

DÉC.  
2019

---

# ENQUÊTE TERRITOIRES 2019

## LA POLITIQUE CYCLABLE DES COLLECTIVITÉS

---

Une enquête nationale sur la politique cyclable des Régions, Départements et Intercommunalités en France

---



**RAPPORT COMPLET**

**ADEME**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

## REMERCIEMENTS

*Elodie Barbier-Trauchessec (ADEME), Sébastien Bourcier (ADEME), Olivier Crépin (AdCF), Mathias Fontaine (Métropole Européenne de Lille), Thomas Jouannot (CEREMA), Emmanuel Roche (Communauté d'Agglomération du Grand Chambéry), Laurent Savignac (Région Centre-Val de Loire), Mathieu Schuller (Département du Bas-Rhin), Christian Weissgerber (Département du Bas-Rhin),*

*Réalisation et rédaction : Antoine Coué, Vélo & Territoires*

*Avec la contribution de l'ensemble de l'équipe de Vélo & Territoires*

## CITATION DE CE RAPPORT

**Vélo & Territoires et ADEME. 2019.** Enquête Territoires 2019, la politique cyclable des collectivités. 36 pages.

Cet ouvrage est disponible en ligne [www.ademe.fr/mediatheque](http://www.ademe.fr/mediatheque)

**Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.**

### **Ce document est diffusé par l'ADEME**

20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 1966C0063

Étude réalisée par Vélo & Territoires pour ce projet cofinancé par l'ADEME

Coordination technique - ADEME : Élodie Barbier Trauchessec  
Direction/Service : Transport & Mobilité

## TABLE DES MATIERES

Résumé.....	4
1. Introduction.....	4
1.1. Contexte.....	5
1.2. Vélo & Territoires.....	5
1.3. Présentation générale de l'enquête.....	6
2. Méthode et déroulé de l'enquête.....	8
2.1. Phase 1 : Préparation de l'enquête (janvier – mars).....	8
2.2. Phase 2 : Lancement du questionnaire (avril – juin).....	8
2.3. Phase 3 : Analyses (juillet – août).....	8
2.4. Phase 4 : diffusion des résultats (septembre – décembre).....	9
3. Bilan / Principaux résultats obtenus.....	10
3.1. Une participation record.....	10
3.2. L'action pour le vélo.....	11
3.3. Les stratégies vélo.....	12
3.4. Les moyens humains dédiés au vélo.....	16
3.5. Les moyens financiers dédiés au vélo.....	17
3.6. Les aménagements cyclables.....	20
3.7. Les équipements et services vélo.....	23
3.8. Le tourisme à vélo.....	26
3.9. Les défis pour l'avenir du vélo.....	29
4. Conclusions.....	32
Index des tableaux et figures.....	33
Sigles et acronymes.....	34

## Résumé

Vélo & Territoires est un réseau de collectivités mobilisées pour le développement du vélo en France. En 2019, l'association a conduit une enquête nationale sur la politique cyclable des régions, départements et intercommunalités du territoire. Quelles stratégies pour le développement du vélo ? Quels modes de gouvernance ? Quels moyens humains et quels budgets dédiés au vélo ? Outre ces indicateurs, l'enquête examine les aménagements cyclables, les équipements et les politiques touristiques des collectivités. Avec 523 territoires répondants, elle a bénéficié d'une mobilisation sans précédent. 14 régions, 92 départements, 374 EPCI à fiscalité propre et 43 « autres » (syndicats mixtes, PETR, communes, etc.) ont répondu à l'appel lancé par Vélo & Territoires. Dans les régions, on constate que quatre ans après la réforme territoriale de 2015, les stratégies vélo ont en grande partie été reconstruites. Côté départements, les moyens humains et les budgets vélo sont en augmentation constante. Les intercommunalités, interrogées pour la première fois dans le cadre de cette enquête, témoignent leur intérêt pour le vélo mais sont globalement peu dotées en stratégies de planification (type schéma directeur vélo, plan vélo, etc.). De manière générale, les indicateurs relevés dans cette étude montrent une mobilisation de plus en plus importante des collectivités territoriales pour le développement du vélo. L'enjeu sera désormais de mettre en cohérence les politiques cyclables des différents niveaux de collectivités pour construire un écosystème vélo complet.

## Abstract

Vélo & Territoires is a French network gathering local authorities committed to the development of cycling. Between April and June 2019, the network conducted a national survey called "Enquête Territoires". Updated every five years, this study identifies the actions of French local authorities for cycling. Which strategies? Which governance? Which budgets? Which workforce? It also provides an overview of cycling facilities, amenities and tourism policies. With 523 responding local authorities this study experienced an unprecedented mobilization. 14 regions, 92 departments (counties) and 374 inter-municipal structures completed the survey. In regions, four years after the territorial reform of 2015, cycling strategies have largely been redesigned. In departments, human resources and cycling budgets are constantly increasing. Regarding inter-municipal structures, they have become overly interested in cycling matters, but they still lack planning strategies. This study shows a general enthusiasm for cycling policies in French local authorities. Their challenge now will be to bring together the different levels of planning to build a complete cycling ecosystem.

# Introduction

## 1.1. Contexte

L'usage du vélo au quotidien en France est encore relativement modeste. Avec 3 % de part modale à l'échelle nationale, la France se place au 25<sup>e</sup> rang des pays européens pour la pratique du vélo<sup>1</sup>. Si certaines grandes agglomérations telles que Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, Nantes ou Lyon connaissent une évolution importante de la part modale du vélo, **il est nécessaire de confirmer ces dynamiques locales et de les généraliser**. La marge de progression reste importante pour hisser la France au rang des grandes nations cyclables.

Pour favoriser cette progression, **l'Union européenne et la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) portent un cap stratégique** pour promouvoir les systèmes de mobilité durables dans les villes et territoires européens d'ici 2030. Ce cap identifie quatre objectifs principaux : faire du vélo un mode de transport équivalent aux autres dans les systèmes de mobilité, augmenter l'usage du vélo de 50 % en moyenne partout en Europe, diminuer de moitié le nombre de cyclistes tués ou mortellement blessés et augmenter les investissements de l'Union européenne pour le vélo.

