

janvier 2012

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

Résultats synthétiques de l'enquête nationale 2010/2011



Observatoire des mobilités actives



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

SOMMAIRE

COMMUNIQUÉ DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES	p. 4
RÉSULTATS	p. 6
Rappel des objectifs et méthodologie	
I- Gouvernance	p. 7
• Schémas directeurs des aménagements	
• Budgets affectés aux politiques cyclables et piétonnes	
• Chargés de mission Vélo	
• Stratégies de modération de la circulation	
• Concertation avec les usagers	
• Outils de suivi et d'évaluation	
• Observatoire d'évaluation des politiques cyclables	
II- Aménagement de l'espace urbain	p. 9
• Voiries aménagées « cyclables » : 15% de la voirie aménageable	
• Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2007 et 2010 : + 67%	
• Structure des linéaires cyclables sur voirie	
• Progression des linéaires de double sens cyclables : + 413%	
III- Stationnement des vélos	p. 11
• Structure du stationnement vélo par types d'offres : « les arceaux avant tout »	
• Structure de l'offre de stationnement vélo par taille de communes	
IV- Offre de services vélo	p. 13
• 75% des collectivités de plus de 500 000 habitants déclarent proposer un VLS.	
• Subventions des collectivités locales en faveur des particuliers acquéreurs d'un VAE en 2011	
V- Plans de mobilité	p. 15
• Plans de déplacements des administrations (PDA), des entreprises (PDE), des établissements scolaires (PDES)	
VI- Bilan des accidents piétons et cyclistes	p. 17

Synthèse des résultats consultable sur www.villes-cyclables.org

L'enquête « Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons » s'est déroulée en 2011, sur la base de questionnaires adressés aux villes et groupements de communes adhérentes du Club des villes et territoires cyclables.

COMMUNIQUÉ

L'enquête 2010/2011 « Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons » est réalisée à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, avec le soutien de la DGITM ((Direction générale des infrastructures des transports et de la mer – Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement), et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo.

Elle est aujourd'hui une brique essentielle de l'Observatoire des mobilités actives, que construit progressivement le Club des villes et territoires cyclables.

Elle sera désormais reconduite tous les ans.

Le Club s'est entouré d'experts pour l'élaboration du questionnaire et de la méthodologie : le Certu et Frédéric Héran, CLERSE/IFRESI, Université de Lille 1, et pour l'analyse des résultats : Bruno Monjaret, directeur général de MTI Conseil.

L'enquête 2010-2011 n'a pas pour objectif d'établir un palmarès des villes et agglomérations, lequel n'aurait pas de sens au vu de leur diversité en termes de superficie, caractéristiques urbaines, densité, nombre d'habitants... et avec des ratios délicats à manier. Comment mettre au même plan 500 mètres d'aménagement cyclable dans une zone de grande circulation et 500 mètres d'aménagement dans une section de rue déjà très calme ? Quel est le bénéfice apporté par tel aménagement de voirie en termes de sécurité et d'impact sur la vie locale, de services rendus aux usagers – piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite (PMR) ... ?

À un moment clé – à mi-mandat municipal 2008-2014 –, l'état des lieux des politiques locales vélo et marche dégage des évolutions significatives depuis 2007 (date de la précédente enquête réalisée avec la FUB – Fédération française des usagers de la bicyclette), des tendances lourdes et des perspectives pour les trois années à venir.

Des évolutions significatives

L'enquête 2010-2011 montre une progression du linéaire d'aménagements cyclables : + 67%.

Si on est encore loin de l'objectif selon lequel 100 % de la voirie devrait être accessible au vélo, on observe une progression de 67 % du linéaire cumulé des 43 collectivités qui ont répondu aux deux enquêtes 2007 et 2010.

La progression des parts de voiries aménagées pour le vélo sur l'ensemble de la voirie entre 2007 et 2010 met en évidence que les collectivités utilisent la plupart du temps tous les outils à leur disposition pour rendre la voirie hospitalière pour le cycliste, mais la zone 30 est la grande gagnante en 2010.

La zone 30 connaît un véritable essor depuis 2008.

Introduite au Code de la route en 1990, elle est un outil privilégié pour faire une ville accueillante pour le cycliste et le piéton. Ainsi avec 96 % de la voirie aménagée, Lorient est un exemple pour la politique de généralisation des zones 30. Strasbourg et Tours enregistrent également une nette progression (progression encore plus marquée sur la ville centre de la Communauté urbaine de Strasbourg).

Les double-sens cyclables sont la vedette de l'enquête 2010-2011 avec + 413% !

Ces aménagements de mise en œuvre simple et très efficace assurent le maillage et la continuité du réseau cyclable. De 2007 à 2010, ils marquent une progression de 413 % dans les collectivités répondantes.

Cette progression s'explique aussi par le décret de juillet 2008, dit «premier décret du Code de la rue», qui dispose que les rues à sens unique dans les zones apaisées – zones 30 et zones de rencontre – doivent

être à double-sens pour les cyclistes, sauf avis contraire de l'autorité en charge des pouvoirs de police, en général le Maire. La généralisation des double-sens dans les zones apaisées a donc eu un impact remarquable sur leur mise en œuvre dans ces espaces, et au-delà, confortant en cela la conviction du Club des villes et territoires cyclables qui a agi pour l'introduction de cette disposition dans le Code de la route depuis 2005. Ainsi Paris est passé de 7 km de double-sens en 2007 à 214 en 2010 !

Les double-sens cyclables apparaissent dans 72% des collectivités interrogées (base 117 sans double-compte) contre 30% en 2007. C'est donc bien aujourd'hui un outil majeur à la disposition des aménageurs.

Des tendances lourdes

Le stationnement

On observe, comme en 2007, des efforts notables des collectivités, mais il apparaît que la marge de progression reste importante pour assurer le stationnement des vélos en tous points de la chaîne de déplacement, levier majeur des politiques vélo.

En 2010, la solution « arceaux » constitue toujours l'offre de stationnement vélo.

Les autres offres restent marginales sauf dans les grandes collectivités: on a ainsi 26 places de stationnement vélo pour 1 000 habitants dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants, contre 14 dans les collectivités de 100 à 250 000 et de 50 à 100 000 habitants.

L'offre de services vélo: les systèmes de location, de prêt et de vélo en libre-service (VLS).

Ils sont en constant développement, plus de la moitié des collectivités répondantes ayant au moins un service de location ou VLS.

Les villes et agglomérations poursuivent leur politique de modération de la place et de la vitesse automobile avec, dans de mêmes ordres de grandeur entre 2007 et 2010, tous les outils à leur disposition dans « la boîte à outils de la ville apaisée »: réduction du nombre de files, suppression des carrefours à feux, sens unique remis à double-sens...

Des perspectives pour 2014

Plus de chargés de mission vélo

Cette photographie 2010-2011 met en évidence que plus de la moitié des collectivités ont un chargé de mission vélo, montrant une progression constante sur ce plan. Elle se dotent donc des compétences et des moyens au service de leur politique cyclable et, dans une moindre proportion, d'outils de planification et d'instruments de suivi des aménagements et des usages.

Pour des observatoires locaux des politiques cyclables

La méthodologie de l'enquête nationale, mise au point avec le Certu, et la répétition des vagues de collectes ont une vertu pédagogique et incitent les collectivités à se doter d'outils de suivi et d'évaluation locaux avec une batterie d'indicateurs fiables et partagés. C'est un enjeu fort pour les collectivités qui mettront ainsi le vélo (et la marche) au même plan que les autres modes de déplacement.

