

OCT. 2019

# Les politiques en faveur des cyclistes dans les collectivités

RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE TRIENNALE AUPRÈS  
DES ADHÉRENTS DU CLUB DES VILLES  
ET TERRITOIRES CYCLABLES 2018/2019



Observatoire des mobilités actives



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

<b>A. PRÉAMBULE</b>	4
<b>Objectif de l'enquête</b>	4
<b>Rappel de méthodologie</b>	4
<b>B. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE</b>	5
<b>C. ANALYSE DÉTAILLÉE DE L'ENQUÊTE</b>	7
<b>1. La place du vélo dans les stratégies de mobilité / Gouvernance</b>	7
1.1. Chargés de mission vélo	7
1.2. La concertation avec les usagers	8
1.3. Planification, organisation et gestion de la circulation	8
1.4. Les outils de planification en faveur des cyclistes	9
a. Schéma directeur des aménagements cyclables	9
b. Les mesures en faveur de la pratique du vélo dans les plans locaux d'urbanisme (PLU)	9
1.5. Les comptages cyclistes comme outils de suivi de la politique cyclable	9
1.6. Les budgets dédiés aux politiques cyclables	11
1.7. Les subventions accordées aux associations locales de cyclistes	12
1.8. Observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable	12
<b>2. Aménagement de l'espace urbain</b>	13
2.1. Kilométrage de voiries aménagées/adaptées à la pratique du vélo	13
2.2. Répartition par type de voiries aménagées/adaptées à la pratique du vélo	14
2.3. Répartition par type d'aménagement cyclable	14
2.4. Aménagements pour cyclistes aux carrefours	15
a. Sas cyclistes	15
b. Cédez-le-passage cyclistes	15
c. Autres aménagements cyclables aux carrefours	15
2.5. Nouvelles organisations de la chaussée au profit des cyclistes	16
a. La «Vélorue»	16
b. La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou « chaucidou »	16
<b>3. Stationnement des vélos</b>	17
3.1. Structure de l'offre de stationnement vélos	17
<b>4. Offres de services vélo à destination des agents des collectivités</b>	17
4.1. Mise en place de plans de déplacements d'administration (PDA) ou de plans de mobilité (PDM) dans les collectivités	17
4.2. Indemnité kilométrique vélo (IKV)	17
4.3. Mise à disposition de vélos pour les agents des collectivités	19
<b>5. Offres de services vélo à destination des entreprises et habitants du territoire</b>	20
5.1. Dispositif d'aide à la mise en place de plans de mobilité (PDM) pour les entreprises situées sur le territoire de la collectivité	20
5.2. Les services de prêt et de location de vélos à destination du grand public	20
a. Système de vélos en libre-service avec bornes	21
b. Système de vélos en libre-service sans bornes ( <i>free floating</i> )	21
c. Prêt/location de vélos humanisé	22
5.3. Animations en milieu scolaire	23
5.4. Les aides aux particuliers pour l'achat d'un vélo	23
<b>D. LISTE DES COLLECTIVITÉS AYANT REPONDU EN 2019</b>	24
<b>E. GLOSSAIRE</b>	26

## 1. Objectifs de l'enquête

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

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 dans les villes et agglomérations françaises de son réseau. Les enquêtes triennales qu'il mène, dans le cadre de cet Observatoire, ont pour objectif de dresser régulièrement un état des lieux et une évaluation de l'évolution des politiques en faveur des cyclistes mises en œuvre par les collectivités membres du Club.

L'enquête effectuée en 2019 fait suite aux quatre vagues précédentes (2007, 2011, 2013 et 2016). Le Club des

villes et territoires cyclables a décidé d'avancer l'édition 2019 de l'enquête au 1<sup>er</sup> semestre pour disposer d'un état des lieux des politiques en faveur des cyclistes dans les collectivités de son réseau en fin de mandat municipal. L'enquête s'est donc déroulée entre mars et juillet 2019.

À noter que cette enquête, comme les précédentes, 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 la diversité des collectivités enquêtées, en termes de superficie, de caractéristiques urbaines, de nombre d'habitants, etc.

L'enquête a été menée par le bureau d'études et de conseil KISIO. Le Club

s'est par ailleurs entouré d'autres experts pour l'élaboration du questionnaire et l'analyse des résultats, le CEREMA et Inddigo.

Les résultats de l'enquête ont été intégrés à la nouvelle étude nationale « Impact économique et potentiel de développement liés à la croissance des usages du vélo en France », en cours d'élaboration par le bureau d'études Inddigo et Vertigo Lab. Cette dernière est cofinancée par la Direction générale des entreprises, l'ADEME, la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) et la Fédération française de cyclisme.

## 2. Rappel de méthodologie

### L'échantillon

En 2019, 170 collectivités adhérentes (109 communes et 61 groupements de communes de toutes tailles) ont été sollicitées, et **65 collectivités regroupant plus de 16,6 millions d'habitants ont répondu à l'enquête.**

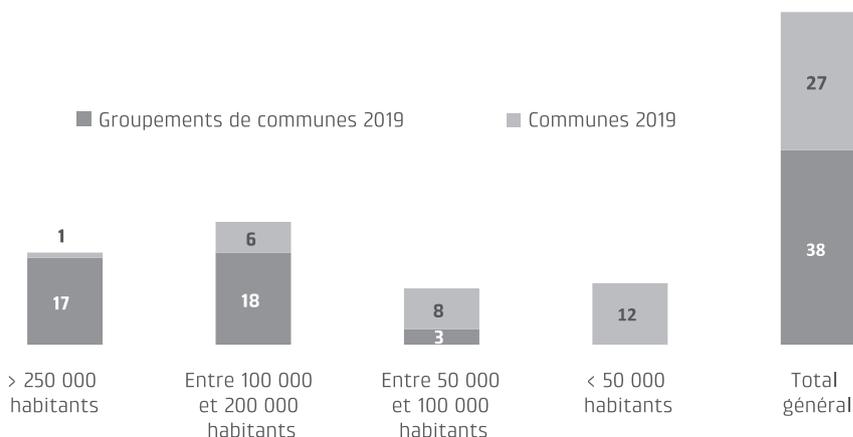
Le taux de participation pour cet observatoire s'élève donc à 38 %, soit une légère augmentation par rapport à 2016 où elles étaient 60 à avoir répondu au questionnaire, regroupant 14,7 millions d'habitants. Les réponses obtenues traduisent l'intérêt porté à la démarche, malgré la complexité de certaines des informations à collecter.

### Précisions sur le périmètre de l'étude

Seules 36 collectivités ont répondu aux deux enquêtes, celles de 2016 et 2019, limitant de fait l'étude de l'évolution des indicateurs collectivité par collectivité.

De plus, les changements de périmètre de nombreuses intercommunalités depuis la précédente enquête (24 % de celles qui ont répondu à l'enquête) n'ont pas permis d'étudier les évolutions de leurs linéaires de voiries aménagées. Soit les données n'étaient pas disponibles (intégration de nouvelles communes trop récente), soit les données n'étaient pas comparables (intégration essentiellement de communes peu denses, voire rurales).

Structure de l'échantillon des répondants 2019



Tranches de population	Répondants 2016	Répondants 2019
> 250 000 habitants	14	18
Entre 100 000 et 250 000 habitants	26	24
Entre 50 000 et 100 000 habitants	11	11
< 50 000 habitants	9	12
<b>Total général</b>	<b>60</b>	<b>65</b>

## Partie 1: la place du vélo dans les politiques publiques des collectivités

### AVANCÉES SIGNIFICATIVES

→ **Un souci constant d'associer les usagers dans la mise en place des politiques cyclables**

Les collectivités semblent toujours aussi attentives à prendre en compte l'avis de leurs administrés, puisque la moitié d'entre elles dispose d'une instance de concertation ou d'information des usagers (52 % en 2016 comme en 2019).

→ **Une volonté pérenne d'organiser la politique cyclable et de mieux connaître les pratiques de déplacement des cyclistes par la mise en place d'outils de planification et de suivi**

Entre 2016 et 2019, on observe une progression de l'adoption par les collectivités d'un schéma directeur des aménagements cyclables (83 % en avaient un en 2016, 91 % en 2019).

Les instances de suivi (observatoires, comités de suivi, audits par BYPAD et autres diagnostics dans le cadre d'un schéma directeur cyclable, étude plan vélo...), qui concernaient en 2016 moins d'une collectivité sur deux (47 %), en concernent aujourd'hui 59 %.

La mise en œuvre de comptages des cyclistes sur aménagements progresse également. Ils sont réalisés par 62 % des collectivités en 2019 contre 53 % en 2016. Ils permettent de connaître le trafic cyclable, notamment sur des points stratégiques (carrefours, ponts...), et d'adapter la voirie en conséquence. Ils permettent également de communiquer et parfois de justifier les investissements dans les infrastructures cyclables.

→ **Un budget vélo et des subventions aux associations locales de cyclistes en nette progression**

Le budget dédié au vélo (investissement et exploitation) dans les collectivités enquêtées passe de 7,32 € par habitant en 2016 à 9,26 € en 2019. De plus, 61 % des collectivités déclarent en 2019 disposer d'un budget spécifique pour la communication, l'animation, les plans de mobilité et les événements vélos.

Alors que le pourcentage de collectivités accordant une ou plusieurs subventions aux associations de cyclistes locales se maintient autour de 60 %, le montant de ces subventions progresse, passant de 115 € en moyenne annuelle pour 1000 habitants en 2016 à 134 € en 2019.

→ **Une politique de maîtrise de la circulation en faveur de la ville apaisée**

Différentes mesures existent pour mieux maîtriser la circulation automobile. Une des mesures fortes consiste à réduire le nombre des files sur certaines artères, améliorant ainsi les conditions de déplacement des modes actifs. Elle est appliquée dans 71 % des collectivités enquêtées.

## Partie 2: l'aménagement de l'espace urbain en faveur du vélo

### AVANCÉES SIGNIFICATIVES

→ **Des villes de plus en plus apaisées grâce à un fort développement des zones 30**

La répartition entre type de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo révèle la forte progression des zones 30. Les collectivités ont la volonté d'apaiser la ville en développant, voire en généralisant, les voiries limitées à 30 km/h.

→ **Un kilométrage d'aménagement cyclable par habitant similaire quelle que soit la taille de la collectivité**

Le kilométrage de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo en 2019 dans les collectivités interrogées est en moyenne de 1,36 km pour 1000 habitants. Il est similaire quelle que soit la taille de la collectivité.

*NB: En France, la moyenne est de 0,23 km/1000 habitants <sup>(1)</sup>.*

→ **Des aménagements cyclables innovants pour s'adapter à toutes les situations**

Au-delà des aménagements de voiries cyclables dits classiques (bandes et pistes cyclables, couloirs bus-vélo...), on observe en 2019 que les collectivités enquêtées cherchent à faciliter la circulation des vélos par différents dispositifs innovants.

On note par exemple la progression des cédez-le-passage cyclistes aux feux (84 % des communes enquêtées en disposent), l'augmentation des « chaudières » et des « vélorues » qui permettent de donner une place plus importante au vélo sur la voirie sans modifier l'emprise des voiries existantes, en demandant simplement aux automobilistes un comportement plus attentif.

<sup>(1)</sup> Le 56<sup>e</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation (2018), évalue la longueur du réseau cyclable en France à 15780 km.

