

AVR. 2015

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

Résultats synthétiques de l'enquête nationale 2012/2013



Observatoire des mobilités actives



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

avec l'appui du :

 Cerema

SOMMAIRE

Communiqué	p.3
Rappel des objectifs et méthodologie	p.5
1 La place du vélo dans les stratégies de mobilité / Gouvernance	p.5
Les chargés de missions vélo	p.5
La concertation avec les usagers	p.6
Les aides financières	p.6
Les budgets dédiés aux politiques cyclables	p.6
Les outils de planification en faveur des cyclistes	p.7
Les règles de circulation	p.7
L'évaluation de la politique cyclable	p.7
Les autres outils de suivi de la politique cyclable	p.8
2 Aménagement de l'espace urbain	p.8
Voiries aménagées pour les cyclistes	p.8
Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2011 et 2013	p.9
Les double-sens cyclables	p.12
Les sas cyclistes	p.12
Structures des linéaires cyclables	p.12
Zones de circulation apaisée : les évolutions	p.12
Un Observatoire national pour enrichir la connaissance des cédez-le-passage cycliste	p.13
Des Observatoires pour enrichir la connaissance des zones apaisées	p.13
Voirie aménagée et échelle territoriale	p.14
3 Stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre	p.14
Structure de l'offre par type de stationnement	p.14
Structure de l'offre par taille de collectivités	p.15
4 Offre de services vélo	p.16
Offre de services vélo des collectivités dans le cadre des PDA	p.16
Les systèmes de vélo en libre-service	p.16
Autres types de locations	p.17
Pedibus et velobus	p.17
Les aides aux particuliers pour l'achat d'un vélo	p.18
GLOSSAIRE	p.19
Liste des répondants parmi nos adhérents	p.20
ANNEXES	p.21
Liste des adhérents	p.22

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

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives créé en 2007, interroge les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises. Les résultats de l'enquête 2013 donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons au début du mandat 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.

À 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.

+ 24% : si on est encore loin de l'objectif de 100% de la voirie accessible au vélo, on observe qu'entre 2011 et 2013, à périmètre équivalent, le linéaire de voiries aménagées cumulé a progressé de 24%. Les deux dernières années du mandat municipal 2008-2014 enregistrent une progression de l'ensemble des indicateurs sur les aménagements – sur et hors voirie – sans ralentissement après la forte augmentation (+67%) du linéaire d'aménagements cyclables observée entre 2007 et 2011.

→ **Les voiries aménagées pour les cyclistes représentent 26% des voiries disponibles, soit une progression de 5 points depuis 2011. La barre symbolique du kilomètre aménagé pour 1000 habitants est franchie lorsqu'on intègre les aménagements hors voirie.**

→ **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 +34%.

- **Les sas cyclistes se généralisent.**

94% des répondants ont réalisé des sas cyclistes qui enregistrent une progression de 23% 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 +37% entre les deux enquêtes, 2011-2013, notamment dans les entités entre 100 000 et 250 000 habitants (+50%).

Les zones de rencontre progressent de 28% et les aires piétonnes de 20%.

- **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 piéton, 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 2008-2014 marquent une progression du nombre de chargés de mission vélo, notamment dans les collectivités de plus 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 5,8€ par an et par habitant, il reste proche du montant observé en 2011, de 5€ (mais cette moyenne masque de fortes disparités avec des budgets de 15 à 20€ 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 au cours du mandat qui débute.

→ **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 des 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 chez 16% des répondants de cette 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 deuxième 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). 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 22% 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 vélos 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.

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 (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.

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 adhérents. Le Club s'est entouré d'experts : le CEREMA pour l'élaboration du questionnaire et de la méthodologie et Bruno Monjaret, directeur général de MTI Conseil, pour l'analyse des résultats.

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 deux vagues précédentes réalisées en 2007 et 2011. Après un premier bilan mené sur les réponses acquises au 10 janvier 2014, le présent document intègre l'ensemble des réponses acquises au 2 juin 2014, à la suite de deux vagues d'enquête.

Cette enquête 2012-2013 vient illustrer la 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 2011 et 2013.

En 2013, 192 collectivités adhérentes (136 communes et 56 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 52%.

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 2011 (le cas échéant).

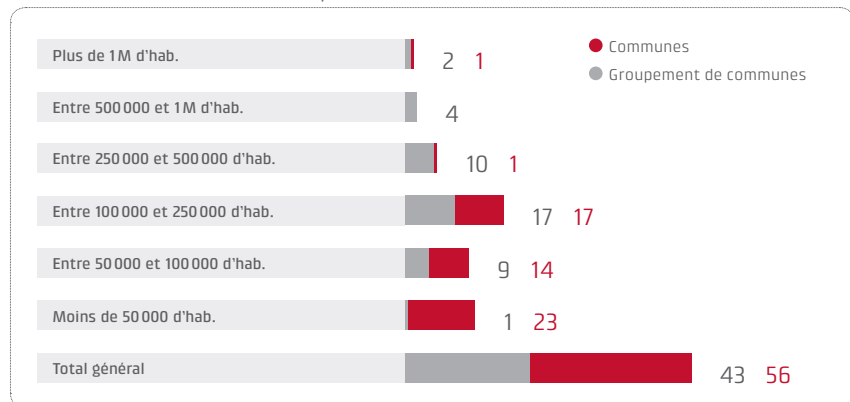
L'échantillon

L'échantillon analysé porte sur les 99 répondants, communes (56) et groupements de communes (43). Parmi ces 99 collectivités, 82 communes ou groupements de communes différents¹ ont participé à ce recueil, représentant 16 979 436 habitants (Insee 2010).

Sur cet échantillon, les réponses des 61 communes ou groupements de communes qui avaient déjà répondu en 2011 ont été exploitées pour la présente analyse. Ce tronc commun de 61 collectivités différentes représente près de 15 000 000 d'habitants.

Les collectivités de moins de 50 000 habitants ont fait l'objet d'une analyse globale mais sont représentatives des collectivités adhérentes. Aussi ne sont-elles pas représentatives de l'ensemble des collectivités françaises de moins de 50 000 habitants en raison de l'hétérogénéité des tailles et des situations (petites villes centres ou communes périphériques).

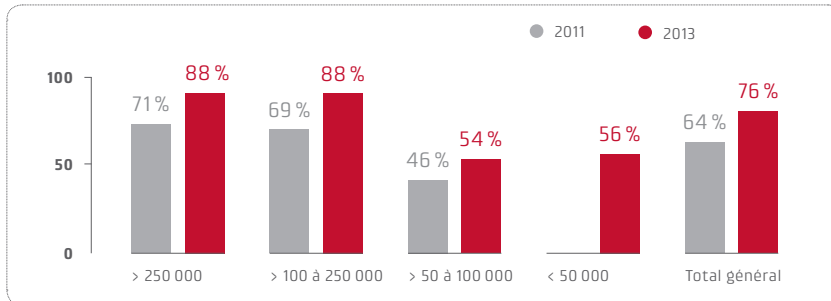
Structure de l'échantillon des répondants 2013



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

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

Présence d'un chargé de mission vélo dans le périmètre



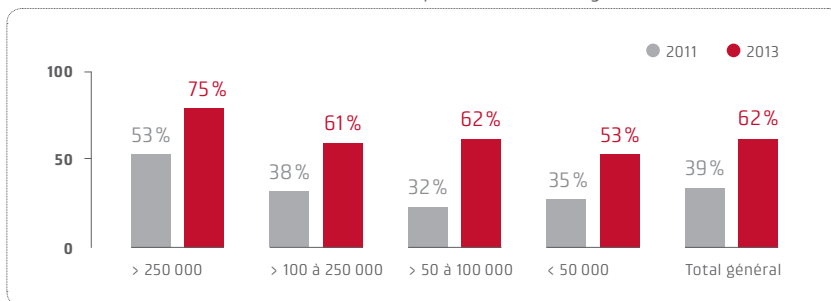
Les chargés de mission vélo

Depuis 2011, la présence d'un chargé de mission vélo spécifique progresse dans l'ensemble des collectivités. Confortée par les résultats 2013, cette dynamique réelle peut encore se renforcer, puisque près de 20% des grandes collectivités enquêtées n'ont pas encore de chargé de mission vélo.

La concertation avec les usagers

La concertation avec les associations et les usagers est une démarche qui s'est répandue dans les collectivités entre les deux vagues d'enquête. Elle devient une pratique forte dans les relations locales avec les usagers, dans toutes les tailles de collectivités. Depuis 2011, les instances de concertation ou d'information des usagers progressent, mais elles ne concernent qu'un peu moins de deux collectivités sur trois.

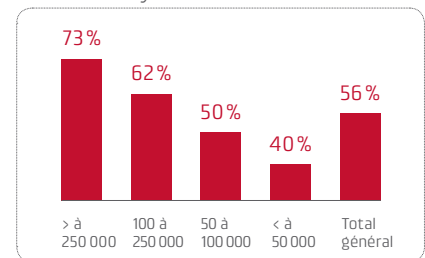
Existence d'instance de concertation ou d'information des usagers



Les aides financières

Plus d'une collectivité interrogée sur deux soutient financièrement les associations cyclistes de son périmètre, l'importance de l'aide étant corrélée à la taille de la collectivité.

