, de suivre l'évolution de son territoire et de vérifier que les grands objectifs en matière de déplacement actifs sont atteints (augmentation de la part modale, amélioration de l'offre de stationnement, incitation à la pratique du vélo…).

Le **Grand Dijon**, par exemple, a lancé en 2008 son observatoire du vélo après la mise en place du schéma directeur en faveur des cyclistes en 2004. L'agglomération a utilisé la méthodologie de l'enquête du Club des villes et territoires cyclables et du Cerema pour mettre en place cet observatoire et publie tous les deux ans un rapport permettant de mesurer l'évolution de la pratique du vélo dans l'agglomération et de la comparer avec les autres modes de transport. La publication de ces résultats est devenue un rendez-vous biennal et permet de souligner la continuité de l'engagement des élus Grand dijonnais en faveur des modes actifs et d'un plus juste partage de l'espace public.

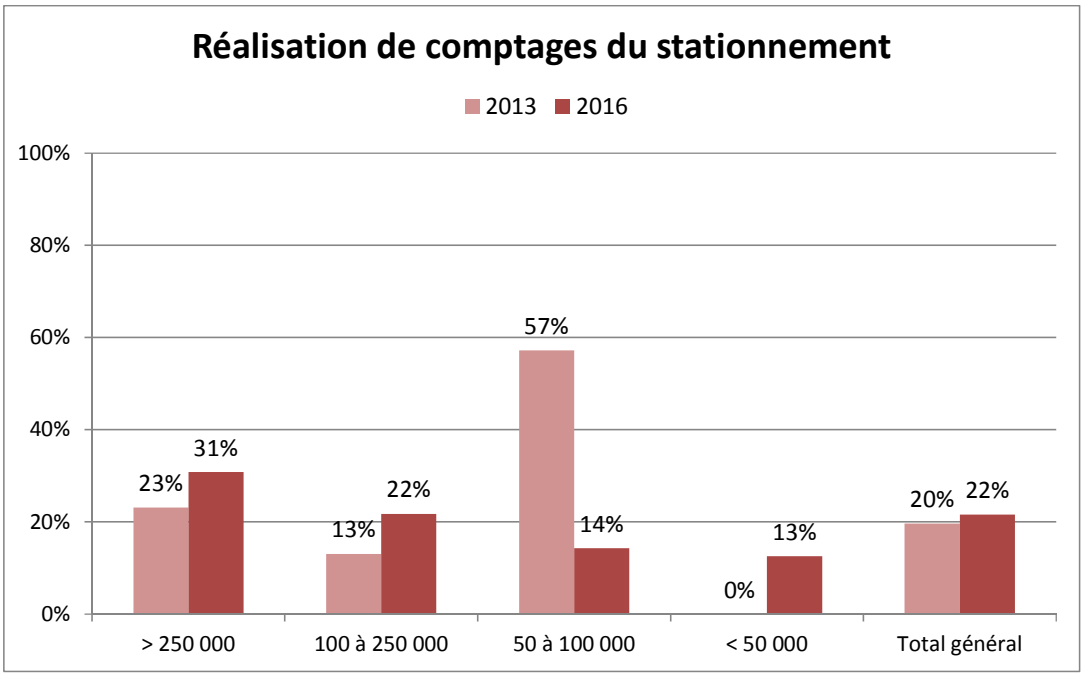
Montpellier Méditerranée Métropole est également en train de mettre en place son propre observatoire basé sur la méthodologie du Club et du Cerema. Celui-ci devrait voir le jour en 2018. Parmi les autres métropoles engagées dans des démarches d'évaluation et d'observation de leurs politiques de déplacement, on peut citer la Ville de **Paris**, **Bordeaux Métropole**, le **Grand Poitiers**, **Toulouse Métropole** et **Tour(s) Plus**. En outre, certaines agglomérations confient à leur autorité organisatrice de transport – par exemple le Sytral à la **Métropole de Lyon** - ou à leur agence d'urbanisme – comme à **Rennes Métropole** et **Rouen Métropole** – le suivi et l'évolution des modes actifs.

1.8. Autres outils de suivi de la politique cyclable

La réalisation de **comptages sur les aménagements cyclables** permet de mieux comprendre les pratiques des cyclistes et leur usage des aménagements qui leurs sont dédiés. Cette pratique est plus fréquente dans les moyennes et grandes collectivités et en très légère progression depuis 2013 mais le suivi de l'efficacité des aménagements réalisés et des politiques engagées, au-delà des grandes enquêtes de mobilité, reste à renforcer et à déployer pour permettre une valorisation et une amélioration de la pertinence des choix d'aménagements mis en œuvre.



Cette démarche de suivi s'effectue aussi pour le **stationnement vélo.** L'évolution des pratiques est très variable d'une collectivité à l'autre mais évolue plutôt positivement dans les plus grandes collectivités même si elle reste encore très minoritaire.



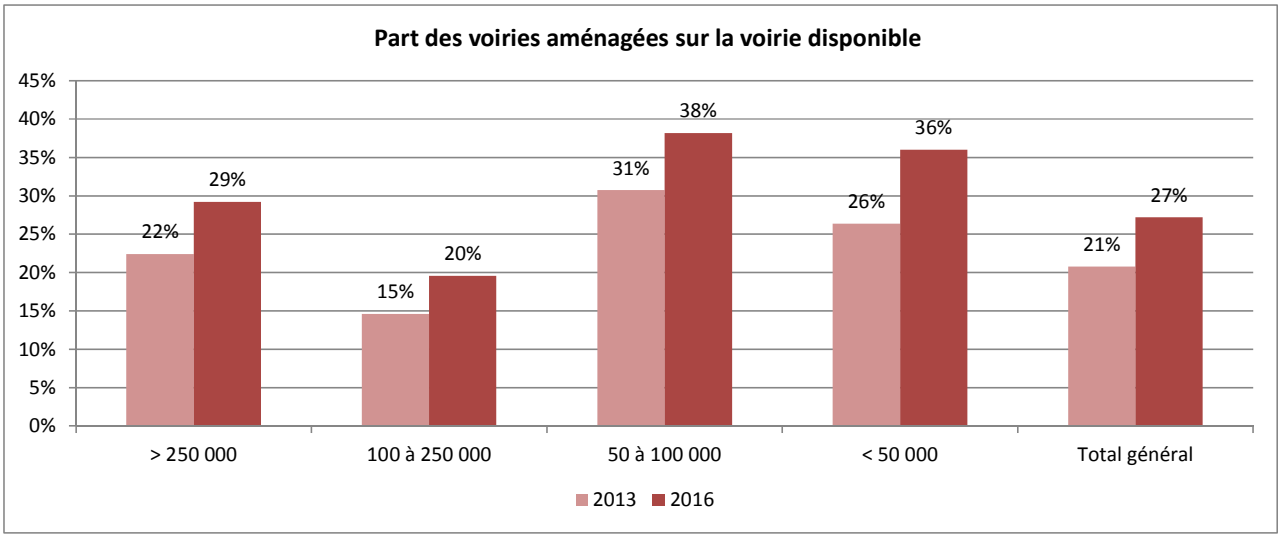
2. Aménagement de l'espace urbain

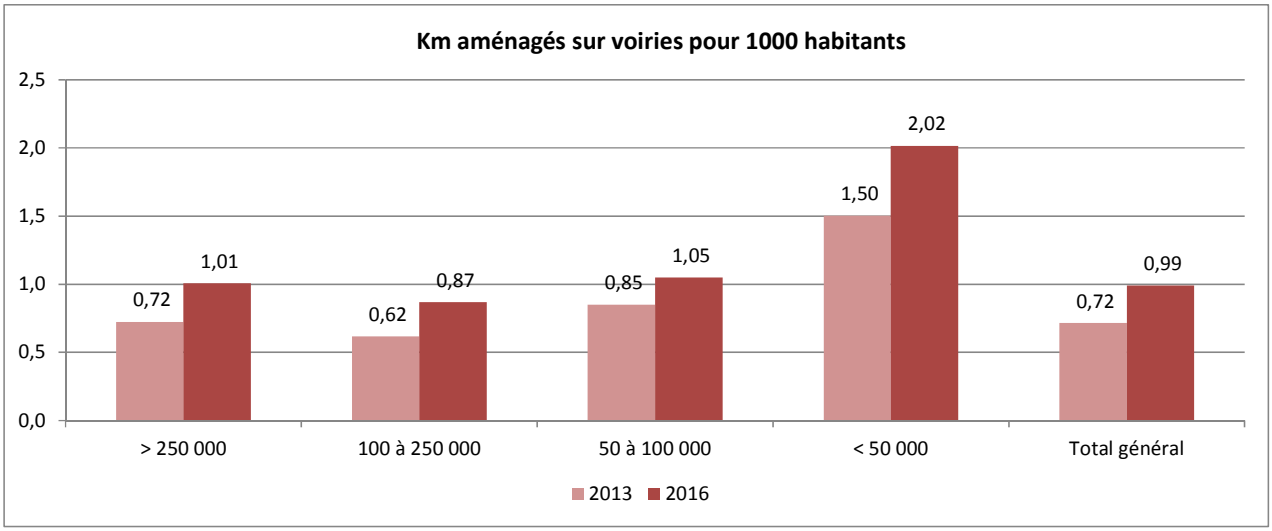
2.1. Voiries aménagées pour les cyclistes