---

## Partie 3: le stationnement vélo

### AVANCÉE SIGNIFICATIVE

#### → L'offre de stationnement vélo en progression

Les collectivités disposent en 2019 d'une offre globale de 22 places de stationnement vélo pour 1000 habitants contre 20 places en 2016.

### POINT DE VIGILANCE

#### → La part de places sécurisées reste stable

La répartition entre emplacements sous forme d'arceaux et autres types de stationnements (emplacements sécurisés, parcs ouverts ou couverts...) reste stable entre 2016 et 2019 et fortement dominée par les arceaux (90,6 %). La part d'emplacements sécurisés reste également stable (5,7 % en 2019 contre 5,8 % en 2016).

---

## Partie 4: offres de services vélo à destination des agents des collectivités

### AVANCÉES SIGNIFICATIVES

#### → Une volonté des collectivités enquêtées de favoriser la pratique cyclable auprès de leurs agents

Cette volonté se concrétise par des moyens variés : plan de mobilité (PDM), mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, mise à disposition de vélos...

En 2019, 51 % des collectivités avaient adopté un PDM pour leurs agents, et 25 % projetaient d'en réaliser un.

On observe également que 25 % des collectivités ont mis en place une indemnité kilométrique vélo (IKV) pour leurs agents. En moyenne 7 % des agents des collectivités concernées bénéficient de cette mesure.

La part de collectivités ayant mis des vélos à disposition de ces agents a augmenté sensiblement, passant de 85 % en 2016 à 92 % en 2019.

---

## Partie 5: offres de services vélo à destination des entreprises et habitants du territoire

### AVANCÉES SIGNIFICATIVES

#### → Les offres de prêt de vélos en forte progression

En 2019, 90 % des collectivités enquêtées disposent d'une offre de prêt ou de location sur leur territoire (contre 63 % en 2016). Cette forte progression peut être due à la fois :

- à l'augmentation des systèmes de prêt/location de vélos humanisés : 42 % en 2016 contre 62 % en 2019 ;
- à l'augmentation des offres de vélos en libre-service avec bornes : 47 % en 2016 contre 52 % en 2019 ;
- à l'apparition d'offres de vélos en libre-service sans bornes (*free floating*) : 17 % des collectivités disposent d'un tel système sur leur territoire.

Il est à noter que cette progression se fait principalement dans les collectivités moyennes ou petites. Parmi les collectivités de moins de 50 000 habitants, 22 % disposaient d'une offre de prêt en 2016 contre 82 % en 2019.

#### → Maintien des aides aux entreprises pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

Les collectivités maintiennent leur aide aux entreprises pour la mise en place de plans de mobilités (44 % proposent une aide en 2019). Certaines proposent même une aide à l'équipement en vélos des entreprises.

#### → Nombreuses animations sécurité et écomobilité en milieu scolaire

Même si les actions envers des scolaires en termes d'écomobilité, type pédibus et vélobus, ont tendance à régresser (passant de 48 % en 2016 à 23 % en 2019), l'implication des collectivités dans la mise en place d'animations en milieu scolaire est très forte (83 % des collectivités concernées en 2019). Ces animations se diversifient et sont principalement orientées vers la sécurité des enfants (66 % des collectivités en proposent) et vers l'apprentissage du vélo (56 % des collectivités enquêtées).

### POINTS DE VIGILANCE

#### → L'espace public de plus en plus sollicité

L'apparition massive des offres de vélos en libre-service sans bornes, dits en *free-floating*, a révélé des problématiques de régulation et de cohabitation de l'espace public. Certaines collectivités ont souhaité conserver la maîtrise de leur espace public par l'adoption d'une « charte de bonne conduite », la définition d'un contingent maximum ou la mise en place d'une redevance.

#### → Tendance à la baisse du nombre des collectivités aidant à l'achat de vélos

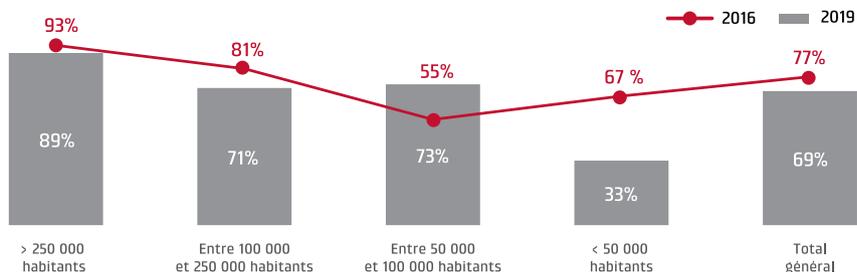
Le nombre de collectivités du bloc communal qui aident les particuliers pour l'achat de vélos, tous types confondus, a baissé depuis 2016. Il est passé de 25 % en 2016 à 18 % en 2019.

# 1. La place du vélo dans les stratégies de mobilité et dans la gouvernance des collectivités

## 1.1. Chargés de mission vélo

En 2016	En 2019
<b>77%</b>	<b>69%</b>
des collectivités déclarent avoir un chargé de mission vélo au sein de leurs services.	

Présence d'un chargé de mission vélo dans le périmètre



Le nombre de chargés de mission vélo a diminué entre 2016 et 2019, principalement dans les collectivités de moins de 50 000 habitants.

En 2019, ces chargés de mission sont rattachés à :

- 51% à la direction des transports / des déplacements / de la mobilité / du développement durable,
- 16% à la direction de l'aménagement / des espaces publics,
- 14% à la direction voirie / circulation / infrastructure / réseaux,
- 5% à la direction de l'environnement,
- 2% aux services techniques,
- 12% à plusieurs directions.

On peut espérer que cette tendance à la baisse s'inverse dans les prochaines années, notamment grâce aux aides de l'État en matière d'ingénierie territoriale, comme l'appel à projets « Vélo et Territoires » lancé par l'ADEME.

**POUR INFO :** L'appel à projets « Vélo et territoires », lancé par l'ADEME, s'inscrit dans une démarche d'accompagnement des territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable.

Il s'adresse aux territoires ruraux, péri-urbains et urbains peu denses pour leur

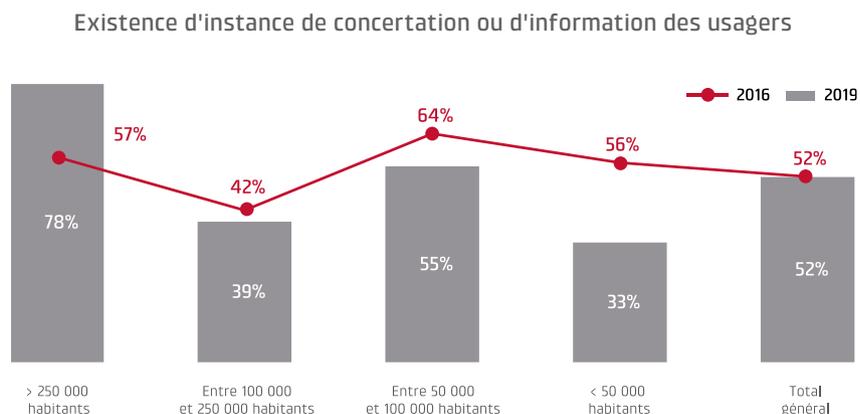
permettre d'anticiper la mise en œuvre du plan vélo et de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis.

Trois axes sont proposés dans le cadre de cet AAP. L'axe 3, soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du

territoire, finance notamment le recrutement de chargés de mission vélo/mobilités actives (statut contractuel) pour mettre en œuvre leur politique cyclable (réalisation du schéma, animation/communication, développement des services, évaluation, accompagnement des changements de pratiques sociales et de comportement).

## 1.2. La concertation avec les usagers

En 2016	En 2019
<b>52%</b>	<b>52%</b>
des collectivités enquêtées disposent d'une instance de concertation et d'information.	



### En 2019, il s'agissait pour :

- 73 % d'une instance de concertation,
- 27 % d'une instance d'information.

**Ces instances se réunissent en moyenne 4,5 fois/an** (entre 1 et 12 fois selon la collectivité).

- 30 % d'entre elles disposent d'un budget participatif, donc décidé par les citoyens.

Ce taux est fixe entre 2016 et 2019 malgré quelques variations : baisse dans les collectivités de plus de 250 000 habitants, augmentation dans les autres.

## 1.3. Planification, organisation et gestion de la circulation

On peut observer que l'usage que font les collectivités des outils à leur disposition pour planifier et organiser la circulation est assez stable.

En 2019, nous notons que parmi les collectivités enquêtées :

**10 %** disposent d'une charte de modération de la circulation motorisée (contre 7 % en 2016),

**29 %** disposent d'un schéma directeur des zones 30 (contre 21 % en 2016),

**50 %** disposent d'un observatoire local de la sécurité routière (contre 54 % en 2016).

En 2019, nous notons également que parmi les collectivités enquêtées :

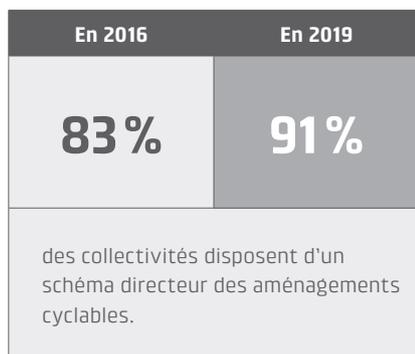
**71 %** ont réduit le nombre de files sur certaines artères (contre 70 % en 2016),

**27 %** ont remis en double sens des artères en sens unique (contre 31 % en 2016),

**39 %** ont supprimé des carrefours à feux après modération de la circulation (contre 35 % en 2016).

## 1.4. Les outils de planification en faveur des cyclistes

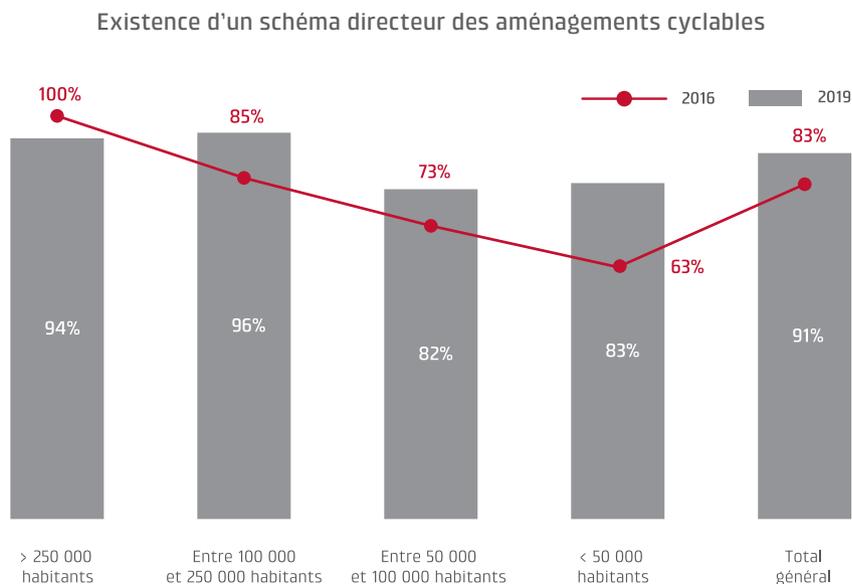
### a. Schéma directeur des aménagements cyclables



On observe que :

- 57% de ces schémas directeurs ont été élaborés ou révisés entre 2016 et 2019,
- 23% l'ont été entre 2010 et 2015,
- 20% antérieurement.

