



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

Enquête nationale 2010/2011

Synthèse des résultats

Cette enquête 2010/2011 est réalisée avec le soutien de la DGITM – Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement, et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo.

Initiée en 2007 avec la FUB (Fédération française des associations d'Usagers de la Bicyclette), elle est aujourd'hui une brique essentielle de l'Observatoire des mobilités actives, que construit progressivement le Club des villes et territoires cyclables. Elle sera désormais reconduite tous les ans.

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

Sommaire

Rappel des objectifs et méthodologie

I- La gouvernance

- Les budgets affectés aux politiques cyclables et piétonnes
- Les stratégies de modération de la circulation
- La concertation avec les usagers,
- Le suivi des pratiques d'utilisation des aménagements de voirie et du stationnement
- L'observatoire d'évaluation des politiques cyclables

II- Aménagement de l'espace urbain

- Les voiries aménagées représentent 15% de la voirie aménageable,
- Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2007 et 2010 : + 67%
- Progression des parts de voiries aménagées entre 2007 et 2010
- Structure des linéaires cyclables sur voirie
- Progression des linéaires de double sens cyclables : + 413%

III- Le stationnement des vélos

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

IV- L'offre de services vélo

- 75% des collectivités de plus de 500 000 habitants déclarent proposer un VLS
- Les subventions des collectivités locales en faveur des particuliers acquéreurs d'un VAE en 2011

V- les plans de mobilité

- PDA, PDE, PDES

VI- Bilan des accidents piétons et cyclistes

Rappel des objectifs et méthodologie

Dans une période où les pratiques de mobilité se diversifient rapidement pour répondre à des exigences plus marquées de nos concitoyens et à des contraintes nouvelles et de tension très forte sur le pouvoir d'achat, disposer d'un observatoire des mobilités actives est un enjeu important pour comprendre et maîtriser des évolutions rapides des politiques et des pratiques. Cette enquête 2010-2011 vient illustrer la dynamique des villes et groupements de communes dans la mise en œuvre d'une politique volontariste d'aménagement et de promotion des modes actifs.

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

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

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

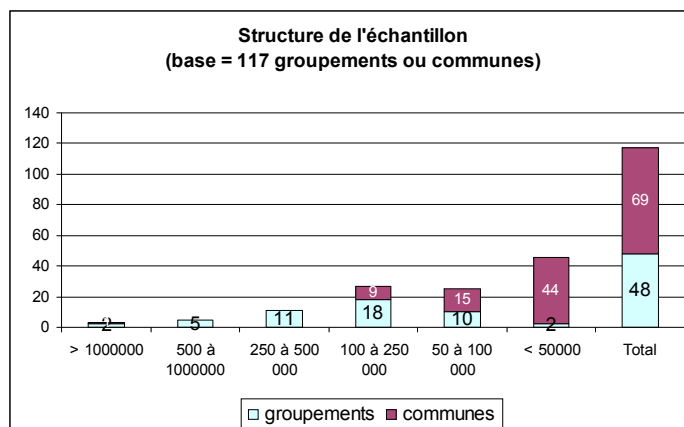
L'échantillon analysé porte sur les répondants de 150 communes ou groupements métropolitains.

Les analyses ciblent majoritairement 117 agglomérations ou communes, soit 18 550 588 habitants, près de 40% des populations urbaines :

- 23 groupements de communes pour lesquelles la ville centre a aussi répondu,
- 25 groupements seuls,
- 69 communes qui ont répondu de manière indépendante.

Par ailleurs, on dispose des informations sur les 33 communes qui appartiennent aux groupements de communes ayant répondu, et qui représentent 3 172 621 habitants dans 22 groupements qui pèsent 7 578 553 habitants.