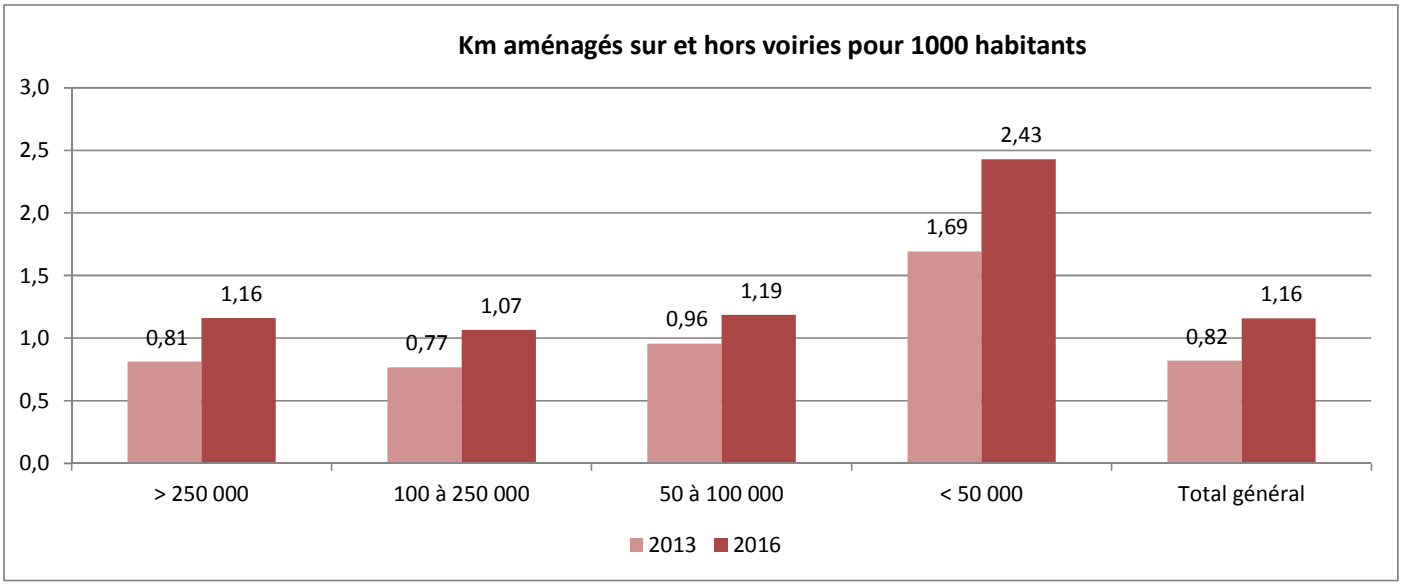
A périmètre équivalent entre 2013 et 2016, les voiries aménagées pour les cyclistes représentent 26% des voiries disponibles et **sont en progression sensible par rapport à 2013,** quelle que soit la taille des collectivités. Ces évolutions traduisent, à des rythmes divers selon les collectivités, une dynamique qui reste très positive dans l'intégration d'aménagements favorisant la pratique du vélo dans nos agglomérations.

Sur l'échantillon étudié, **l'ensemble des indicateurs pour les aménagements sur et hors voiries ont augmenté**. Cependant, afin de rester sur un périmètre homogène et de minimiser le biais induit par la disparité des territoires, la part des aménagements a été calculé pour les seuls aménagements sur voirie.

Ceci se traduit donc par une croissance des km aménagés pour 1000 habitants qui, sur le panel de collectivités ayant répondu au 2 dernières vagues, frôle le km par habitant et le dépasse si l'on intègre les kilomètres aménagés hors voiries.





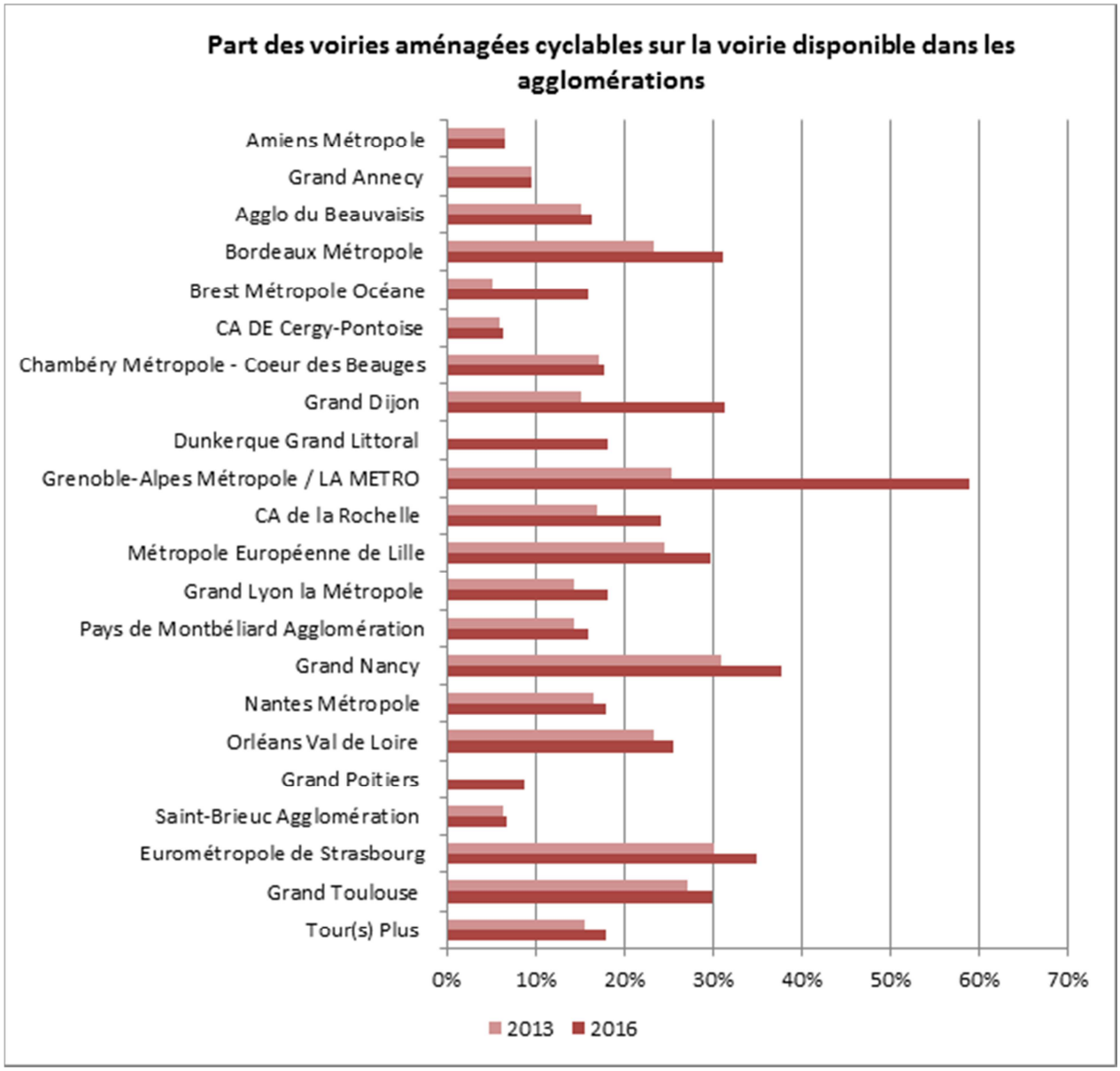


.

