



CLUB DES **villes & territoires
cyclables et marchables**

Conférence de presse de rentrée du
Club des villes et territoires cyclables et marchables
Assemblée nationale, 17 janvier 2024

2024
**Investir dans le vélo et la marche
pour des villes apaisées**

« 2023 a été marquée par le 1^{er} Comité interministériel vélo et marche. Alors que la seconde moitié des mandats municipaux s'entame, les projets des collectivités ne faiblissent pas. Mais, face à la hausse du coût des matières premières et de l'énergie, l'accompagnement de l'État reste nécessaire pour concrètement transformer l'essai. Investir, mais comment ? Pour répondre à cette question et accompagner au mieux les collectivités locales, 2024 sera marquée par le lancement de notre plateforme numérique « Investir pour le vélo », afin de faciliter les arbitrages politiques et les mises en œuvre opérationnelles. Espérons qu'elle soit un outil supplémentaire pour atteindre en 2030 la barre des 12% de part modale pour le vélo en France. Le Club et tous ses élu.es adhérents se mobilisent dans ce sens et continueront, tout au long de cette nouvelle année, à porter la campagne villes apaisées afin que nos villes et villages soient des endroits agréables, pour tous et pour toutes ».

Françoise Rossignol, Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM)

• Retour sur 2023

- ✓ Savoir rouler à vélo : plus de 200 000 enfants formés en France
- ✓ 130 candidats pour premier appel à territoires démonstrateurs et 27 lauréats
- ✓ Premier comité interministériel vélo et marche
- ✓ Troisième édition de Mai à vélo avec plus 4 000 événements partout en France
- ✓ Lancement de la campagne «Villes apaisées, quartiers à vivre » lors d'un déplacement en Bretagne : Rennes, Vitré et Saint-Brieuc sont les premiers signataires
- ✓ Saint-Nazaire lance les 1ères Rencontres nationales sur les mobilités actives dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- ✓ Code de la rue adopté par le Conseil de Paris et la ville de Toulouse
- ✓ Poitiers passe la vitesse maximale dans l'ensemble de la ville à 30 km/h
- ✓ Rennes sur la 1^{ère} place du podium du Baromètre des villes et villages « marchables »
- ✓ 2^{ème} édition des Talents de la marche et 13^{ème} édition des Talents du vélo

• Perspectives 2024

- ✓ Développement de la campagne Villes apaisées
- ✓ Lancement de la Plateforme « Investir pour le vélo »
- ✓ Appel à des États généraux sur le Savoir rouler à vélo par l'Alliance pour le vélo
- ✓ Appel à un nouveau CIV en avril
- ✓ Signature d'un contrat de filière vélo
- ✓ Mise en place de la filière économique nationale « France Vélo »
- ✓ Publication de la grande enquête nationale « les piétons et la marche, sur quoi les collectivités territoriales peuvent-elles agir ? »
- ✓ JOP 2024 : les mobilités actives à l'honneur via les aménagements, services et stationnements
- ✓ L'EUMO 2024 à Strasbourg
- ✓ Talents du vélo et de la marche
- ✓ Rapprochement des deux associations de collectivités engagées dans le vélo et la marche
- ✓ Part modale vélo estimé à 4 % en 2024 (VS objectif de 9%)

Les trois demandes prioritaires du CVTCM pour 2024 :

- 1) Trouver des solutions pour réduire les conflits d'usage dans l'espace public, mieux échanger entre les différents usagers, accompagner un changement de culture ;
 - 2) Changer d'échelle pour un savoir-rouler vélo généralisé dans toutes les écoles ;
 - 3) Amplifier le soutien aux collectivités qui investissent pour développer le vélo et la marche.
-

- **La campagne « Ville apaisée, quartiers à vivre »**

En association avec Rue de l'Avenir, le Club a lancé en 2023 [une grande campagne nationale intitulée « Ville apaisée, quartiers à vivre »](#). L'objectif de cette campagne est d'améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers avec une série d'engagements permettant d'apaiser l'espace public et construire la ville de demain.

Plus de 40 collectivités de toutes tailles ont déjà signé ce Manifeste (Chambéry, Roubaix, Paris, Jurançon, Dijon, Bègles, Strasbourg, Lyon, Arras, etc.) ainsi que 90 associations (77 associations locales et 13 associations nationales).