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



I- La gouvernance

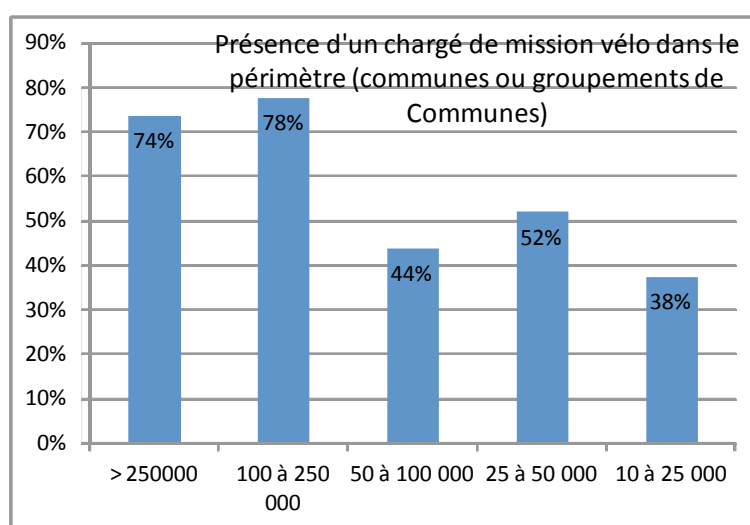
Sur les 102 communes interrogées, seules 10% s'inscrivent dans le cadre d'un schéma directeur piéton et 30% dans celui d'un schéma directeur des aménagements cyclables. D'une manière plus générale, la dimension "piéton" ne fait pas ou peu l'objet d'une stratégie identifiée. Pour les cyclistes, la situation est un peu meilleure.

44 des 102 communes déclarent disposer ou être en cours d'élaboration d'une charte des aménagements cyclables de l'agglomération.

Ces dynamiques sont plus marquées dans les communes de plus de 50 000 habitants.

Les groupements qui ont répondu et pour lesquels nous n'avons pas d'informations communales soulignent des proportions du même ordre (12 sur 25).

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



Les budgets affectés aux politiques cyclables et piétonnes

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

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

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

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

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

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

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

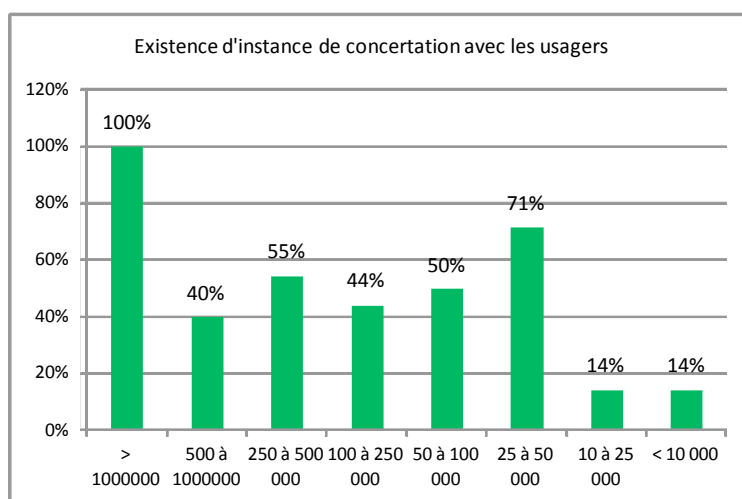
Les stratégies de modération de la circulation :
pour les 102 communes répondantes, les marges de progrès restent importantes sur
tous les thèmes évalués.

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

La concertation avec les usagers

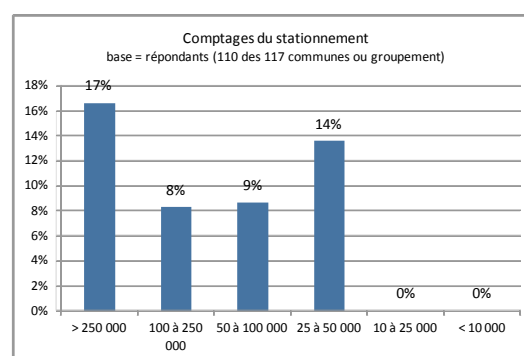
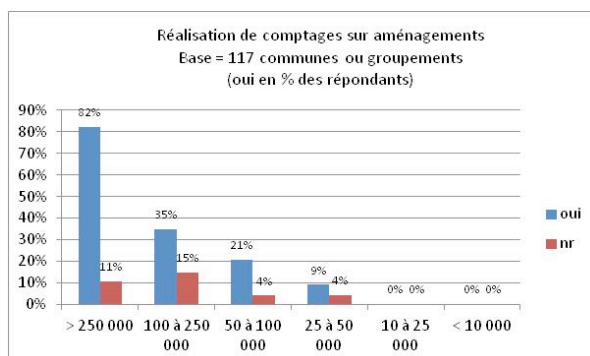
Elle prend des formes diverses selon les communes ou groupement de communes, est une démarche très répandue dans les très grandes villes ou groupements.