	Part des aménagements hors voirie sur l'ensemble des aménagements
> 250 000 h	14%
100 à 250 000 h	19%
50 à 100 000 h	11%
< 50 000 h	17%
Total	**15%**

Il n'y a pas de grande différence entre collectivités dans la part que représentent les aménagements hors voire par rapport aux aménagements totaux.

2.2. **Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2013 et 2016**

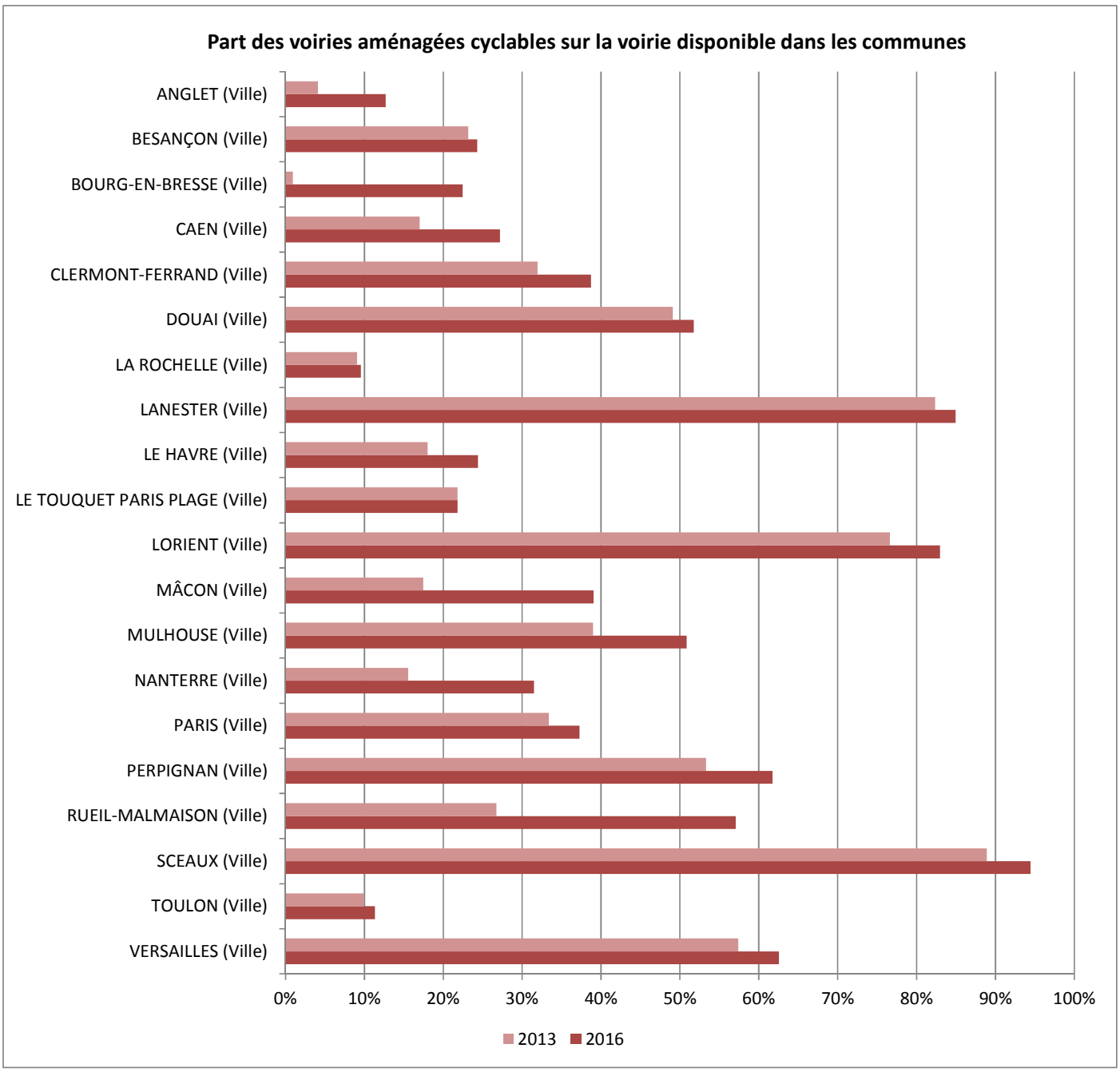


Les efforts se poursuivent sur l'ensemble des collectivités, ce que traduisent les évolutions observées sur les communes et les groupements de communes répondantes aux 2 dernières vagues d'enquêtes.

Notons la très forte progression de l'agglomération de Grenoble qui passe de 25% à 59% de voiries aménagées, ceci est lié au fait que 42 des 49 communes de l'agglomération ont passé pratiquement l'ensemble de leur linéaire de voirie en zone 30. Notons aussi les évolutions remarquables des agglomérations de Bordeaux, Brest, Dijon La Rochelle et Nancy.

Cependant, globalement, les efforts doivent se poursuivre pour diminuer le linéaire non aménagé qui reste encore fort.

Sur les périmètres communaux, les progrès restent globalement positifs et la tendance est bien toujours au renforcement des aménagements proposés aux cyclistes.



2.3. Les double-sens cyclables

Entre 2013 et 2016 on atteint une progression de 26%, en passant de 1111,964 km en 2013 à 1403 en 2016. Ce chiffre confirme les progressions amorcées dans les années précédentes.

Ce tableau présente le « top 10 » des collectivités ayant développés des doubles sens cyclables et ayant répondu à l'item détaillé.

Top 10 des collectivités ayant des double-sens cyclables	2013	2016
CAEN (Ville)	10	28
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO	55	81
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	134	157
LIMOGES MÉTROPOLE	4	46
GRAND LYON la Métropole	32	79
PARIS (Ville)	263	291
PERPIGNAN (Ville)	47	54
STRASBOURG EUROMÉTROPOLE	88	69
GRAND TOULOUSE	137	172
TOUR(S) PLUS	6	34

2.4. Les sas cyclistes

94% des répondants déclarent proposer des sas cyclistes. On constate **un renforcement très significatif** de cet aménagement. L'augmentation la plus significative concerne l'agglomération du Grand Lyon qui a multiplié par 3,8 son nombre de sas pour cyclistes qui passe entre 2013 et 2016, de 1700 à 6400 sas.

Sas pour cyclistes	Non	Oui	Total général
> 250 000 hab.	0%	100%	100%
100 à 250 000 hab.	4%	96%	100%
50 à 100 000 hab.	0%	100%	100%
< 50 000 hab.	25%	75%	100%
Total général	6%	94%	100%

Sas pour cyclistes	2013	2016	Total général
> 250 000 hab.	2 220	7 040	217%
100 à 250 000 hab.	770	805	5%
50 à 100 000 hab.	28	33	18%
< 50 000 hab.	33	55	67%
Total général	3 051	7 933	160%

2.5. Les cédez le passage cycliste au feu

Population	Nombre de communes concernées	Nombre de panonceaux installés	Nombre de carrefours équipés	Nombre de passages piétons en section courante équipés	Population concernée
> 250 000 hab.	8	3 351	1 610	8	5 371 295
100 à 250 000 hab.	13	1 546	568	4	1 907 228
50 à 100 000 hab.	5	255	93	41	364 680
< 50 000 hab.	3	123	46	0	84 981
Total général	29	5 275	2 317	53	7 728 184

2.6. Structures des linéaires cyclables

En 2016, Les aménagements cyclables ne sont plus majoritairement constitués d'aménagements séparatifs sur voirie à 50, 70 et 90 km/h au profit d'une croissance significative du poids des zones 30.