Existence de subventions aux associations locales de cyclistes urbains



Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

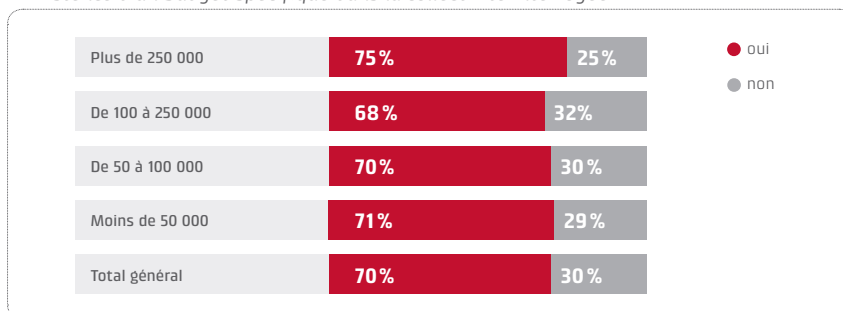
Les budgets dédiés aux politiques cyclables

La plupart (70%) des collectivités interrogées ont un budget identifié vélo. Ce budget vélo est notamment présent dans les trois quarts des collectivités interrogées de plus de 250 000 habitants. Seul un quart des collectivités déclarent ne pas avoir de budget vélo identifié.

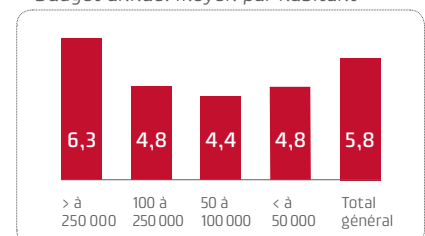
Le budget annuel moyen alloué aux vélos varie relativement peu selon la taille des collectivités. Il reste, avec **5,8€/an et par habitant**, très proche de la moyenne observée en 2011 (autour de 5€). Comme en 2011, les disparités restent fortes entre les collectivités. Les budgets les plus dotés se situent autour de 15€ par habitant (sur la base des réponses des villes).

De manière générale, pour les répondants avec un budget vélo identifié, 80 % des montants sont affectés aux investissements et 20% à l'exploitation. Ces budgets se répartissent prioritairement sur les aménagements (65%), puis les services (32%) et enfin la communication (3%). Cette structure est aussi très variable selon les répondants.

Existence d'un budget spécifique dans la collectivité interrogée



Budget annuel moyen par habitant



Base : ensemble des entités répondantes 2013 avec un budget vélo identifié

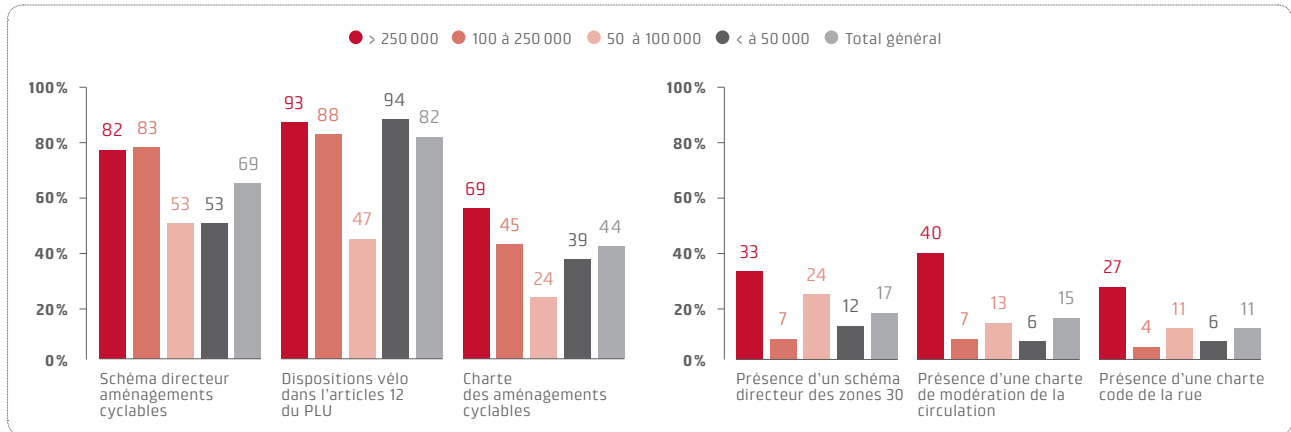
Les outils de planification en faveur des cyclistes

Aujourd'hui, si les principaux outils de planification en faveur des cyclistes existent et se généralisent dans la plupart des grandes collectivités, ils sont plus rares dans les collectivités de taille plus petite.

Il existe plusieurs documents de planification et d'organisation de la circulation qui sont plus ou moins présents selon les collectivités. Ainsi les schémas directeurs des zones 30 sont encore peu présents sur le territoire des diverses collectivités et restent dans l'ensemble assez peu liés à la taille de la collectivité. D'autres initiatives, comme les chartes de modération de la circulation ou la charte du Code de la rue, sont davantage présentes dans les plus grandes collectivités.

Politique d'aménagement et de services en faveur des cyclistes

Planification et organisation de la circulation

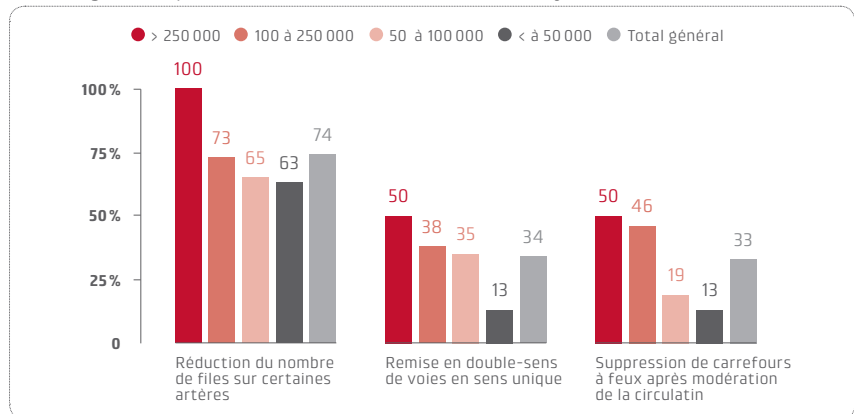


Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

Les règles de circulation

Les règles de circulation favorables au cycliste sont d'autant plus marquées quand la taille de la collectivité est importante, comme la remise à double-sens de voies en sens unique. La réduction du nombre de files sur certaines artères sur certaines artères est une pratique très largement répandue, que l'on observe dans la totalité des plus grandes agglomérations.

Aménagements pour l'amélioration de la circulation des cyclistes

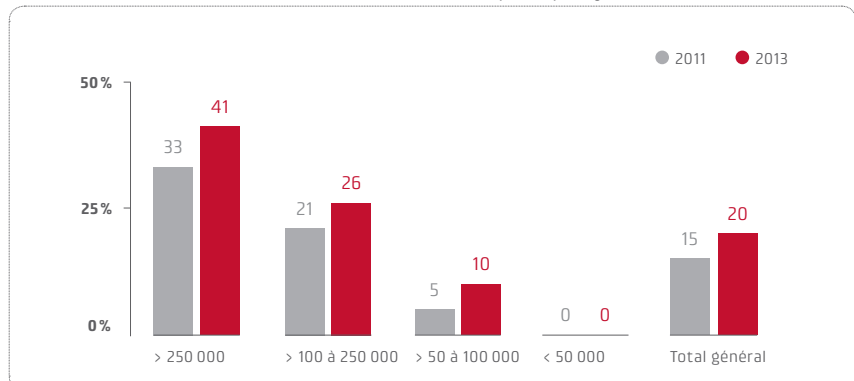


Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

L'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, évolue positivement, notamment dans les collectivités de moins de 250 000 habitants qui étaient en retard sur ces démarches. Malgré cette croissance, ces outils d'évaluation restent des pratiques minoritaires dans les collectivités.

Présence d'observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable



L'enquête 2013 interroge aussi, pour l'évaluation des politiques cyclables, sur l'existence de comités de suivi qui sont aujourd'hui présents dans **16 %** des collectivités ayant répondu.

	Observatoire	Comité de suivi	Évaluation mais pas d'instance	Non, pas d'évaluation
> 250 000 hab.	41%	24%	35%	0%
100 à 250 000 hab.	26%	13%	42%	19%
50 à 100 000 hab.	10%	19%	38%	33%
< 50 000 hab.	0%	13%	44%	44%
Total	20%	16%	40%	24%

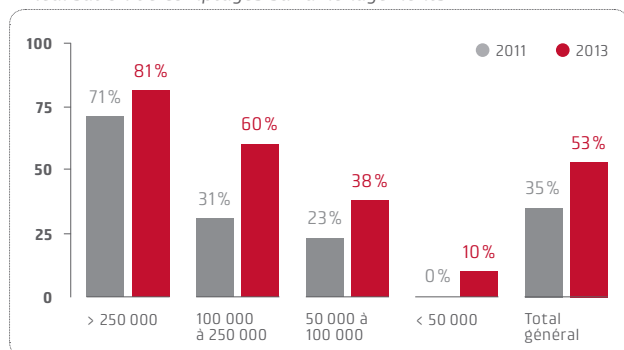
À noter que près d'un quart des communes et groupements n'ont pas de politique d'évaluation de leur politique cyclable.

Les autres outils de suivi de la politique cyclable

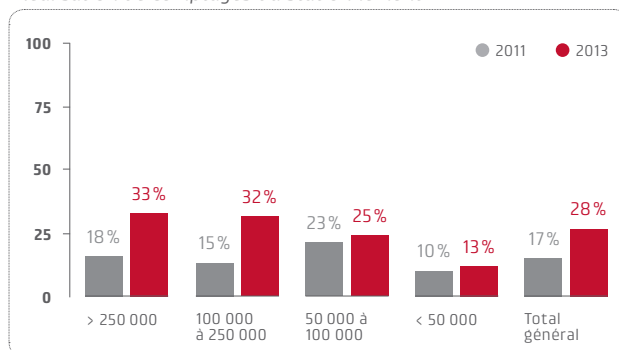
Le suivi des pratiques d'utilisation des aménagements de voirie est toujours une démarche répandue, en particulier dans les plus grandes collectivités. La pratique des comptages est notamment en forte progression. Cependant, il existe encore de nombreuses collectivités qui ne disposent pas de ce type d'outils pour évaluer l'efficacité des équipements.