En France les lignes bougent aussi. L'année 2018 représente un tournant majeur avec le lancement du **Plan vélo** du gouvernement. Très ambitieux, il **fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024** (de 3 % à 9 %) et crée pour la première fois un Fonds mobilités actives pour financer les infrastructures cyclables. Le Plan vélo identifie également 4 axes de travail : la sécurité (développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière), la sûreté (mieux lutter contre le vol), la création d'un cadre incitatif (faire reconnaître le vélo comme mode de transport vertueux) et la culture vélo (généraliser entre autres le savoir rouler). Vélo & Territoires et l'ADEME se sont mobilisés aux côtés de leurs partenaires, en particulier la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), pour que ces mesures soient prises en compte dans le cadre du plan vélo et pour faciliter leur mise en œuvre concrète. En 2019, **la Loi d'orientation des mobilités (LOM)**, adoptée le 19 novembre à l'Assemblée Nationale, **introduit aussi plusieurs avancées pour le vélo**. Pour la première fois elle consacre ce dernier comme mode de transport de premier rang. Elle confirme aussi le rôle des intercommunalités pour le développement des modes actifs en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité. Grâce à un lobbying appuyé de Vélo & Territoires, elle introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes (SNV). Côté intermodalité, la LOM fixe des objectifs d'embarquement des vélos dans les trains et les cars. Elle instaure par ailleurs le pendant « interurbain » de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement, propose des mesures contre le vol, favorise le développement d'une culture vélo, etc.

Néanmoins, pour atteindre l'augmentation significative de la part modale annoncée dans le Plan vélo et pour compléter les nombreuses mesures de la LOM, les politiques cyclables de tous les niveaux doivent être mises en cohérence. Les mesures nationales doivent s'accompagner de stratégies régionales, départementales et intercommunales ambitieuses. **À la veille de la promulgation de la LOM et des élections municipales, l'Enquête Territoires 2019 propose un point d'étape sur l'engagement de ces collectivités en faveur du vélo.**

## 1.2. Vélo & Territoires

**Vélo & Territoires** est un réseau de collectivités (régions, départements, intercommunalités) mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030.

Au cœur de ce cap stratégique : achever les schémas vélo au profit de l'équilibre des territoires ; faire du vélo un outil de mobilité à part entière ; porter la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo ; faire de la France une grande nation cyclable.

---

<sup>1</sup> Source : [Plan Vélo & Mobilités Actives, septembre 2018](#).

À ce titre, Vélo & Territoires est engagé auprès de la puissance publique pour promouvoir le vélo dans les politiques de mobilité. L'association pilote des observatoires et réalise des études pour alimenter les stratégies et décisions des décideurs locaux et nationaux.

## Carte des adhérents Vélo & Territoires

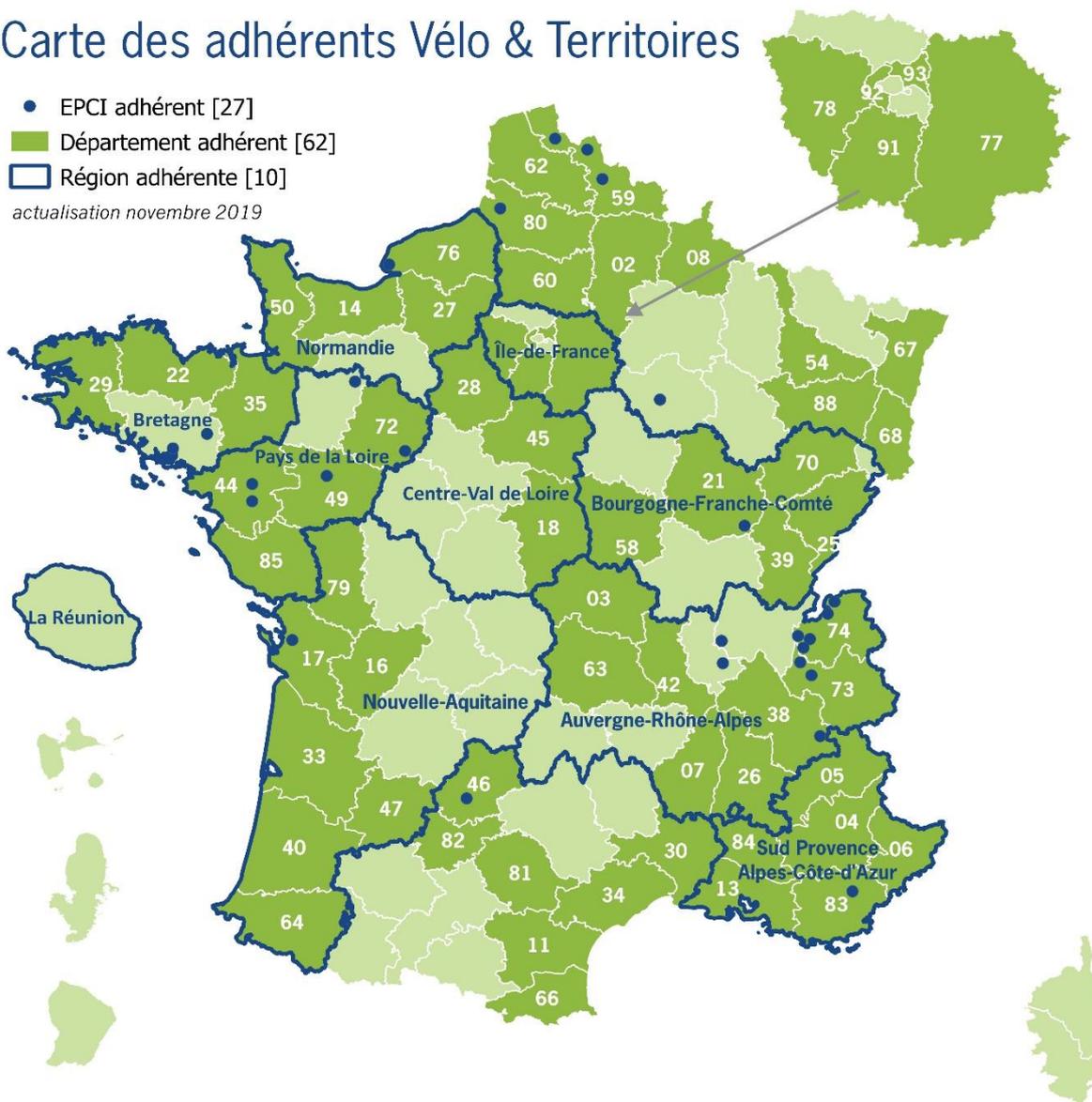


Figure 1 - Carte des adhérents de Vélo & Territoires (Novembre 2019)

### 1.3. Présentation générale de l'enquête

L'Enquête Territoires 2019 est une enquête nationale qui porte sur les politiques cyclables des collectivités. Elle succède à un cycle d'enquêtes menées en 1998, 2000, 2003, 2006 et 2014 par Vélo & Territoires.

**Cette étude s'adresse aux régions, départements et intercommunalités du territoire qui, avec les communes, sont les garants du développement du vélo en France.** Elle vise à recenser les différentes stratégies vélo des collectivités, mais aussi à en mesurer la portée. Elle offre une vision spatiale des planifications pour le vélo et permet d'identifier les territoires qui en sont dépourvus. L'étude propose par ailleurs de recueillir plusieurs indicateurs et tendances, pour réaliser un état des lieux de la mobilisation des collectivités sur le vélo.