Cela représente une progression significative entre 2016 et 2019 de l'adoption de schémas directeurs.



### b. Les mesures en faveur de la pratique du vélo dans les plans locaux d'urbanisme (PLU)

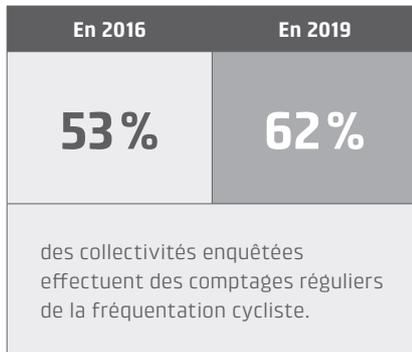
En 2019, nous notons que :

**54 %** des PLU des collectivités enquêtées comportent un plan de zonage prévoyant des réserves d'emprises pour des aménagements cyclables (contre 50 % en 2016). 60 % de ces PLU ont été élaborés ou révisés entre 2016 et 2019.

**83 %** des PLU des collectivités enquêtées définissent à l'article 12 des normes de stationnement pour les cyclistes dans les immeubles neufs (contre 92 % en 2016).

## 1.5. Le comptage cycliste comme outil de suivi de la politique cyclable

### a. Les comptages sur aménagement



Près d'un tiers des collectivités qui effectuent des comptages utilisent au moins deux systèmes de comptage.

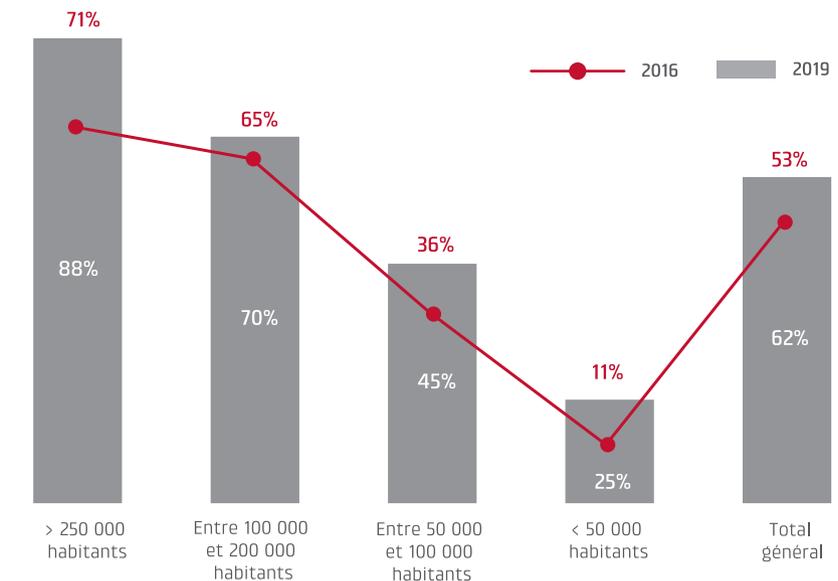
Elles utilisent pour ces comptages à :

- 19% un système **automatisé périodique**,
- 46% un système **automatisé permanent**,
- 33% un **relevé manuel**.

Le choix des sites de comptage se fait à :

- 29% en raison de **points durs**,
- 31% dans le cadre **d'un projet d'aménagement**,
- 21% sur les **points de passage stratégiques** (ponts, sites générateurs de

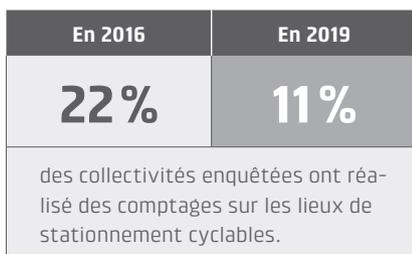
Collectivités ayant réalisé des comptages sur aménagement



déplacement et nœuds de mobilité),  
 • 16% sur des **aménagements cyclables structurants**.

On remarque une forte progression des comptages sur les aménagements cyclables et points de passage. Ce constat est le même quelle que soit la taille des collectivités.

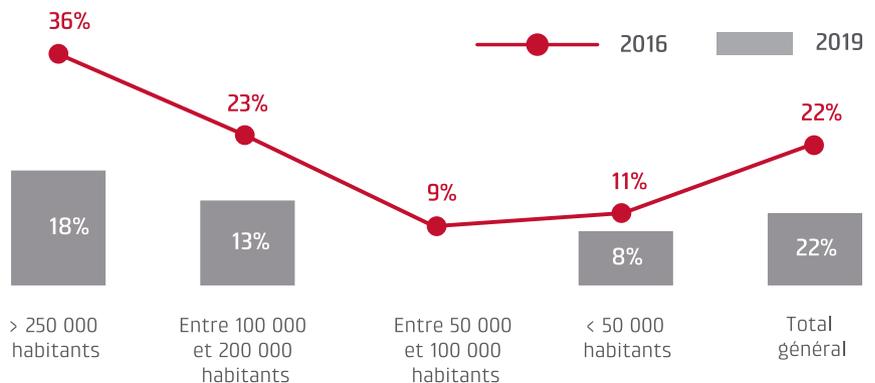
### b. Les comptages sur les lieux de stationnement



• 8% des collectivités effectuent à la fois des comptages sur les lieux de passage et sur les lieux de stationnement cyclistes.

On remarque une baisse des comptages sur sites de stationnement.

Collectivités réalisant des comptages sur les lieux de stationnement des cyclistes



**POUR INFO :** Le comptage des cyclistes permet à la fois de rassembler des données pour planifier les projets, d'analyser la fréquentation des aménagements, de commu-

niquer sur l'évolution de la pratique du vélo, mais aussi de comparer les données vélo avec celles des autres modes de transport. N.B. : Le Club des villes et territoires

cyclables a publié en juin 2019 un guide à destination des collectivités sur le comptage des cyclistes en milieu urbain, à retrouver sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## 1.6. Les budgets dédiés aux politiques cyclables

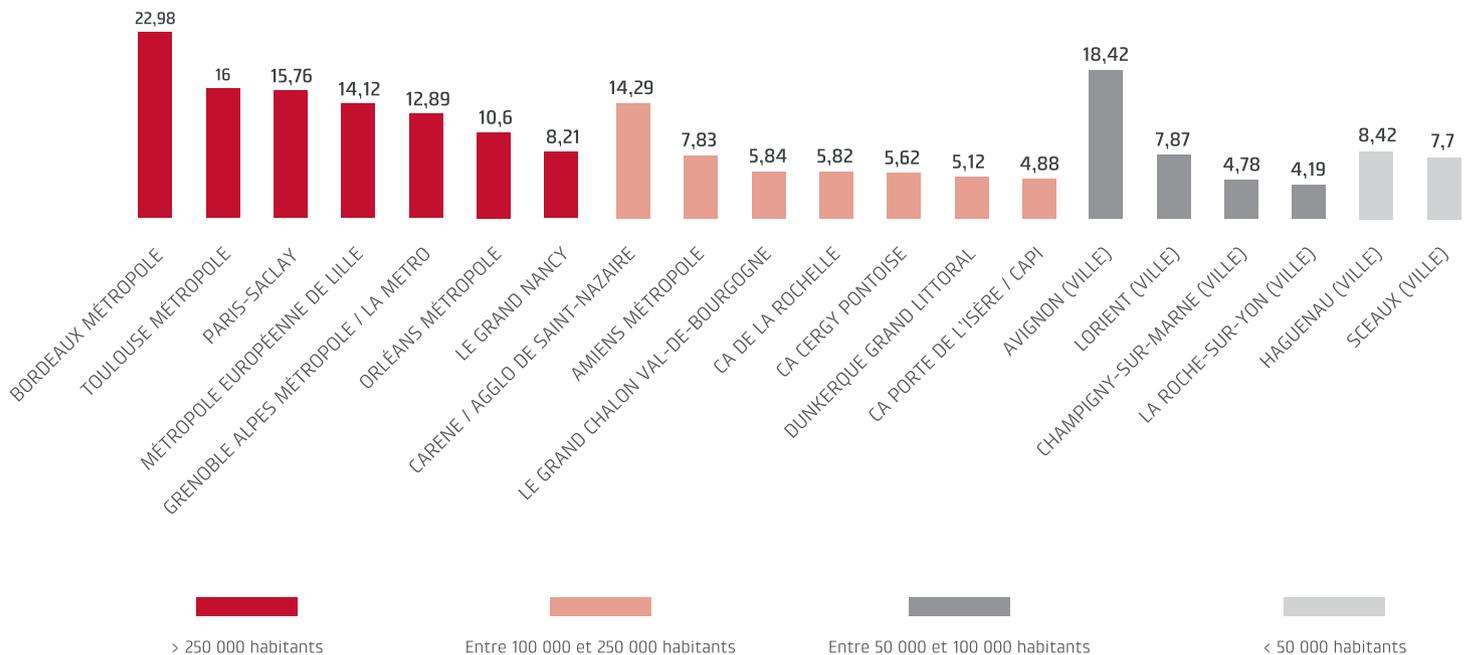
Le budget global dédié au vélo (investissement et exploitation) progresse en moyenne de 26 % par rapport à 2016.

En 2016	En 2019
<b>7,32 €</b>	<b>9,26 €</b>
par habitant sont investis dans le budget vélo (investissement et exploitation) dans les collectivités interrogées.	

Il est à noter que 61% des collectivités déclarent en 2019 disposer d'un budget spécifique pour la communication, l'animation, les plans de mobilité, les événements vélos et la communication.

Par ailleurs, **23 %** des collectivités répondantes déclarent avoir en 2019 un budget spécifique pour **les aménagements, les services** (signalétique, jalonnement piétons...) et la communication à destination des **piétons**. Ce budget est en moyenne de **0,61 € par habitant**.

Budget annuel spécifique vélo par habitant (investissement + exploitation) en 2018 des 20 collectivités ayant le budget le plus élevé



## 1.7. Les subventions accordées aux associations locales de cyclistes

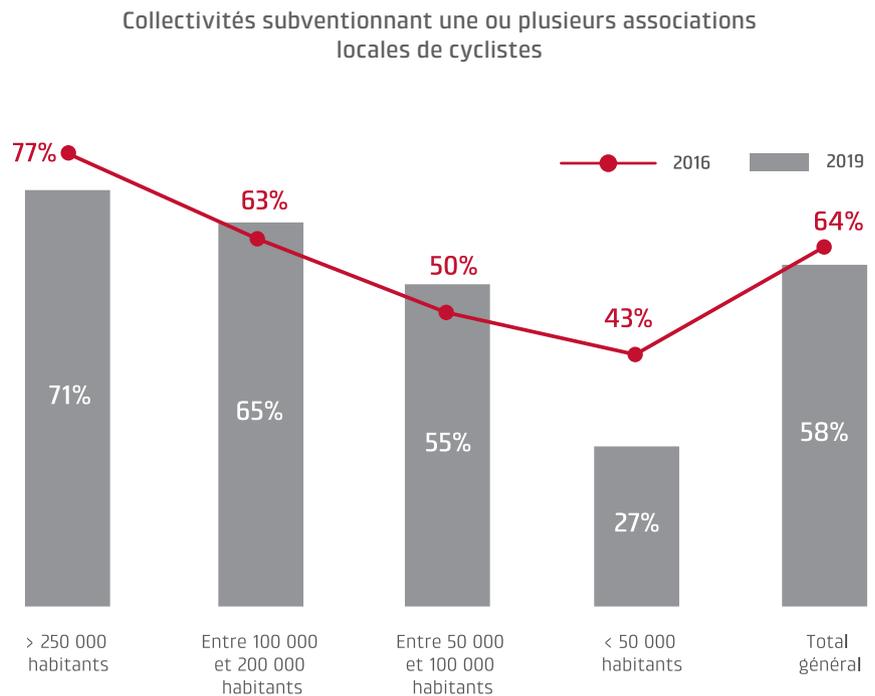
En 2016	En 2019
<b>61%</b>	<b>58%</b>
des collectivités subventionnent une ou plusieurs associations locales de cyclistes.	