Mais les observatoires locaux des politiques cyclables ou modes actifs restent rares. C'est pourquoi le Club des villes et territoires cyclables a la conviction que leur mise en œuvre doit être aidée afin de mettre en place des outils d'évaluation pour mesurer les impacts d'une politique de mixité des modes de déplacements et donc de mobilité durable. ■

SYNTHÈSE

Rappel des objectifs et méthodologie

Dans une période où les pratiques de mobilité se diversifient rapidement pour répondre à des exigences plus marquées de nos concitoyens et à des contraintes nouvelles et de tension très forte sur le pouvoir d'achat, disposer d'un observatoire des modes actifs est un enjeu important pour comprendre et maîtriser des évolutions rapides des politiques et des pratiques.

Cette enquête 2010-2011 vient illustrer la dynamique des villes et groupements de communes dans la mise en œuvre d'une politique volontariste d'aménagement et de promotion des modes actifs.

En 2011, 218 collectivités (165 communes et 53 groupements de communes) ont été sollicitées et les réponses obtenues traduisent l'intérêt porté à la démarche.

Trois communes non françaises ont également répondu, Genève, Luxembourg et Namur, qui viennent enrichir les références et montrent l'intérêt européen à élargir une telle approche pour croiser les stratégies et s'orienter vers les solutions les plus performantes.

Comment évolue le paysage français ? Comment les différentes villes et groupements se positionnent ? Avec quels résultats ? Sur quelles dimensions doit-on concentrer les efforts des prochaines années ?

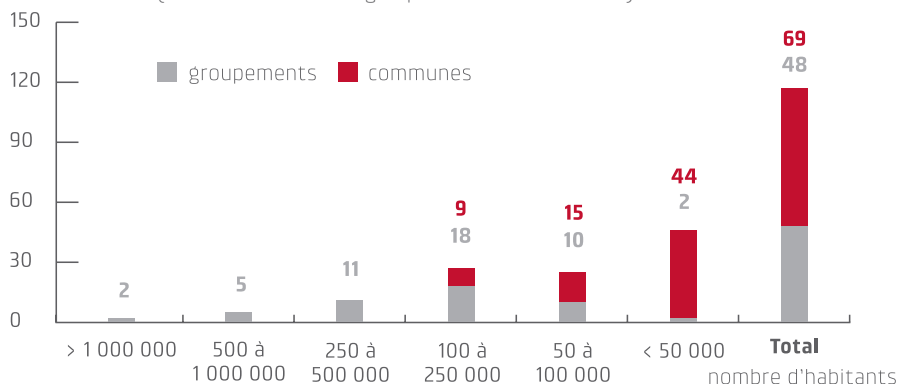
L'échantillon analysé porte sur les 150 répondants, communes (102) ou groupements de communes (48).

Les analyses ciblent majoritairement 117 agglomérations ou communes différentes, soit 8 550 588 habitants, près de 40% des populations urbaines : 23 groupements de communes pour lesquelles la ville centre avait aussi répondu, 25 groupements seuls, 69 communes qui ont répondu de manière indépendante.

Néanmoins, certaines analyses, pour des raisons de pertinence et par soucis d'homogénéité, portent sur les seules 102 communes.

Structure de l'échantillon

(Base : communes ou groupements de communes)



I - Gouvernance

Schémas directeurs des aménagements
Sur les 102 communes interrogées, seules 10 % s'inscrivent dans le cadre d'un schéma directeur piéton et 30 % dans celui d'un schéma directeur des aménagements cyclables.

D'une manière plus générale, la dimension « piéton » ne fait pas ou peu l'objet d'une stratégie identifiée. Pour les cyclistes, la situation est un peu meilleure. 44 des 102 communes déclarent disposer ou être en cours d'élaboration d'une charte des aménagements cyclables de l'agglomération.

Ces dynamiques sont plus marquées dans les communes de plus de 50 000 habitants. Les groupements qui ont répondu et pour lesquels il n'y a pas d'informations communales soulignent des proportions du même ordre (12 sur 25).

Budgets affectés aux politiques cyclables et piétonnes

Près de 20 % des collectivités n'ont pas répondu à ce corpus de questions.

Sur les 80 % des répondants, 28 % disposent d'un budget identifié « piéton » et 52 % d'un budget « vélo ». Ceci traduit sans doute aussi une plus grande difficulté à affecter des dépenses spécifiques aux dimensions piétonnes.

Pour les piétons, le budget moyen des collectivités répondantes est de 4€/an/habitant.

Selon les catégories de collectivités en terme de taille, ce budget par habitant est compris entre 2€ et 6€, avec de fortes disparités entre les collectivités.

Pour les vélos, le budget moyen est très proche, avec près de 5€/an/habitant.

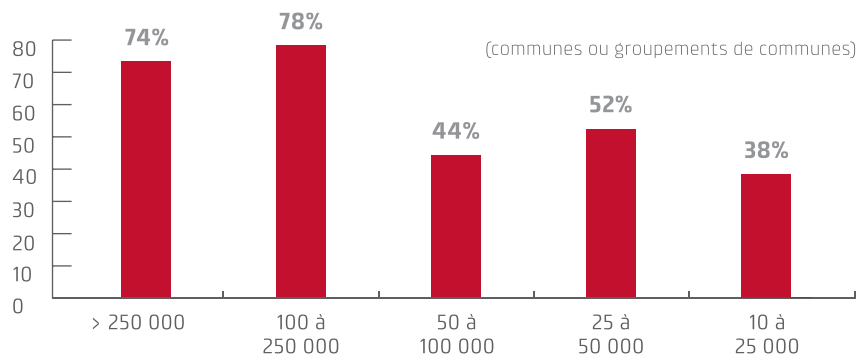
Selon les tailles des collectivités concernées, ce taux fluctue entre 2€ et 7€. Là encore, la disparité entre les collectivités est forte et quelques unes se situent même autour de 10€ (les agglomérations de Cergy-Pontoise, Strasbourg, Grenoble, Rouen et Toulouse, ainsi que les villes d'Angers, Thionville et Versailles sont à 10€ et plus), allant même jusqu'à 14€ pour les budgets moyens les plus hauts déclarés (Grand Toulouse et Ville d'Angers).

Sur l'ensemble des communes ayant répondu complètement à ces questions, la part investissement représente 87 % des sommes engagées (13 % d'exploitation), qui se répartissent entre aménagements (82 %), services (16 %) et communication (2 %). Ces structures sont, bien entendu, variables selon les collectivités.

Chargés de mission vélo

50 des 102 communes affichent un chargé de mission Vélo et ils sont présents dans 31 des 48 groupements de communes.

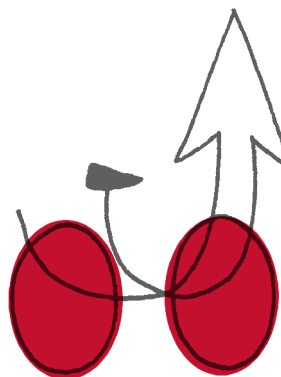
Présence d'un chargé de mission vélo dans le périmètre



Stratégies de modération de la circulation

Pour les 102 communes répondantes, les marges de progrès restent importantes sur tous les thèmes évalués.