L'Enquête Territoires a plusieurs objectifs :

**Porter la voix des collectivités et leurs intérêts auprès de l'État et de l'Europe.** Vélo & Territoires est un interlocuteur privilégié des instances nationales et européennes pour l'organisation de la mobilité. L'Enquête Territoires 2019, en actualisant les données sur les politiques cyclables locales, permettra de mieux orienter les financements et de lever certains obstacles législatifs.

**Accompagner la création de politiques cyclables cohérentes et équilibrées.** Les données de cette enquête permettent de consolider l'expertise de Vélo & Territoires sur les politiques cyclables. L'association pourra ainsi accompagner au mieux les collectivités vers des politiques vélo cohérentes et adaptées aux enjeux de demain.

**Faire reconnaître les actions des collectivités et les problématiques rencontrées.** Cette étude met en lumière les initiatives vélo des territoires afin de favoriser le partage d'expérience et inspirer d'autres collectivités dans leurs politiques cyclables. Elle identifie également les territoires qui en sont dépourvus afin de mieux comprendre leurs problématiques de mobilité et orienter ensuite l'action publique.

**L'Enquête Territoires 2019 est réalisée avec le soutien technique et financier de l'ADEME.** Elle a par ailleurs bénéficié de l'appui technique du CEREMA et de l'ADCF. Les résultats de l'enquête sont mis à la disposition de ces partenaires, qui pourront s'en approprier les résultats et participer à la diffusion des bonnes pratiques et à leur réplique.

Ce rapport synthétise les informations recueillies à travers l'enquête pour dessiner les nouveaux contours des politiques vélo des régions, départements et intercommunalités en France. Elle recense les stratégies de planification, mesure les moyens humains qui leur sont dédiés mais aussi les budgets vélo des collectivités. Elle aborde par ailleurs d'autres thématiques cruciales pour le développement des modes actifs : les aménagements, les équipements, les services, ou encore le tourisme.

## 2. Méthode et déroulé de l'enquête

*L'Enquête Territoires 2019 a été construite sur la base du protocole des 5 enquêtes réalisées précédemment et des questionnements émergents au sein du réseau Vélo & Territoires. L'ensemble de l'étude a été conduite entre janvier et décembre 2019.*

### 2.1. Phase 1 : Préparation de l'enquête (janvier – mars)

**Installation du comité de suivi de l'enquête :** afin de cadrer au mieux avec les attentes des territoires et correspondre à la dynamique collégiale de Vélo & Territoires, la réalisation de cette étude a été encadrée par un comité de suivi. Ce comité visait à définir la méthode d'enquête et à accompagner le développement. Ont été associés à ce comité de suivi :

- Vélo & Territoires (pilote)
- L'ADEME (pilote)
- L'Assemblée de Communautés de France (ADCF)
- Le CEREMA
- La Région Centre-Val de Loire (territoire test)
- Le Département du Bas-Rhin (territoire test)
- La Métropole Européenne de Lille (territoire test)
- La Communauté d'Agglomération du Grand Chambéry (territoire test)

**Création du questionnaire :** sur la base des enquêtes précédentes, Vélo & Territoires a réalisé une première version du questionnaire devant être soumis aux collectivités. Les partenaires du comité de suivi ont pu ensuite amender cette version pour créer le questionnaire final composé de plus 100 questions sur toutes les thématiques relatives à la politique cyclable des collectivités.

**Création de l'outil d'enquête en ligne :** en parallèle de la définition des questions posées aux collectivités, Vélo & Territoires a mis en place un outil d'administration du questionnaire en ligne. C'est le logiciel de sondage en open source LimeSurvey qui a été retenu.

### 2.2. Phase 2 : Lancement du questionnaire (avril – juin)

**Contact et relances des collectivités :** le questionnaire en ligne de l'enquête a été adressé aux 18 régions, 101 départements et 1258 EPCI à fiscalité propre du territoire entre le 1<sup>er</sup> avril et le 14 juin 2019. La demande initiale de participation à l'enquête a été transmise aux collectivités par courrier officiel aux élus et par mail aux administrations. Ce premier contact s'est accompagné de relances par mail tous les 15 jours environ et de 3 sessions de relances téléphoniques réalisées par l'équipe de Vélo & Territoires. L'ensemble des partenaires du réseau ont par ailleurs été mobilisés pour diffuser aussi largement que possible l'enquête auprès des collectivités.

**Accompagnement des répondants :** pendant la durée d'administration de l'enquête, Vélo & Territoires s'est largement mobilisé pour assister les collectivités dans leurs réponses. Plusieurs articles et un mode d'emploi ont été mis en ligne pour guider les répondants.

### 2.3. Phase 3 : Analyses (juillet – août)

Une fois l'ensemble des données récoltées, Vélo & Territoires s'est consacré à l'analyse des résultats de l'enquête. L'exploitation des résultats a été rendue difficile par le grand nombre de questions.

**À noter :** une partie des thématiques abordées dans le questionnaire en ligne n'ont pas pu être exploitées, soit à cause d'un taux de réponse trop faible, soit à cause de la structuration des questions elles-mêmes. L'ensemble des données présentées ici constituent la synthèse des éléments les plus pertinents ayant pu être exploités.

## 2.4. Phase 4 : diffusion des résultats (septembre – décembre)

**Premiers résultats :** une première partie des résultats de l'enquête ont été présentés lors de l'Assemblée Générale de Vélo & Territoires le 25 septembre 2019 à Angers. Ces premiers éléments ont ensuite été dévoilés au grand public le 22 octobre 2019. La diffusion des résultats de l'enquête a fait l'objet d'un [communiqué de presse](#), dont les éléments ont été repris dans de nombreux articles de médias nationaux. Cette diffusion s'est appuyée sur deux supports :

- [Les infographies « grand public »](#) : ces documents recto-verso synthétisent les chiffres clés de l'enquête à travers 4 grandes thématiques (les stratégies vélo, les moyens humains, les budgets vélo et les défis pour l'avenir du vélo dans la collectivité). Vélo & Territoires propose un document pour chaque type de collectivité étudié par l'enquête, ainsi qu'une synthèse globale. Ces éléments ont été diffusés au format papier et numérique aux participants de l'étude ainsi qu'à l'ensemble du réseau de Vélo & Territoires.
- [Cartographie interactive](#) : sur la base des 523 réponses récoltées, Vélo & Territoires a développé un outil de représentation géographique des résultats de l'enquête. Cette cartographie interactive représente, parmi les répondants, les territoires qui ont adopté une stratégie de planification pour le vélo (schéma directeur cyclable, plan vélo, etc.). Elle permet également d'identifier les collectivités qui s'intéressent au vélo sans disposer toutefois de stratégie de planification. Elle propose aussi, via un système d'infobulle, d'afficher un récapitulatif des réponses de chaque collectivité.