Le pourcentage de subventionnement a légèrement baissé entre 2016 et 2019, cependant son montant moyen a augmenté

Le montant moyen de cette subvention annuelle, pour 1000 habitants, est passé de **115 €** en 2016 à **134 €** en 2019.

• **Les trois quarts des collectivités concernées ne subventionnent qu'une seule association,**

- 16% des collectivités concernées subventionnent 2 ou 3 associations,
- 10% subventionnent plus de 3 associations.



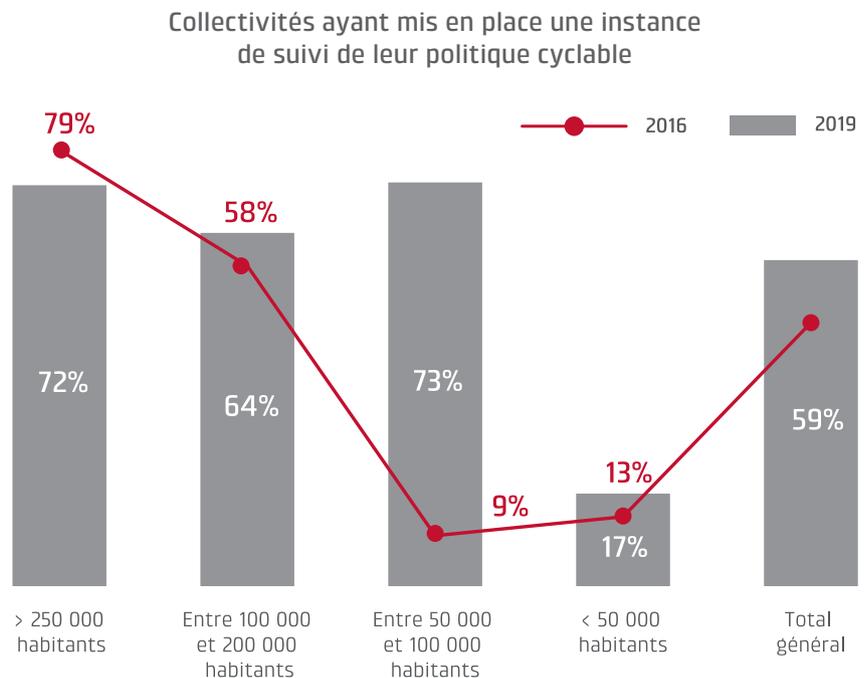
## 1.8. Observatoires locaux d'évaluation de la politique cyclable

En 2016	En 2019
<b>47%</b>	<b>59%</b>
des collectivités enquêtées ont mis en place au moins une instance de suivi de leur politique cyclable.	

On peut observer une forte progression des instances de suivi, notamment dans les collectivités de 50 000 à 100 000 habitants.

5 collectivités concernées sur 6 ont, en 2019, mis en place **plusieurs instances de suivi**. Elles ont mis en place à :

- 35% un **observatoire**,
- 51% un **comité de suivi**,
- 19% un **audit par BYPAD**,
- 51% une **étude spécifique** (diagnostic dans le cadre d'un SD cyclable, étude plan vélo...).



## 2. Aménagement de l'espace urbain

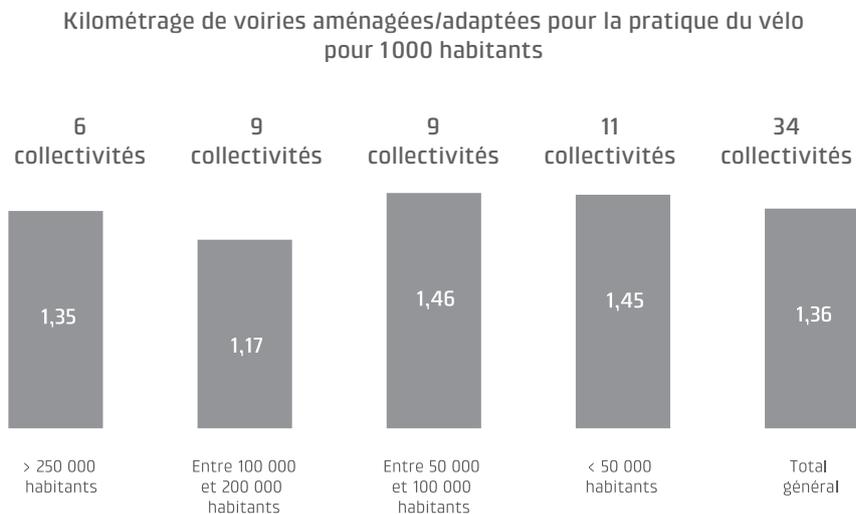
### 2.1. Kilométrage de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo <sup>(2)</sup>

En 2016	En 2019
<b>1 km</b>	<b>1,36 km</b>
de voiries ont été aménagé ou adapté à la pratique du vélo en moyenne par 1000 habitants.	

Le graphique ci-contre a été fait sur la base des 34 collectivités ayant fourni des données complètes. Pour les autres, les données sont soit incomplètes soit non renseignées.

Sont considérées comme des voiries aménagées/adaptées à la pratique du vélo :

- les aires piétonnes,
- les zones de rencontre,
- les zones 30 et voiries limitées à 30 km/h bénéficiant ou non d'aménagements spécifiques (bande/piste/couloir bus-vélos),
- les voiries limitées à 50 km/h et plus bénéficiant d'aménagements spécifiques (bande/piste/couloir bus-vélos).



Le kilométrage moyen de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo dans les collectivités interrogées est similaire quelle que soit la taille de la collectivité. Il est en moyenne de 1,36 km pour 1000 habitants. **Il a progressé de 36 % par rapport à 2016**, où en moyenne 1 km pour

1000 habitants était aménagé dans les collectivités enquêtées.

NB : En France, la moyenne est de 0,23 km/1000 habitants <sup>(3)</sup>.

Kilométrage de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo pour 1000 habitants en 2018 des 20 collectivités ayant indiqué les chiffres les plus élevés



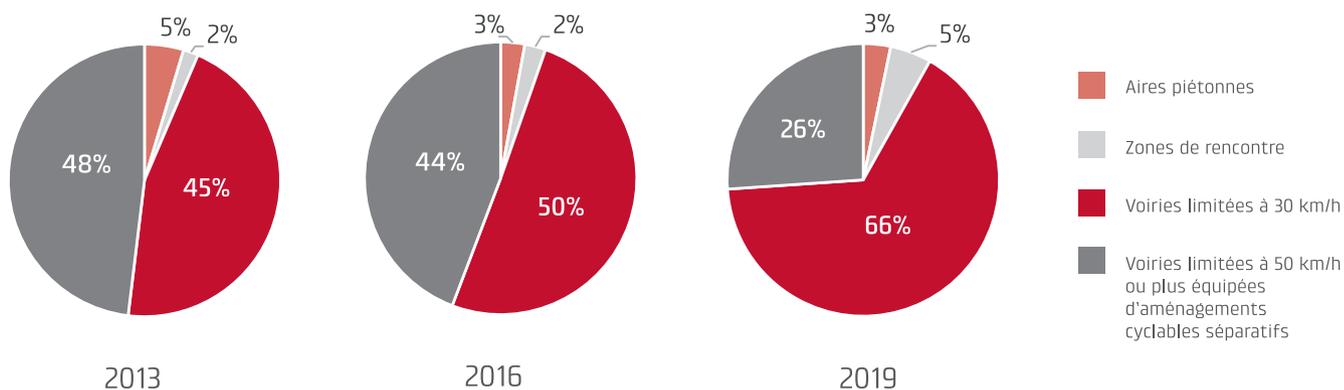
<sup>(2)</sup> Remarque : tous les indicateurs analysés dans la précédente enquête de 2016 n'ont pas pu être repris car l'enquête a évolué en 2019, prenant en compte beaucoup plus de types d'aménagements cyclables et incluant dans les voiries adaptées, en plus des zones 30, les autres voiries limitées à 30 km/h. De plus, les comparaisons

sont impossibles, étant donné que peu de collectivités ont rempli en totalité cette partie de l'enquête dans les deux enquêtes (2016, 2019). Enfin, de nombreuses intercommunalités ont changé de périmètre depuis la précédente enquête, intégrant souvent des communes moins urbanisées avec peu d'aménagements cyclables.

<sup>(3)</sup> Rapport de la commission des comptes 2018, qui évalue la longueur du réseau cyclable en France à 15780 km.

## 2.2. Répartition par type de voiries aménagées/adaptées à la pratique du vélo

Répartition des différents types de voiries aménagées/adaptées à la pratique du vélo

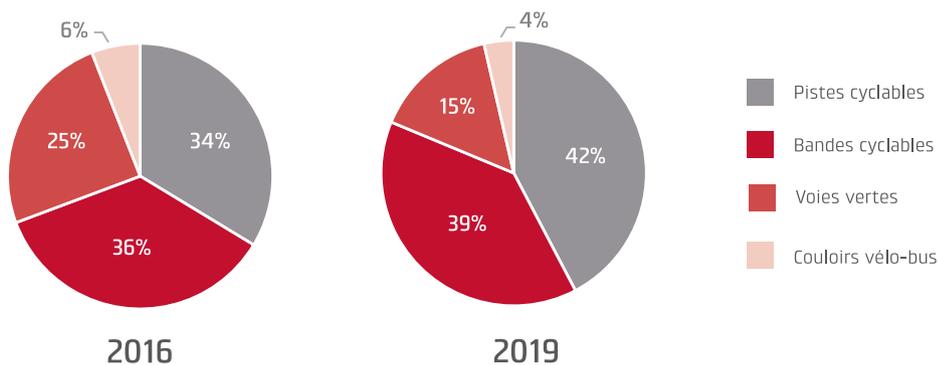


On observe une **forte progression des secteurs limités à 30 km/h** par rapport aux voiries disposant d'aménagements cyclables séparatifs (limitées à 50 km/h et plus). Cette progression est liée au

souhait des collectivités d'apaiser la ville en développant, voire en généralisant, **des zones 30 dans les centres-villes.**

## 2.3. Répartition par type d'aménagements cyclables

Répartition des différents types d'aménagements cyclables



En 2019, avec 42%, la piste cyclable est l'aménagement cyclable le plus souvent utilisé parmi les différents types d'aménagements, devant la bande cyclable, dont

la part est de 39%. Entre 2016 et 2019, la part des pistes cyclables a sensiblement augmenté dans les collectivités enquêtées, passant de 34% à 42%.