Structure des aménagements sur la voirie en 2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zone 30	Zones 50 / 70 / 90
> 250 000 hab.	3%	1%	44%	52%
100 à 250 000 hab.	5%	3%	48%	43%
50 à 100 000 hab.	6%	2%	60%	32%
< 50 000 hab.	8%	3%	55%	34%
Total général	4%	2%	46%	48%

Structure des aménagements sur la voirie en 2016	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zone 30	Zones 50 / 70 / 90
> 250 000 hab.	2%	2%	52%	43%
100 à 250 000 hab.	4%	3%	46%	47%
50 à 100 000 hab.	5%	3%	67%	26%
< 50 000 hab.	7%	11%	44%	38%
Total général	3%	3%	51%	43%

2.7. **Zones de circulation apaisée**

Les zones de rencontre sont en très forte progression sur les collectivités enquêtées (tout en ne représentant que 3% des aménagements cyclables sur voirie en 2016). **Les zones 30 progressent fortement**, tout particulièrement sur les **moyennes et grandes** agglomérations. Les aires piétonnes progressent légèrement et essentiellement sur les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zone 30
> 250 000 hab.	170	78	2651
100 à 250 000 hab.	91	54	854
50 à 100 000 hab.	23	8	245
< 50 000 hab.	21	8	145
Total général	305	149	3895

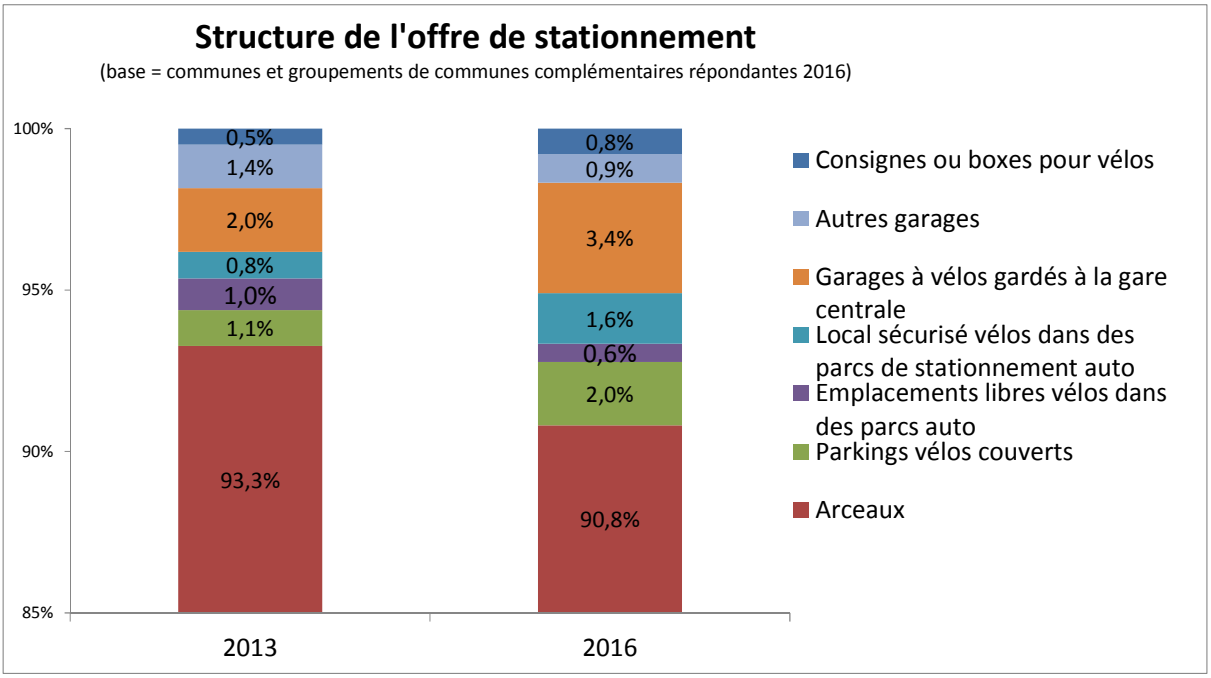
2016	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zone 30
> 250 000 hab.	204	187	4405
100 à 250 000 hab.	107	67	1207
50 à 100 000 hab.	23	13	337
< 50 000 hab.	26	39	165
Total général	360	306	6113

Progression sur la période en %	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zone 30
> 250 000 hab.	20%	141%	66%
100 à 250 000 hab.	17%	24%	41%
50 à 100 000 hab.	1%	57%	38%
< 50 000 hab.	27%	366%	14%
Total général	18%	106%	57%

3. Stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre

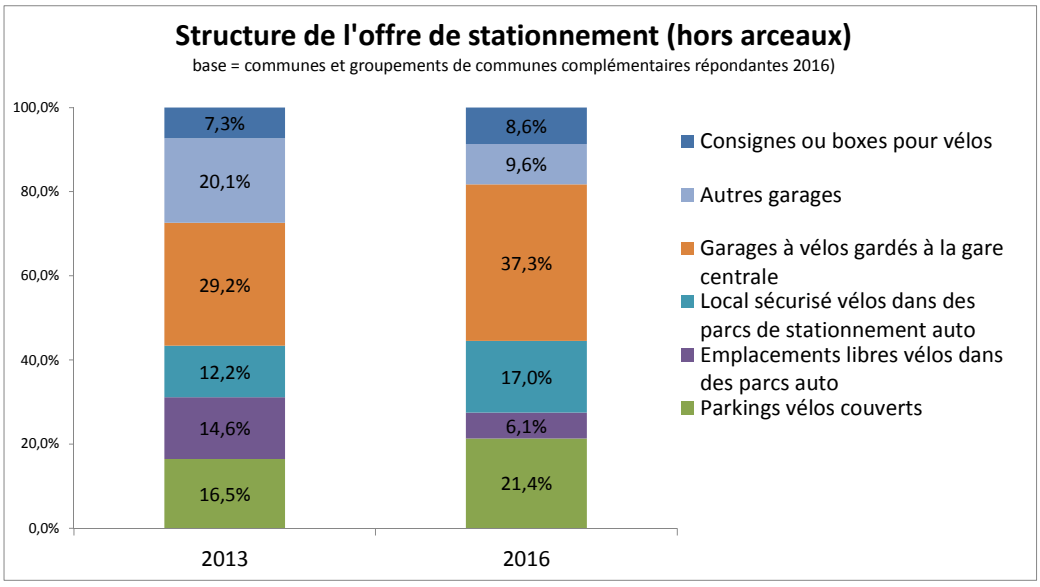
Le nombre de places proposées **a progressé de 19 %,** passant de 201 860 à 240 989 places entre les deux enquêtes, poursuivant un rythme de croissance élevé et déjà observé sur la précédente période.

Les arceaux restent l'offre de stationnement la plus déployée et la structure varie globalement peu, même si l'on observe une croissance des autres offres de stationnement..



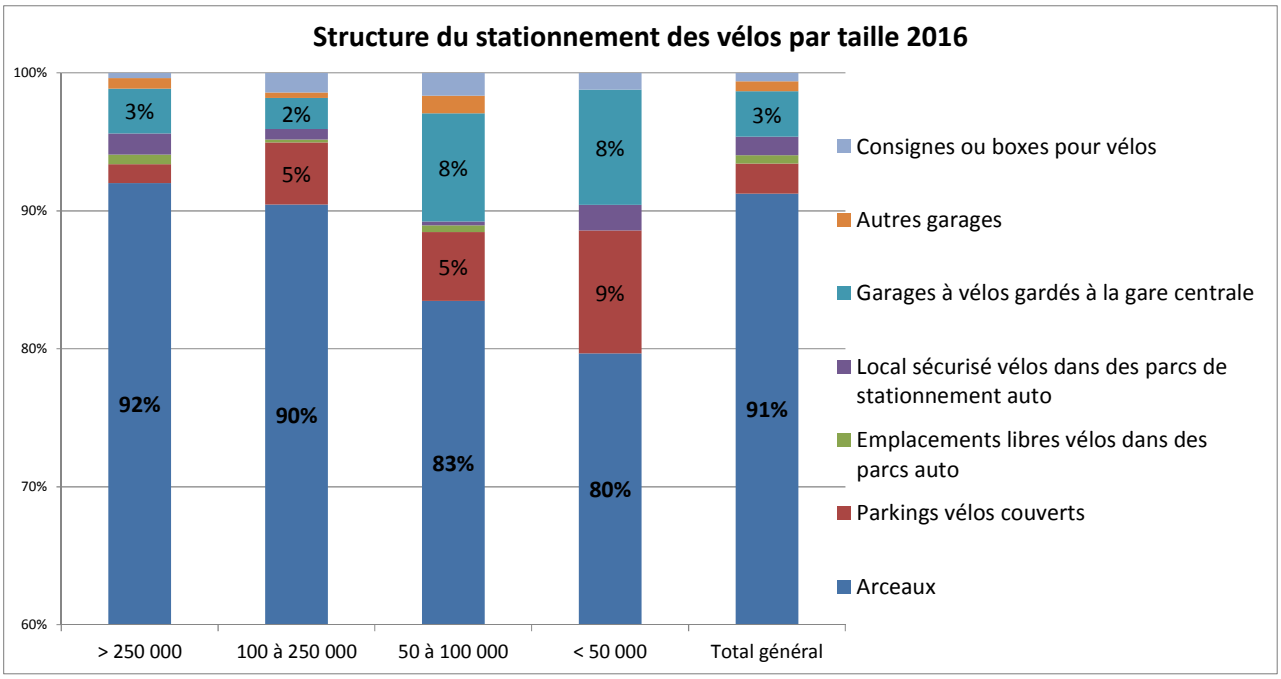
3.1. **Structure de l'offre par type de stationnement hors arceaux** (base : les 51 collectivités ayant répondu en 2013 et 2016)