**Résultats définitifs :** les résultats complets de l'étude sont diffusés par le biais de ce rapport. Ces éléments pourront être complétés à la demande par des restitutions auprès des organismes partenaires de Vélo & Territoires.

## 3. Bilan / Principaux résultats obtenus

### 3.1. Une participation record

Avec 523 territoires répondants, l'Enquête Territoires 2019 a bénéficié d'une mobilisation sans précédent. 14 régions, 92 départements, 374 EPCI à fiscalité propre et 43 « autres » (syndicats mixtes, PETR, communes, etc.) ont répondu à l'enquête. Une mobilisation qui va bien au-delà des adhérents du réseau de Vélo & Territoires et qui montre un intérêt généralisé pour le vélo.

— Régions [14]

■ Départements [92]

■ Intercommunalités [374]

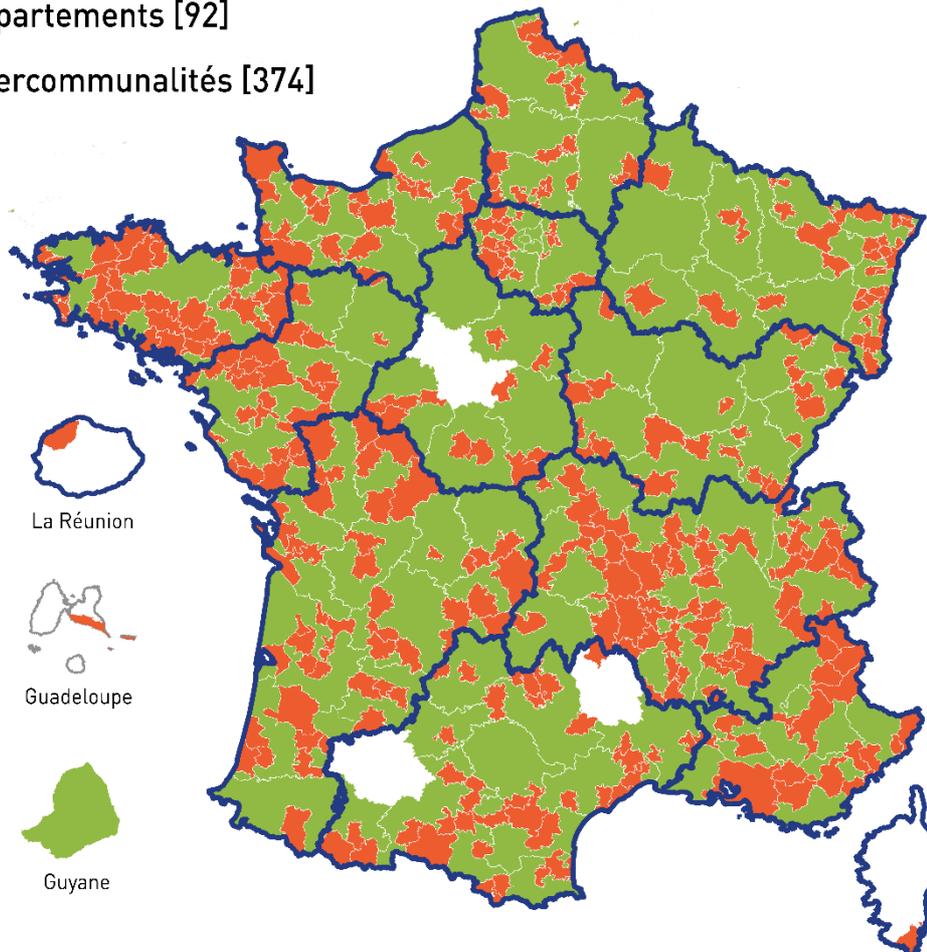


Figure 2 - Carte des collectivités répondantes

#### Régions

L'enquête interroge **78 % de l'ensemble des régions** et 100 % des régions métropolitaines. Une augmentation du taux de participation des régions de 56 % par rapport à l'Enquête Territoires 2014.

#### Départements

**91 % de l'ensemble des 101 départements français ont répondu à l'enquête** (96 % des départements métropolitains), soit une augmentation de 30 % du taux de réponse par rapport à 2014.

## Intercommunalités

**30 % de la totalité des 1259 EPCI à fiscalité propre ont répondu** à l'enquête. Le taux de participation est proportionnel à la taille des EPCI. Les intercommunalités les plus peuplées sont celles qui ont bénéficié du taux de réponse le plus important. Les intercommunalités moins peuplées, bien que très nombreuses à avoir répondu à l'enquête (compte-tenu de leur nombre particulièrement élevé à l'échelle nationale), affichent un taux de participation plus faible. La catégorie des EPCI de plus de 2 millions d'habitants ne compte qu'un seul groupement (la métropole du Grand Paris) qui n'a pas participé à l'enquête. C'est la ville de Paris qui a répondu, pour son périmètre, au questionnaire de cette étude.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Nombre total d'EPCI en France	Nombre d'EPCI ayant répondu à l'enquête	% d'EPCI ayant répondu à l'enquête
< 20 000	518	121	23 %
20 000 < 50 000	463	142	31 %
50 000 < 100 000	153	60	39 %
100 000 < 200 000	75	28	37 %
200 000 < 500 000	42	18	43 %
500 000 < 1 M	4	2	50 %
1 M < 2 M	3	3	100 %
> 2 M	1	-	-
<b>Global</b>	<b>1259</b>	<b>374</b>	<b>30 %</b>

**Tableau 1 - Le taux de participation des EPCI**

### La catégorie « autres »

Sur les 523 collectivités de l'échantillon, 43 ne sont ni des régions, ni des départements, ni des intercommunalités. La politique cyclable des territoires étant mise en œuvre par une multitude d'acteurs différents, le questionnaire en ligne a été ouvert au-delà des collectivités ciblées initialement. **25 communes ont ainsi participé à l'étude, 10 syndicats mixtes, 5 pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) et 3 parc naturels régionaux (PNR).**

Au vu du faible nombre de réponses pour ces catégories, elles n'ont pas pu faire l'objet d'une analyse détaillée. Les réponses apportées par ces acteurs seront cependant conservées dans la base de données de l'Enquête Territoires et pourront servir à une future enquête.

## 3.2. L'action pour le vélo

*L'Enquête Territoires 2019 interroge de manière générale l'action des collectivités pour le développement du vélo. Sur l'ensemble de l'échantillon interrogé (523 collectivités), 87 % confirment mettre en œuvre des actions en faveur du vélo. 13 % des répondants, soit 67 collectivités, déclarent n'avoir jamais mis en place d'action spécifique en direction de ce mode de déplacement. Ces répondants « non-actifs » sur le vélo sont en grande majorité des EPCI de moins de 100 000 habitants.*

## Régions

La totalité des régions déclarent mettre en place des actions pour le développement du vélo.