France Nature Environnement (FNE), la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT) ont rejoint le comité de pilotage de cette campagne nationale, témoignant ainsi d'une complémentarité importante entre l'ensemble des usagers de l'espace public.

En ce début d'année 2024, un nouvel appel à signataire du [manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre »](#) est lancé auprès de tous les élu.es locaux de France, afin de promouvoir les dix mesures phares :

1. **Rendre la ville accessible à ses habitants les plus vulnérables**, enfants, seniors et personnes à mobilité réduite.
2. **Mettre la pratique de la marche et du vélo et l'usage des transports en commun au centre** de l'organisation de l'espace public.
3. **Encourager le développement des mobilités actives en portant une attention accrue à la qualité des aménagements** réalisés au profit de tous les usagers de l'espace public.
4. **Soutenir, avec plus d'ambition, la réduction du nombre de véhicules motorisés** et de leur vitesse avec l'adoption :
 - d'un cadre législatif et réglementaire pour les Zones à Trafic Limité,
 - d'une vitesse de référence de 30km/h en ville, le 50km/h constituant

l'exception, de façon à améliorer la sécurité, réduire les nuisances et la consommation d'énergie.

5. **Renforcer la place du végétal** pour améliorer le bien-être en ville et lutter contre le réchauffement climatique.
6. **Connecter les quartiers par des axes structurants** à l'échelle de l'agglomération, en donnant la priorité aux transports collectifs et aux réseaux vélo à haut niveau de service, en organisant les continuités piétonnes au-delà des centres-villes.
7. **Préserver et développer les pôles de commerce et de services de proximité** afin de lutter contre l'étalement urbain et développer la vie des quartiers.
8. **Favoriser l'appropriation de l'enjeu de l'apaisement des villes** par les habitants en associant les représentants des usagers et les associations de protection de l'environnement à des instances de concertation.
9. **Améliorer la santé de toutes et tous** en soutenant la pratique des modes actifs et en réduisant l'ensemble des pollutions existantes (atmosphérique, sonore, lumineuse).
10. **Agir pour que les règles régissant les droits et les obligations de chacun dans l'espace public soient connues** de tous et de toutes à l'aide d'un Code de la rue actualisé et de campagnes de communication.

- **Investir pour le vélo et la ville apaisée, combien ça coute ?**

- ✓ Aménagements moins coûteux que pour les autres modes de transport
Coûts moyens de réalisation selon le mode

La route



Une route 2x1 voies :
4M€/km

Autoroute 2x2 voies :
9M€/km (coût de A69)

Source Ministère de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires

Le transport collectif



Une ligne de tramway :
16 à 27M€/km (tramway
d'Annecy)

Source : Ville d'Annecy, 2021

Le vélo



Piste cyclable unidirectionnelle :
590k € / km

Piste cyclable bidirectionnelle :
636k € / km

Source : CVTCM, 2023

- ✓ Quelques exemples des actions de politiques vélos chiffrés

Aménagements cyclables



Source : CVTCM, 2023



Source : CVTCM, 2023

Intersections cyclables

Quelques exemples de carrefour et ronds-points



Source : CVTCM, 2023

Vélos en libre-service et stationnements



Source : CVTCM, 2023

- **« Investir pour le vélo », la nouvelle plateforme numérique sur les coûts des politiques vélo**

En mars 2024, le club des villes et territoires cyclables et marchables lancera la nouvelle plateforme numérique « Investir pour le Vélo » pour aider les collectivités à estimer les coûts de leur politique vélo :

- ✓ Déterminer l'investissement de la collectivité
- ✓ Participer à la vision prospective d'un futur réseau cyclable et des services vélos associés
- ✓ Permettre de hiérarchiser les actions à engager
- ✓ Préparer des co-financements, appels à projets, subventions, etc.

En 2020, le Club publiait le guide « le coût des politiques vélo » au format PDF. La nouvelle plateforme « Investir pour le Vélo » permettra sous forme numérique d'avoir :

- ✓ Un format plus interactif
- ✓ Des coûts réactualisés, régulièrement mis à jour
- ✓ Plus de détails et plus d'actions quantifiées
- ✓ Des exemples concrets de projets

Les données de la plateforme « Investir pour le Vélo » sont issues de plusieurs sources :

- ✓ Enquête auprès des adhérents du Club et des collectivités territoriales volontaires ;
- ✓ Analyse et le traitement d'informations provenant d'organismes nationaux (ADEME, MTE) ainsi que d'acteurs économiques de la filière vélo ;
- ✓ Appels à projet et de bilans d'opérations des fonds ;
- ✓ Après la mise en ligne : les données partagées par les utilisateurs (collectivités, fournisseurs ou prestataires).