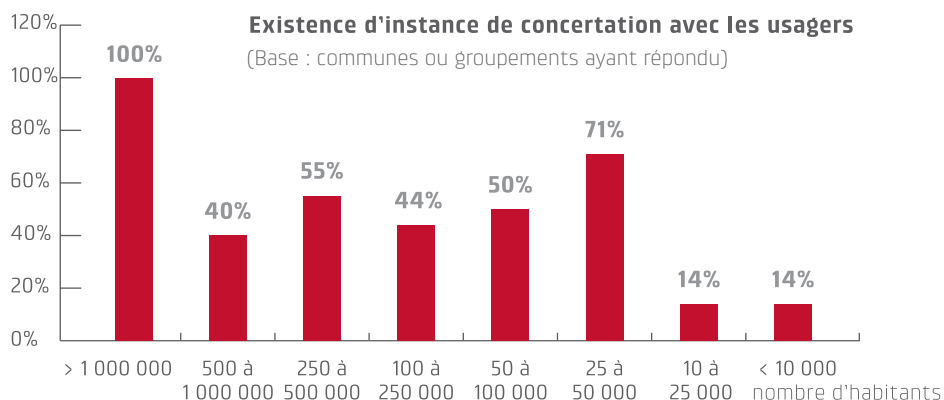
	oui	non
Schéma directeur zones 30	26%	74%
Charte de modération de la circulation	14%	86%
Charte code de la rue	9%	91%
Réduction files de circulation	49%	51%
Sens unique remis à double sens	16%	84%
Suppression carrefour à feux	29%	71%



La concertation avec les usagers

Elle est une démarche très répandue dans les très grandes villes ou groupements de communes, et prend des formes diverses selon les entités concernées.

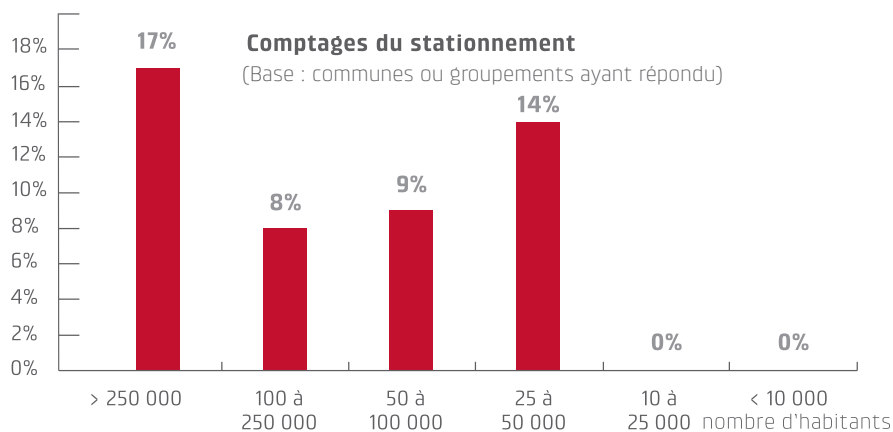
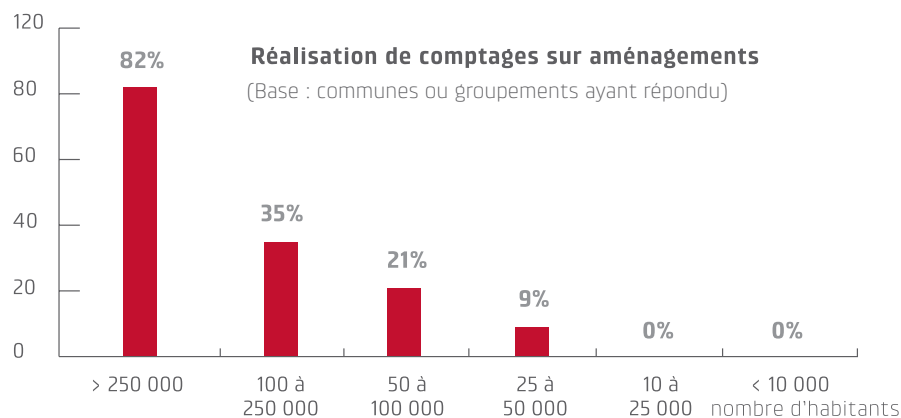
Mais là encore, il reste des efforts à faire pour mieux prendre en compte les préoccupations et attentes des acteurs locaux.



Les outils de suivi et d'évaluation

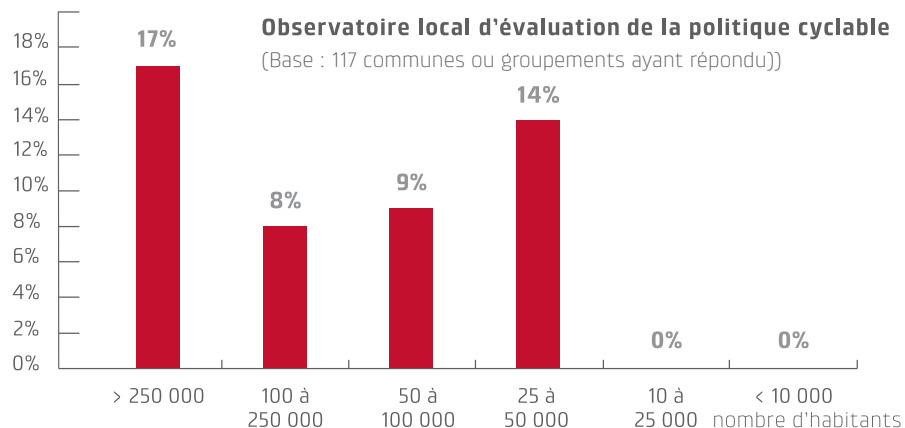
Le suivi des pratiques d'utilisation des aménagements de voirie reste encore aujourd'hui l'apanage des plus grandes agglomérations.

En revanche, le suivi du stationnement est peu effectif, quelles que soient les tailles de communes, et inexistant dans les plus petites entités ayant répondu.



L'observatoire d'évaluation des politiques cyclables

Il reste rare, qu'il soit spécifique ou intégré à d'autres « outils de suivi », et ce quelle que soit la taille des entités concernées. Il est à fortiori absent des plus petites entités, ce qui est peu surprenant. Pour la très grande majorité, l'observatoire est en création ou en projet.



II - Aménagement de l'espace urbain

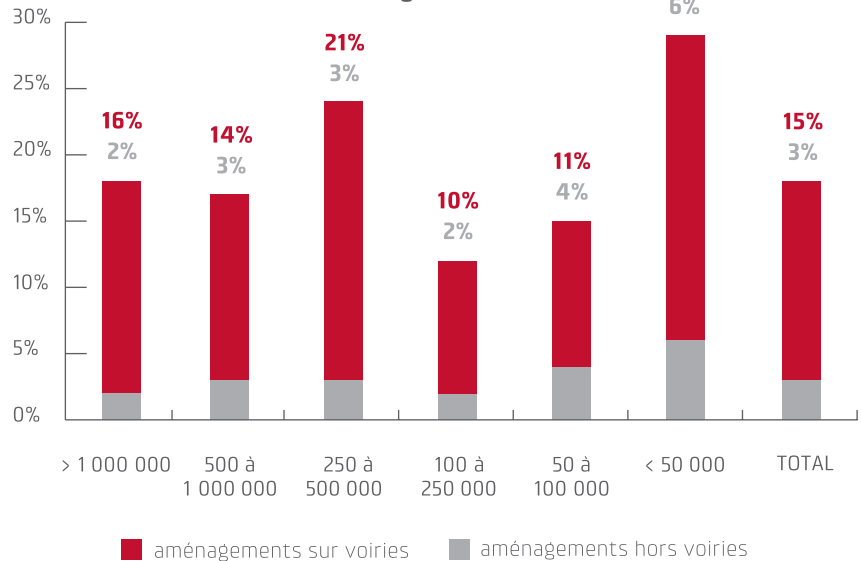
Il est encore difficile d'extrapoler les résultats obtenus à l'ensemble des villes et groupements de communes de France.