## Départements

La quasi-totalité des départements, soit **99 %**, déclarent mettre en place des actions en faveur du vélo. Seul un département déclare ne pas travailler sur ce mode de déplacement, « en raison de la perte de compétence liée à la loi NOTRe ».

## Intercommunalités

La majeure partie des EPCI répondants, soit **86 %**, déclarent mettre en place des actions sur le vélo. En revanche, 53 répondants déclarent ne conduire aucune action sur ce sujet. Parmi eux, 98 % sont des intercommunalités de moins de 100 000 habitants. Les raisons évoquées sont : le non-transfert de la compétence voirie/mobilité vers l'intercommunalité, le manque de moyens humains et financiers, le manque de volonté politique, et l'incompatibilité du vélo avec le relief du territoire.

Type de collectivité	% de CT actives sur le vélo ayant répondu à l'enquête	% de CT non-actives sur le vélo ayant répondu à l'enquête
Régions	100 %	-
Départements	99 %	1 %
EPCI	86 %	14 %
< 20 000	79 %	21 %
20 000 < 50 000	86 %	14 %
50 000 < 100 000	88 %	12 %
100 000 < 200 000	96 %	4 %
200 000 < 500 000	100 %	.
500 000 < 1 M	100 %	.
1 M < 2 M	100 %	.

Tableau 2 - Les collectivités ayant mis en place des actions sur le vélo

### 3.3. Les stratégies vélo

La stratégie de planification adoptée par les collectivités pour le développement du vélo (schéma directeur cyclable, plan vélo, etc.) se trouve au cœur de cette enquête. La collectivité dispose-t-elle d'une stratégie vélo ? De quelle forme ? Quelles thématiques y sont abordées ? Quels acteurs y participent ? De manière générale, les stratégies cyclables des régions et des départements sont déjà largement mises en place et en cours de consolidation. Pour ce qui est des intercommunalités en revanche, 44 % d'entre elles ont encore besoin de se doter d'une stratégie de planification pour le vélo. L'enquête démontre cependant leur intérêt pour le sujet.

## Régions

**Stratégie vélo : 85 % des régions interrogées déclarent avoir une stratégie vélo adoptée ou en cours d'adoption** (14 % en cours), soit une diminution de 15 % par rapport à 2014. Deux régions indiquent ne pas avoir à ce jour de stratégie officielle pour le vélo. Il est vraisemblable que cette

diminution soit due à la réforme territoriale de 2015 qui a fortement impacté le découpage et l'organisation des régions.

**Forme de la stratégie la plus commune :** les stratégies vélo régionales prennent le plus souvent la forme de schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V).

**Thématiques abordées dans la stratégie vélo :** le tourisme à vélo (79 % des répondants) la mobilité du quotidien et l'intermodalité (71 %), les infrastructures cyclables (64 %) et l'économie (50 %).

**Partenaires pour l'élaboration de la stratégie de planification vélo :** les départements (64 %), les intercommunalités (50 %) et l'État (43 %). À noter par ailleurs que les associations d'usagers sont associées à la construction des politiques cyclables régionales dans 57 % des cas.



**Figure 3 - Carte des stratégies de planification vélo régionales et départementales**

### Départements

**Stratégie vélo : 90 % des départements interrogés ont adopté une stratégie vélo** (dont 8 % en cours d'adoption). Un chiffre stable depuis l'enquête de 2014. Les départements sont actuellement en cours de consolidation des stratégies existantes.

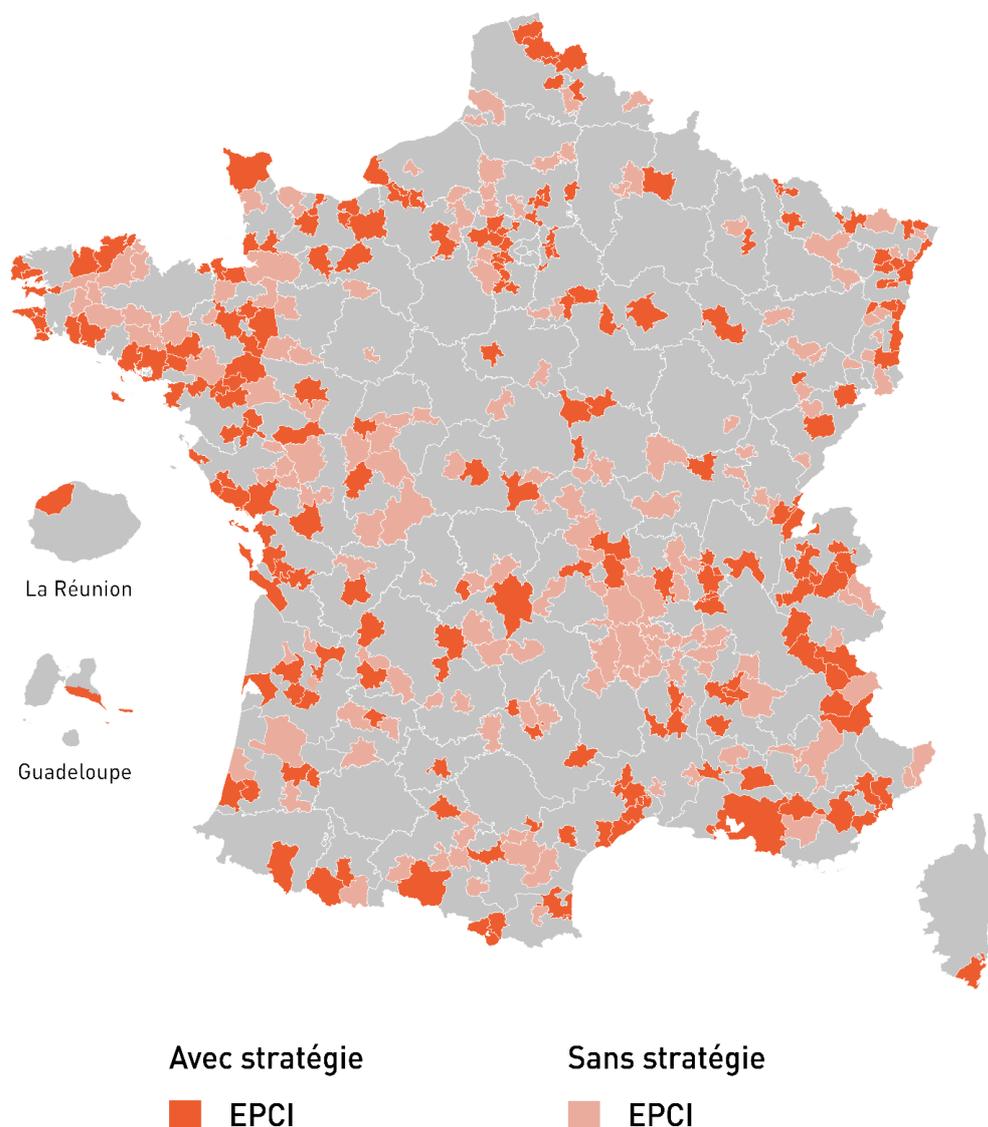
**Forme de la stratégie la plus commune** : schéma départemental des véloroutes et voies vertes.