Cette démarche de suivi s'effectue aussi pour le stationnement vélo. En effet, bien que cette démarche soit embryonnaire, puisqu'elle concerne moins du tiers des collectivités interrogées, les campagnes de comptage sur le stationnement vélo sont de plus en plus nombreuses.

Réalisation de comptages sur aménagements



Réalisation de comptages du stationnement

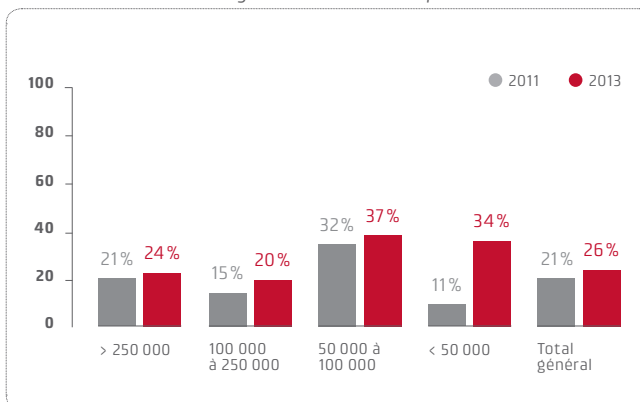


2. Aménagements de l'espace urbain

Voiries aménagées pour les cyclistes

À périmètre équivalent entre 2011 et 2013, les voiries aménagées pour les cyclistes représentent 26% des voiries disponibles, soit une progression de 5 points depuis 2011. Les collectivités de taille moyenne (50 et 100 000 habitants) connaissent la plus grande progression sur la période. Les collectivités enquêtées de moins de 50 000 habitants connaissent une nette augmentation de leur voirie aménagée pour les cyclistes. Toutefois, ce ratio reste un indicateur quantitatif permettant d'évaluer la progression du linéaire des aménagements cyclables mais pas la qualité de ces derniers.

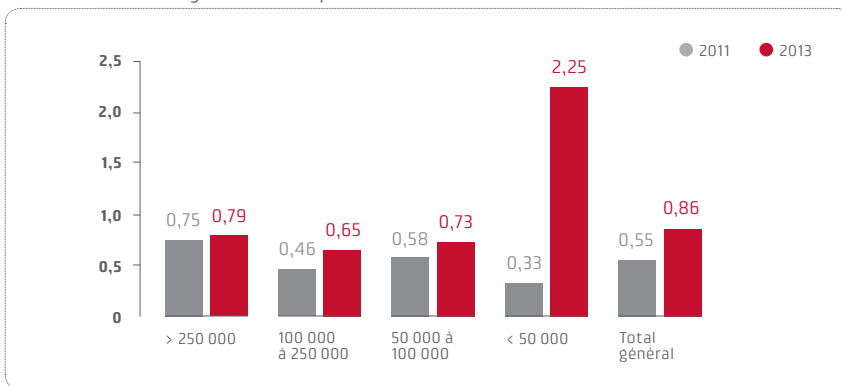
Part des voiries aménagées sur la voirie disponible



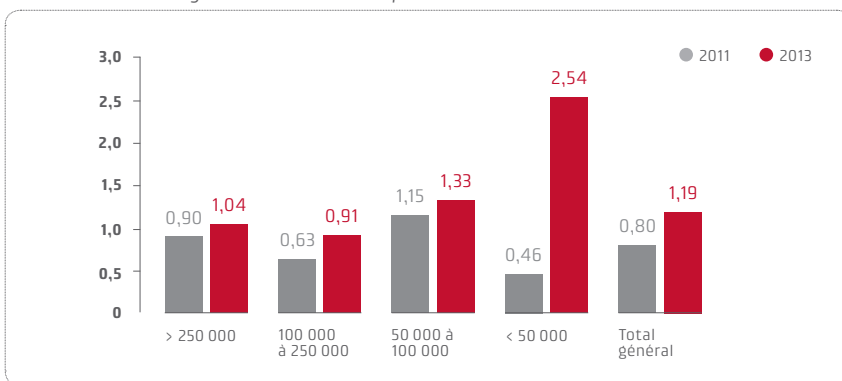
Sur l'échantillon étudié, l'ensemble des indicateurs pour les aménagements sur et hors voirie ont augmenté. Afin de rester sur un périmètre homogène et de minimiser le biais induit par la disparité des territoires, le ratio est calculé sur les aménagements effectués sur la voirie uniquement³.

Pour les périmètres des collectivités de plus de 50 000 habitants, on atteint 700 mètres d'aménagement pour 1 000 habitants. La barre du kilomètre est franchie lorsqu'on intègre les aménagements hors voirie. À noter qu'une forte partie des évolutions est liée à l'extension et à la généralisation des zones 30, comptabilisées dans les voiries équipées.

Kilomètres aménagés sur voirie pour 1000 habitants



Kilomètres aménagés sur et hors voirie pour 1000 habitants



La proportion des aménagements hors voirie est plus importante dans les collectivités de 50 à 100 000 habitants.

	Part des aménagements hors voirie sur l'ensemble des aménagements
Plus de 250 000 hab.	12%
Entre 100 à 250 000 hab.	17%
Entre 50 à 100 000 hab.	28%
Moins de 50 000 hab.	7%
Total général	14%

Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2011 et 2013

Le linéaire d'aménagement cumulé sur voirie pour les 61 collectivités ayant répondu aux deux vagues a progressé de 1863 kilomètres passant de 7785 kilomètres en 2011 à 9648 kilomètres en 2013, soit **une progression de 24 % pour cet échantillon**. Si on y ajoute les aménagements hors voirie, ce chiffre passe à 11136 kilomètres (contre 9211 kilomètres en 2011).

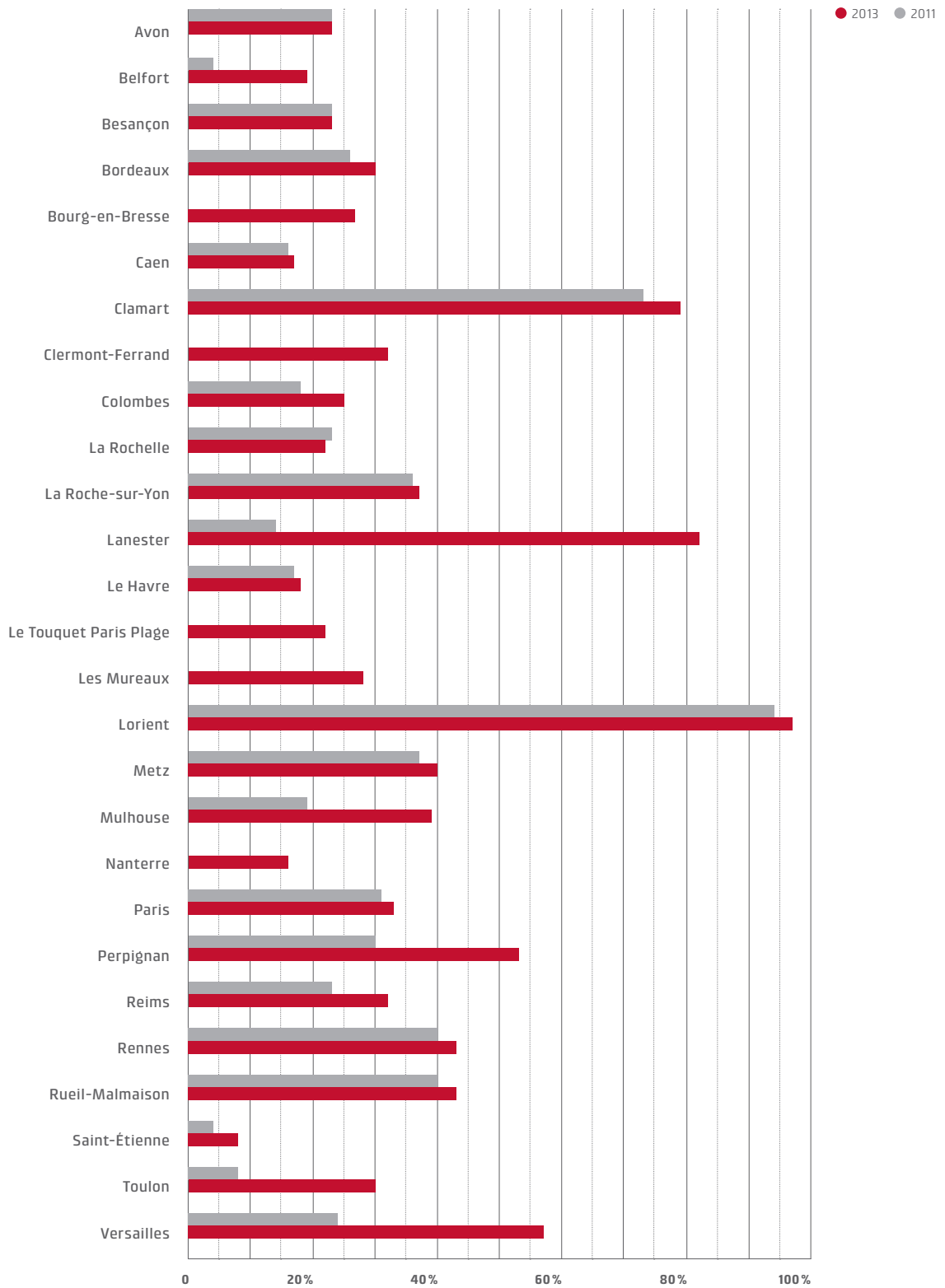
À noter que les évolutions les plus fortes se concentrent dans les communes centres.

Grâce à une politique d'apaisement de la voirie à travers le développement des zones 30, comme à Versailles, Perpignan ou encore Lanester, on constate une croissance continue de la part de la voirie aménagée dans les communes et villes centres.