Les voiries aménagées représentent 15% de la voirie aménageable, avec cependant des différences significatives entre les différentes tailles d'agglomérations.
(Base : 75 répondants sur 117 ayant répondu à la question sur les voiries cyclables et sur le « potentiel » aménageable).

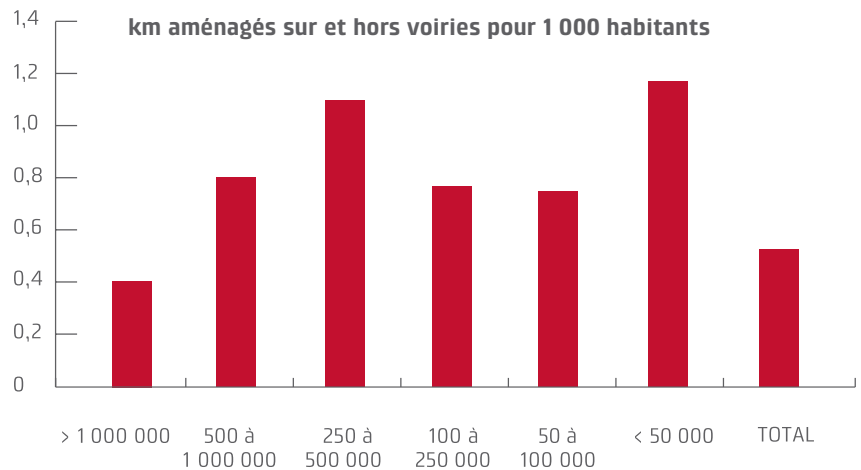
Ce ratio est cependant difficile à interpréter car il faudrait y adjoindre une approche plus qualitative de la performance du réseau cyclable, y compris par rapport aux besoins, au-delà d'un simple constat « mécanique ». En effet, selon la localisation et la pertinence des équipements, un même taux peut traduire des réalités très diverses.

Dans l'échantillon étudié, le nombre de kilomètres aménagés par habitant est, en moyenne, relativement proche entre les strates étudiées, même si les différences entre territoires sont fortes.

Part des linéaires de voiries aménagées sur la voirie aménageable



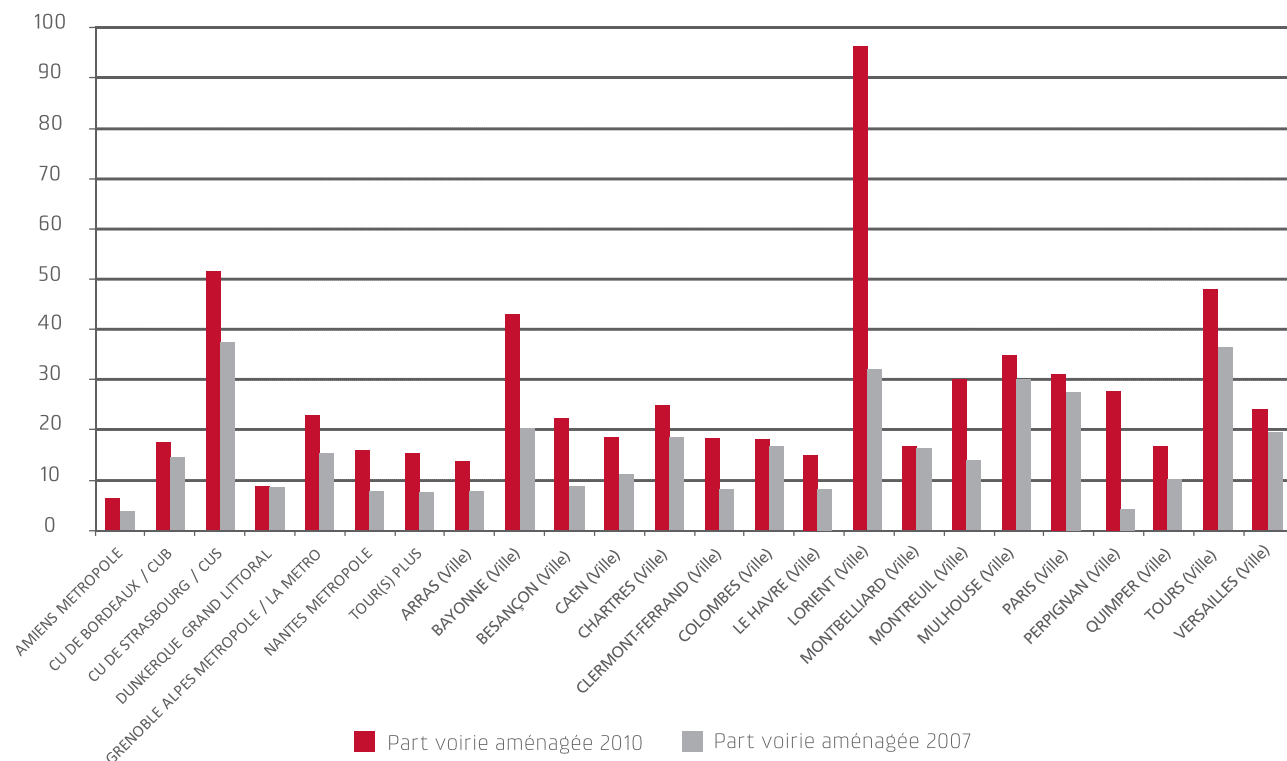
km aménagés sur et hors voiries pour 1 000 habitants



Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2007 et 2010 : + 67%

Le linéaire cumulé des voiries aménagées des 43 collectivités ayant répondu aux enquêtes de 2007 et 2010 a progressé de 4 700 kilomètres en 2007 à 7 900 kilomètres en 2010, soit une progression de 67%.

Ces évolutions se traduisent par une augmentation significative de la part de la voirie équipée dans toutes les collectivités analysées.



Structure des linéaires cyclables sur voirie

Nombre d'habitants	Aires piétonnes AP	Zones de rencontre / ZR	Zones 30 Z30	Zones 50 / 70 / 90
> 1 000 000	4%	0%	51%	45%
500 à 1 000 000	4%	1%	33%	63%
250 à 500 000	7%	3%	28%	61%
100 à 250 000	4%	2%	42%	53%
50 à 100 000	4%	1%	54%	41%
< 50 000	8%	2%	40%	50%
Total	5%	1%	39%	54%

Les zones 50/70/90 concentrent le plus de linéaires aménagés (54%), suivi des zones 30 qui représentent 39% des linéaires aménagés. Les zones de rencontre et les aires piétonnes sont aujourd'hui très marginales.

Progression des linéaires de double sens cyclables : + 413%

Le linéaire total de double sens cyclables parmi les répondants à l'enquête en 2010 était de 1 169,6 km, contre 283,2 km en 2007, soit une progression de 413%.