**Thématiques abordées** : les infrastructures cyclables (82 %), le tourisme à vélo (79 %), la mobilité du quotidien/l'intermodalité (65 %) et la sécurité routière (43 %).

**Partenaires pour l'élaboration de la stratégie** : les intercommunalités (39 %), les régions (25 %) et directement les communes (17 %). Les associations d'usagers sont associées à la construction des politiques cyclables départementales dans 72 % des cas.

## Intercommunalités

**Stratégie vélo** : 56 % des intercommunalités interrogées disposent d'une stratégie de planification pour le vélo (dont 22 % en cours d'adoption). On constate que plus les intercommunalités sont peuplées, plus elles disposent d'une stratégie vélo : 100 % EPCI de plus de 200 000 habitants ont une stratégie cyclable contre seulement 40 % des EPCI de moins de 20 000 habitants.



**Figure 4 - Carte des stratégies de planification vélo intercommunales**

Cet écart s'explique par la répartition de la compétence mobilité dans les intercommunalités. Pour les communautés de communes, qui sont les EPCI à fiscalité propre les moins peuplés, l'intégration de la compétence d'organisation de la mobilité est facultative. L'ADCF estime que 92 % des communautés

de communes existantes ne sont pas autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à ce jour<sup>2</sup>. Sur leur territoire, ce sont les communes qui conservent de plein droit la compétence pour organiser les services de transport collectifs mais aussi le développement des modes actifs. **Les communautés de communes sont donc moins susceptibles de mettre en place des stratégies de planification pour le vélo.** Par ailleurs, la mise en œuvre de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité dépend de l'élaboration d'un plan de déplacement urbain (PDU). Ce plan d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises est un outil majeur pour la définition d'une stratégie vélo à l'échelle de l'agglomération. Hors l'établissement d'un PDU est uniquement obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. **Les intercommunalités les plus peuplées sont donc plus susceptibles d'avoir une stratégie vélo.**

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	EPCI répondants ayant une stratégie vélo (adoptée ou en cours)	EPCI répondants n'ayant pas de stratégie vélo	EPCI répondants n'ayant aucune action sur le vélo
< 20 000	40 %	40 %	20 %
20 000 < 50 000	54 %	32 %	14 %
50 000 < 100 000	65 %	23 %	12 %
100 000 < 200 000	86 %	10 %	4 %
200 000 < 500 000	100 %		
500 000 < 1 M	100 %		
1 M < 2 M	100 %		
<b>Global</b>	<b>56 %</b>	<b>30 %</b>	<b>14 %</b>

**Tableau 3 - Stratégies de planification vélo intercommunales**

**Forme de la stratégie la plus commune :** les stratégies vélo intercommunales se déclinent la plupart du temps en schéma directeur modes actifs.

**Thématiques abordées :** la mobilité du quotidien et l'intermodalité (46 % des EPCI répondants), les infrastructures cyclables (43 %), le tourisme à vélo (34 %), la sécurité routière (25 %) et le stationnement vélo (25 %).

**Partenaires pour l'élaboration de la stratégie :** les départements (25 %), les régions (11 %) et l'État (11 %). À noter que les associations d'usagers sont impliquées à 42 % dans la politique cyclable des EPCI, toutes catégories confondues. Les associations prennent plus souvent part à la construction des politiques cyclables dans les intercommunalités les plus peuplées (les associations d'usagers étant moins nombreuses dans les petites intercommunalités).

<sup>2</sup> La loi d'orientation des mobilités (LOM) réorganise en partie la répartition de la compétence mobilité. Les communautés de communes qui ne sont pas AOM auront jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider d'intégrer cette compétence.

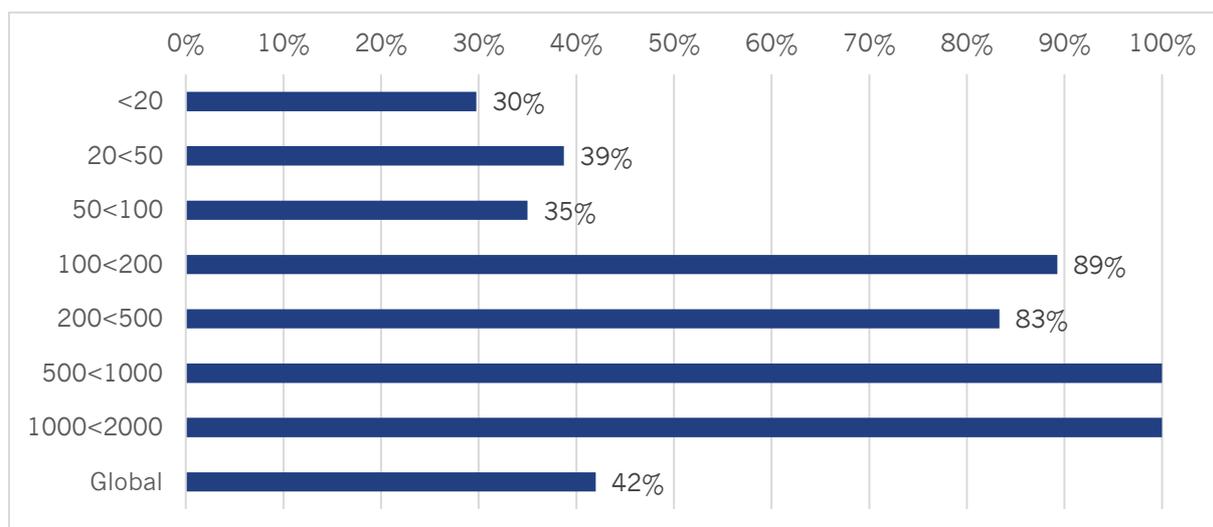


Figure 5 - Les associations d'usagers dans la politique cyclable des EPCI

### 3.4. Les moyens humains dédiés au vélo

L'enquête met également en lumière les moyens humains dédiés au vélo dans les collectivités. Les équipes vélo sont mesurées en Équivalents temps plein (ETP)<sup>3</sup>. En volume global ou en moyenne, les ETP dédiés au vélo sont en nette augmentation dans les régions et les départements interrogés. Les EPCI mobilisent, de leur côté, rarement un référent vélo à temps plein, en particulier dans les territoires les moins peuplés.