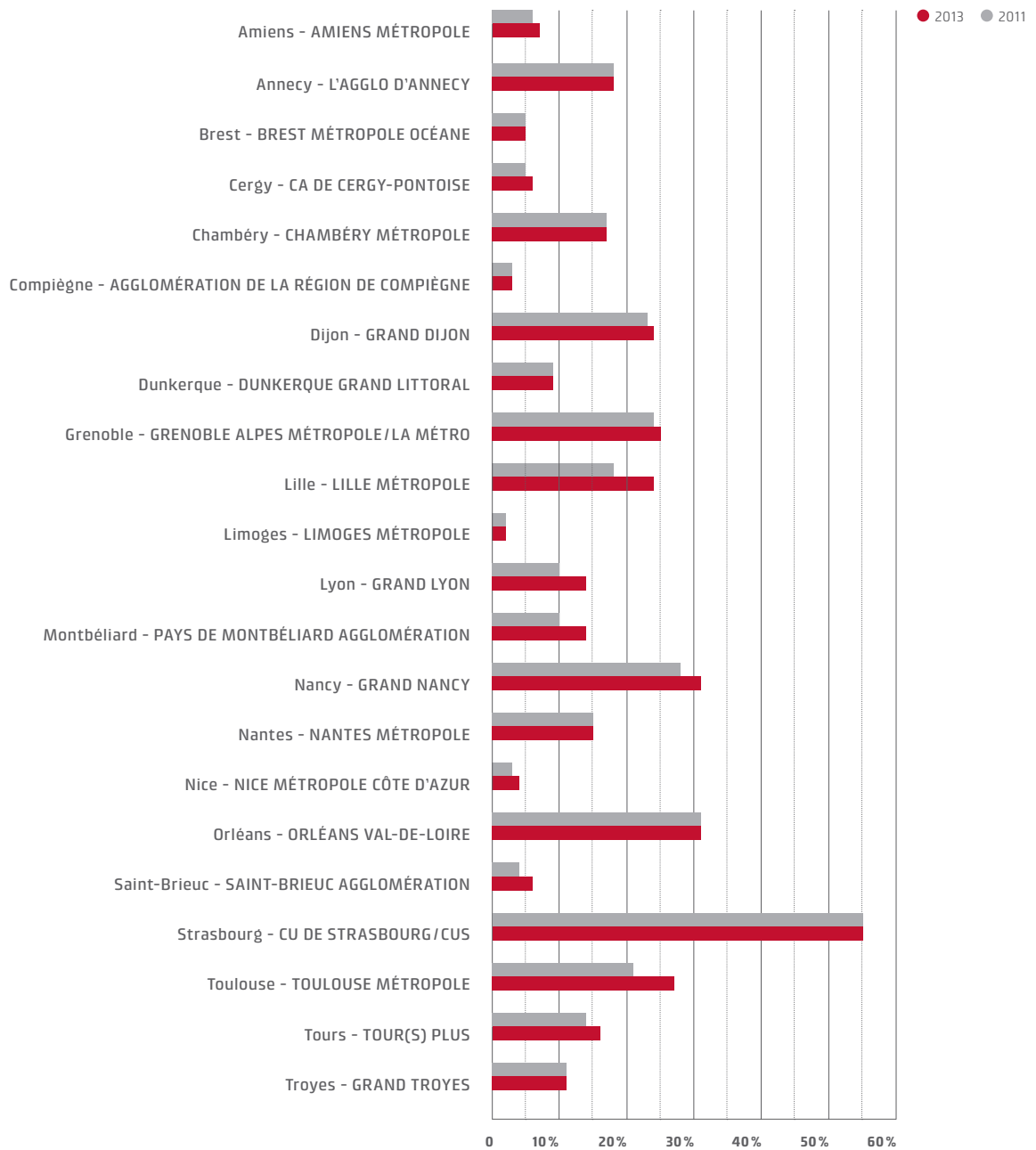
En revanche, l'évolution est beaucoup moins marquée au niveau des EPCI.

³ Lors de l'enquête, les données sur les aménagements hors voirie (voies vertes, pistes cyclables qui ne longent pas une voirie, allées forestières, parcs, passages dénivelés, passerelles, tunnels...) ont été faiblement renseignées (données souvent non disponibles). Par ailleurs, certaines collectivités présentent des contextes particuliers – par exemple une surreprésentation d'aménagements hors voirie sur le territoire (châteaux, parcs, forêts) –, ce qui constitue un biais et peut rendre les observations plus difficiles. Pour ces raisons, l'enquête rend principalement compte les données disponibles sur voirie (voirie publique communale, communautaire, départementale, nationale, voirie privée ouverte au public...).

Part des voiries aménagées cyclables sur la voirie disponible dans les communes



Part des voiries aménagées cyclables sur la voirie disponible dans les agglomérations



Les double-sens cyclables dans les collectivités françaises	2011	2013
Bordeaux (ville)	18	32
Grenoble-Alpes Métropole / La Métro	47	55
Lille – Lille Métropole	72	134
Lyon – Grand Lyon	23	35
Nancy – Grand Nancy	31	33
Paris (ville)	214	263
Perpignan (ville)	34	47
La Rochelle – CA de La Rochelle	66	67
Strasbourg – CU de Strasbourg / CUS	68	88
Toulouse – Toulouse Métropole	105	137

Les double-sens cyclables

Parmi les répondants à l'enquête 2013, le linéaire total de double-sens cyclables était de 970 kilomètres en 2011, ce chiffre passe à 1302 kilomètres à périmètre équivalent en 2013, soit une progression de 34%. Cette progression concerne l'ensemble du linéaire de double-sens cyclables.

Sas pour cyclistes	Non	Oui	Total
> 250 000 hab.	0%	100%	100%
Entre 100 et 250 000 hab.	0%	100%	100%
Entre 50 et 100 000 hab.	8%	92%	100%
< 50 000 hab.	30%	70%	100%
Total général	6%	94%	100%

Les sas cyclistes

94% des répondants déclarent proposer des sas cyclistes. On constate un renforcement très significatif de cet aménagement avec une progression de 23% entre 2011 et 2013.

Sas pour cyclistes	2011	2013	Progression sur la période
> 250 000 hab.	2065	2390	16%
Entre 100 et 250 000 hab.	478	707	48%
Entre 50 et 100 000 hab.	33	65	97%
< 50 000 hab.	52	63	21%
Total général	2628	3225	23%

Structures des aménagements sur la voirie en 2011	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30	Zones 50, 70 et 90
> 250 000 hab.	4%	2%	40%	54%
Entre 100 et 250 000 hab.	6%	3%	45%	46%
Entre 50 et 100 000 hab.	2%	4%	57%	37%
< 50 000 hab.	5%	1%	49%	45%
Total général	4%	2%	43%	51%

Structures des linéaires cyclables

Les aménagements sont encore majoritairement constitués d'aménagements séparatifs sur voirie à 50, 70 et 90 km/h. En 2013, les zones de rencontre et les aires piétonnes restent stables.

Structures des aménagements sur la voirie en 2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30	Zones 50, 70 et 90
> 250 000 hab.	4%	1%	45%	48%
Entre 100 et 250 000 hab.	5%	3%	50%	43%
Entre 50 et 100 000 hab.	3%	4%	62%	31%
< 50 000 hab.	6%	2%	60%	32%
Total général	4%	2%	48%	46%

Cependant, par rapport à 2011, on constate une progression des zones 30.

2011	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	217,1	84,2	2131,9
Entre 100 et 250 000 hab.	93,4	48	727,6
Entre 50 et 100 000 hab.	14,9	22,1	357,1
< 50 000 hab.	8,7	2,6	88,7
Total général	334,1	156,9	3305,3

Zones de circulation apaisée : les évolutions

L'ensemble des zones de circulation apaisée est en progression. Les zones 30 connaissent la plus grande dynamique de progression sur la période (+37%), notamment dans les collectivités entre 100 et 250 000 habitants (+50%). Mais les croissances sont aussi très significatives pour les zones de rencontre (+28%) et pour les aires piétonnes (+20%).

2013	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	245,8	90,9	2728,9
Entre 100 et 250 000 hab.	113,6	72,2	1087,8
Entre 50 et 100 000 hab.	22,4	29,5	503,6
< 50 000 hab.	19,9	8,1	207,1
Total général	401,7	200,8	4527,3

Progression sur la période en %	Aires piétonnes	Zones de rencontre	Zones 30
> 250 000 hab.	13%	8%	28%
Entre 100 et 250 000 hab.	22%	50%	50%
Entre 50 et 100 000 hab.	50%	34%	41%
< 50 000 hab.	129%	213%	133%
Total général	20%	28%	37%

Un Observatoire national pour enrichir la connaissance des cédez-le-passage cycliste

Un Observatoire national Cédez-le-passage cycliste au feu a été mis en place en 2012 et propose un suivi de cette nouvelle signalisation.

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

Créé fin 2012 par le CEREMA (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 cyclistes pour les mouvements considérés.

L'Observatoire identifie 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 deux panonceaux par carrefour équipé.

Population	Nombre de communes avec au moins un carrefour équipé (1)	Nombre de carrefours équipés (1)	Nombre de panonceaux	Population concernée
> 250 000 hab.	5	273	703	1 850 700
Entre 100 et 250 000 hab.	13	648	1420	2 085 372
Entre 50 et 100 000 hab.	10	329	600	660 351
< 50 000 hab.	10	346	851	910 549
Total général	68	1596	3574	5 506 972

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

Des Observatoires pour enrichir la connaissance des zones apaisées



Pour illustrer ces évolutions et 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 déplacements, avec une attention toute particulière pour les usagers les plus vulnérables, les "modes doux" et les services de transport collectif », le CEREMA a mis en place des observatoires de suivi dans les collectivités.