Double-sens cyclables : Top 10 en 2010

	en 2010 (en km)	en 2007 (en km)
PARIS (Ville)	214	7
GRAND TOULOUSE	105	NC
LILLE MÉTROPOLE	72	16
CU DE STRASBOURG	68	64
CA DE LA ROCHELLE	66	3
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE	47	7
CLAMART (Ville)	34	NC
PERPIGNAN (Ville)	34	0,8
GRAND NANCY	31	0,7
CA DE MONTBÉLIARD	28	NC

Double-sens cyclables : Top 10 en 2007

	en 2007 (en km)
CU DE STRASBOURG	64
LILLE MÉTROPOLE	16
CU DE BORDEAUX	15
COLOMBES (Ville)	12
MULHOUSE (Ville)	12
AVIGNON (Ville)	10
GRAND LYON	10
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE	7
PARIS (Ville)	7
RENNES (Ville)	7

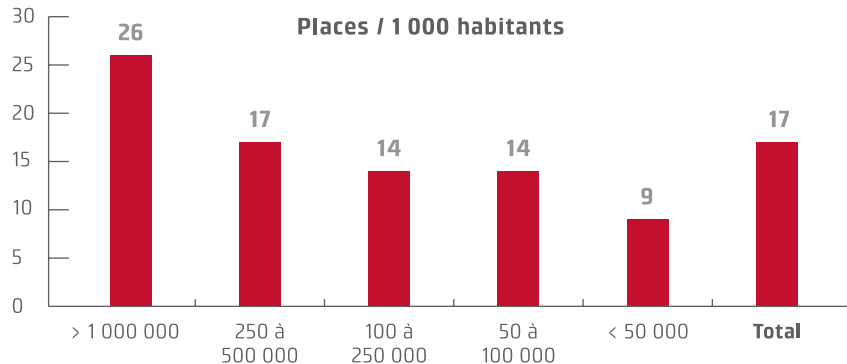
La Ville de Luxembourg, adhérente du Club des villes et territoires cyclables, a répondu à l'enquête et se situe en 6^e position de ce TOP 10 des villes françaises avec 54 km de double-sens cyclables en 2010 (la ville n'avait pas été sollicitée en 2007).

III - Le stationnement des vélos

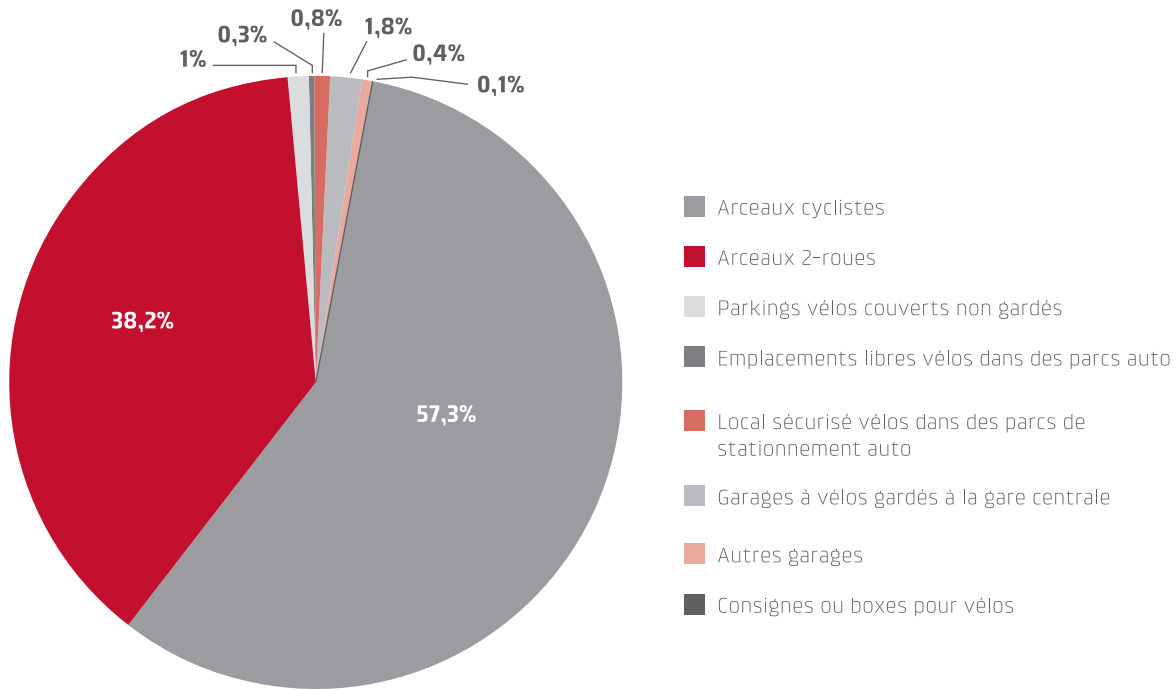
(Base : communes ayant répondu)

Le nombre de places par habitant s'accroît avec la taille de la commune. L'offre proposée, en volume, est avant tout constituée d'arceaux. Au niveau global, les autres offres restent très marginales.

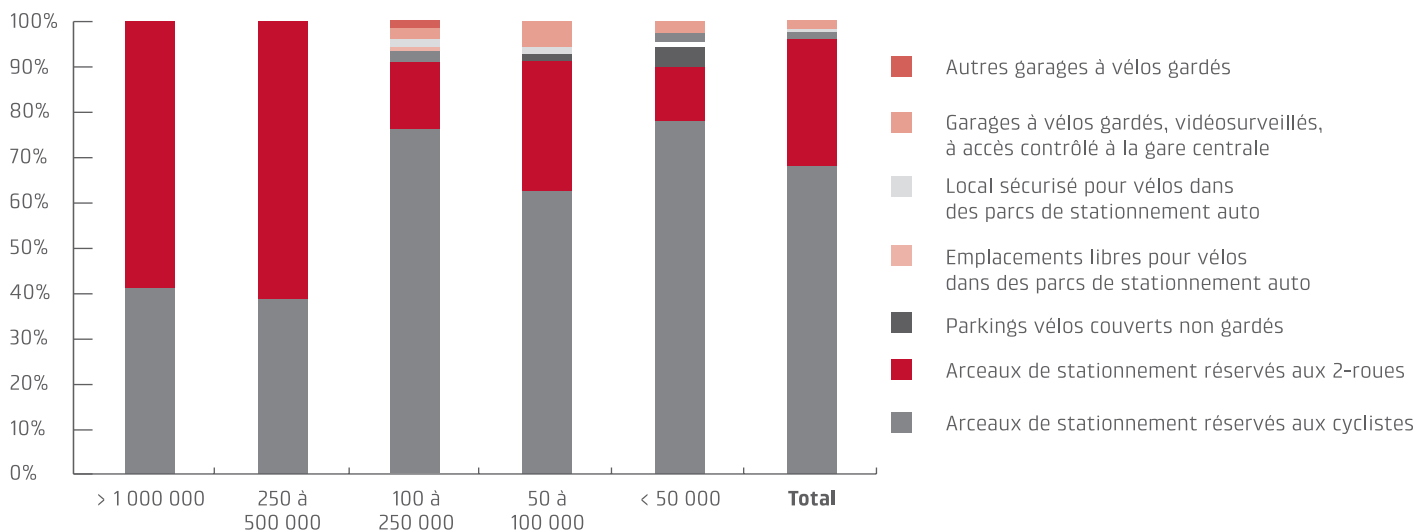
Selon la taille des périmètres étudiés, on note cependant des répartitions des offres différentes. Ce sont les plus grandes communes qui relativement offrent le plus de places aux vélos. En deçà de 250 000 habitants, l'offre « arceaux cyclistes » est la plus répandue.