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

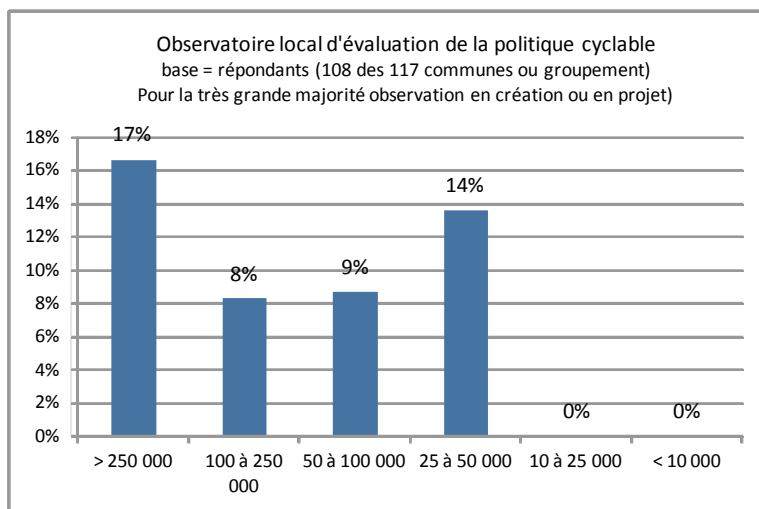


Le suivi des pratiques d'utilisation des aménagements de voirie reste encore aujourd'hui l'apanage des plus grandes agglomérations.

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



L'observatoire d'évaluation des politiques, qu'il soit spécifique ou intégré à d'autres "outils de suivi", reste rare, et ce quelle que soit la taille des entités concernées.
Il est à fortiori absent des plus petites entités, ce qui est peu surprenant.



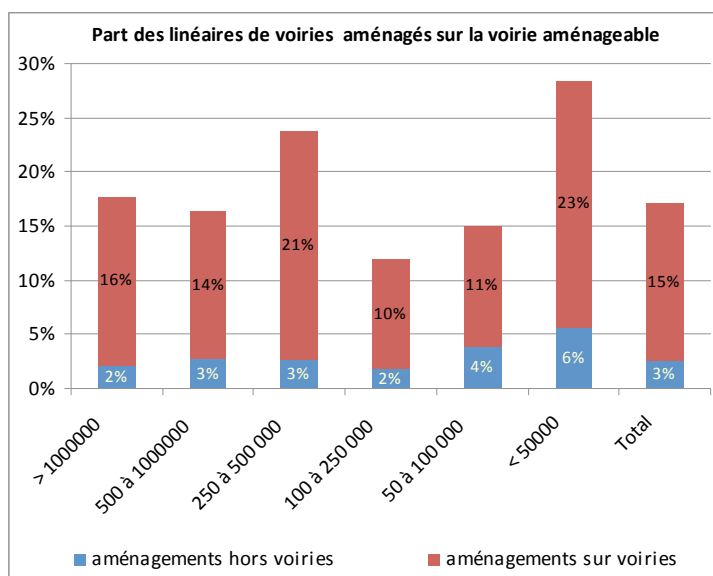
II- Aménagement de l'espace urbain

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

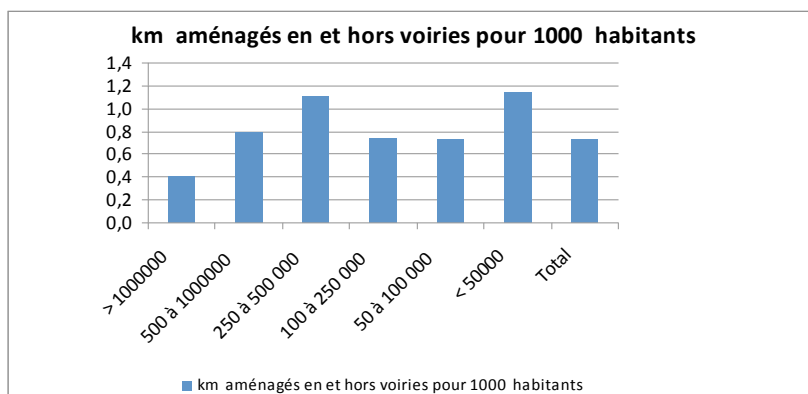
Les voiries aménagées représentent 15% de la voirie aménageable, avec cependant des différences significatives entre les différentes tailles d'agglomérations