## 2.4. Aménagements pour cyclistes aux carrefours

### a. Sas cyclistes

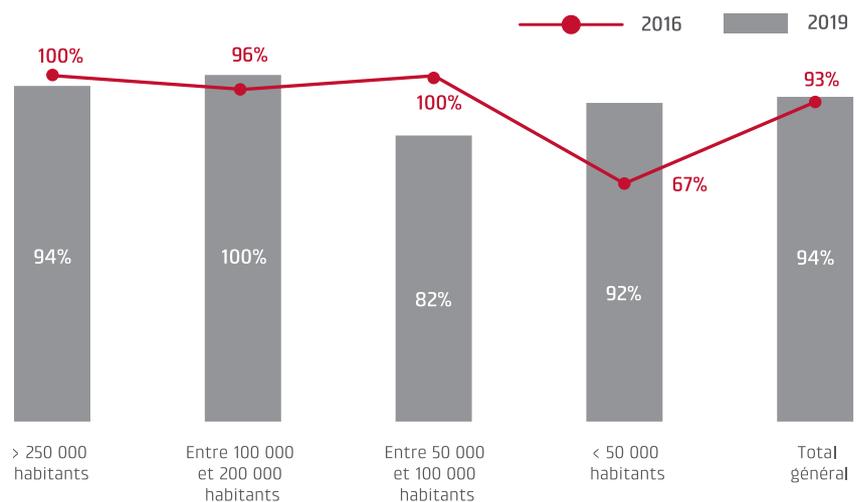
En 2016	En 2019
<b>94%</b>	<b>93%</b>
des collectivités enquêtées ont aménagé des sas cyclistes aux carrefours.	

En 2019 :

- 74% des collectivités ont aménagé à la fois des sas avec et sans borne d'amorce,
- 14% des collectivités ont aménagé uniquement des sas sans borne d'amorce,
- 9% des collectivités ont aménagé uniquement des sas avec borne d'amorce.

Ce taux reste très élevé pour quasi toutes les collectivités qui ont répondu au questionnaire. La progression est significative pour les collectivités de moins de 50 000 habitants (67% en 2016, 92% en 2019).

Aménagements de sas cyclistes



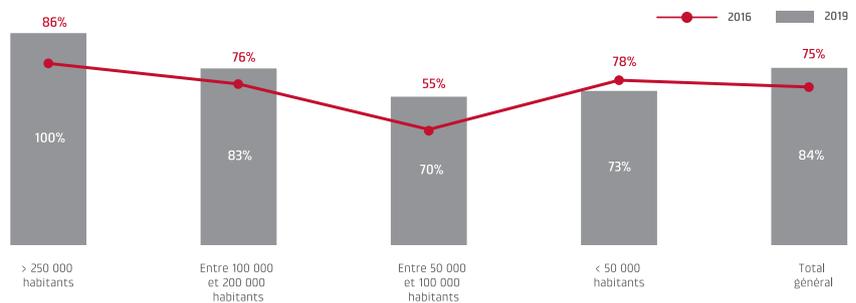
### b. Cédez-le-passage cyclistes

En 2016	En 2019
<b>75%</b>	<b>84%</b>
des collectivités enquêtées ont aménagé des cédez-le-passage cyclistes aux carrefours à feux.	

On peut noter une progression de l'aménagement de cédez-le-passage dans les collectivités enquêtées.

Le nombre moyen de carrefours équipés, par collectivité, a progressé entre 2016 et 2019, passant de 62 à 72.

Collectivités ayant aménagé des cédez-le-passage cyclistes



C'est principalement dans les grandes collectivités (population supérieure à 250 000 habitants) que se situent ces aménagements.

### c. Autres aménagements cyclables aux carrefours

En 2019, les collectivités enquêtées ont aménagé aux carrefours à :

<b>65%</b> des <b>trajectoires matérialisées pour les cycles</b> .....	Contre 56% en 2016
<b>45%</b> des <b>minigratoires</b> .....	Contre 43% en 2016
<b>63%</b> des <b>feux de signalisation spéciaux dédiés aux cycles</b> .....	Contre 63% en 2016

## 2.5. Nouvelles organisations de la chaussée au profit des cyclistes

### a. La « Vélorue »

Les collectivités qui ont aménagé des « vélorues » souhaitent légitimer la place du vélo sur la rue en contraignant les automobilistes à cohabiter sans s'octroyer la place dominante.

Elles souhaitent également, sur certaines artères, repositionner les vélos sur la chaussée quand les aménagements cyclables (pistes, bandes vertes) existants engendrent, du fait du flux important de cyclistes, des conflits entre piétons et vélos.

Malgré le fait que ces aménagements soient encore très récents en France (en phase d'expérimentation), les premiers retours sont très positifs. Les cyclistes



se sentent plus en sécurité, la vitesse moyenne, voire le trafic, baisse sur ces axes, les conflits entre piétons et cyclistes s'atténuent.

Ces constats sont dressés à partir d'entretiens réalisés dans le cadre de cette enquête auprès de l'Eurométropole de Strasbourg, de Bordeaux Métropole et de Dijon Métropole.

### b. La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou « chaucidou »

L'aménagement de CVCB permet d'assurer des continuités cyclables jusqu'alors difficilement envisageables du fait d'emprises de voiries trop étroites pour l'aménagement de pistes cyclables. Cet aménagement assure plus de sécurité au cycliste et engendre une réduction de la vitesse moyenne des véhicules.

La CVCB est généralement aménagée en secteur périurbain. Lorsque cet aménagement est réalisé en zone urbaine, la continuité cyclable risque d'être entravée par du stationnement intempestif dans les rives.

Et alors que certaines collectivités expérimentent cet aménagement, pour Nantes Métropole par exemple (dont les premières expérimentations datent de 2013-2014),



les CVCB font partie intégrante du catalogue des aménagements cyclables de la métropole.

Constat dressé à partir d'entretiens réalisés auprès de l'Eurométropole de Strasbourg, de Nantes Métropole, la ville de La Rochelle et la ville de Lorient.

**POUR INFO :** La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux

véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes<sup>(4)</sup>. Ce principe de répartition de l'espace de la chaussée est utilisé en Suisse depuis 1997. On en trouve également en Autriche, en

Allemagne et aux Pays-Bas. Cet aménagement n'est devenu possible dans les villes françaises qu'à partir de 2015 grâce à l'évolution du code de la route et à la possibilité de création d'accotements en agglomération.

**POUR INFO :** Ce type d'aménagement existe notamment dans les pays où la pratique du vélo est massive, aux Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne. C'est dans ce dernier que le concept de « Vélorue » ou « rue cyclable » a été inventé dans les années

1980 (« Fahrradstrasse »). La vélorue est une rue à faible présence automobile où la vitesse est limitée à 30 km/h, où la priorité est généralement donnée à la circulation des cyclistes. Dans certains pays (Belgique), le dépassement des cyclistes par les véhicules

motorisés est interdit, dans d'autres les conducteurs motorisés sont invités à ne pas gêner les cyclistes sans qu'une réglementation particulière s'applique (Pays-Bas).

Définition : CEREMA

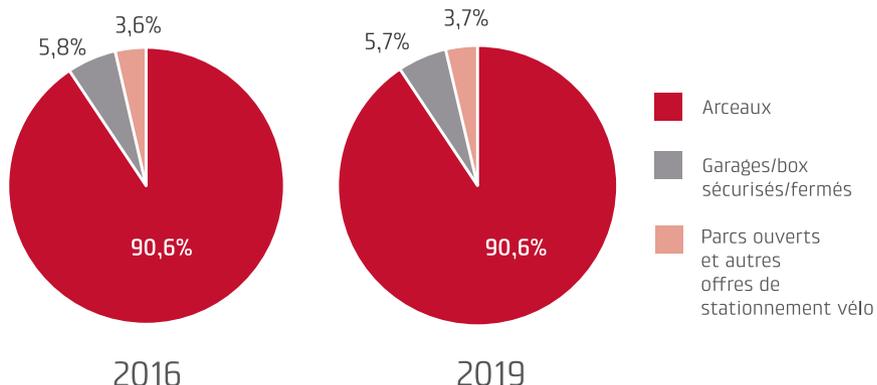
(4) Fiche technique du CEREMA n°37 - La Chaussée à voie centrale banalisée.

### 3. Stationnement des vélos

En 2016	En 2019
<b>20 places</b>	<b>22 places</b>
de stationnement vélo pour 1 000 habitants étaient comptabilisées dans les collectivités enquêtées	

La part des arceaux reste stable et représente 90,6% des places de stationnement vélo globalement disponibles. La répartition entre les deux autres types de places (garages/box sécurisés/fermés et parcs ouverts couverts, autres offres) est également pratiquement inchangée.

Structure de l'offre de stationnement vélo



### 4. Offres de services vélo à destination des agents des collectivités

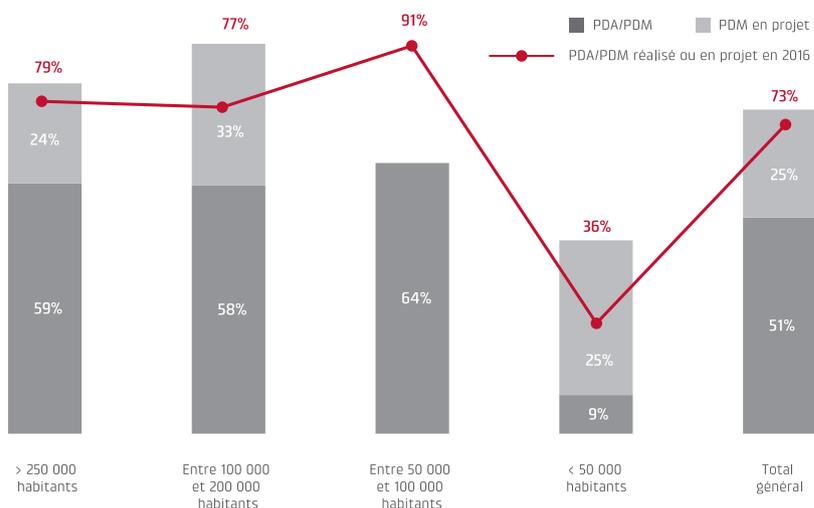
#### 4.1. Mise en place de plans de déplacements d'administration (PDA) ou de plans de mobilité (PDM) dans les collectivités

En 2016	En 2019
<b>73%</b>	<b>76%</b>
des collectivités enquêtées ont réalisé ou ont en projet la réalisation d'un plan de mobilité pour leurs agents.	

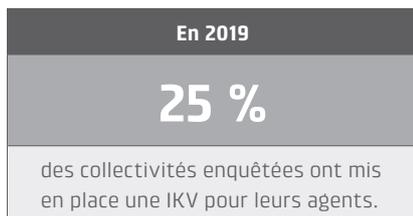
En 2016, 54% des collectivités avaient réalisé un PDM (ex-PDA) et 19% avaient le projet d'en réaliser un.

En 2019, 51% des collectivités ont réalisé un PDM (ex-PDA) et 25% ont le projet d'en réaliser un. Le taux global de réalisation et de projets de PDA/PDM est en légère augmentation.