#### Régions

Année de l'enquête	Indicateurs en ETP	ETP vélo régionaux
2019	Somme	23,4
	Moyenne des ETP	1,7
	Minimum	0,3
	Maximum	6,5
2014	Somme	15
	Moyenne	0,96

Tableau 4 - Évolution des ETP vélo régionaux

Les 14 régions interrogées par l'enquête consacrent au total 23,4 ETP au développement du vélo, soit **1,7 ETP en moyenne par région**. Cela constitue une augmentation de 77 % des ETP par rapport à 2014. Une augmentation à nuancer puisqu'elle est en partie le résultat de la fusion des régions en 2015. Par ailleurs, on note une variation importante du nombre d'ETP selon les régions : de 0,3 à 6,5 ETP. Cette variation peut s'expliquer par une mobilisation plus ou moins importante des régions pour le vélo. Elle peut aussi être le résultat d'une organisation différente de la politique cyclable : certaines régions font le choix de se reposer en quasi-totalité sur les autres échelons de collectivités pour la mise en œuvre de la politique cyclable du territoire. Ces régions se concentrent ainsi sur leur rôle de financeurs, et disposent d'équipe vélo plus réduites.

<sup>3</sup> Le calcul détaillé des ETP a été laissé à l'appréciation des collectivités. Il est important de prendre en compte le caractère transversal du vélo dans les collectivités, qui le rend difficile à quantifier en termes de moyens humains.

## Départements

Les 92 départements interrogés consacrent au total 219,5 ETP au développement du vélo, soit **2,7 ETP en moyenne par département**. Une moyenne en augmentation de 59 % par rapport à l'enquête de 2014 et de 237 % par rapport à celle de 2006. Comme dans les régions, les ETP varient fortement en fonction des départements interrogés : de 0,1 à 13 ETP au maximum.

Année de l'enquête	Indicateur	ETP vélo départementaux
2019 <sup>2</sup>	Total	219,5
	Moyenne	2,7
	Minimum	0,1
	Maximum	13
2014	Total	79,5
	Moyenne	1,7

**Tableau 5 - Évolution des ETP vélo départementaux**

## Intercommunalités

Les 374 EPCI interrogés dans l'enquête déclarent consacrer un total de 212,1 ETP au vélo, **soit 0,8 en moyenne**. Les intercommunalités étant traitées pour la première fois dans ce type d'enquête, nous ne disposons pas de chiffres d'évolution de leurs équipes vélo. Il est important de noter que **les ETP des intercommunalités pour le vélo varient fortement en fonction de la taille de ces dernières**. Les EPCI de plus de 500 000 habitants mobilisent en moyenne de 5,8 ETP sur ce sujet, alors que les moins de 50 000 habitants consacrent rarement un poste complet au développement du vélo (0,5 ETP en moyenne).

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Somme ETP vélo	Moyenne ETP vélo	Min. ETP	Max. ETP
< 20 000	34,3	0,5	0,01	3,0
20 000 < 50 000	53,1	0,6	0,05	4,0
50 000 < 100 000	32,1	0,7	0,05	2,2
100 000 < 200 000	31,4	1,3	0,20	3,5
200 000 < 500 000	32,3	1,8	0,10	7,0
500 000 < 1 M	13,0	6,5	3,00	10,0
1 M < 2 M	16,0	5,3	4,00	8,0
<b>Global</b>	<b>212,1</b>	<b>0,8</b>	<b>0,01</b>	<b>10,0</b>

**Tableau 6 - Les ETP vélo intercommunaux**

### 3.5. Les moyens financiers dédiés au vélo

Outre les moyens humains, il est important de pouvoir mesurer les moyens financiers investis sur le vélo chaque année. L'Enquête Territoires 2019 permet d'estimer les budgets de fonctionnement et d'investissement consacrés au vélo par les différents types de collectivités interrogés<sup>4</sup>. Grâce à ces données, on constate une nette augmentation des budgets vélo par rapport à 2014. Les EPCI se mobilisent de façon inégale sur le sujet, mais confirment un élan en faveur du vélo avec des budgets importants.

À noter cependant qu'une partie des collectivités n'ont pas transmis de données sur leurs budgets vélo :

- 93 % des régions répondantes ont indiqué au moins partiellement leurs budgets vélo.
- 61 % des départements répondants ont indiqué au moins partiellement leurs budgets vélo.
- 24 % des EPCI répondants ont indiqué au moins partiellement leurs budgets vélos.

Compte-tenu de ce nombre de réponses plus faible, la représentativité des chiffres précisés ci-après doit être nuancée. L'échantillon de réponses obtenues est cependant suffisant pour établir de grandes tendances.

#### Régions

Les régions dépensent en moyenne **4,9 millions d'euros en 2019 pour le vélo**. Un budget moyen en nette augmentation par rapport à 2014 où il était de l'ordre 3,4 millions d'euros. Une augmentation en volume qui s'explique une nouvelle fois par la fusion des régions. Cependant, ramené à la population, le budget vélo par habitant est lui aussi en nette augmentation : 0,94 euros par habitant en 2019 contre 0,75 euros par habitant en 2014, soit une augmentation de 25 %.

Année de l'enquête	Indicateur	Budgets vélo régionaux
2019	Moyenne	4 941 000 €
	Euros/habitant	0,94 €
	Minimum	400 000 €
	Maximum	20 800 000 €
2014	Moyenne	3 466 667 €
	Euros/habitant	0,75 €

**Tableau 7 - Évolution des budgets vélo régionaux**

#### Départements

Les départements déclarent consacrer de leur côté en moyenne **3 millions d'euros en 2019 au développement du vélo**. Une forte augmentation par rapport à 2014 où ils dépensaient en moyenne 1,5 million d'euros, avec cependant de grandes disparités entre les différents départements répondants. Même constat pour le budget par habitant : les départements consacrent 3,75 euros en 2019, contre 2,47 euros en 2014, soit une augmentation de 37 %.

<sup>4</sup> Il était proposé aux collectivités répondantes le mode de calcul détaillé ci-après. Budget de fonctionnement : comprend l'entretien des aménagements cyclables, les services vélo, les subventions aux associations vélo, les primes à l'achat de VAE, la promotion/communication, le soutien aux sports/clubs/événements, les aides aux entreprises de la filière (ne comprend pas les moyens humains). Budget d'investissement : comprend le budget dédié aux infrastructures vélo, l'estimation du budget vélo sur les opérations routières mixtes, l'achat de parcs de vélos, l'aménagement de stationnements vélo.