(base = 75 répondants sur 117 ayant répondu à la question sur les voiries cyclables et sur le "potentiel" aménageable).

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



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

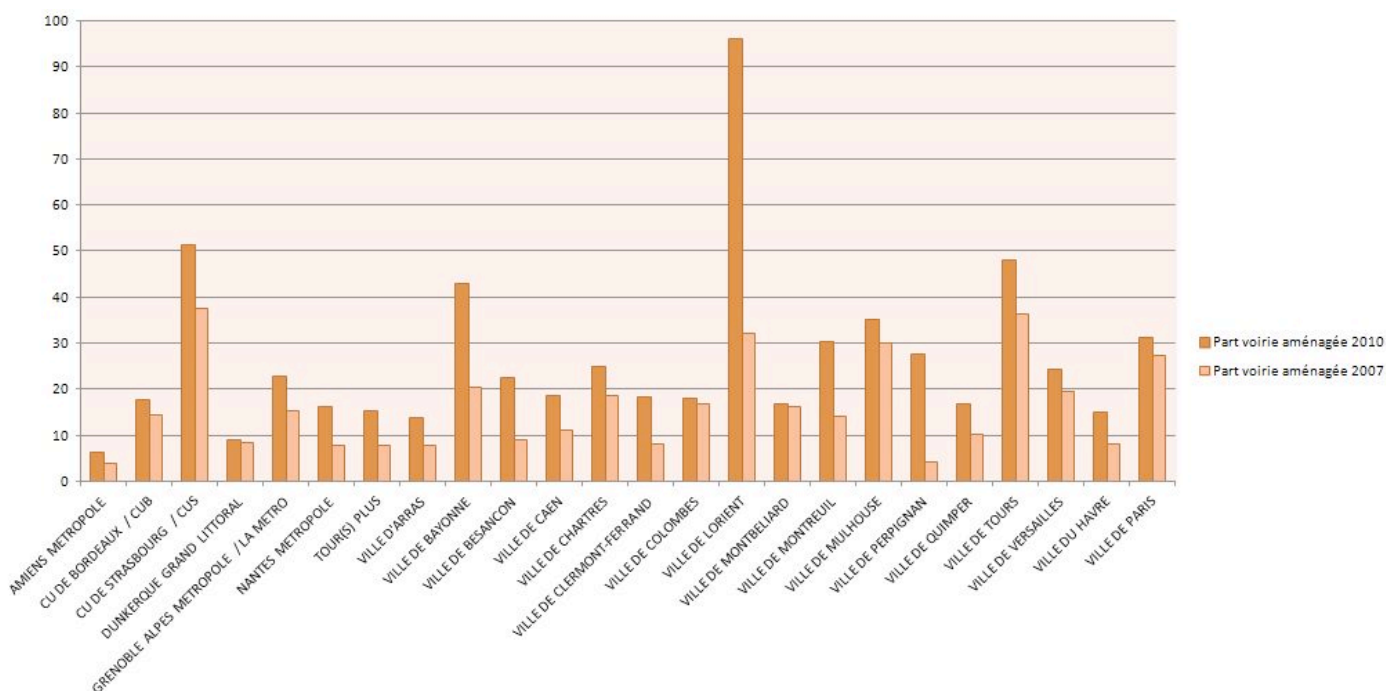


Progression des linéaires de voiries aménagées entre 2007 et 2010 : + 67%

Le linéaire cumulé des voiries aménagées des 43 collectivités ayant répondu aux enquêtes de 2007 et 2010 a progressé de 4718 kilomètres en 2007 à 7900 kilomètres en 2010, soit une progression de 67 %.