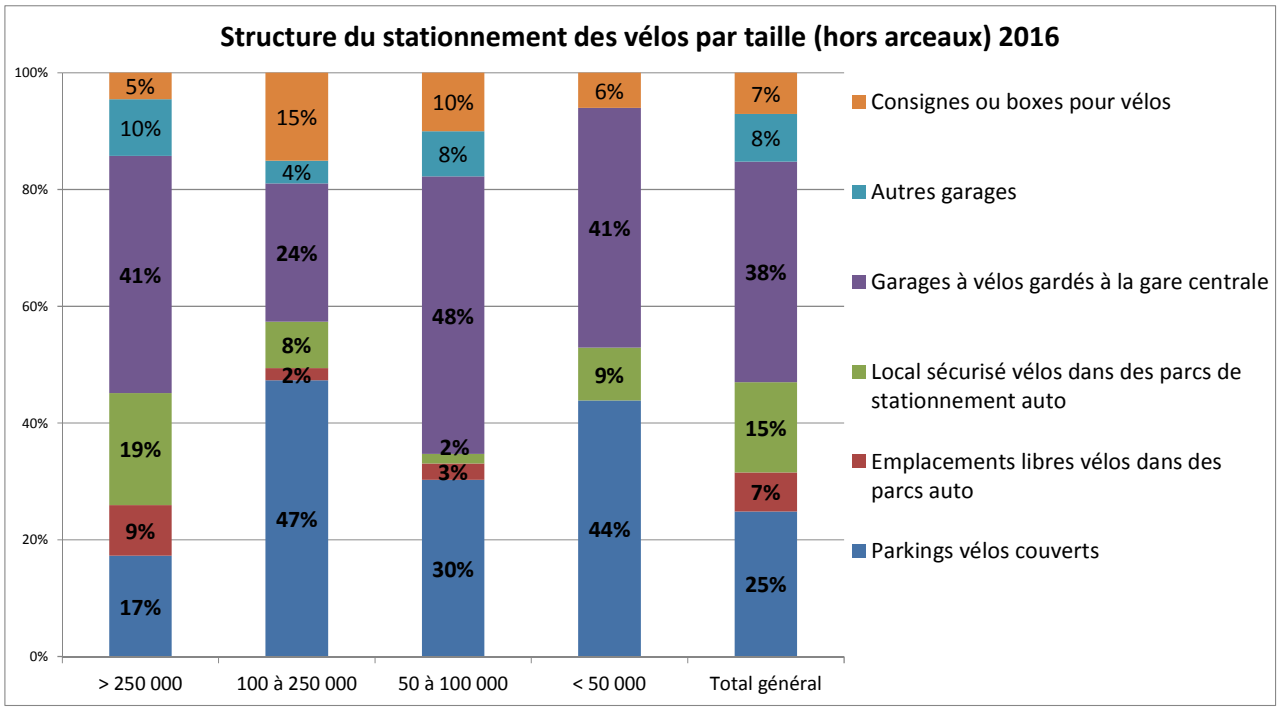
Le tableau ci-après détaille l'offre de stationnement hors arceaux qui montre une augmentation de la part des garages à vélo en gare et des locaux sécurisés dans les parcs de stationnement, au détriment des emplacements libres dans les parcs autos et des « autres garages ».



3.2. **Structure de l'offre par taille de collectivités** (base = les 58 communes ou groupements de communes complémentaires répondants en 2016)

La structure de l'offre de stationnement vélo est très liée à la taille de la collectivité.

