



**COMMUNIQUE**  
**10/01/2012**

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

### **Enquête nationale 2010/2011 : des évolutions significatives, des tendances lourdes, des perspectives...**

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.

L'enquête 2010-2011 n'a pas pour objectif d'établir un palmarès lequel n'aurait pas de sens auprès de villes et agglomérations très diverses, par leur superficie, leurs caractéristiques urbaines, leur nombre d'habitants... et avec des ratios bien délicats à manier. Comment mettre au même plan 500 mètres d'aménagement cyclable dans une zone dangereuse pour le vélo et 500 mètres d'aménagement dans une section de rue déjà très calme ? Quel est le bénéfice apporté par tel aménagement de voirie en termes de sécurité et d'impact sur la vie locale, de « services » rendus aux usagers – piétons, cyclistes, PMR – par cet aménagement... ?

A un moment clé – à mi-mandat municipal 2008-2014 –, l'état de lieux des politiques locales vélo et marche dégage des évolutions significatives depuis 2007 (précédente enquête), des tendances lourdes et des perspectives pour les trois années à venir.

### **Des évolutions significatives**

**L'enquête 2010-2011 montre une progression du linéaire d'aménagements cyclables : +67%.**

Si on est encore loin de l'objectif selon lequel 100% de la voirie devrait être accessible au vélo, on observe une progression de 67% du linéaire cumulé des 43 collectivités qui ont répondu aux deux enquêtes 2007 et 2010.

La progression des parts de voiries aménagées pour le vélo sur l'ensemble de la voirie entre 2007 et 2010 met en évidence que les collectivités **utilisent la plupart du temps tous les outils à leur disposition pour rendre la voirie hospitalière pour le cycliste, mais la zone 30 est la grande gagnante en 2010.**

**La zone 30 introduite au Code de la route en 1990 connaît un véritable essor depuis 2008.** Elle est un outil privilégié pour faire une ville accueillante pour le cycliste et le piéton. Ainsi avec 96% de la voirie aménagée, Lorient est un exemple pour la politique de généralisation des zones 30. Strasbourg et Tours enregistrent également une nette progression. (Cette progression est encore plus marquée sur la ville centre de la Communauté urbaine de Strasbourg, mais on ne dispose que des données globales sur l'agglomération).

### **Les double-sens cyclables sont la vedette de l'enquête 2010-2011/ + 413% !**

C'est un aménagement de mise en œuvre simple et très efficace pour assurer le maillage et la continuité du réseau cyclable. De 2007 à 2010, ils marquent une progression de 413 % dans les collectivités qui ont répondu.

Cette progression s'explique aussi par le décret de juillet 2008, dit premier décret du Code de la rue, qui dispose que les rues à sens unique dans les zones apaisées – zones 30 et zones de rencontre – doivent être à double-sens pour les cyclistes, sauf avis contraire de l'autorité en charge des pouvoirs de police, en général le Maire. La généralisation des double-sens dans les zones apaisées a donc eu un impact remarquable sur leur mise en œuvre dans ces espaces, et au-delà, confortant en cela la conviction du Club des villes et territoires cyclables qui a agi pour l'introduction de cette disposition dans le Code de la route depuis 2005.

Ainsi Paris est passé de 7 km de double-sens en 2007 à 214 en 2010 !

Les double-sens cyclables apparaissent dans 72% des collectivités interrogées (base 117 sans double-compte) contre 30% en 2007. C'est donc bien aujourd'hui un outil majeur à la disposition des aménageurs.

## **Des tendances lourdes**

### **Le stationnement**

On observe comme en 2007 des efforts notables des collectivités, mais il apparaît que la marge de progression reste importante pour assurer le stationnement des vélos en tous points de la chaîne de déplacement, levier majeur des politiques vélo.

**C'est toujours en 2010 la solution « arceaux » qui constitue l'offre de stationnement vélo.** Les autres offres restent marginales sauf dans les grandes collectivités : on a ainsi 26 places de stationnement vélo pour 1000 habitants dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants, contre 14 dans les collectivités de 100 à 250 000 et de 50 à 100 000 habitants.

### **L'offre de services vélo et notamment les systèmes de location, de prêt et de libre-service**

Ils sont en constant développement, plus de la moitié des collectivités répondantes ayant au moins un service de location ou VLS.

### **Les villes et agglomérations poursuivent leur politique de modération de la place et de la vitesse automobile**

avec, dans de mêmes ordres de grandeur entre 2010 et 2007, tous les outils à leur disposition dans la boîte à outils de la ville apaisée : réduction du nombre de files, suppression des carrefours à feux, sens unique remis à double-sens...

## **Des perspectives pour 2014**

### **Plus de chargés de mission vélo**

Cette photographie 2010-2011 met en évidence que plus de la moitié des collectivités ont un chargé de mission vélo, montrant une progression constante sur ce plan dans les collectivités qui se dotent donc des compétences et des moyens au service de leur politique cyclable. Elles se dotent d'outils de planification dans une moindre proportion ainsi que d'instruments de suivi des aménagements et des usages.

### **Pour des observatoires locaux des politiques cyclables**

La méthodologie de l'enquête nationale, mise au point avec le Certu, et la répétition des vagues de collectes ont une vertu pédagogique et incitent les collectivités à se doter d'outils de suivi et d'évaluation locaux avec une batterie d'indicateurs fiables et partagés. C'est un enjeu fort pour les collectivités qui mettront ainsi le vélo (et la marche) au même plan que les autres modes de déplacement. Mais les observatoires locaux des politiques cyclables ou modes actifs restent rares. C'est pourquoi nous avons la conviction au Club des villes et territoires cyclables que leur mise en œuvre doit être aidée afin de mettre en place des outils d'évaluation pour mesurer les impacts d'une politique de mixité des modes de déplacements et donc de mobilité durable.

**La synthèse des résultats est consultable sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)**

Cette enquête s'est déroulée en 2011, sur la base de questionnaires adressés aux villes et groupements de communes adhérentes du Club des villes et territoires cyclables. L'échantillon analysé porte sur les répondants de 150 communes ou groupements métropolitains. Les analyses ciblent majoritairement 117 agglomérations ou communes, soit 1 850 588 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.

**Claude Lisbonis Communication – T. +33 (0)1 42 02 17 40 / 06 20 67 18 66  
[clc@claudelisbonis.com](mailto:clc@claudelisbonis.com)**