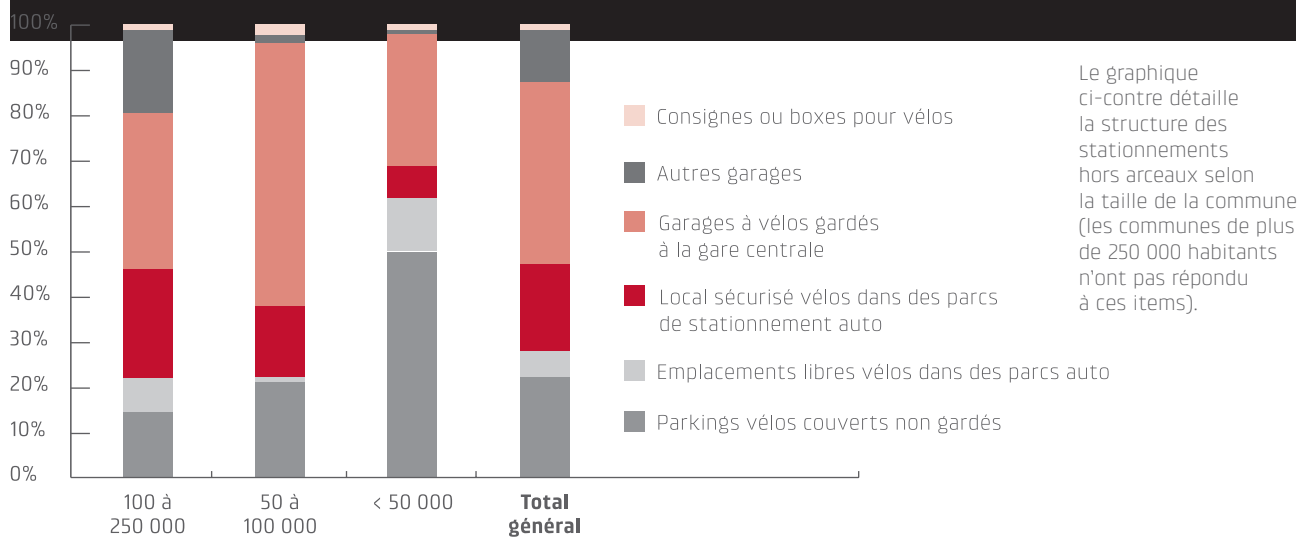
Structure du stationnement des vélos par type d'offres



Structure de l'offre de stationnement vélo par taille de communes



Structure de l'offre de stationnement vélo par taille de communes, hors arceaux

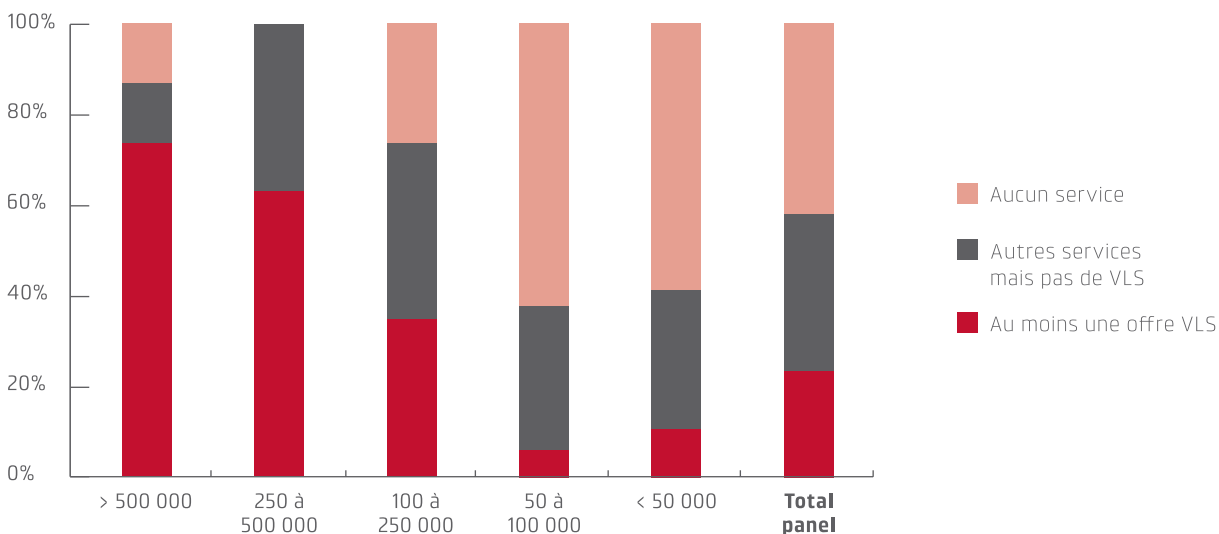


IV- Offre de services vélo

L'offre de vélos en libre-service (VLS) reste avant tout associée à la taille des collectivités.

75% des collectivités de plus de 500 000 habitants déclarent proposer un VLS à leurs concitoyens (Base : 117 collectivités répondantes). Cependant, les autres services, qui incluent des propositions très diverses en termes de système et de volume sont plus présents dans toutes les collectivités, même si beaucoup ne proposent encore aucun service.

Nombre d'habitants	Au moins 1 offre VLS	Autres services mais pas de VLS	Aucun service	non réponses	Total
> 500 000	75%	13%	13%	0%	100%
250 à 500 000	64%	36%	0%	0%	100%
100 à 250 000	30%	37%	22%	11%	100%
50 à 100 000	4%	32%	60%	4%	100%
< 50 000	9%	26%	50%	15%	100%
Total panel	22%	30%	38%	9%	100%



**Les subventions des collectivités locales en faveur des particuliers acquéreurs d'un VAE en 2011
(VAE ; vélo à assistance électrique)**

Collectivités locales communes / intercommunalités	Montant de la prime / plafond
AIX-LES-BAINS (73)	250 € (plafond 30 %)
ALÈS (30)	50 €
BESANÇON (25)	150 € (plafond 20 %)
CA DE BLOIS (41)	400 € (plafond 25 %)
BOURG-LÈS-VALENCE (26)	250 € (plafond 33 %)
CHAMBÉRY METROPOLE (73)	250 € (chèque - plafond 35 %)
COLMAR (68)	150 € (chèque)
DAIX (21)	400 € (plafond 25 %)
CC DU BASSIN DECAZEVILLE AUBIN (12)	250 €
ÉPERNAY (51)	250 € (plafond 50 %)
GENÈVE	175 €
CC DU PAYS DES HERBIERS (85)	150 € (plafond 20 %)
GRAND-LYON (69)	250 € (plafond 25 %)
NANTES MÉTROPOLE (44)	200 € (plafond 25 %)
NICE (06)	400 € (plafond 25 %)
PARIS (75)	400 € (plafond 25 %)
CC DE PLAINE DE L'AIN (01)	500 € (plafond 30 % - prix achat minimum 1000 €)
RODEZ (12)	200 € (pour prix d'achat de 800 à 3000 €)
CA DE ROUEN ELBEUF AUSTREBERTHE (76)	300 € (plafond 30 %)
SCEAUX (92)	300 € (plafond 20 %)
CA DE SUD DE SEINE (92)	200 € (antivol offert)
TOUR(S) PLUS (37)	250 € (plafond 25 %)
VILLENEUVE-LÈS-AVIGNON (30)	100 €
RÉGION POITOU-CHARENTES	400 € (plafond 40 %)