L'Observatoire national des zones de rencontre (l'ONZoR), d'une part, permet de disposer d'informations sur le déploiement des zones de rencontre existantes en France en remplissant un questionnaire dédié.



L'Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville (ONAV), d'autre part, permet aux acteurs de l'aménagement public d'accéder aux informations sur les communes françaises engagées vers une large extension des zones à circulation apaisée de leur voirie allant de la zone 30 à la zone de rencontre ou l'aire piétonne en remplissant un questionnaire dédié.

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

Voirie aménagée et échelle territoriale⁴

Une répartition des aménagements cyclables dans les agglomérations parfois hétérogène

On observe que la part de la ville centre dans les aménagements est extrêmement variable. Cela peut être lié à la nature des territoires, des périmètres, des populations.

À Lorient Agglomération, 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'un tiers.

Ramené à 1000 habitants, deux dynamiques se distinguent. D'une part on observe, à Lorient ou à La Rochelle par exemple, des villes centres avec un ratio plus élevé que dans l'agglomération, et donc avec une concentration d'aménagements cyclables

plus importante dans la ville centre.

D'autre part, certaines agglomérations se distinguent avec un ratio plus élevé que dans leurs villes centres (CUB, Lille Métropole). Cette dernière dynamique traduit une répartition plus homogène des voiries aménagées cyclables sur le territoire de l'agglomération.

	Aménagements cyclables sur voirie pour 1000 hab.	Total des aménagements cyclables 2013	Part de la ville centre
La Rochelle - CA DE LA ROCHELLE La Rochelle (ville)	0,12 1,10	231 86	37%
Lorient - LORIENT AGGLOMÉRATION Lorient (ville)	0,83 3,58	253 219	86%
Bordeaux - CU DE BORDEAUX / CUB Bordeaux (ville)	0,94 0,67	738 184	25%
Lille - LILLE MÉTROPOLÉ Lille (ville)	0,96 0,80	1217 181	15%

3. Stationnement des vélos : déploiement et diversification de l'offre⁵

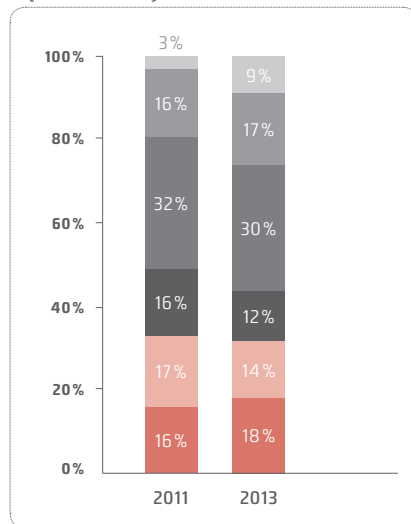
On constate un accroissement significatif de l'offre de stationnement globale. Le nombre de places proposées a progressé de 22%, passant de 155265 à 189578 places entre les deux enquêtes. Les arceaux restent l'offre de stationnement la plus déployée, mais on observe une légère croissance des autres offres de stationnement. Cette tendance à la diversification de l'offre se retrouve sur tous les segments de collectivités, et particulièrement dans les collectivités de 50 à 100 000 habitants.

Structure de l'offre par type de stationnement

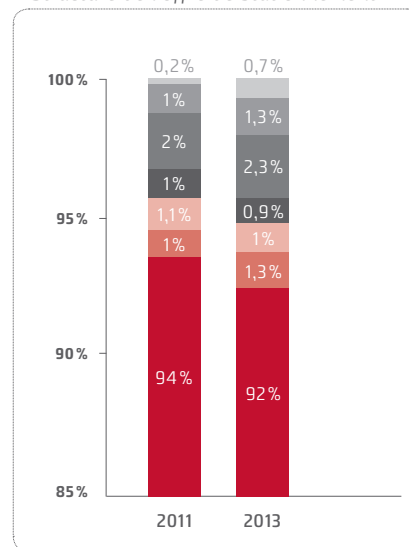
Le premier tableau détaille l'offre de stationnement hors arceaux recensée lors de la dernière vague. On observe que 30% de l'offre de stationnement hors arceaux est dédiée aux vélos gardés à la gare centrale, et, plus largement, que l'hétérogénéité des offres répond à une diversité de besoins.

- Consignes ou boxes vélos ●
- Autres garages ●
- Garages à vélos gardés à la gare centrale ●
- Local sécurisé vélos dans des parcs de stationnement auto ●
- Emplacements libres vélos dans des parcs auto ●
- Parkings vélos couverts ●
- Arceaux ●

Structure de l'offre de stationnement (hors arceaux)



Structure de l'offre de stationnement

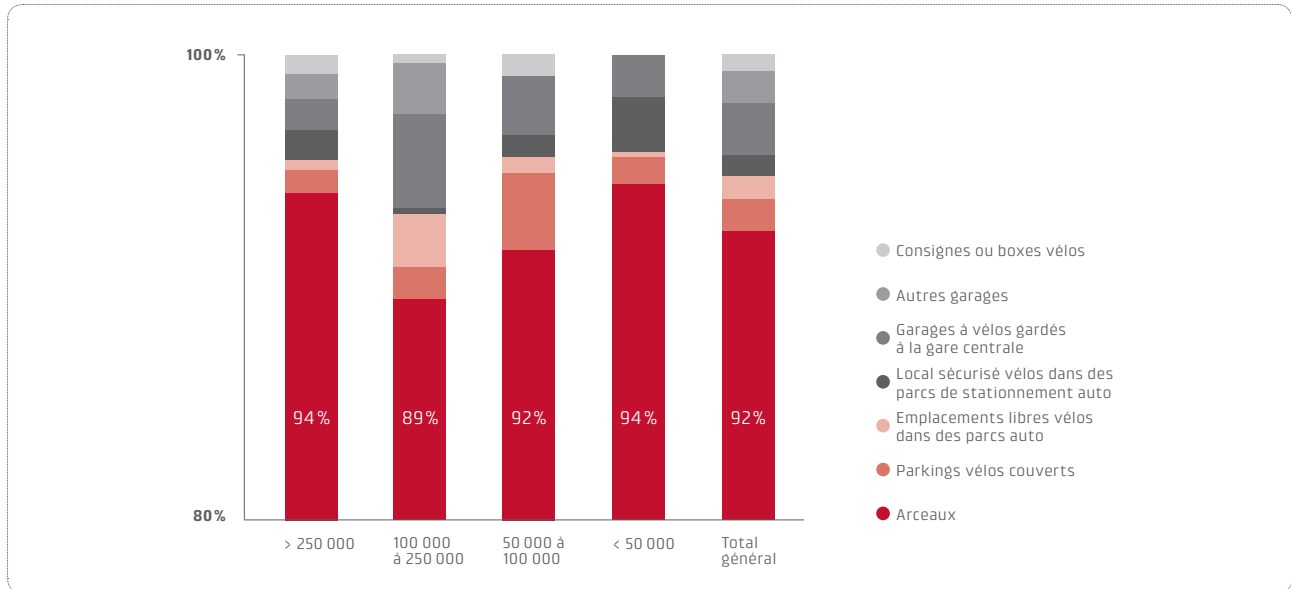


⁴ Analyse des données, lorsque nous avons les informations des entités au niveau de l'agglomération et de la ville centre.

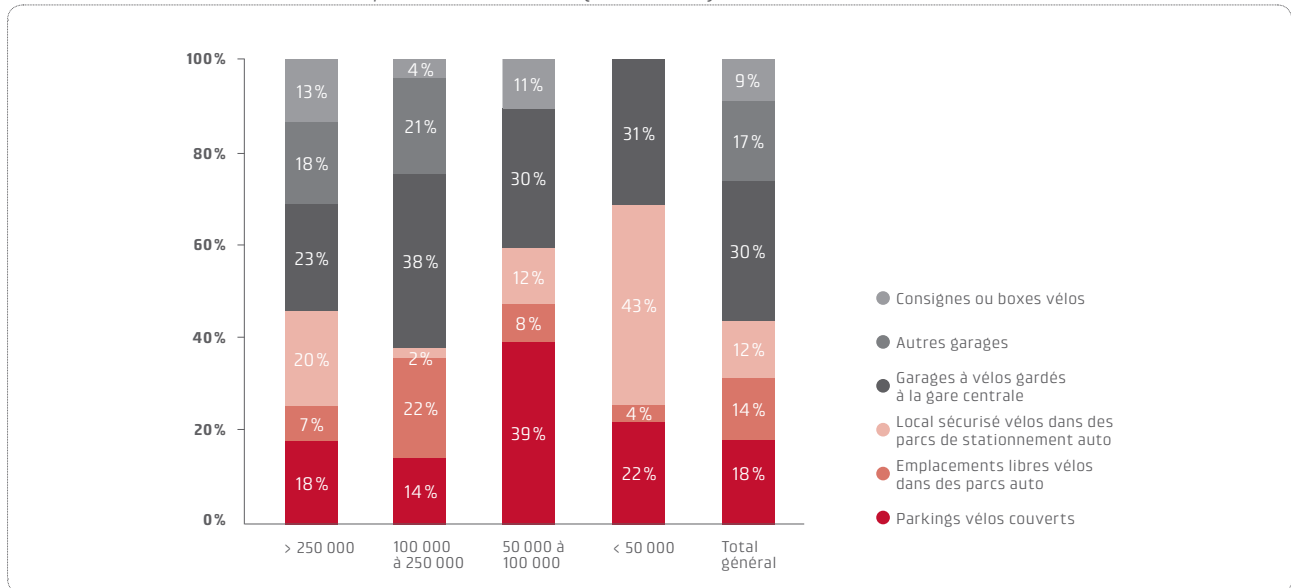
⁵ Sur les données stationnement, quand le groupement et la ville centre ont tous deux fourni des données, nous avons choisi de conserver la collectivité dont la réponse à ces questions était la mieux renseignée et la plus complète. Le plus souvent, la ville centre maîtrise directement l'information.