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

Progression des parts de voiries aménagées entre 2007 et 2010 (en %)



Structure des linéaires cyclables sur voirie sur le périmètre.

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

	Aires piétonnes AP	Zones de rencontre ZR	Zones 30 Z30	Zone 50,70,90
> 1000000	4%	0%	51%	45%
500 à 1000000	4%	1%	33%	63%
250 à 500 000	7%	3%	28%	61%
100 à 250 000	4%	2%	42%	53%
50 à 100 000	4%	1%	54%	41%
< 50000	8%	2%	40%	50%
Total	5%	1%	39%	54%

Progression des linéaires de double sens cyclables : + 413%

Le linéaire total de double sens cyclables parmi les répondants à l'enquête en 2010 était de 1169,6 kilomètres, contre 283,2 kilomètres en 2007, soit une progression de 413%.

Double sens cyclables : TOP 10 en 2010

	En 2010 (en km)	<i>en 2007 (en km)</i>
VILLE DE PARIS	214	7
LE GRAND TOULOUSE	105	nc
LILLE METROPOLE	72	16
CU DE STRASBOURG	68	64
CA DE LA ROCHELLE	66	3
GRENOBLE ALPES METROPOLE	47	7
VILLE DE CLAMART	34	nc
VILLE DE PERPIGNAN	34	0,8
LE GRAND NANCY	31	0,7
CA de MONTBELIARD	28	nc

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

Double sens cyclables : TOP 10 en 2007

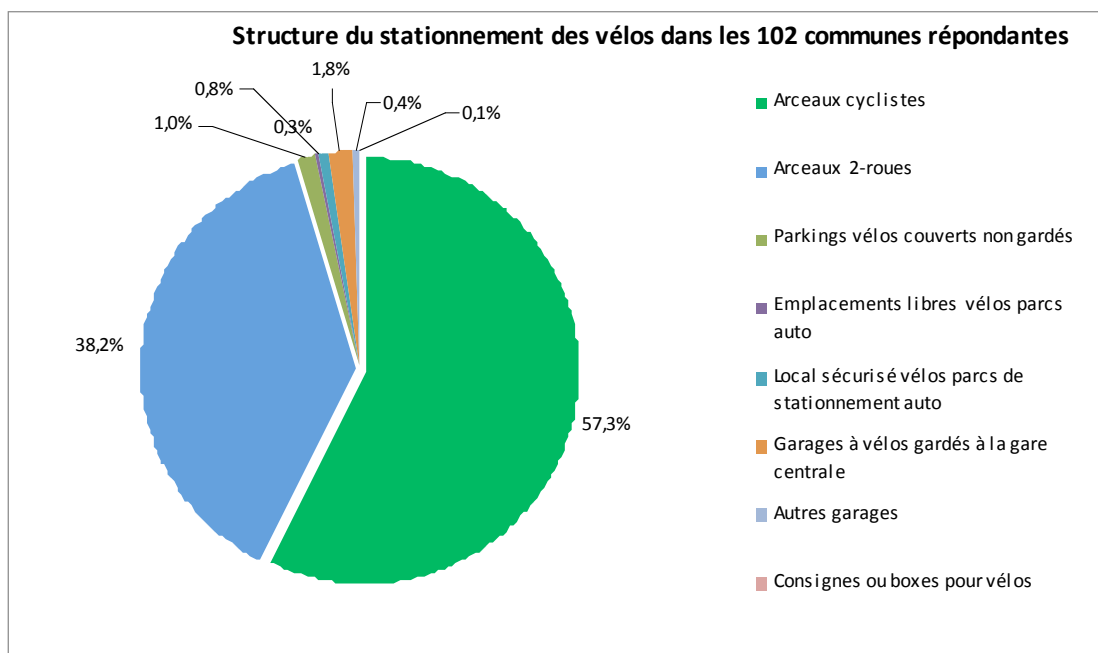
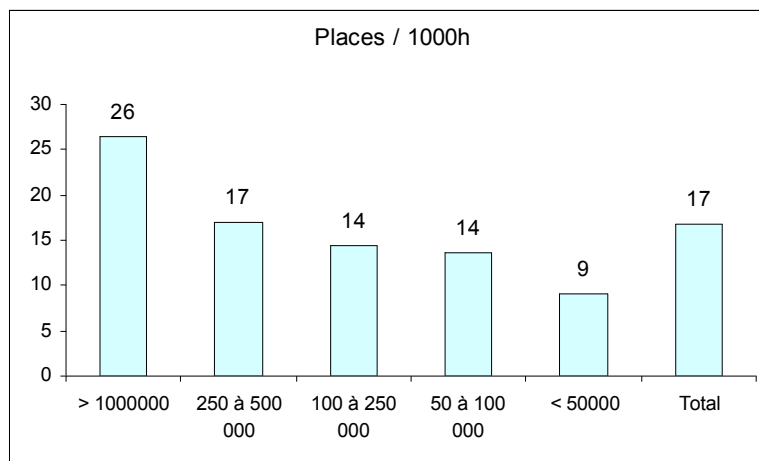
	en 2007 (en km)
CU DE STRASBOURG	64
LILLE METROPOLE	16
CU DE BORDEAUX	15
VILLE DE COLOMBES	12
VILLE DE MULHOUSE	12
VILLE D'AVIGNON	10
GRAND LYON	10
GRENOBLE ALPES METROPOLE	7
VILLE DE PARIS	7
VILLE DE RENNES	7