(CA : communauté d'agglomération / CC : communauté de communes)

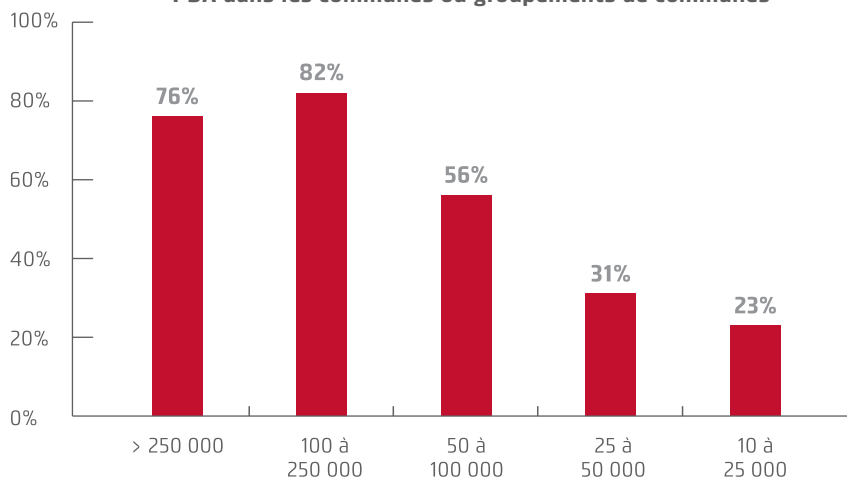
V- Plans de mobilité

Les plans de mobilité menés par les administrations (PDA) et les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) sont très dépendants des tailles des collectivités et restent même très peu développés dans les plus petites entités.

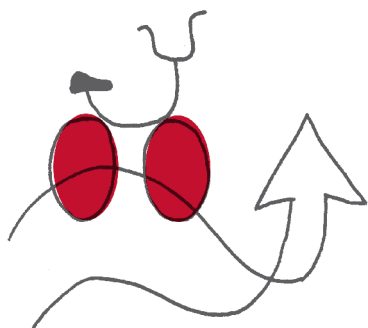
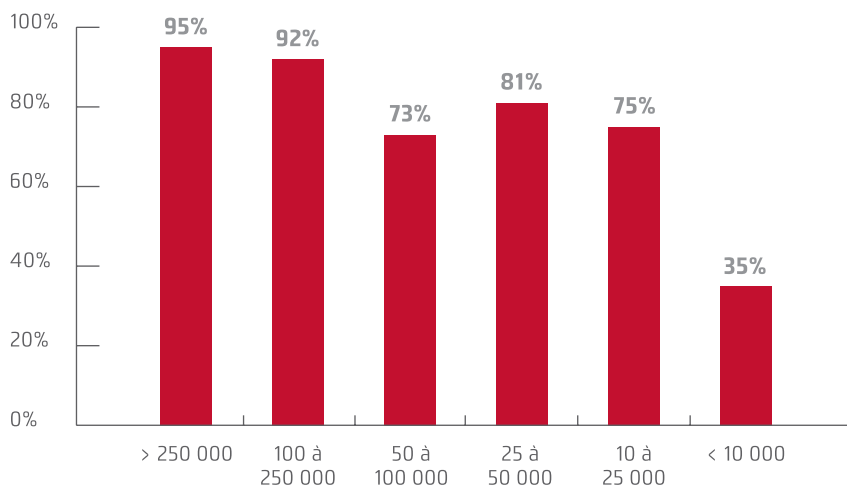
Au-delà de 10 000 habitants, les collectivités interrogées proposent très majoritairement des vélos à leur personnel.

Sur l'ensemble des 56 collectivités ayant répondu à cette question, 5 vélos sont mis en moyenne à disposition de 100 agents, avec de grandes disparités selon les collectivités.

PDA dans les communes ou groupements de communes



Taux de collectivités offrant «un service vélo» à ses services selon la taille de la population



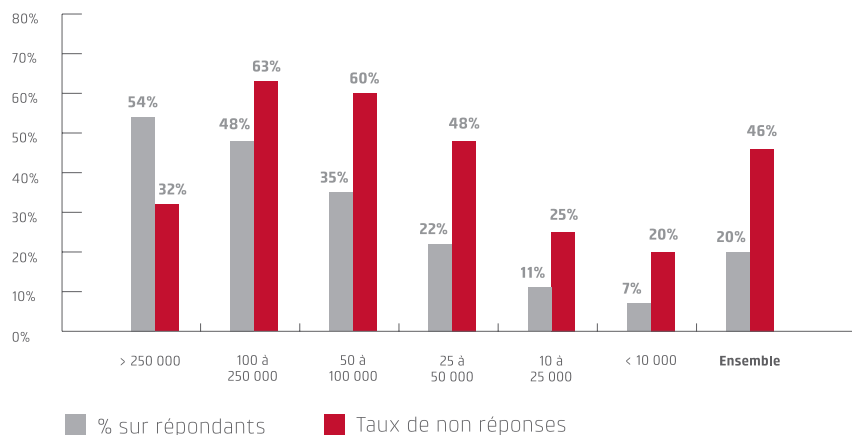
En ce qui concerne les scolaires, 20% des collectivités offrent au moins un ramassage scolaire à pied et 6% un ramassage à vélo.

Cependant, le taux de non-réponses sur ces services est encore très élevé.

Les Plans de déplacement des établissements scolaires (PDES) sont aujourd'hui quasi inexistant, et seuls 2 des 117 répondants en ont déclaré (33 n'ont pas répondu à la question).

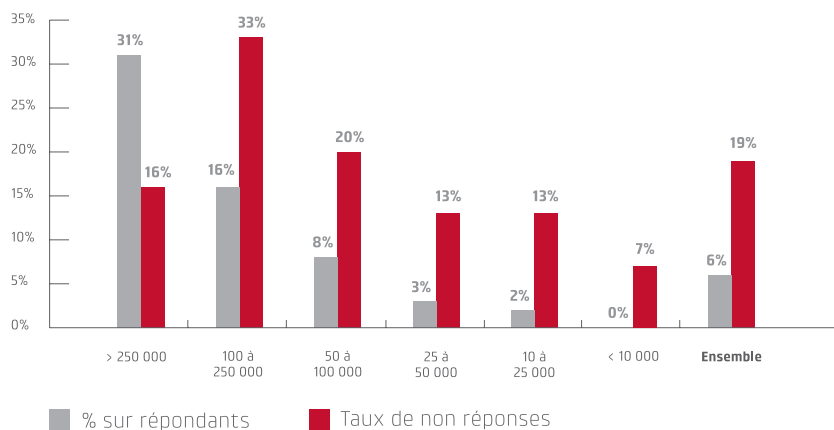
Lignes régulières de ramassage scolaire à pied

(Communes ou groupements de communes)