PDA/PDM dans les collectivités interrogées



## 4.2. Indemnité kilométrique vélo (IKV)



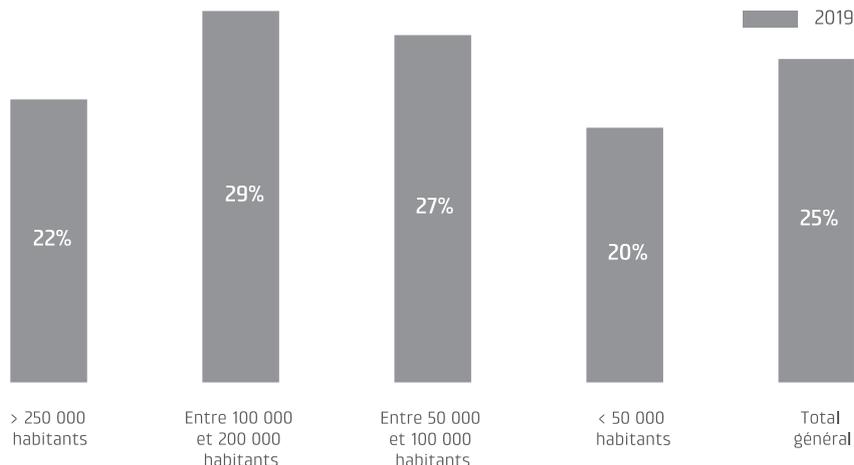
Les collectivités ayant mis en place une IKV l'ont fait pour :

- 25% en 2019
- 56% en 2018
- 19% en 2017

Le pourcentage d'agents bénéficiant de l'IKV est en moyenne de 7% (12 collectivités ont renseigné cette donnée - voir tableau ci-dessous).

On constate donc un développement rapide de ce système d'indemnisation qui valorise et favorise la pratique du vélo sur les trajets domicile-travail.

Collectivités ayant mis en place l'indemnité kilométrique vélo



On remarque que le taux de collectivités ayant mis en place l'IKV n'est pas lié à la taille de la collectivité (entre 20% et 29% selon les différentes tranches de population).

Collectivités enquêtées ayant mis en place d'IKV	Nombre de bénéficiaires	Nombre d'agents	% d'agents concernés	Moyenne par année	Moyenne générale
<b>IKV mise en place en 2017 : 3 collectivités</b>					<b>7%</b>
CA DE LA ROCHELLE	101	720	14%	11%	
LA ROCHELLE	220	1852	12%		
MONTIGNY LES CORMEILLES	12	400	3%		
<b>IKV mise en place en 2018 : 9 collectivités</b>					<b>9%</b>
ANGERS	200	3158	6%		
CARENE / AGGLO DE SAINT-NAZAIRE		NR			
CU D'ARRAS	5	300	2%		
LA ROCHE-SUR-YON	114	1900	6%		
LORIENT AGGLOMERATION		NR			
NANTES METROPOLE	500	4000	13%		
PARIS-SACLAY	1	150	0,7%		
RENNES METROPOLE		NR			
SCEAUX	22	450	5%		
<b>IKV mise en place en 2019 : 4 collectivités</b>					<b>4%</b>
AMIENS METROPOLE	120	3500	3%		
BESANÇON	200	3000	7%		
CHAMPIGNY-SUR-MARNE	32	1500	2,1%		
PARIS		NR			

**POUR INFO :** Impulsée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, l'**indemnité kilométrique vélo (IKV)** consistait en une indemnisation par l'employeur des salariés du privé se rendant sur leur lieu de travail à vélo. L'IKV était calculée pour chaque salarié concerné et représentait 0,25 km par km parcouru sur le trajet domicile / travail. L'indem-

nitée était limitée à 200€ par an en franchise d'impôt et de cotisations sociales. La LOM (loi d'orientation des mobilités) remplace désormais l'IKV, jugée trop complexe à mettre en œuvre par les entreprises, par un « **forfait mobilité durable** ». Ce dispositif permet aux employeurs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, de prendre en charge les frais de déplacement de leurs salariés

sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo ou en covoiturage (conducteur ou passager). Le versement est en franchise d'impôt pour les salariés et de cotisations sociales pour les employeurs, à hauteur de 400 €/an. L'État employeur s'est engagé, de son côté, à mettre en place le forfait mobilité durable pour tous ses agents à hauteur de 200 €/an.

### 4.3. Mise à disposition de vélos pour les agents des collectivités

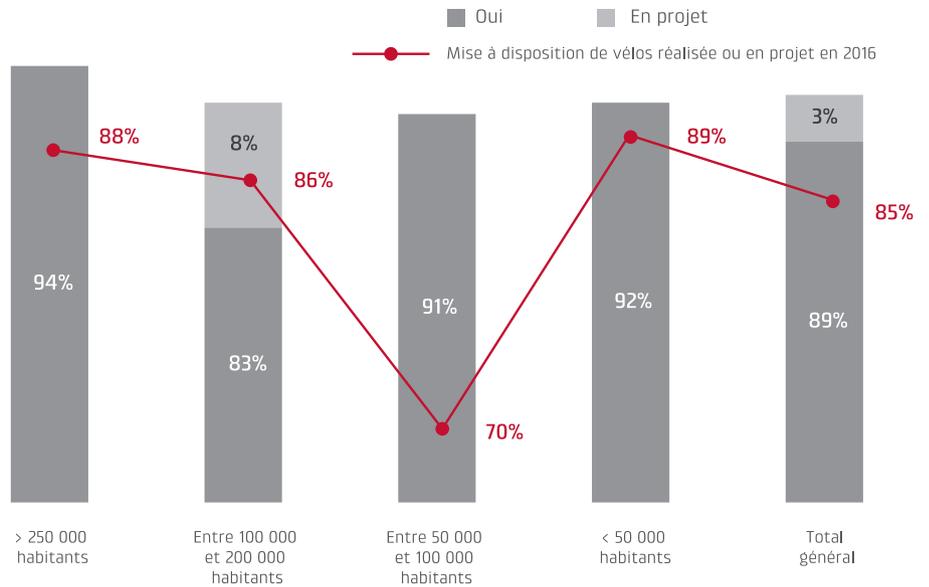
En 2016	En 2019
<b>85%</b>	<b>92%</b>
des collectivités enquêtées ont mis en place ou projettent de mettre des vélos à disposition des agents.	

Le taux de mise à disposition de vélos par les collectivités interrogées est donc en progression. Plus précisément en 2016, 78% des collectivités avaient mis à disposition des vélos pour leurs agents et 7% avaient le projet de le faire. En 2019 : 89% des collectivités ont mis à disposition des vélos pour leurs agents et 3% avaient le projet de le faire. Par ailleurs, 37% des collectivités disent avoir acheté des vélos pour leurs agents en 2018.

En complément, 6% des collectivités disent également avoir acheté des vélos pour équiper les écoles/centres de loisirs.

En 2019, les collectivités qui disent mettre des vélos à disposition de leurs agents en proposaient en moyenne 2,6 pour 100 agents.

Mise à disposition de vélos pour les agents des collectivités interrogées



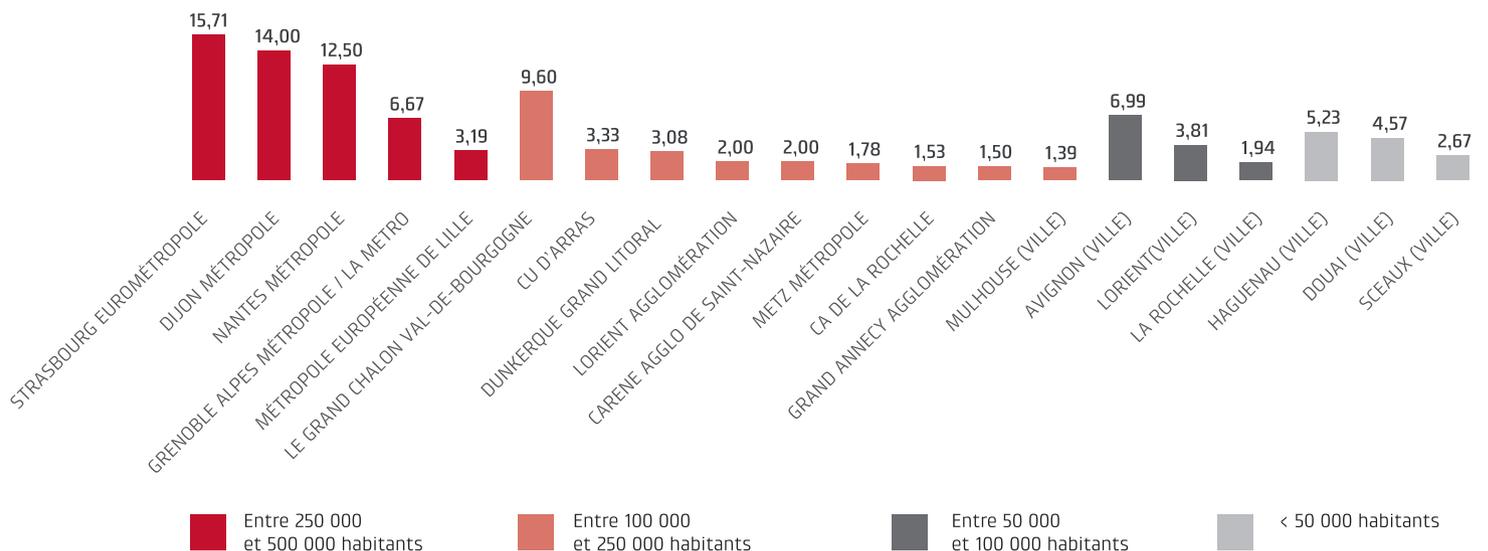
Certaines vont bien au-delà, comme les agglomérations de Strasbourg, Dijon et Nantes qui mettent à disposition plus de 10 vélos pour 100 agents.

Par ailleurs en 2019, en complément de la mise à disposition de vélos et pour favoriser la confiance et l'autonomie dans la pratique du vélo :

- **25%** des collectivités proposent des cours de « remise en selle »,
- **26%** des collectivités proposent des ateliers de maintenance de vélos,
- **40%** des collectivités mettent à disposition des équipements de sécurité.

Nombre de vélos de service ou en libre-service à destination des agents pour 100 agents, en 2019.

Les 20 collectivités ayant le nombre de vélos le plus important.



## 5. Offres de services vélo à destination des entreprises et habitants du territoire

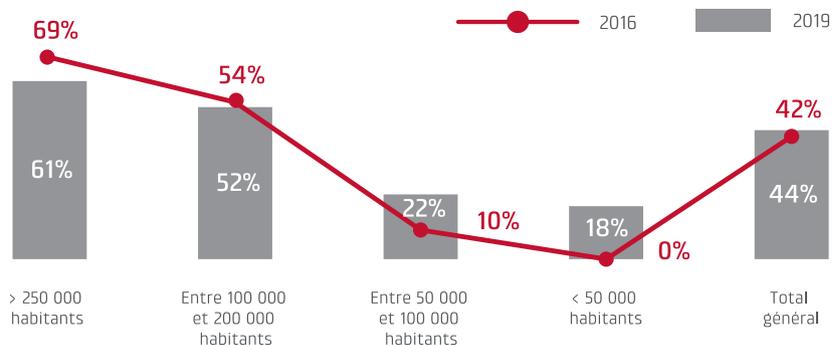
### 5.1. Dispositif d'aide à la mise en place de plans de mobilité (PDM) pour les entreprises situées sur le territoire de la collectivité

En 2016	En 2019
<b>42%</b>	<b>44%</b>
des collectivités enquêtées ont aidé les entreprises de leur territoire à mettre en place un plan de mobilité.	