Structure de l'offre par taille de collectivités

Structure du stationnement des vélos par taille d'entité 2013



Structure du stationnement des vélos par taille d'entité 2013 (hors arceaux)



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

Le stationnement vélo dans les gares centrales est une constante forte dans toutes les collectivités interrogées.

4. Offre de services vélo

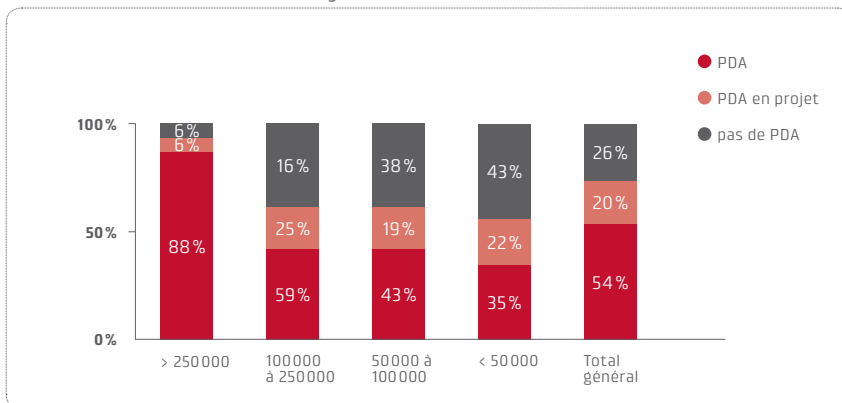
Offre de services vélo des collectivités dans le cadre des PDA

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

La mise à disposition de vélos pour les agents est globalement très répandue, et les trois quarts des collectivités interrogées la pratiquent ou l'ont en projet.

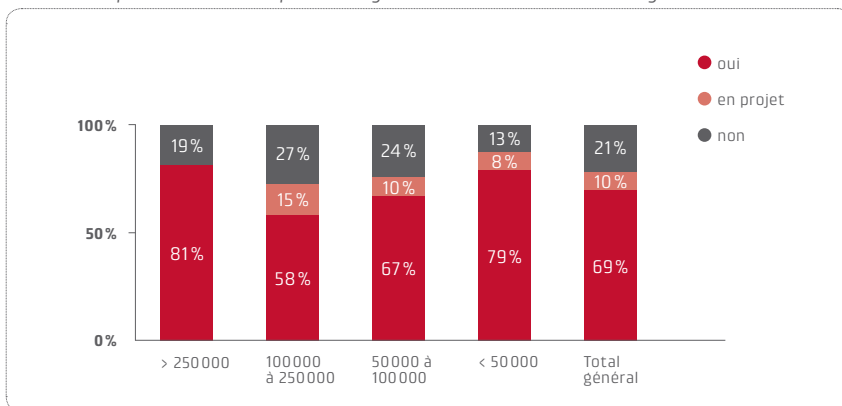
Comme en 2011, le nombre de vélos par agent (pour les communes et groupements ayant répondu aux deux questions) est de 5,5 vélos pour 100 agents, très proche du chiffre de 2011 (5 vélos pour 100 agents).

PDA dans les collectivités interrogées



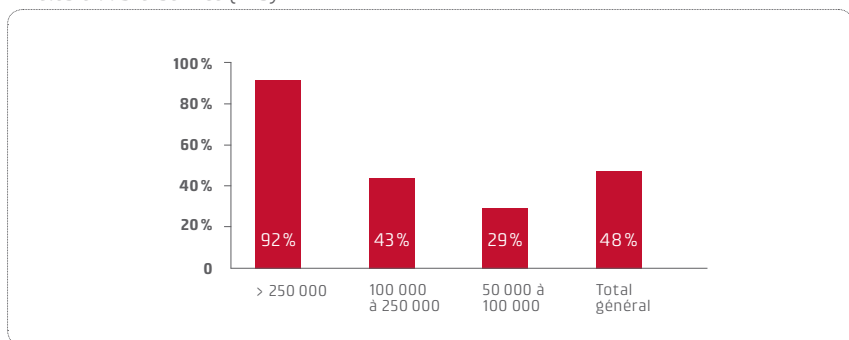
Base = ensemble des collectivités répondantes 2013

Mise à disposition de vélos pour les agents de la collectivité interrogée



Base = ensemble des collectivités répondantes 2013

Vélos en libre-service (VLS)



Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

Les systèmes de vélo en libre-service

Ici, les systèmes VLS sont des systèmes automatisés permettant de mettre à disposition des vélos pour une durée limitée (avec ou sans abonnement).

Un peu moins d'une collectivité de plus de 50 000 habitants sur deux propose un service de VLS sur son territoire.

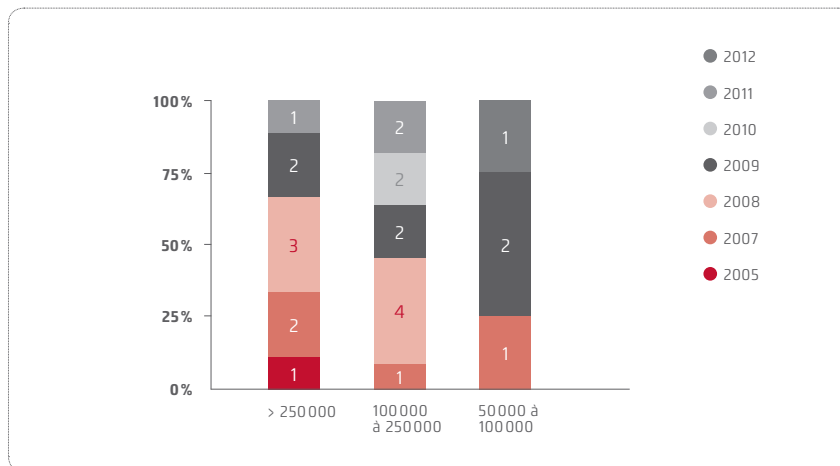
En zoomant sur les 19 communes ou groupements de communes (représentant 8,6 millions d'habitants) qui ont répondu à l'ensemble des questions VLS, on peut mettre en exergue quelques ratios intéressants. Les VLS se généralisent dans les plus grandes communes et agglomérations (elles n'étaient « que » 7/10 en 2011).

4 Base faible : seules deux entités ont renseigné les données relatives au VLS dans les collectivités 50 à 100 000 habitants.

	Habitants / point	Vélo / 1000 hab.	Location / vélo / jour	Location / habitant / an
> 250 000 hab.	2479	5,06	5,2	9,7
Entre 100 et 250 000 hab.	4417	2,30	2,7	2,3
Entre 50 et 100 000 hab.	8056	1,4	1,5	0,7
< 50 000 hab.	3735	2,14	0,9	0,7
Total	3517	3,30	4,3	5,2

Le nombre de locations journalières par vélo fluctue selon la taille de la collectivité où les systèmes sont implantés. On observe ainsi 0,9 location par jour dans les collectivités de moins de 250 000 habitants, et plus de 5 locations par jour dans les collectivités de plus d'un million d'habitants (5,4 à Paris, 5 à Lille Métropole, 4,8 dans la Communauté urbaine du Grand Lyon). Les offres VLS ont plus d'antériorité dans les plus grandes collectivités.

Année de mise en service

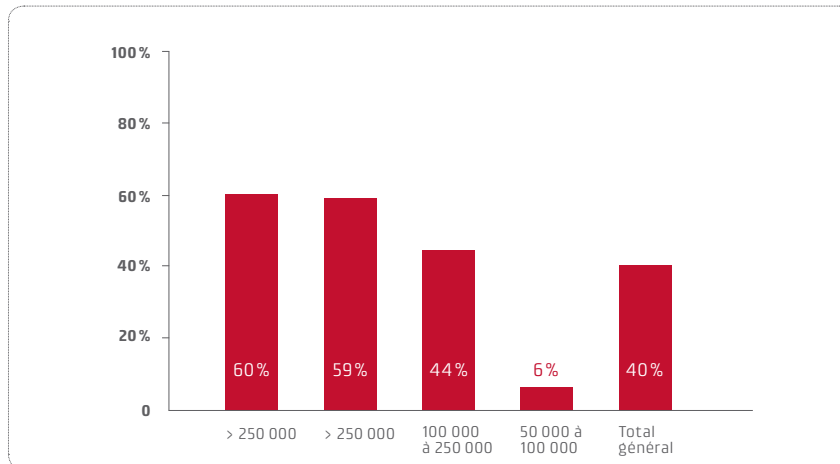


Base = communes ou groupements de communes complémentaires ayant répondu à la date du service VLS

Autres types de locations

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 ces dernières années.

