



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

 Observatoire des mobilités actives



## Les politiques en faveur des cyclistes dans les collectivités

**Communiqué de presse**  
**A Paris, le 1<sup>er</sup> octobre 2019**

Résultats de l'enquête triennale 2019  
Après des adhérents du Club des villes et territoires cyclables

### 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.

# Synthèse de l'enquête triennale 2019

## 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, 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 progressent également. Ils sont réalisés par 62% des collectivités en 2019 contre 53% en 2016. Ils permettent de mieux connaître le trafic cyclable notamment sur des points stratégiques (carrefours, ponts...) et ainsi d'adapter la voirie et les infrastructures en conséquence. Ils permettent également de

communiquer et parfois de justifier les investissements dans les infrastructures cyclables.

#### → Un budget vélo par habitant 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.

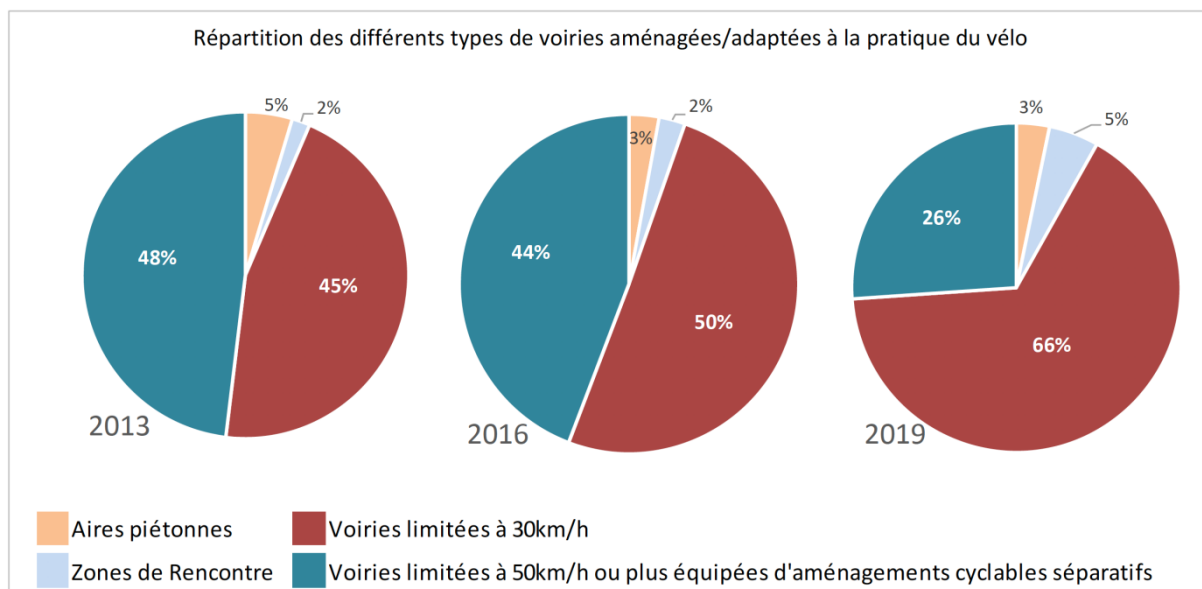
Alors que le pourcentage de collectivités accordant une ou des subventions aux associations de cyclistes locales se maintient autour de 60 %, le montant de ces subventions progresse, passant de 115€ en moyenne annuelle pour 1000 habitants en 2016, à 134 € en 2019.

#### → 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 types de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo révèle la forte progression des zones 30. Les collectivités affirment leur 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 kilomètre de voiries aménagées ou adaptées à la pratique du vélo en 2019 dans les collectivités interrogées est en moyenne de 1,3 km pour 1000 habitants. Il est similaire quelle que soit la taille de la collectivité.

*NB. En France, la moyenne est de 0,23km/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 cherchent à faciliter la circulation des vélos par différents dispositifs innovants.

On note la progression des cédez-le-passage cyclistes aux feux (84 % des communes enquêtées en disposent), l'augmentation des *Chaucidou* 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> Source : rapport de la Commission des comptes 2018 qui évalue la longueur du réseau cyclable en France à 15780 km.

### **Partie 3 : Le stationnement vélo**

#### **Avancées significatives**

##### **→ 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.

#### **Points de vigilance**

##### **→ La part de stationnements sécurisés reste stable.**

La répartition entre emplacements sous forme d'arceaux ou d'autres types de stationnements (emplacements sécurisés, parcs ouverts ou couverts, ...) reste stable entre 2016 et 2019 et reste 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 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. Ce sont en moyenne 7% des agents des collectivités concernées qui bénéficient de cette mesure.

La part des collectivités ayant mis à disposition de leurs agents des vélos, ou projettent de le faire, a également augmenté 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 est due à la fois :

- À l'augmentation des systèmes de prêt/location de vélos humanisés passant de 42% en 2016 à 62% en 2019.
- À l'augmentation des offres de vélos en libre-service avec bornes passant de 47% en 2016 à 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 villes de moins de 50 000 habitants (passant de 22% en 2016 à 82% en 2019) et les villes moyennes (moins de 100 000 habitants).

#### → 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 contre 42% en 2016).

#### → Nombreuses animations en faveur de la sécurité et de l'écomobilité en milieu scolaire

Même si les actions envers des scolaires en terme 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 diversifiées en milieu scolaire est très forte (83% des collectivités concernées en 2019). Ces animations 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 a révélé des problématiques de régulation et de partage de l'espace public, dont certaines collectivités souhaitent conserver la maîtrise 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, tout type confondu, ont baissé depuis 2016.

Il est passé de 25% en 2016 à 18% en 2019.

## 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'habitant·e·s ont répondu à l'enquête.**

Le taux de réponse pour cette enquête 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'habitant·e·s. 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 (celle de 2016 et celle de 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, l'intégration de nouvelles communes étant trop récente, soit les données n'étaient pas comparables, les nouvelles communes intégrées étant essentiellement peu denses voire rurales.

**Contact presse : Agence LEON**

Marianne Felce-Dachez / Amandine Tauzin

[marianne@agence-leon.fr](mailto:marianne@agence-leon.fr) / [amandine@agence-leon.fr](mailto:amandine@agence-leon.fr)

06 07 15 28 42