On observe un maintien de l'aide apportée aux entreprises pour la mise en place d'un plan de mobilité entre 2016 et 2019.

En 2019, le nombre moyen d'entreprises concernées est de 109 (233 entreprises en moyenne pour les collectivités de plus de 250 000 salariés).

Collectivités ayant un dispositif d'aide à la mise en place de PDM pour les entreprises du territoire



L'implication des collectivités dans cette démarche est directement liée à leur taille

(le taux progressant proportionnellement à la taille de la collectivité).

**POUR INFO:** Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que, dans le périmètre d'un plan

de déplacements urbains (obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants), toutes les entreprises regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site

doivent **élaborer un PDM** pour améliorer la mobilité de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.

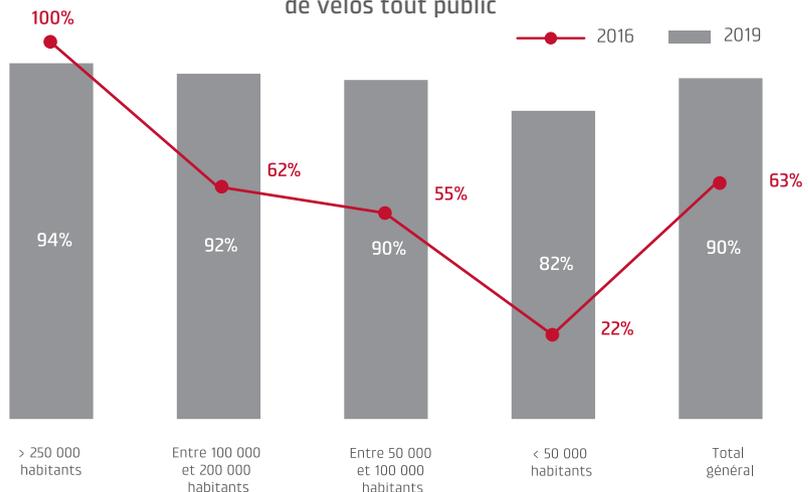
### 5.2. Les services de prêt et de location de vélos à destination du grand public

En 2016	En 2019
<b>63%</b>	<b>90%</b>
des collectivités enquêtées disposent d'au moins une offre de prêt/location de vélos tout public sur son territoire (vélos en libre-service avec ou sans borne, système de prêt/location de vélos humanisé).	

Il est à noter que cette progression s'observe principalement dans les collectivités moyennes ou petites. Parmi les collectivités de moins de 50 000 habitants, 22% disposaient d'une offre de prêt en 2016 contre 82% en 2019.

Non seulement les offres traditionnelles de prêt et de location (vélos en libre-service avec bornes et location humanisée) se sont généralisées auprès des adhérents, mais de nouvelles offres sont apparues sous la forme de **vélos en libre-service**

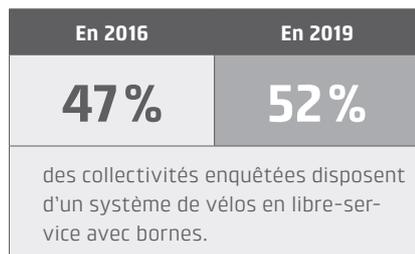
Collectivités ayant au moins une offre de prêt/location de vélos tout public



**sans bornes (freefloating).** On observe une forte progression des offres de location vélo dans les **collectivités de moins de 50 000 habitants**. Cette progression est due en partie à la plus forte présence, parmi les collectivités répondantes, de collec-

tivités appartenant aux agglomérations parisienne et lyonnaise, où sont mis en place les systèmes de vélos en libre-service Vélib' et Vélo'v.

## a. Système de vélos en libre-service avec bornes



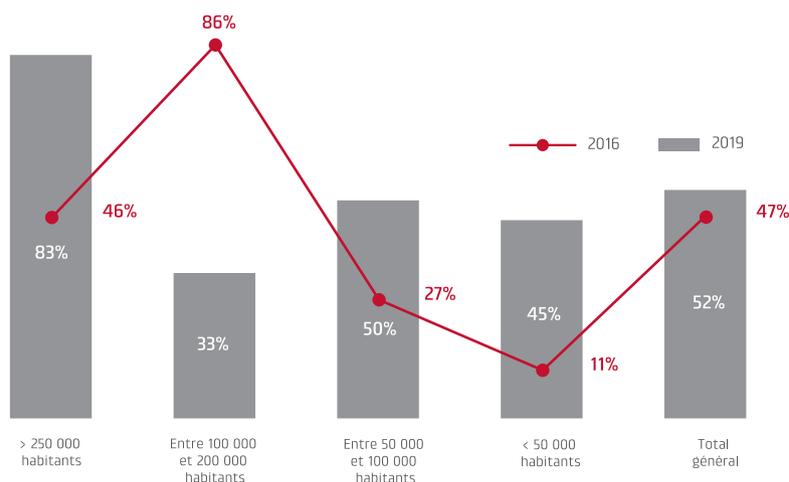
On constate une progression du taux de collectivités ayant mis en place un système de prêt.

32 collectivités ont indiqué avoir un réseau de vélos en libre-service sur leur territoire, 8 d'entre elles sont concernées par le réseau Vélib' Métropole (Paris et communes limitrophes adhérentes au dispositif).

On observe, parmi les répondants, deux villes pionnières :

- La Rochelle, ville française pionnière avec ses « vélos jaunes » dès 1976 ;
- Rennes, également très en avance avec ses « vélos à la carte » mis en place en

Collectivités disposant d'un système de vélos en libre-service

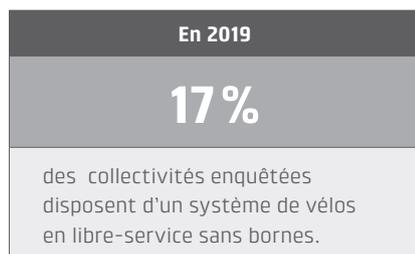


1998. Ces villes ont été suivies depuis 2006 par de nombreuses autres collectivités :

- Paris et les communes limitrophes ont mis en place le réseau Vélib' en 2007 ;
- 18 collectivités hors IDF ont mis en place un service de VLS entre 2006 et 2013 ;

• Enfin la Communauté d'agglomération du Pays basque et la CARENE (agglo de Saint-Nazaire) ont mis en place un service de VLS en 2018.

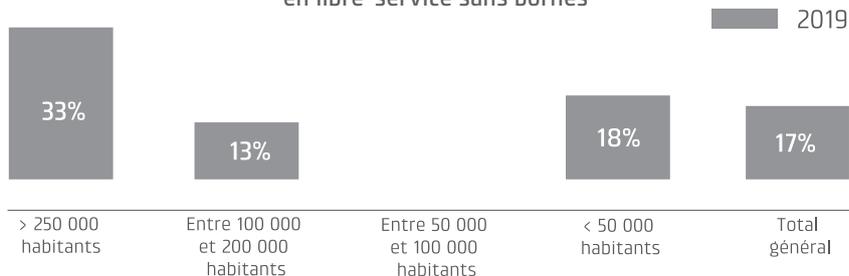
## b. Système de vélos en libre-service sans bornes (*free floating*)



11 collectivités disposent sur leur territoire d'un ou de plusieurs services de vélos en libre-service sans bornes. Ces offres ont été mises en place en 2017 ou 2018.

Plusieurs centaines, voire milliers, de vélos sont à disposition sur chaque territoire (1200 à Angers, 9000 à Paris).

Collectivités disposant d'un ou plusieurs systèmes de vélos en libre-service sans bornes



Cette occupation massive de l'espace public a amené :

- 6 collectivités à adopter une « Charte de bonne conduite » ;

- 2 à définir des contingents maximum (900 vélos à Toulouse, 600 à Bordeaux) ;
- et 4 à faire payer une redevance (Toulouse, Grenoble, Bordeaux, Paris).

**POUR INFO :** l'article 18 de la LOM, portant sur la gestion des vélos et trottinettes en libre-service sans station d'attache (*freefloating*), permet aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de définir des prescriptions particulières pour les services de vélos en libre-service sans bornes :

Celles-ci pourront prévoir des prescriptions concernant :

- les informations que doit transmettre l'opérateur,
  - le nombre d'engins à déployer,
  - les conditions spatiales du déploiement,
  - le respect de règles d'accessibilité de l'espace public,
  - les mesures pour assurer le retrait des engins hors d'usage,
  - les caractéristiques environnementales des engins,
  - la restriction d'apposition de publicité sur les engins,
  - les mesures pour assurer la tranquillité du voisinage.
- La loi prévoit également la possibilité d'une concertation avec les communes avoisinantes.
- Source : Projet de loi d'orientation des mobilités. *Loi définitivement adoptée le 19 novembre 2019.*

### c. Prêt/location de vélos humanisé

En 2016	En 2019
<b>42%</b>	<b>62%</b>
des collectivités enquêtées disposent d'un système de prêt/location de vélos humanisé (hors loueurs privés).	

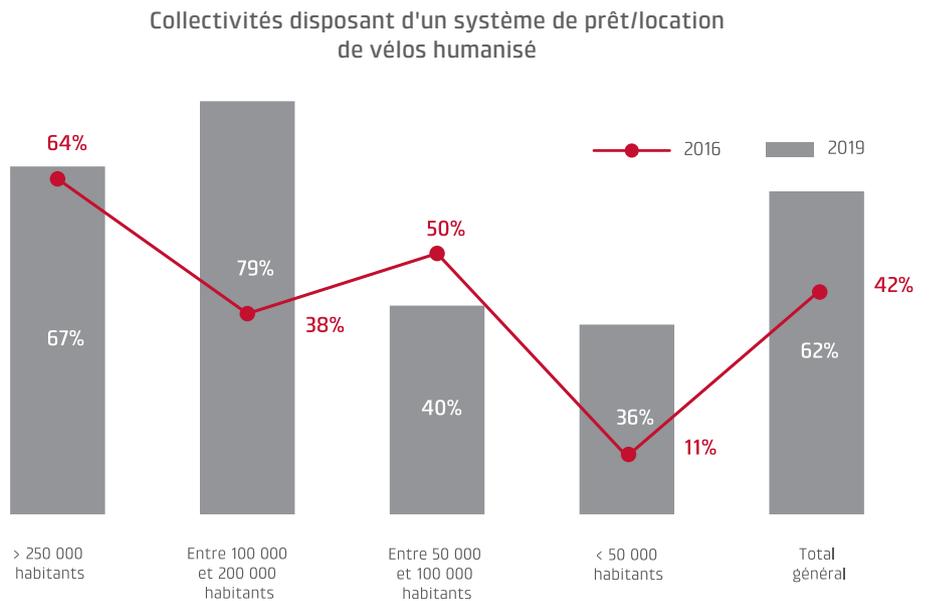
On peut observer une forte progression de l'offre de prêt/location humanisé. Les vélos prêtés/loués sont en 2019 à :

- 71% des vélos classiques,
- 26% des vélos à assistance électrique,
- 2,6% des vélos pliants,
- 0,3% des vélos cargos.

Dans les collectivités disposant de ce système de prêt/location, l'offre est en moyenne de 4,8 vélos pour 1000 habitants en 2019.