III- Le stationnement des vélos

(dans les 102 communes répondantes)

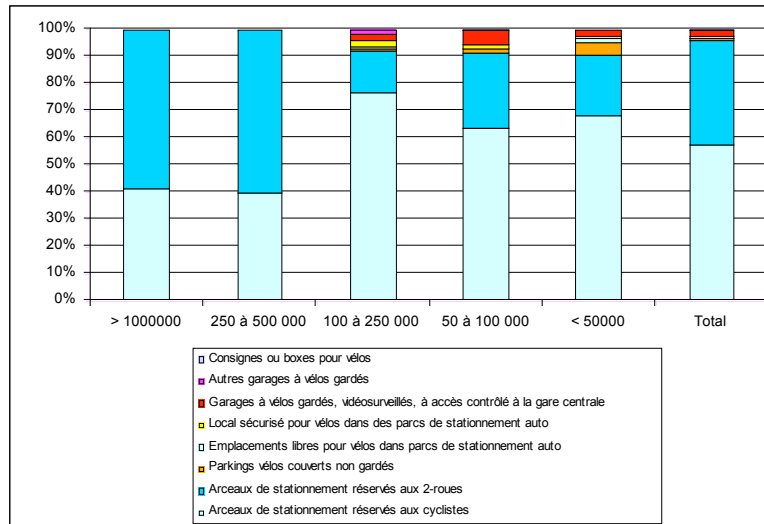
Le nombre de places par habitant s'accroît avec la taille de la commune, et l'offre proposée, en volume, est avant tout constituée d'arceaux.

Au niveau global, les autres offres restent très marginales.

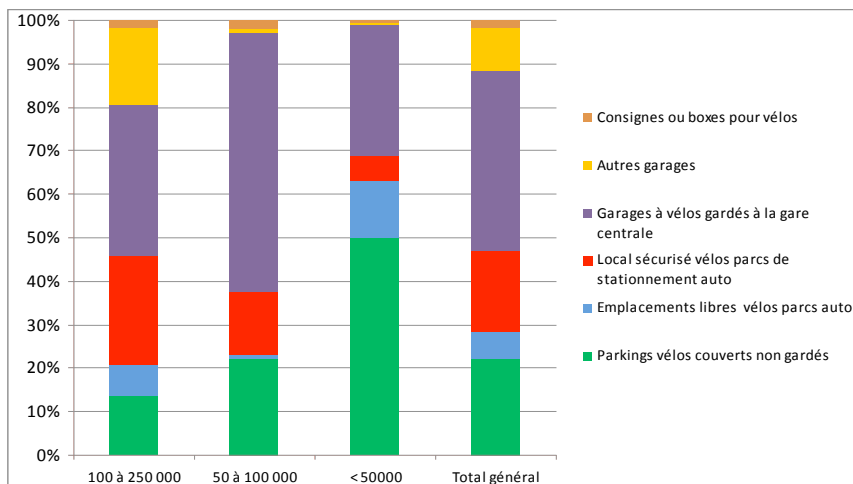


Selon la taille des périmètres étudiés, on note cependant des répartitions des offres différentes. Ce sont les plus grandes communes qui relativement offrent le plus de places aux vélos. En deçà de 250 000 habitants, l'offre "arceaux cyclistes" est la plus répandue.