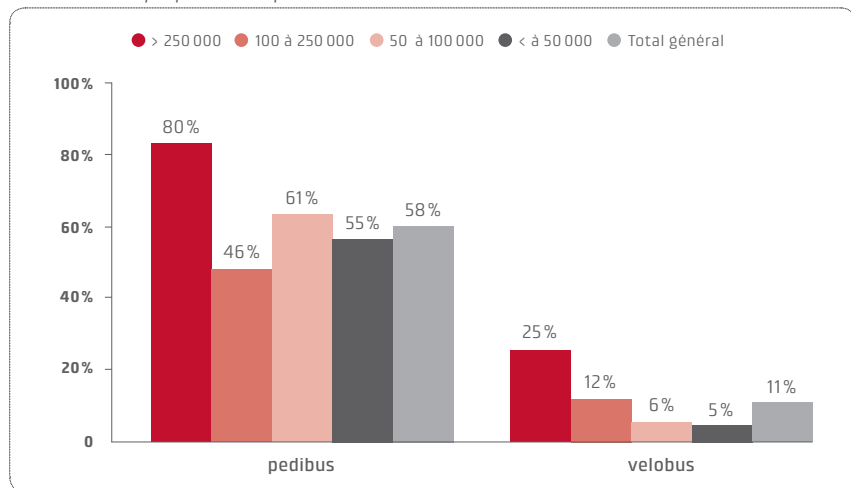
Présence de vélostations



Base = communes ou groupements de communes complémentaires répondantes 2013

Les autres offres de service

Collectivités proposant un pedibus ou un velobus



Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

Pedibus et velobus

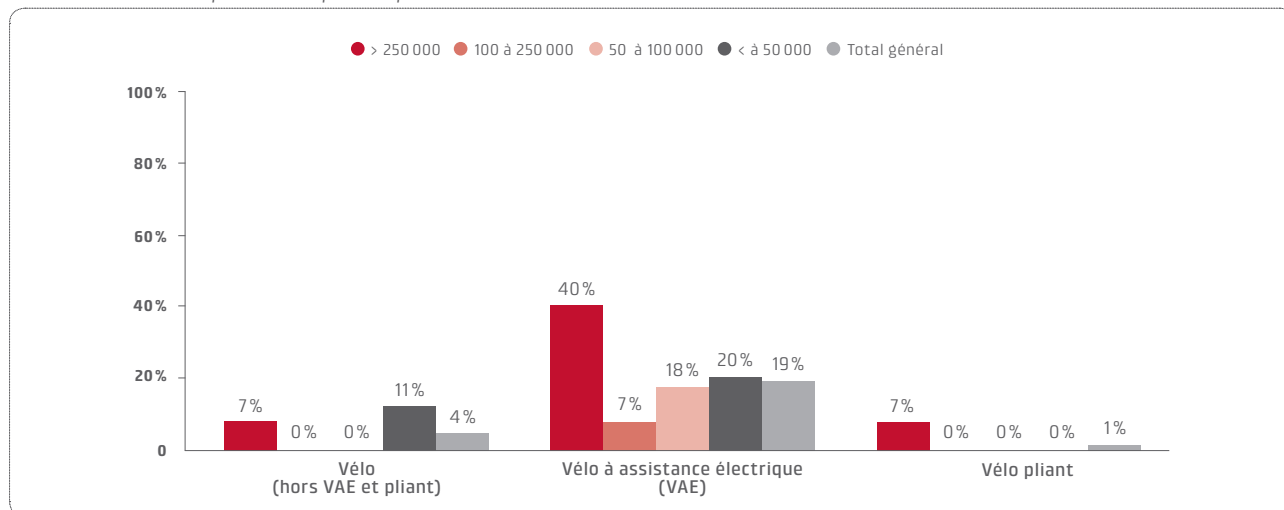
Si les pedibus deviennent une composante des pratiques locales de mobilité, les velobus restent plus embryonnaires. Les territoires qui intègrent cette offre de mobilité sont principalement les collectivités de grande taille.

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, beaucoup plus rarement, les vélos pliants (non électriques).

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€, selon les collectivités.

Existence d'aides aux particuliers pour acquérir un vélo



Base = communes et groupements de communes complémentaires répondantes 2013

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 panneau situé sous le feu tricolore qui permet au cycliste soit une manœuvre de « tourne-à-droite », soit de continuer « tout droit ». 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 boîtes 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, sur 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.

LISTE DES RÉPONDANTS PARMIS NOS ADHÉRENTS (99 répondants)

AIX-EN-PROVENCE (Ville)
Amiens – AMIENS MÉTROPOLE (CA-33)
ANGLET (Ville)
Annecy – L'AGGLO D'ANNECY (CA-13)
Annemasse – ANNEMASSE AGGLO (CA-12)
AVON (Ville)
Beauvais – AGGLO DU BEAUVAISIS (CA-31)
BELFORT (Ville)
BESANÇON (Ville)
Béziers – BÉZIERS MÉDITERRANÉE (CA-13)
BLOIS (Ville)
Bordeaux – CU DE BORDEAUX / CUB (CU-28)
BORDEAUX (Ville)
BOURG-EN-BRESSE (Ville)
BOURG-LÈS-VALENCE (Ville)
BOURGOIN-JALLIEU (Ville)
Brest – BREST MÉTROPOLE OCÉANE (CU-8)
BRIVE-LA-GAILLARDE (Ville)
BRON (Ville)
CAEN (Ville)
Cahors – GRAND CAHORS (CA-39)
CENON (Ville)
Cergy – CA DE CERGY-PONTOISE (CA-13)
Chalon-sur-Saône – CA LE GRAND CHÂLON (CA-38)
Châlons-en-Champagne – CITÉS-EN-CHAMPAGNE (CA-38)
Chambéry – CHAMBÉRY MÉTROPOLE (CA-24)
CHARTRES (Ville)
Chartres – CHARTRES MÉTROPOLE (CA-47)
CHÂTELLERAULT (Ville)
CLAMART (Ville)
CLERMONT-FERRAND (Ville)
COLOMBES (Ville)
Compiègne – AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE / ARC (CA-16)
Creil – CA CREILLOISE (CA-4)
Créteil – PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE (CA-3)
Dijon – GRAND DIJON (CA-24)
DOUAI (Ville)
Dunkerque – DUNKERQUE GRAND LITTORAL (CU-21)
FLEURY-LES-AUBRAIS (Ville)
Grasse – PAYS DE GRASSE (CA-23)
Grenoble – GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE/LA MÉTRO (CA-49)
IVRY-SUR-SEINE (Ville)
L'Isle-d'Abeau – CA PORTE DE L'ISÈRE / CAPI (CA-21)
La Rochelle – CA DE LA ROCHELLE (CA-28)
LA ROCHELLE (Ville)
LA ROCHE-SUR-YON (Ville)
LANESTER (Ville)
LE HAVRE (Ville)
LES MUREAUX (Ville)
LILLE (Ville)
Lille – LILLE MÉTROPOLE (CU-85)
Limoges – LIMOGES MÉTROPOLE (CA-19)
LONS-LE-SAUNIER (Ville)
Lorient – LORIENT AGGLOMÉRATION (CA-25)
LORIENT (Ville)
Lyon – GRAND LYON (CU-58)
MÂCON (Ville)
MÉRIGNAC (Ville)
METZ (Ville)
Montbéliard – PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION / PMA (CA-29)
MONTPELLIER (Ville)
Montpellier – MONTPELLIER AGGLOMÉRATION (CA-31)
MOUANS SARTOUX (Ville)
MULHOUSE (Ville)
Nancy – GRAND NANCY (CU-20)
NANTERRE (CA MONT-VALÉRIEN)*
Nantes – NANTES MÉTROPOLE (CU-24)
Nice – MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR (Métropole-49)
Orléans – ORLÉANS VAL-DE-LOIRE (CA-22)
PARIS (Ville)
PERPIGNAN (Ville)
Poitiers – GRAND POITIERS (CA-13)
REIMS (Ville)
RENNES (Ville)
Rennes – RENNES MÉTROPOLE (CA-43)
REUIL-MALMAISON (CA MONT-VALÉRIEN)*
Rochefort-sur-Mer – CA ROCHEFORT OCÉAN (CA-25)
ROCHEFORT-SUR-MER (Ville)
Rouen – MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE (CA-71)
SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC (Ville)
Saint-Brieuc – SAINT-BRIEUC AGGLOMÉRATION (CA-14)
Saint-Denis – PLAINE COMMUNE (CA-9)
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION (Ville)
SAINT-ÉTIENNE (Ville)
SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE (Ville)
SALON-DE-PROVENCE (Ville) **
SCEAUX (Ville)
Sophia-Antipolis – CA DE SOPHIA-ANTIPOLIS (CA-16)
Strasbourg – CU DE STRASBOURG / CUS (CU-28)
SURESNES (CA MONT-VALÉRIEN)*
TOULON (Ville)
Toulouse – TOULOUSE MÉTROPOLE (CU-37)
LE TOUQUET PARIS PLAGE (Ville)
Tours – TOUR(S) PLUS (CA-22)
TOURS (Ville)
Troyes – GRAND TROYES (CA-19)
TROYES (Ville)
VANNES (Ville)
VERSAILLES (Ville)
VILLEURBANNE (Ville)

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

(**) Collectivité non-adhérente au 1^{er} janvier 2014

Annexe

km(s) d'aménagements cyclables sur voiries pour 1000 hab. dans les COMMUNES	2013
Anglet	0,31
Avon	0,08
Belfort	0,63
Besançon	1,78
Bordeaux	0,67
Bourg-en-Bresse	1,29
Bourgoin-Jallieu	0,86
Brive-La-Gaillarde	0,67
Caen	0,52
Clamart	1,52
Clermont-Ferrand	0,94
Colombes	0,34
Douai	1,70
Ivry-sur-Seine	0,10
La Rochelle	1,10
La Roche-sur-Yon	1,64
Lanester	4,27
Le Havre	0,41
Le Touquet Paris Plage	4,52
Les Mureaux	0,76
Lons-le-Saunier	0,32
Lorient	3,58
Mâcon	0,84
Metz	1,14
Mulhouse	1,03
Nanterre	0,31
Paris	0,25
Perpignan	1,82
Reims	0,88
Rennes	1,18
Rueil-Malmaison	0,48
Rochefort-sur-mer	1,52
Saint-Denis de La Réunion	0,01
Saint-Étienne	0,26
Salon-de-Provence	1,69
Sceaux	1,53
Suresnes	0,77
Toulon	0,74
Vannes	1,19
Versailles	0,96
Total général	1,01