RECHERCHE :



Concevoir
et mettre en œuvre

Aménagements

Services
et animations

Animations
et communication

Aides finan

PISTE CYCLABLE

Piste bidirectionnelle : coût moyen : 636 € / m - calculé sur une moyenne de 20 projets
Piste unidirectionnelle : coût moyen : 590 € / m - calculé sur une moyenne de 8 projets



La piste cyclable est une chaussée réservée aux cycles, séparée matériellement de la chaussée et du trottoir. Différents dispositifs de séparation existent : séparateurs – dont les bords sont, idéalement, chanfreinés pour éviter « l'effet canyon » - aménagements plus larges comprenant du mobilier, des plantations, etc. Les pistes cyclables peuvent être unidirectionnelles ou bidirectionnelles. La largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2 à 2,5 m, celle d'une piste bidirectionnelle est de 3 à 4 m, en fonction du débit cycliste souhaité. Associé au trottoir, la piste nécessite une bonne signalétique pour éviter les conflits d'usage avec les piétons et, de préférence, réalisée avec un matériau différent offrant un contraste visuel. Ces coûts sont donc à compléter par le marquage horizontal du pictogramme vélo et les panneaux de signalisation verticale appropriés. Des plantations d'arbres peuvent accompagner la piste pour améliorer le confort des cyclistes. Le coût d'une piste cyclable sécurisée peut varier fortement en fonction de plusieurs critères :

- L'état de la voirie et les éventuelles reprises du revêtement nécessaire ;
- Les caractéristiques du site aménagé (modification du profil de la voie, de la signalisation) ;
- L'ambition de la collectivité (axe structurant, secondaire, desserte locale, végétalisation, mobilier, services associés) ;
- La mise en œuvre du projet.



NANCY METROPOLE (54)

Coût de la piste cyclable rapportée au kilomètre : 689 000€ / km

Coût global de la requalification de la rue : 1 600 000€

Dans le cadre de la requalification de la rue Jeanne d'Arc, la métropole de Nancy a substitué une voie automobile au profit d'une piste cyclable bidirectionnelle, longue de 900 m et large de 2,5 m. La chaussée et le stationnement ont été également requalifiés avec l'intégration de nombreux arbres. Afin de lutter contre les îlots de chaleur urbain et de limiter l'imperméabilisation des sols, la métropole du Grand Nancy a choisi de s'orienter vers un enrobé clair perméable pour revêtir la piste cyclable, dont la structure est drainante et infiltrante.



LE HAVRE SEINE METROPOLE (76)

Coûts des aménagements rapportés au km (plus reprise du carrefour) : 760 000€ / km

Afin de créer une liaison cyclable nord-sud entre la « ville basse » et la ville « haute » du Havre, la communauté urbaine a réalisé en 2021 une piste bidirectionnelle d'1 km sur la rue du 329e RI, ainsi qu'une reprise complète du carrefour attenant (création d'un îlot, reprise des trottoirs et de l'enrobé). Séparée de la chaussée par une bordure coulée, elle est large de 3 mètres. Ces travaux font suite à la mise en place fin 2020 d'une piste cyclable transitoire sur l'itinéraire.

Les actions chiffrées sur la future plateforme « Investir pour le Vélo » :

1. De la conception à la mise en œuvre de la politique vélo

2. Aménagements
Les aménagements cyclables structurants
Les aménagements de la voirie en faveur du vélo
La modification du plan de circulation
Les intersections cyclables
L'entretien des aménagements
Signalétique, jalonnement
Revêtements
Stationnement cyclable
Aménagements spécifiques ou innovants

3. Services et animations
Vélo en libre-service (VLS)
Vélo en location longue durée (VLD)
Aide à l'acquisition de vélo
Ateliers de réparation
Mise en place de services aux entreprises

4. Animation et communication
Éléments de communication imprimée
Organisation d'une fête du vélo, Organisation 'un challenge vélo

5. Aides financières