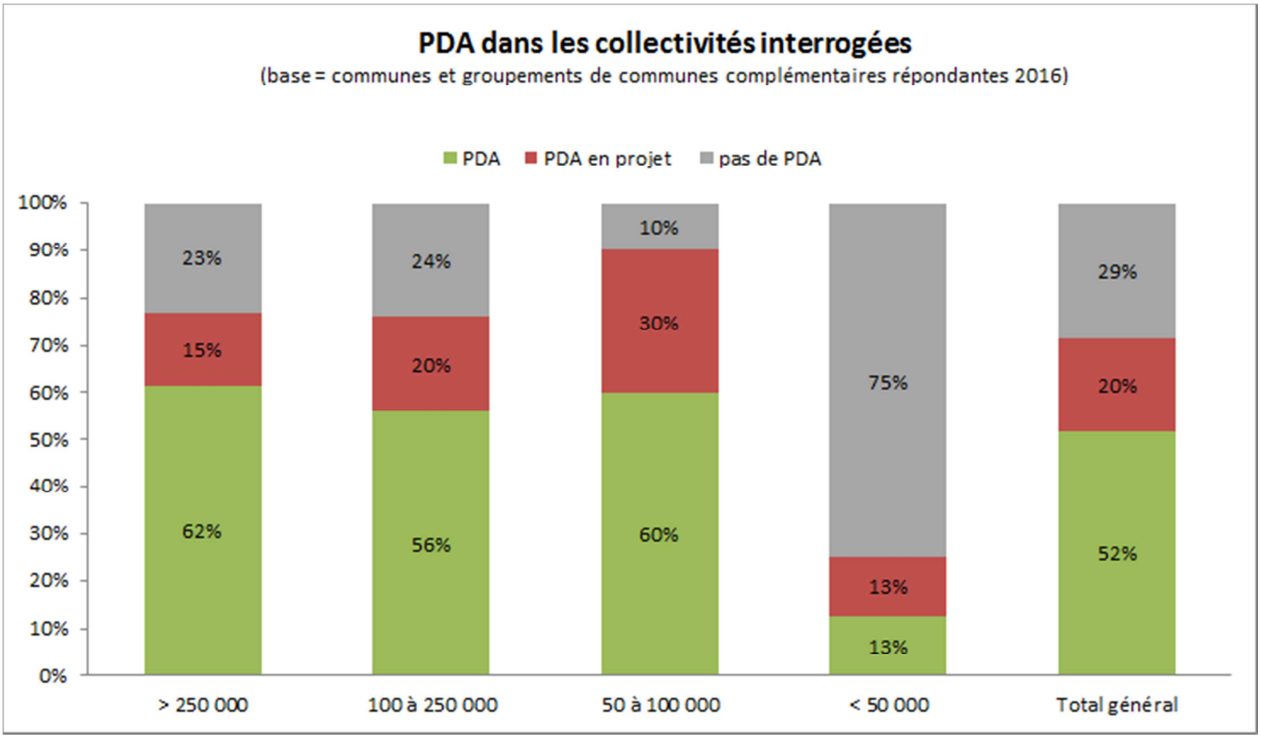




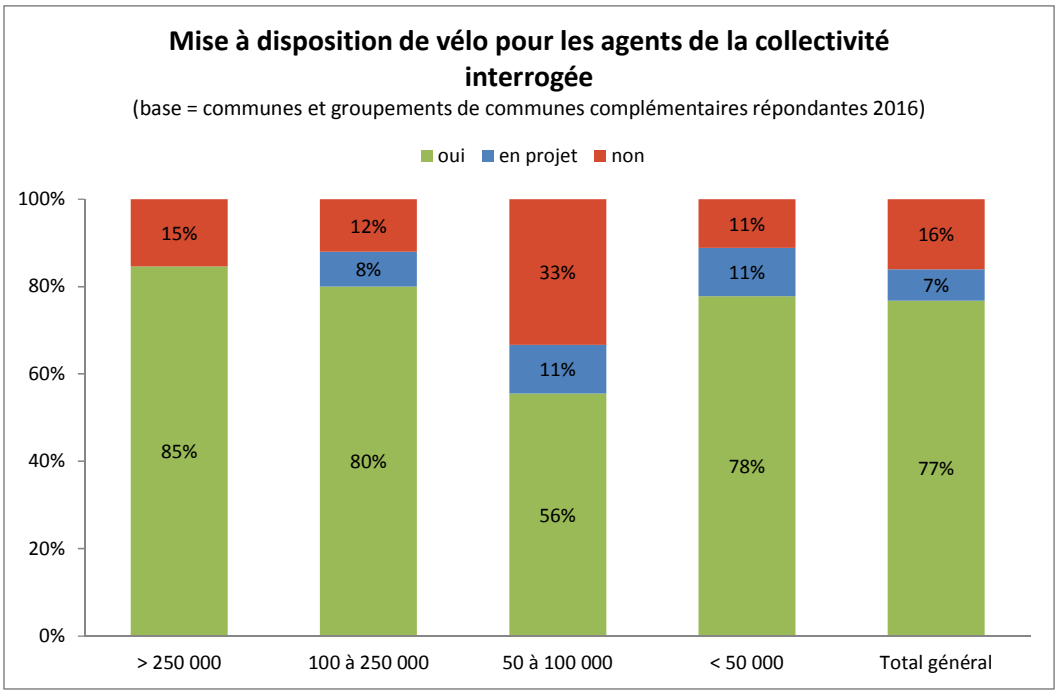
4. Offre de services vélo

4.1. Offre de services vélo des collectivités dans le cadre des Plans de Déplacements Administration (PDA)

La réalisation d'un PDA est effective (en place ou en projet) dans près de 70% des collectivités. Les collectivités de moins de 50 000 habitants répondantes sont en retard par rapport aux autres (1/4 à un PDA ou un PDA en projet).



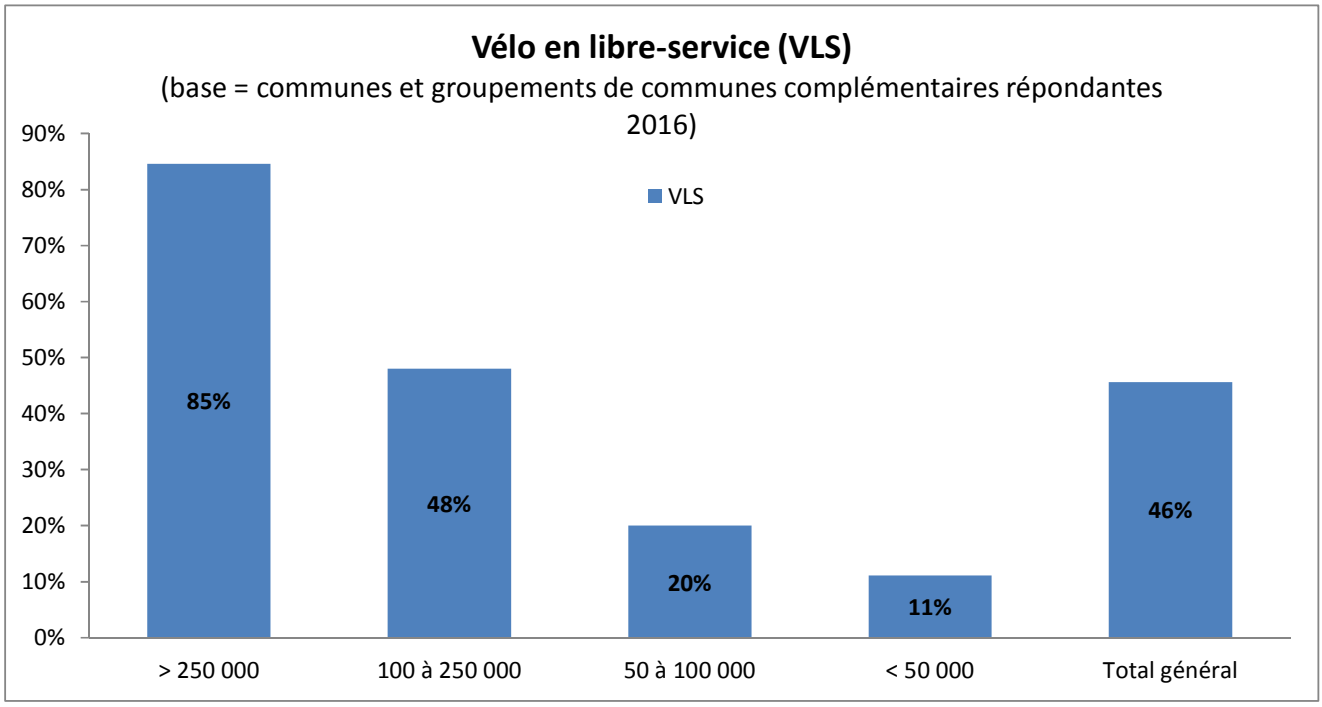
La mise à disposition de vélos pour les agents est très répandue et près de 80% des collectivités interrogées la pratiquent ou l'ont en projet. On remarque également une progression de cette pratique par rapport à l'enquête de 2013.



En 2016, le nombre de vélos par agent (pour les communes et groupements ayant répondu aux deux questions) est de **5,1 vélos pour 100 agents**, proche du chiffre de 2013 (5,5 vélos pour 100 agents).

4.2. Les systèmes de vélo en libre-service

Une collectivité de plus de 50 000 habitants sur deux propose un service de VLS sur son territoire. La présence de VLS est directement liée à la taille de la collectivité.



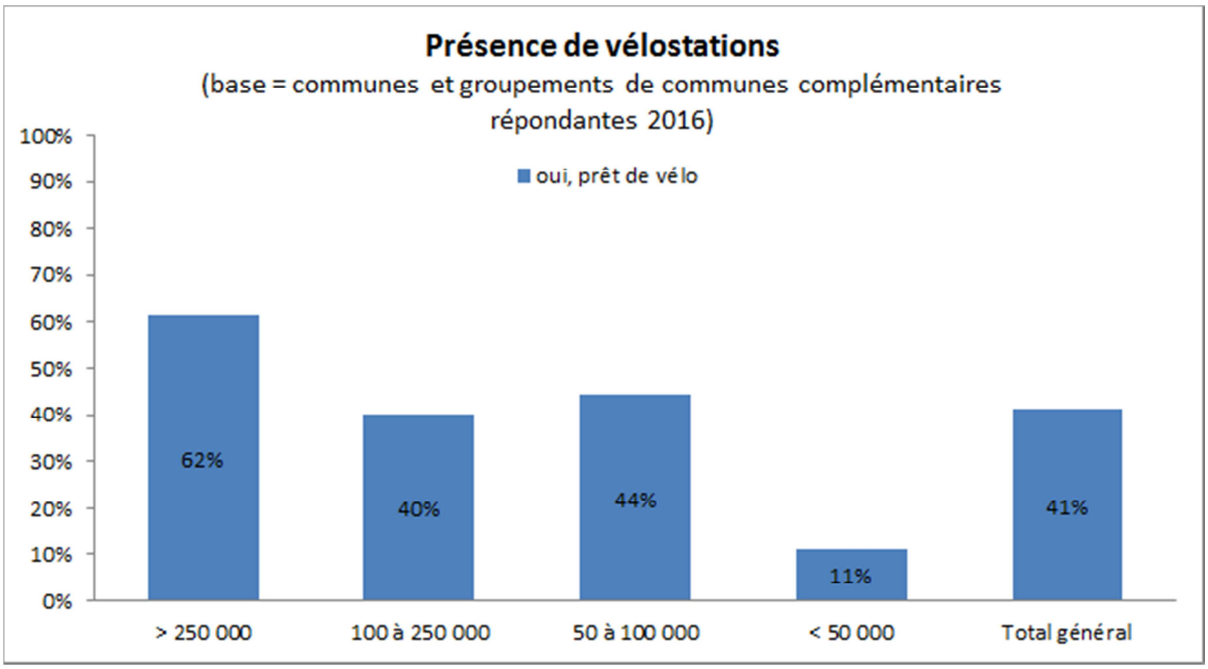
Un zoom sur les 22 communes ou groupements de communes (représentant 9,5 millions d'habitants) qui ont répondu à l'ensemble des questions VLS, permet de visualiser quelques ratios. L'investissement dans cette offre de service est d'autant plus porteur en termes d'usage que la collectivité est grande.

Tranche habitants	Habitants/point de location	Vélo/1000h	Location/vélo/jour	Location/habitant/an
Plus de 1M	2581	4,7	6,3	10,9
Entre 500 000 et 1M hab.	3241	2,96	4,33	4,68
Entre 250 et 500 000 hab.	8094	4,87	1,0	1,8
Moins de 250 000 hab.	4992	1,84	0,97	0,65
Total	3348	3,90	4,6	6,5

Le nombre de locations journalières par vélo fluctue selon la taille de la collectivité où les systèmes sont implantés. On observe ainsi 1 location par jour dans les collectivités de moins de 250 000 habitants et plus de 6 locations par jours dans les collectivités de plus d'un million d'habitants.