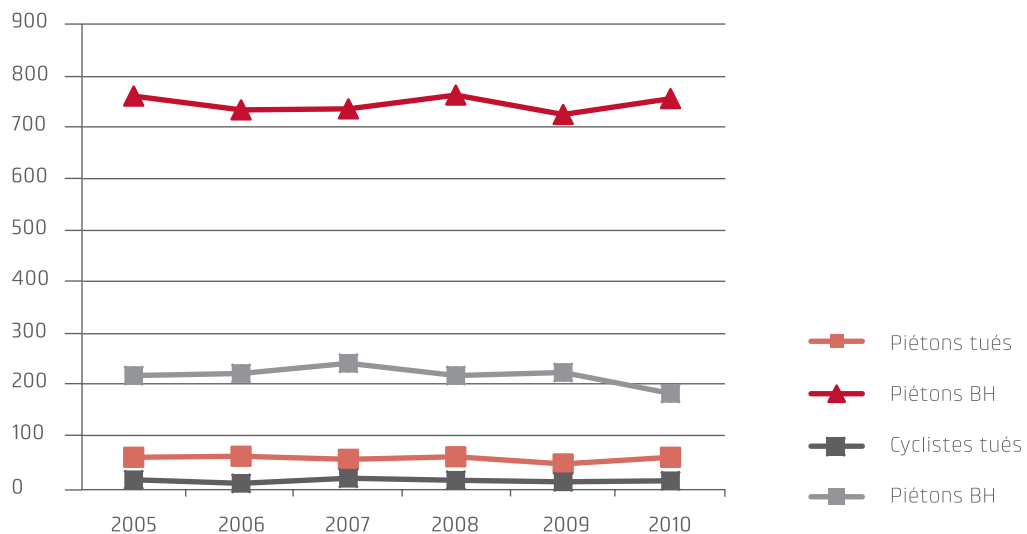
Lignes régulières de ramassage scolaire à vélo

(Communes ou groupements de communes)



VI- Bilan des accidents piétons et cyclistes

Les données des accidents piétons et cyclistes portent sur les 34 collectivités qui ont répondu à l'ensemble des années de 2005 à 2010 (les données détaillées 2010 n'étaient pas toujours disponibles à la date d'enquête dans de nombreuses collectivités répondantes).



Cette thématique importante dans l'accompagnement du développement du vélo, dans nos villes et agglomérations, sera approfondie dans les prochains travaux de l'Observatoire des mobilités actives. ■

CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

LES ADHÉRENTS

212 COLLECTIVITÉS COUVRANT 1238 VILLES

AGEN (Ville)
AIX-EN-PROVENCE (Ville)
AIX-LES-BAINS (Ville)
AIZENAY (Ville)
ALBI (Ville)
ALENÇON (Ville)
AMBERIEU-EN-BUGEY (Ville)
AMIENS MÉTROPOLE (CA-33)
ANGERS (Ville)
ANGLLET (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)
ASNIERES-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)
BESANCON (Ville)
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)
Brest - BREST METROPOLE OCEANE (CU-8)
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-12)
Châlons-en-Champagne – CITES-EN-CHAMPAGNE (CA-13)
CHALON-SUR-SAÔNE (Ville)
Chalon-sur-Saône - GRAND CHÂLON (CA-39)
CHAMBÉRY MÉTROPOLE (CA-24)
CHAMBRAY-LÈS-TOURS (Ville)
CHAMPIGNY-SUR-MARNE (Ville)
CHARTRES (Ville)
CHATELLERAULT (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)
COLMAR (Ville)
COLOMBES (Ville)
Compiègne – AGGLOMERATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE / ARC (CA-15)
CONFLANS-SAINTE-HONORINE (Ville)
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)
EGUILLES (Ville)
ERMONT (Ville)
EYSINES (Ville)
LA FLÈCHE (Ville)
FLEURY-LES-AUBRAIS (Ville)
Fontainebleau – CC FONTAINEBLEAU-AVON (CC-2)
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-28)
GUYANCOURT (Ville)
HAGUENEAU (Ville)
LE HAILLAN (Ville)
LE HAVRE (Ville)
HOUDAN (Ville)
L'Isle-d'Abeau – CA PORTE DE L'ISÈRE / CAPI (CA-21)
JOUÉ-LÈS-TOURS (Ville)
LANESTER (Ville)
LÉOGNAN (Ville)
LIBOURNE (Ville)
LILLE (Ville)
LILLE MÉTROPOLE (CU-85)
LIMOGES METROPOLE (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 MAUBUÉE (SAN-6)
Marne-La-Vallée – VAL D'EUROPE (SAN-5)
MÉRIGNAC (Ville)
METZ (Ville)
Montbéliard – PAYS DE MONTBELLIARD 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)
Nègrepelisse - TERRASSES ET VALLÉE DE L'AVEYRON (CC-7)
NEUILLY-LES-DIJON (Ville)
NEUILLY-PLAISANCE (Ville)
NEVERS (Ville)
Nice - METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR (CU-46)
NIMES (Ville)
NOGENT-SUR-MARNE (Ville)
OLIVET (Ville)
ORLÉANS VAL DE LOIRE (CA-22)
OUCHES (Ville)
PAMIER (Ville)
PARIS (Ville)
PAU (Ville)
Périgueux - CA PÉRIGOURDINE / CAP (CA-16)
LE PERREUX-SUR-MARNE (Ville)
PERPIGNAN (Ville)
PESSAC (Ville)
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJONS (VILLE)
PLŒMEUR (Ville)
Poitiers - GRAND POITIERS (CA-12)
PONTAULT-COMBAULT (Ville)
LE PORT DE L' ÎLE DE LA RÉUNION (Ville)
QUÉVEN (Ville)
QUIMPER (Ville)
RAMONVILLE-SAINT-AGNÉ (Ville)
REIMS (Ville)
RENNES (Ville)
RENNES MÉTROPOLE (CA-37)
RIORGES (Ville)
ROCHEFORT-SUR-MER (Ville)
Rochefort-sur-Mer - PAYS ROCHEFORTAIS (CA-26)
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-GEORGES-DE-DIDONNE (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-JARREZ (Ville)
Saint-Quentin - CA DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (CA-7)
SAINTES (Ville)
SALON-DE-PROVENCE (Ville)
SAVIGNY-LE-TEMPLE (Ville)
SCEAUX (Ville)
SÉLESTAT (Ville)
Sénart - SAN DE SENART VILLE NOUVELLE (SAN-8)
SENS (Ville)
Sophia-Antipolis - CA DE SOPHIA-ANTIPOLIS (CA-16)
Strasbourg - CU DE STRASBOURG / CUS (CU-28)
TALENCE (Ville)
TAVERNY (Ville)
THONVILLE (Ville)
TOULON (Ville)
Toulouse - GRAND TOULOUSE (CA-37)
LE TOUQUET (Ville)
TOURCOING (Ville)
TOURNEFEUILLE (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-D'ASCQ (Ville)
VILLENEUVE-SUR-LOT (Ville)
VILLEURBANNE (Ville)
VINCENNES (Ville)
YERRES (Ville)

CONSEILS RÉGIONAUX

BASSE-NORMANDIE, BOURGOGNE, CENTRE, ILE-DE-FRANCE, NORD-PAS-DE-CALAIS, PROVENCE-ALPES-COTES 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.



33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T +33 (0)1 56 03 92 14 · F +33 (0)1 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org · www.villes-cyclables.org