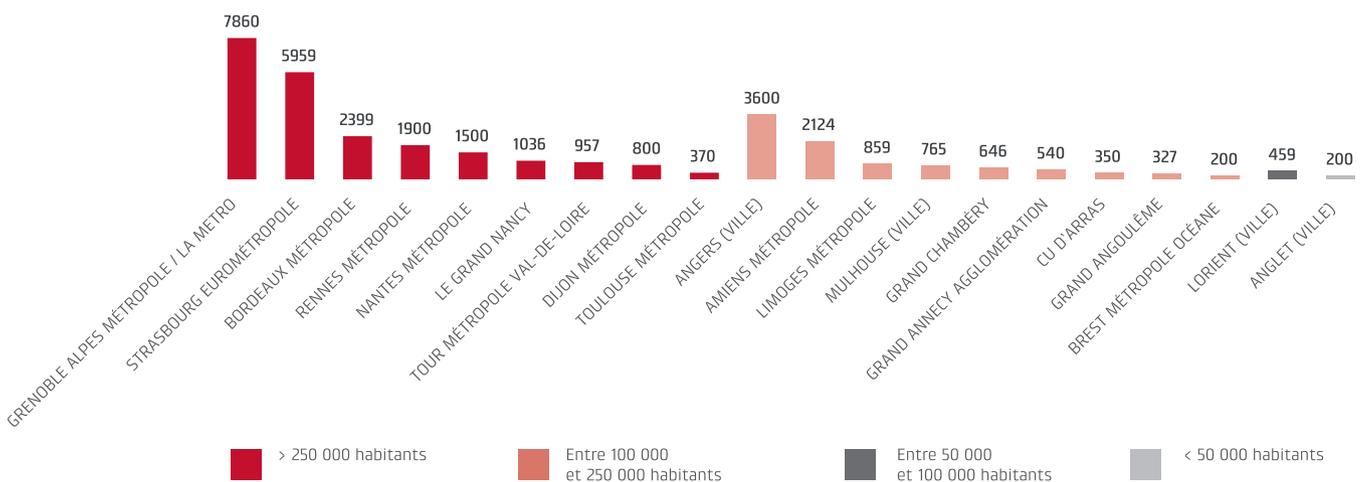
**Trois collectivités mettent à disposition plus de 3000 vélos :**

- **Grenoble Alpes Métropole**, 7 860 vélos, 3 points de location, offre mise en place en 2004 ;



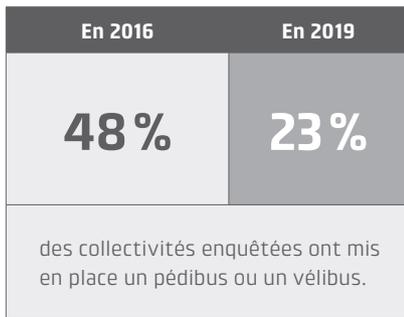
- **Strasbourg Eurométropole**, 5 959 vélos, 5 points de location, offre mise en place en 2012 ;
- La ville d'**Angers**, 3 600 vélos, 1 point de location, offre mise en place en 2004.

### Vélos mis à disposition dans le cadre d'une offre de prêt/location humanisé des 20 collectivités mettant à disposition 200 vélos ou plus



Par ailleurs en 2019, **28%** des collectivités répondantes ont une ou plusieurs **maisons du vélo** sur leur territoire et **14%** projettent d'en installer une.

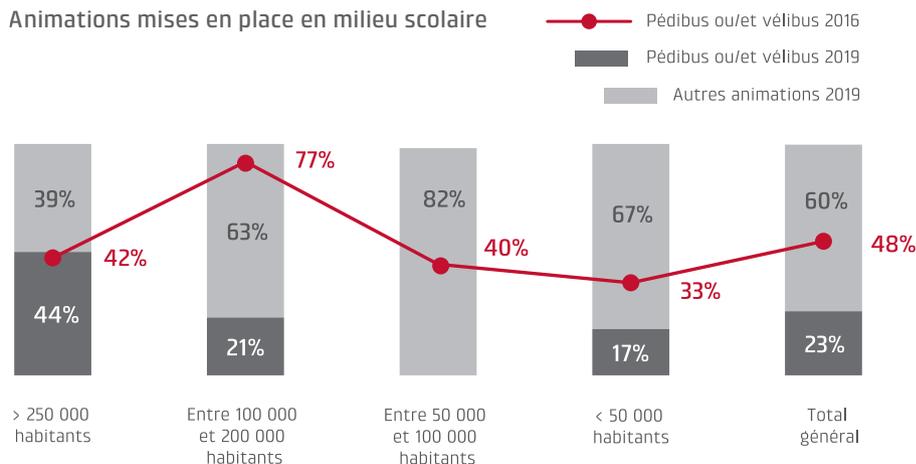
### 5.3. Animations en milieu scolaire



Entre 2016 et 2019, la présence de pédibus (et dans une moindre mesure de vélibus) a régressé au profit d'autres formes d'animations à destination des scolaires. Les collectivités enquêtées mettent en place à :

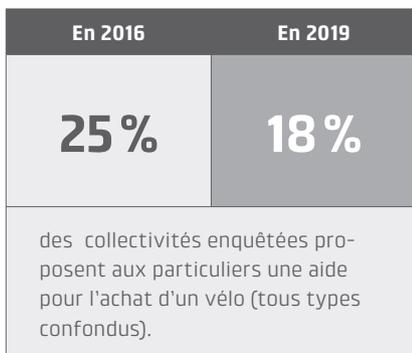
- 66% des animations autour de la sécurité,
- 56% des animations autour de l'apprentissage du vélo,
- 31% des vélo-écoles,
- 26% des activités d'écomobilité,
- 23% des pédibus ou/et vélibus.

Animations mises en place en milieu scolaire



En effet en 2019, 83% des collectivités ont mis en place une animation de sécurité ou d'écomobilité à destination des scolaires. On peut donc constater un fort taux d'implication des collectivités est observé dans les animations en milieu scolaire.

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



Collectivités accordant une subvention aux particuliers pour l'achat d'un vélo



**En 2016 :**

- aucune collectivité répondante n'avait dit subventionner l'achat de vélo « classique »,
- 14 collectivités (23%) subventionnent l'achat de vélos à assistance électrique,
- 3 collectivités (5%) l'achat de vélos pliants.

**En 2019 :**

- 11 collectivités (17%) subventionnent l'achat de vélos à assistance électrique,
- cinq d'entre elles financent également l'achat de vélos-cargos et/ou de vélos pliant,
- seule la commune de Montigny-lès-Cormeilles subventionne, en plus de l'achat de VAE, l'achat de vélos « classiques »,
- enfin Nantes Métropole ne subventionne, auprès des particuliers, que l'achat de vélos cargos ou vélos familiaux, avec ou sans assistance électrique.

On observe une baisse des aides des collectivités pour l'achat de vélos pour les particuliers.

**En 2019, nous observons que :**

- les subventions accordées aux particuliers représentaient de **10% à 33%** du prix du vélo avec un plafonnement allant de 100€ à 400€ (exception faite des vélos cargos à Paris, pour lesquels la subvention maximale peut atteindre 600€),
- cinq collectivités (8%) disent également aider à l'équipement de vélos par des professionnels.

## 27 communes

ANGERS  
 ANGLET  
 AVIGNON  
 BAGNEUX  
 BESANÇON  
 CHAMPIGNY-SUR-MARNE  
 CHERBOURG-EN-COTENTIN  
 DOUAI  
 HAGUENAU  
 IVRY-SUR-SEINE

LA RICHE  
 LA ROCHELLE  
 LA ROCHE-SUR-YON  
 LORIENT  
 MÂCON  
 MALAKOFF  
 MEYZIEU  
 MONTIGNY-LES-CORMEILLES  
 MULHOUSE  
 PARIS

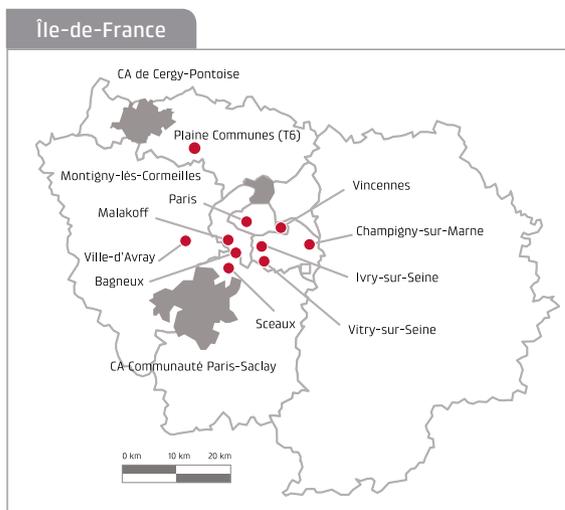
PERPIGNAN  
 SAINT-DENIS-DE-LA-RÉUNION  
 SCEAUX  
 TOURS  
 VILLE-D'AVRAY  
 VINCENNES  
 VITRY-SUR-SEINE

## 38 intercommunalités

AIX MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE/AMPM  
 AMIENS MÉTROPOLE  
 ANNEMASSE LES VOIRONS AGGLOMERATION  
 BORDEAUX MÉTROPOLE  
 BREST MÉTROPOLE OCEANE  
 CA CERGY PONTOISE  
 CA DE LA ROCHELLE  
 CA PORTE DE L'ISERE/CAPI  
 CARENE/AGGLO DE SAINT-NAZAIRE  
 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU PAYS BASQUE  
 COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MAREMNE ADOUR CÔTE-SUD  
 CU D'ARRAS

DIJON MÉTROPOLE  
 DUNKERQUE GRAND LITTORAL  
 GRAND ANGOULÊME  
 GRAND ANNECY AGGLOMERATION  
 GRAND CHAMBERY  
 GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE/LA METRO  
 LE GRAND CHALON VAL-DE-BOURGOGNE  
 LE GRAND NANCY  
 LE GRAND PERIGUEUX  
 LE MANS MÉTROPOLE  
 LIMOGES MÉTROPOLE  
 LORIENT AGGLOMERATION  
 MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE  
 MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

METZ MÉTROPOLE  
 NANTES MÉTROPOLE  
 ORLEANS MÉTROPOLE  
 PARIS-SACLAY  
 PLAINE COMMUNE GRAND PARIS  
 RENNES MÉTROPOLE  
 SAINT-BRIEUC ARMOR AGGLOMÉRATION  
 SAINT-LO AGGLO  
 SMTC DE L'AGGLOMERATION CLERMONT-TOISE  
 STRASBOURG EUROMÉTROPOLE  
 TOULOUSE MÉTROPOLE  
 TOURS MÉTROPOLE VAL-DE-LOIRE





**Aire piétonne :** voie de circulation affectée de manière temporaire ou définitive à la circulation des piétons. La circulation des véhicules y 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. 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 panneau. 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, ce service étant le plus souvent payant.

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

**PDM (plan de mobilité) :** ensemble d'actions mises en œuvre dans une entreprise, un groupement d'entreprises ou une administration 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.

**Pédibus et vélobus :** 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 avec bornes :** système automatisé permettant de mettre à disposition des vélos pour une durée limitée (avec ou sans abonnement). Les vélos sont accrochés sur des bornes dans des stations installées sur le domaine public.

**Vélo en libre-service sans bornes (free-floating) :** à l'initiative d'entreprises privées, il ne nécessite pas de borne d'attache ni de station et peut être débloqué grâce à une application smartphone. Les vélos sont disposés librement sur le domaine public.

**Prêt/location de vélos humanisés :** 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.



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