◀ Kilomètres d'aménagements cyclables sur voirie pour 1000 hab. dans les communes répondantes

km(s) d'aménagements cyclables sur voiries pour 1000 hab. dans les AGGLOMÉRATIONS	2013
Amiens – AMIENS MÉTROPOLE	0,35
Annecy – L'AGGLO D'ANNECY	1,13
Annemasse – ANNEMASSE AGGLO	0,69
Beauvais – L'AGGLO DU BEAUVAISIS	0,64
Brest – BREST MÉTROPOLE OCÉANE	0,27
Cahors – GRAND CAHORS	0,36
Cergy – CA DE CERGY-PONTOISE	0,24
Chambéry – CHAMBÉRY MÉTROPOLE	1,07
Chartres – CHARTRES MÉTROPOLE	0,10
Dijon – GRAND DIJON	0,62
Grenoble – GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE/LA MÉTRO	1,13
Lille – LILLE MÉTROPOLE	0,96
Limoges – LIMOGES MÉTROPOLE	0,18
Lorient – LORIENT AGGLOMÉRATION	0,83
Lyon – GRAND LYON	0,49
Montbéliard – PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION /PMA	1,10
Nancy – GRAND NANCY	1,04
Nantes – NANTES MÉTROPOLE	0,97
Nice – NICE MÉTROPOLE CÔTE D'AZUR	0,22
Orléans – ORLÉANS VAL-DE-LOIRE	1,41
Saint-Brieuc – SAINT-BRIEUC AGGLOMÉRATION	0,70
Saint-Denis – PLAINE COMMUNE	0,33
Strasbourg – CU DE STRASBOURG /CUS	1,17
Toulouse – TOULOUSE MÉTROPOLE	1,25
Tours – TOUR(S) PLUS	1,23
Troyes – GRAND TROYES	0,43
Total général	0,49



Kilomètres d'aménagements cyclables sur voirie pour 1000 hab. dans les agglomérations répondantes



217 collectivités couvrant plus de 1500 villes, des régions, des départements

AGEN (Ville)	CHAUMONT (Ville)
AIX-EN-PROVENCE (Ville)	Chelles – CA MARNE-ET-CHANTEREINE (CA-4)
Aix-en-Provence – CA DU PAYS D'AIX (CA-36)	Cherbourg – CU DE CHERBOURG / CUC (CU-5)
AIX-LES-BAINS (Ville)	CHEVIGNY-SAINT-SAUVEUR (Ville)
AIZENAY (Ville)	Chinon – CC DE RIVIÈRE CHINON SAINT-BENOÎT-LA-FORÊT (CC-3)
ALENÇON (Ville)	CLAMART (Ville)
AMBÉRIEU-EN-BUGEY (Ville)	CLERMONT-FERRAND (Ville)
Amiens – AMIENS MÉTROPOLE (CA-33)	Clermont-Ferrand – SMTC DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE (SM - 22)
ANGERS (Ville)	COLMAR (Ville)
ANGLÈT (Ville)	COLOMBES (Ville)
ANGOULÊME (Ville)	Compiègne – AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE / ARC (CA-16)
Angoulême – CA DU GRAND ANGOULÊME / ComAGA (CA-16)	CONFLANS-SAINT-HONORINE (Ville)
Annecy – L'AGGLO D'ANNECY (CA-13)	Creil – CA CREILLOISE (CA-4)
Annemasse – ANNEMASSE AGGLO (CA-12)	CRÉON (Ville)
ARCAÇON (Ville)	Créteil – PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE (CA-3)
Arcachon – CA DU BASSIN D'ARCAÇON SUD / COBAS (CA-4)	DIEPPE (Ville)
ARÈS (Ville)	DIGNE-LES-BAINS (Ville)
ARGENTAN (Ville)	Dijon – GRAND DIJON (CA-24)
ARLES (Ville)	DOUAI (Ville)
ASNIÈRES-SUR-SEINE (Ville)	DUNKERQUE (Ville)
AULNAY-SOUS-BOIS (Ville)	Dunkerque – DUNKERQUE GRAND LITTORAL (CU-21)
AVIGNON (Ville)	ÉGUILLES (Ville)
AVON (Ville)	ÉPERNAY (Ville)
BASSENS (Ville)	EYSINES (Ville)
Beauvais – AGGLO DU BEAUVAISIS (CA-31)	LA FLÈCHE (Ville)
BÈGLES (Ville)	FLEURY-LES-AUBRAIS (Ville)
BELFORT (Ville)	Fontainebleau – CC DU PAYS DE FONTAINEBLEAU (CC-5)
BERGERAC (Ville)	FONTENAY-SOUS-BOIS (Ville)
BESANÇON (Ville)	GAP (Ville)
Béziers – BÉZIERS MÉDITERRANÉE (CA-13)	GIF-SUR-YVETTE (Ville)
BLAGNAC (Ville)	GRADIGNAN (Ville)
BLANQUEFORT (Ville)	GRANVILLE (Ville)
BLOIS (Ville)	Grasse – PAYS DE GRASSE (CA-23)
BOBIGNY (Ville)	Grenoble – GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE / LA MÉTRO (CA-49)
BORDEAUX (Ville)	GUYANCOURT (Ville)
Bordeaux – CU DE BORDEAUX / CUB (CU-28)	HAGUENAU (Ville)
BOURG-EN-BRESSE (Ville)	LE HAILLAN (Ville)
Bourg-en-Bresse – BOURG-EN-BRESSE AGGLOMÉRATION (CA-15)	LE HAVRE (Ville)
BOURG-LÈS-VALENCE (Ville)	HOUDAN (Ville)
BOURGES (Ville)	L'Isle-d'Abeau – CA PORTE DE L'ISÈRE / CAPI (CA-23)
BOURGOIN-JALLIEU (Ville)	IVRY-SUR-SEINE (Ville)
BRAS-PANON – LA RÉUNION (Ville)	JOUÉ-LÈS-TOURS (Ville)
Brest – BREST MÉTROPOLE OCÉANE (CA-8)	LANESTER (Ville)
BRIVE-LA-GAILLARDE (Ville)	LÉOGNAN (Ville)
BRON (Ville)	LIBOURNE (Ville)
BRUNOY (Ville)	LILLE (Ville)
BRY-SUR-MARNE (Ville)	Lille – LILLE MÉTROPOLE (CU-85)
CAEN (Ville)	Limoges – LIMOGES MÉTROPOLE (CA-19)
Cahors – GRAND CAHORS (CA-39)	LONGVIC (Ville)
CARBON-BLANC (Ville)	LONS-LE-SAUNIER (Ville)
CENON (Ville)	LOOS-EN-GOHELLE (Ville)
Cergy – CA DE CERGY-PONTOISE (CA-13)	LORIENT (Ville)
Châlons-en-Champagne – CITÉS-EN-CHAMPAGNE (CA-37)	Lorient – LORIENT AGGLOMÉRATION (CA-25)
Chalon-sur-Saône – GRAND CHALON (CA-38)	Lunéville – COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU LUNEVILLOIS (CC-15)
CHAMBÉRY MÉTROPOLE (CA-24)	LUXEMBOURG (Ville)
CHAMBRAY-LÈS-TOURS (Ville)	LYON (Ville)
CHAMPIGNY-SUR-MARNE (Ville)	Lyon – GRAND LYON (CU-58)
CHARTRES (Ville)	MÂCON (Ville)
Chartres – CHARTRES MÉTROPOLE (CA-47)	Marne-la-Vallée – VAL D'EUROPE (SAN-6)
CHÂTELLERAULT (Ville)	MÉRIGNAC (Ville)



METZ (Ville)
MONTBÉLIARD (Ville)
Montbéliard – PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION / PMA (CA-29)
MONTPELLIER (Ville)
Montpellier – 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-VALÉRIEN / CAMV (CA-3)
Nantes – NANTES MÉTROPOLE (CU-24)
NEUILLY-LES-DIJON (Ville)
NEUILLY-PLAISANCE (Ville)
Nice – MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR (Métropole-49)
NÎMES (Ville)
NOGENT-SUR-MARNE (Ville)
OLIVET (Ville)
Orléans – ORLÉANS VAL-DE-LOIRE (CA-22)
PARIS (Ville)
PAU (Ville)
Périgueux – LE GRAND PÉRIGUEUX (CA-33)
PERPIGNAN (Ville)
PESSAC (Ville)
PLŒMEUR (Ville)
PLOMBIÈRES-LÈS-DIJONS (Ville)
POISSY (ville)
Poitiers – GRAND POITIERS (CA-13)
PONTAULT-COMBAULT (Ville)
LE PORT – LA RÉUNION (Ville)
QUIMPER (Ville)
RAMONVILLE-SAINT-AGNÉ (Ville)
REIMS (Ville)
RENNES (Ville)
Rennes – RENNES MÉTROPOLE (CA-43)
RIORGES (Ville)
Roanne – ROANNAIS AGGLOMÉRATION (CA-40)
ROCHFORD-SUR-MER (Ville)
Rochefort-sur-Mer – ROCHFORD Océan (CA-25)
LA ROCHELLE (Ville)
La Rochelle – CA DE LA ROCHELLE (CA-28)
LA ROCHE-SUR-YON (Ville)
ROMANS-SUR-ISÈRE (Ville)
ROUBAIX (Ville)

Rouen – MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE (CA-71)
SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC (Ville)
SAINT-AVÉ (Ville)
Saint-Brieuc – SAINT-BRIEUC AGGLOMÉRATION (CA-14)
SAINT-CYR-SUR-LOIRE (Ville)
Saint-Denis – PLAINE COMMUNE (CA-9)
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION (Ville)
SAINT-ÉTIENNE (Ville)
SAINT-HERBLAIN (Ville)
SAINT-LOUIS (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)
THONVILLE (Ville)
TOULON (Ville)
Toulouse – TOULOUSE MÉTROPOLE (CU-37)
LE TOUQUET PARIS PLAGE (Ville)
TOURCOING (Ville)
TOURS (Ville)
TOUR(S) PLUS (CA-22)
TROYES (Ville)
Troyes – GRAND TROYES (CA-19)
VALENCE ROMANS DÉPLACEMENTS (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, ÎLE-DE-FRANCE, NORD-PAS-DE-CALAIS, PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR, RHÔNE-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