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



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



Le graphique ci-dessus détaille la structure des stationnements hors arceaux selon la taille de la commune (les communes de plus de 250 000 habitants n'ont pas répondu à ces items).

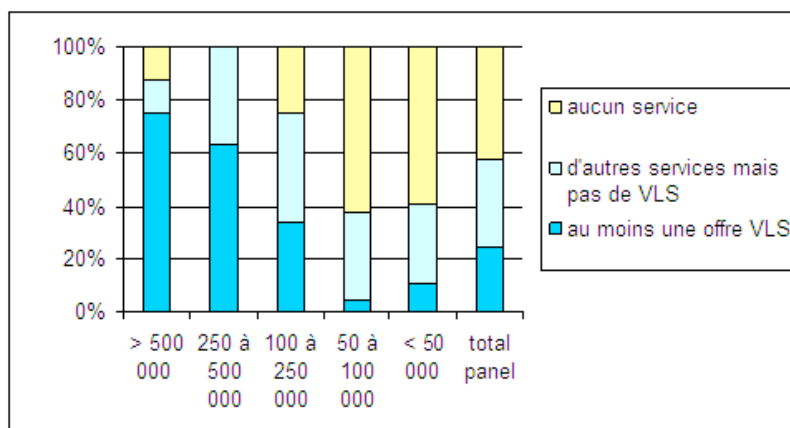
IV- L'offre de services vélo

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

75% des collectivités de plus de 500 000 habitants de notre échantillon déclarent proposer un VLS à leurs concitoyens.

Cependant, les autres services, qui incluent des propositions très diverses en termes de système et de volume sont plus présents dans toutes les collectivités, même si beaucoup ne proposent encore aucun service.

117 collectivités ayant répondu	au moins une offre VLS	autres services mais pas de VLS	aucun service	non réponses	total
> 500 000	75%	13%	13%	0%	100%
250 à 500 000	64%	36%	0%	0%	100%
100 à 250 000	30%	37%	22%	11%	100%
50 à 100 000	4%	32%	60%	4%	100%
< 50 000	9%	26%	50%	15%	100%
Total panel	22%	30%	38%	9%	100%

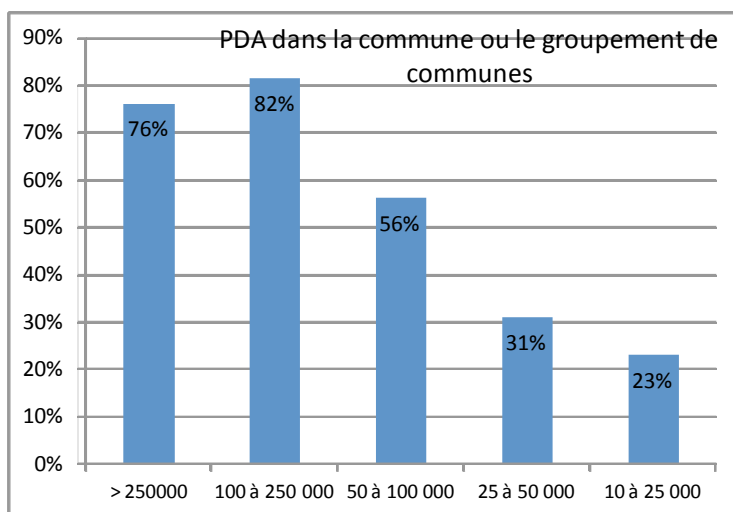


Les subventions des collectivités locales en faveur des particuliers acquéreurs d'un vélo à assistance électrique en 2011