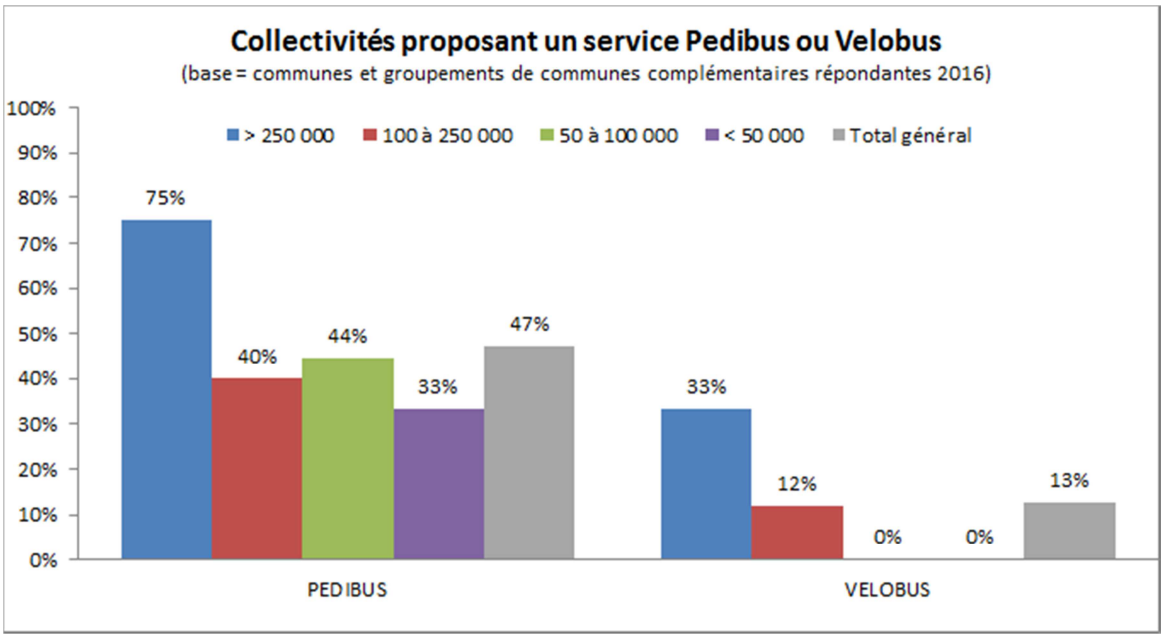
4.3. Autres types de locations

41% des collectivités proposent une ou plusieurs vélostations sur leur territoire. Ce type de service s'est maintenu dans les collectivités de plus de 250 000 habitants, a régressé dans celles de 100 à 250 000 habitants et a progressé dans celles de moins de 100 000 habitants.



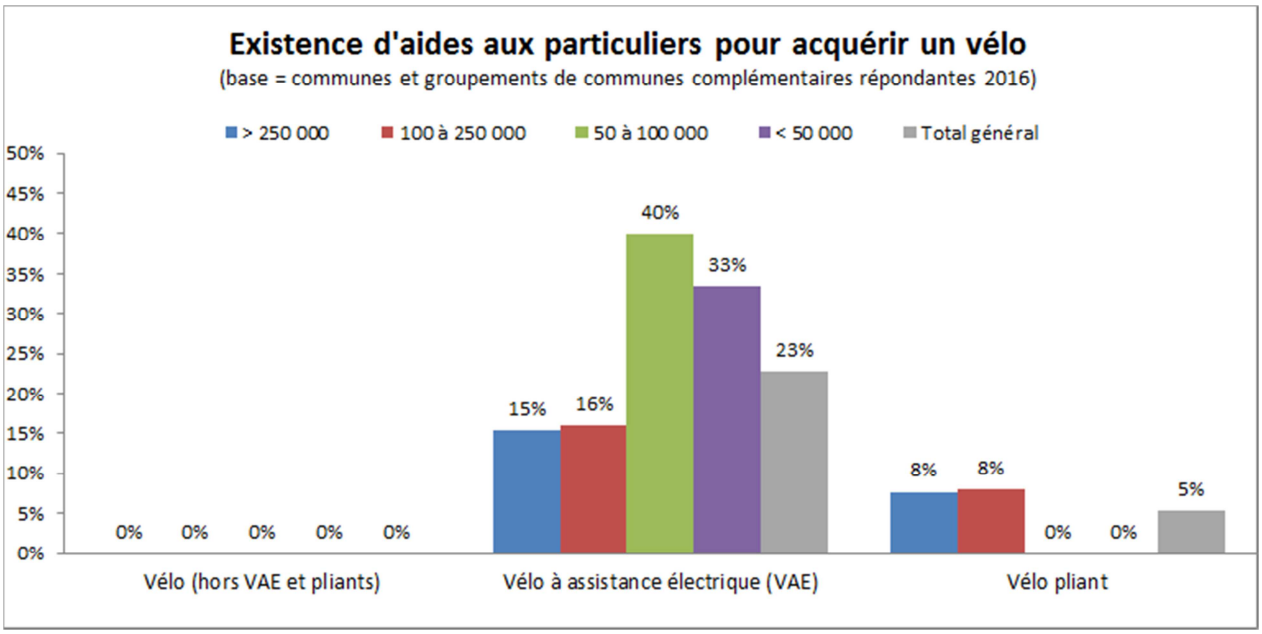
4.4. Pedibus et velobus

Comme en 2013, on observe que les pedibus sont une composante des pratiques locales de mobilité, alors que les services de velobus restent plus embryonnaires. Les territoires qui intègrent cette offre de mobilité sont principalement les collectivités de grande taille.



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

L'aide directe aux particuliers pour l'acquisition de vélos classiques n'est plus pratiquée par les collectivités enquêtées, alors que les aides pour l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) progressent (19% en 2013, 23% en 2016), ainsi que, dans une moindre mesure, les aides pour l'achat de vélos pliants (1 collectivité en 2013, 3 en 2016).



Pour les VAE, le montant de la subvention varie de 20% à 40% selon les collectivités.

Les maisons du vélo

Témoins de la vitalité du vélo dans nos villes, les maisons du vélo rencontrent leur public !

En fédérant, en un lieu, de multiples services pour les usagers : ateliers d'autoréparation, vente de vélos et de pièces de seconde main, location de vélo et de VAE, stages de remise en selle ou d'apprentissage pour adultes et enfants, marquage anti vol etc…, les maisons du vélo sont tout à la fois des outils de promotion du vélo comme moyen de transport quotidien et des vecteurs de lien social et de création d'emploi avec une forte dimension sociale, solidaire et écologique.

Leur succès se mesure ainsi aussi bien par leur fréquentation et les emplois créés, par les bénéfices environnementaux induits par le recyclage et le réemploi, mais aussi par la convivialité créée autour de la transmission de compétences et de maitrise technique et l'élargissement de cette « culture » vélo à toutes les catégories de la population. Trois exemples de réussite :

- Bicyclo, la maison du vélo associative et solidaire de Plaine Commune a ouvert ses portes en juin 2015 : elle compte déjà 1200 adhérents qui fréquentent l'atelier d'autoréparation, 350 vélos ont été récupérés pour être remis en état, 400 vélos ont été vendus au prix moyen de 51 euros, et 800 pièces d'occasion distribuées au prix moyen de 4.70 euros. Cette activité a permis à 11 personnes de suivre un parcours d'insertion professionnelle.
- Vélisol', la maison du vélo de Caen est ouverte depuis septembre 2013. En 2015 l'association comptait 9 salariés, 2000 adhérents, 30 bénévoles et 20 000 visiteurs. Autour de l'atelier d'autoréparation se déploient un service de location de vélo et de VAE (358 locations pour 5494 jours de location), une vélo-école, et un service de livraison de paniers fruits et légumes par vélo-cargo (42 paniers par semaine en 2015 soit 9 tonnes de marchandises) et enfin des ateliers d'autoréparation itinérants sur l'agglomération.
- Ouverte il y a 10 ans, la maison du Vélo de Toulouse compte aujourd'hui 1 742 adhérents et 16 000 personnes par an bénéficient directement de ses actions. Ses 16 salariés proposent différents services : un atelier d'autoréparation, la vente de vélos de seconde main à prix modique, des services de location de vélo, une «vélocithèque » (centre de ressource documentaire sur le vélo), une vélo-école itinérante qui sensibilise 2000 personnes par an.

- Bientôt 14 ans que la ville de Bordeaux s'est doté d'une maison du vélo : information, réparation, prêt gratuit de vélo « Ville de Bordeaux », et délivrance d'un « permis citoyen cycliste » en sont les services principaux. Avec la création en 2015 d'une maison du vélo à Bègles (association Cycles et Manivelles), laquelle compte déjà 800 adhérents et propose, en plus de ses ateliers d'autoréparation le prêt de vélo utilitaires (vélo-cargo, remorques …) et les 2 nouvelles maisons du vélo prévu le plan vélo adopté en décembre 2016, c'est un réseau de services au cyclistes qui se constitue dans la métropole bordelaise.

5. LISTE DES REPONDANTS

Intercommunilités

AGGLO D'ANNECY
Agglo du Beauvaisis
AMIENS METROPOLE
BORDEAUX METROPOLE
BREST METROPOLE OCEANE
CA DE CERGY-PONTOISE
CA DE LA ROCHELLE
CA Porte de l'Isère
CHAMBERY Métropole - Cœur des Beauges
CITES EN CHAMPAGNE
DUNKERQUE grand littoral
GRAND CHALON VAL-DE-BOURGOGNE
GRAND DIJON
GRAND LYON La métropole
GRAND NANCY
GRAND POITIERS
GRENOBLE ALPES METROPOLE / LA METRO
LA CABRI / SAINT-BRIEUC AGGLOMERATION
LIMOGES METROPOLE
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE
MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE
NANTES METROPOLE
ORLEANS VAL-DE-LOIRE
PAYS DE MONTBELIARD / PMA
PLAINE COMMUNE
STRASBOURG EUROMÉTROPOLE
TERRITOIRE 11
TOULOUSE MÉTROPOLE
TOUR(S) PLUS
VALENCE ROMANS DEPLACEMENTS

Communes

VILLE D'AIZENAY
VILLE D'ANGERS
VILLE D'ANGLET
VILLE DE BESANCON
VILLE DE BLOIS
VILLE DE BOBIGNY
VILLE DE BOURG-EN-BRESSE
VILLE DE BOURGES
VILLE DE CAEN
VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE
VILLE DE CLERMONT-FERRAND
VILLE DE DOUAI
VILLE DE LA ROCHELLE
VILLE DE LANESTER
VILLE DE LORIENT
VILLE DE MÂCON
VILLE DE MONTREUIL
VILLE DE MULHOUSE
VILLE DE NANTERRE
VILLE DE PARIS
VILLE DE PERPIGNAN
VILLE DE QUIMPER
VILLE DE RUEIL-MALMAISON
VILLE DE SAINT-DENIS-DE-LA-RÉUNION
VILLE DE SCEAUX
VILLE DE TOULON
VILLE DE TOURS
VILLE DE VERSAILLES
VILLE DU HAVRE
VILLE DU TOUQUET PARIS PLAGE

6. ANNEXES

6.1 Les communes

Km d'aménagements cyclables sur voiries pour 1000 habitants dans les COMMUNES	2016
ANGLET (Ville)	0,89
BESANÇON (Ville)	0,96
BOURG-EN-BRESSE (Ville)	1,00
CAEN (Ville)	0,85
CLERMONT-FERRAND (Ville)	1,05
DOUAI (Ville)	1,85
LA ROCHELLE (Ville)	0,48
LANESTER (Ville)	4,36
LE HAVRE (Ville)	0,64
LE TOUQUET PARIS PLAGE (Ville)	4,27
LORIENT (Ville)	3,42
MÂCON (Ville)	1,86
MULHOUSE (Ville)	1,30
NANTERRE (Ville)	0,57
PARIS (Ville)	0,28
PERPIGNAN (Ville)	2,04
RUEIL-MALMAISON (Ville)	1,00
SAINT-DENIS-DE-LA-RÉUNION (Ville)	0,21
SCEAUX (Ville)	1,61
TOULON (Ville)	0,28
TOURS (Ville)	1,66
VERSAILLES (Ville)	1,03

6.2 Les agglomérations

Km d'aménagements cyclables sur voiries pour 1000 habitants dans les AGGLOMERATIONS	2016
AMIENS MÉTROPOLE	0,35
Annecy - L'AGGLO D'ANNECY	1,11
Beauvais – AGGLO DU BEAUVAISIS	0,47
Bordeaux – BORDEAUX / METROPOLE	1,41
Brest - BREST MÉTROPOLE OCÉANE	1,00
Cergy - CA DE CERGY-PONTOISE	0,24
Châlon S/Saône -CA LE GRAND CHÂLON	0,89
CHAMBÉRY MÉTROPOLE – Cœur des Beauges	1,11
Dijon - GRAND DIJON	1,37
DUNKERQUE GRAND LITTORAL	1,00
GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA METRO	3,07
La Rochelle - CA DE LA ROCHELLE	2,11
METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE	1,22
LIMOGES MÉTROPOLE	0,22
Lyon - GRAND LYON	0,60
Montbéliard - PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION	1,20
MONTPELLIER AGGLOMÉRATION	0,06
Nancy - GRAND NANCY	1,63
NANTES MÉTROPOLE	1,00
ORLÉANS VAL DE LOIRE	1,29
Poitiers – GRAND POITIERS	1,42
SAINT-BRIEUC AGGLOMERATION	0,76
Saint-Denis - PLAINE COMMUNE	0,38
STRASBOURG EUROMETROPOLE	1,36
Toulouse - GRAND TOULOUSE	1,46
TOUR(S) PLUS	1,32

7. GLOSSAIRE

Aire piétonne : voie de circulation affectée de manière temporaire ou définitive à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières… Sauf avis contraire du maire, les cyclistes peuvent y circuler à l'allure du pas.

Arceau de stationnement : support (barre) en forme de U renversé, ancré dans le sol et permettant d'accrocher un vélo (cadre et roue avant) de chaque côté (1 arceau = 2 places).

Cédez-le-passage cycliste : le cédez-le-passage cycliste est indiqué par un panonceau situé sous le feu tricolore. Cette signalisation, apposée sous certains feux, permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert ». Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panonceau. Il peut aussi être signalisé par un feu jaune clignotant, qui représente une silhouette de vélo et indique par une flèche la direction autorisée. Ce dispositif est installé sur le même support que le signal tricolore.

Consignes ou boxes pour vélos : armoire parfois grillagée permettant à un cycliste d'enfermer son vélo pour le protéger contre le vol, souvent contre un paiement.

Double-sens cyclable : voie à double-sens dont un sens est réservé aux cycles.

PDA (Plan de déplacements administration) = PDE pour une administration

PDE (Plan de déplacements d'entreprise) : ensemble d'actions mises en œuvre dans une entreprise pour limiter l'usage individuel de la voiture dans les déplacements quotidiens des salariés et autres usagers (visiteurs, étudiants, clients,…) au profit des modes de déplacement alternatifs (définition CEREMA)

Pedibus et velobus : accompagnement par des adultes de groupes d'enfants circulant à pied ou à vélo, allant à l'école ou en revenant, par un itinéraire fixé à l'avance.

Sas pour cyclistes aux carrefours à feu : espace de sécurité délimité entre le feu tricolore et la ligne d'arrêt des véhicules réservé aux cyclistes ; il leur permet de se placer devant les véhicules à l'arrêt pour tourner à gauche au carrefour en sécurité et pour être visible des automobilistes qui tournent à droite.

Vélo à assistance électrique (VAE) : Le VAE est un vélo équipé d'un moteur électrique, alimenté par une batterie rechargeable sur une simple prise de courant. Il impose cependant de pédaler. Le moteur accompagne le mouvement et facilite le franchissement des difficultés : côtes, vent de face ou distance.

Vélo en libre-service (VLS) : système automatisé permettant de mettre à disposition des vélos pour une durée limitée (avec ou sans abonnement).

Vélostation : service proposant la location et le gardiennage des vélos et souvent des services connexes (dépannage, informations, marquage vélos …).

Zone 30 : zone de circulation où la vitesse est limitée à 30 km/h. Dans ce type de zones, les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. De plus, sauf avis contraire du maire, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.

Zone de rencontre : zone de circulation où la vitesse est limitée à 20 km/h et où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ce type de zones, les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. De plus, sauf avis contraire du maire, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.