COLLECTIVITES LOCALES Communes/Intercommunalités/Régions	MONTANT DE LA PRIME	PLAFOND
AIX-LES-BAINS (73)	250 €	30%
ALES (30)	50 €	
BESANCON (25)	150 €	20%
BLOIS (41) (Communauté d'agglomération de-)	400 €	25%
BOURG-LES-VALENCE (26)	250 €	33%
CHAMBERY METROPOLE (73)	250 €	35%
COLMAR (68)	150 €	
DAIX (21) (Grand Dijon)	400 €	25%
DECAZEVILLE AUBIN (12) (Communauté de communes du Bassin de -)	250 €	
EPERNAY (51)	250 €	50%
GENEVE	175 €	
GRAND LYON (69)	250 €	25%
NANTES METROPOLE (44)	200 €	25%
NICE (06)	400 €	25%
PARIS (75)	400 €	25%
PAYS DES HERBIERS (85) (Communauté de communes du-)	150 €	20%
PLAINE DE L'AIN (01) (Communauté de communes de-)	500 €	30% - prix achat minimum 1 000 €
RODEZ (12)	200 €	prix d'achat de 800 à 3 000 €
ROUEN ELBEUF AUSTREBERTHE (76) (Communauté d'agglomération de -)	300 €	30%
SCEAUX (92)	300 €	20%
SUD DE SEINE (92) (Communauté d'agglomération de -)	200 €	antivol offert
TOUR(S) PLUS (37)	250 €	25%
VILLENEUVE-LEZ-AVIGNON (30)	100 €	
REGION POITOU-CHARENTE	400 €	40%

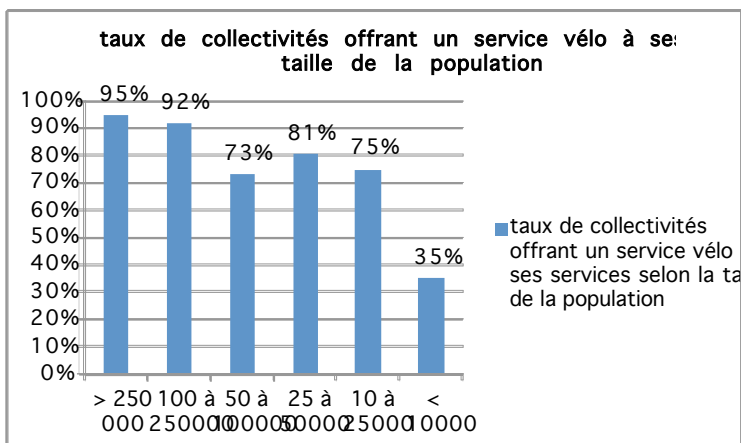
V- les plans de mobilité

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



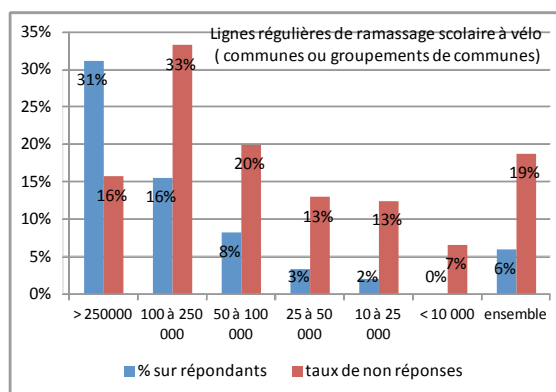
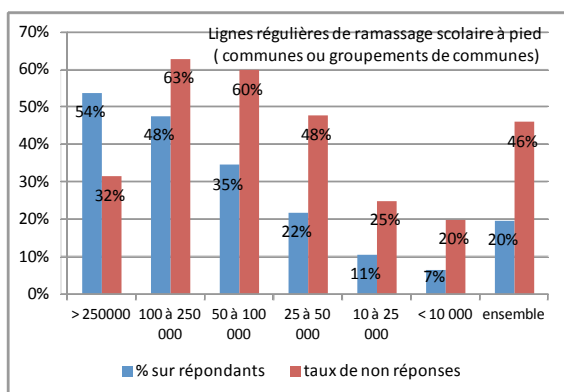
Cependant, au-delà de 10 000 habitants, les collectivités interrogées proposent très majoritairement des vélos à leur personnel.

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



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

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



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

VI- Bilan des accidents piétons et cyclistes

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