Année de l'enquête	Indicateur	Budgets vélo départementaux
2019	Moyenne	3 015 330 €
	Euros/habitant	3,75 €
	Minimum	38 200 €
	Maximum	12 800 000 €
2014	Moyenne	1 548 405 €
	Euros/habitant	2,47 €

**Tableau 8 - Évolution des budgets vélo départementaux**

### Intercommunalités

Les intercommunalités déclarent dépenser en moyenne **1,3 million d'euros sur le vélo en 2019**. Ramené à la population, le budget vélo moyen s'élève à 9,51 euros par an et par habitant. Des budgets en volume ou par habitant qui varient fortement en fonction de la taille des intercommunalités : les EPCI de moins de 20 000 habitants ont un budget vélo/habitant plus faible que ceux de plus de 200 000. Cependant, les EPCI entre 20 000 et 50 000 habitants ont le budget vélo/habitant le plus élevé, soit 14,29 euros par an et par habitant.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Budget vélo moyen	Budget/habitant moyen	Budget minimum	Budget maximum
< 20 000	101 083 €	6,71 €	3 000 €	318 000 €
20 000 < 50 000	444 721 €	14,29 €	10 000 €	2 550 000 €
50 000 < 100 000	761 737 €	10,97 €	54 000 €	3 300 000 €
100 000 < 200 000	443 291 €	3,52 €	25 000 €	1 822 238 €
200 000 < 500 000	2 535 250 €	7,50 €	50 000 €	7 830 000 €
500 000 < 1 M	10 356 278 €	13,25 €	6 712 555 €	14 000 000 €
1 M < 2 M	14 925 000 €	11,75 €	14 500 000 €	15 350 000 €
<b>Global</b>	<b>1 324 367 €</b>	<b>9,51 €</b>	<b>3 000 €</b>	<b>15 350 000 €</b>

**Tableau 9 - Les budgets vélo intercommunaux**

**Biais de sympathie** : les EPCI ayant répondu à cette enquête sont susceptibles d'être, par définition, les plus actifs sur le vélo puisque sensibilisés à cette thématique. Les chiffres détaillés ci-dessus présentent de fait le risque d'être surévalués par rapport à la moyenne nationale.

**Doubles comptes** : les budgets d'investissement des collectivités pour le vélo sont souvent issus d'autres financeurs supra-territoriaux, et comprennent donc des doubles-comptes : les régions

reçoivent parfois des financements européens ou nationaux pour leurs investissements liés aux intermodalités, et sont elles-mêmes d'importants financeurs pour les départements et les EPCI. Les départements reçoivent des financements européens, nationaux et régionaux mais subventionnent également les intercommunalités. Les EPCI, quant à eux, reçoivent des financements nationaux, régionaux ou départementaux et interviennent souvent en soutien financier aux communes.

### 3.6. Les aménagements cyclables

*Si les collectivités planifient et investissent de plus en plus dans le vélo, il est intéressant de s'interroger sur les réalisations qui en découlent. Les aménagements cyclables<sup>5</sup> sont la première étape pour mettre en place un système vélo efficace. L'enquête interroge le rôle des collectivités dans la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements.*

#### Régions

**Maîtrise d'ouvrage** : en tant que coordinateurs des dynamiques cyclables locales, les régions n'interviennent que très rarement dans la réalisation des aménagements. **29 % des régions répondantes déclarent cependant agir en maîtrise d'ouvrage directe** pour la réalisation d'aménagements cyclables. Cette maîtrise d'ouvrage régionale n'intervient que dans des situations exceptionnelles : en Auvergne-Rhône-Alpes par exemple, où la Région prend à sa charge une partie de la réalisation de l'EuroVelo 17 – ViaRhôna ; en Bretagne, où la gestion des canaux est aussi assurée par la Région qui en est propriétaire.

**Entretien** : comme pour la maîtrise d'ouvrage, l'entretien des aménagements cyclables n'est que très rarement la responsabilité des régions, sauf situations particulières. Ainsi, seul 15 % des régions déclarent prendre en charge l'entretien d'aménagements cyclables (soit deux régions sur les quatorze répondantes : la Bretagne et la Réunion).

**Signalisation** : 29 % des régions répondantes ont mis en place de la signalisation directionnelle vélo sur leur territoire et 21 % ont développé un plan de jalonnement vélo ou schéma directeur de signalisation.

**SIG** : 86 % des régions déclarent disposer d'un système d'information géographique (SIG) intégrant les aménagements cyclables. Parmi elles, près de la moitié (43 %) transmettent leurs données à l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes (ON3V) de Vélo & Territoires.

#### Départements

**Maîtrise d'ouvrage** : les départements agissent en très grande majorité en maîtrise d'ouvrage directe pour la réalisation des véloroutes et voies vertes sur leur territoire : **91 % de l'échantillon**. On note cependant des situations très variées. Certains départements choisissent de n'intervenir que sur leur domaine public routier uniquement. D'autres se portent maîtres d'ouvrage pour l'intégralité des aménagements hors agglomération. Certains, plus rares, réalisent ponctuellement des aménagements cyclables au sein des agglomérations.

**Linéaire réalisé** : l'enquête estime le linéaire d'aménagements ouverts en moyenne chaque année depuis 2014 : **16,1 km en moyenne par an pour les départements**. Cependant, ces chiffres ne sont pas exhaustifs. Seul 47 % des départements indiquent réaliser un suivi annuel de leurs linéaires cyclables.

---

<sup>5</sup> On entend par aménagements cyclables des infrastructures dédiées à la circulation exclusive ou partagée des cyclistes. À distinguer : les aménagements en site propre (voies vertes et pistes cyclables), en voirie avec espace dédié (bandes cyclables, bandes multifonctionnelles/accotements revêtus, chaucidou, et doubles sens cyclables) et les ouvrages d'art (ponts, passerelles, tunnels et autres). Ne comprend pas les zones de circulation apaisée : aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30.

Type de collectivité	Linéaire moyen réalisé - 2015	Linéaire moyen réalisé - 2016	Linéaire moyen réalisé - 2017	Linéaire moyen réalisé - 2018	Global
Départements	16,2 km	16,0 km	14,3 km	18,2 km	16,1 km

**Tableau 10 - Évolution du linéaire d'aménagements cyclables réalisé par les départements**

**Entretien :** une grande majorité de départements déclarent prendre en charge l'entretien d'aménagements cyclables sur leur territoire, soit 87 % au total. 62 % d'entre eux indiquent prendre en charge directement cet entretien en régie et 25 % externalisent au moins une partie de cette charge.

**Signalisation :** 79 % des départements répondants ont mis en place de la signalisation directionnelle vélo sur leur territoire et 39 % ont développé un plan de jalonnement vélo ou schéma directeur de signalisation.

**SIG :** 84 % des départements indiquent disposer d'un SIG intégrant les données vélo. Une majorité d'entre eux (66 %) transmettent leurs données directement à l'ON3V de Vélo & Territoires.

## Intercommunalités

**Compétence voirie :** plusieurs acteurs interviennent dans la réalisation des aménagements cyclables. Historiquement, les communes et les départements sont les organismes compétents pour créer les infrastructures dédiées au vélo, en qualité de gestionnaire de voirie. Le transfert de la compétence voirie vers l'organisme intercommunal est néanmoins de plus en plus fréquent, par souci de cohérence pour l'ensemble du territoire. Ce transfert est obligatoire dans les communautés urbaines et métropoles, mais peut s'exercer à titre optionnel ou facultatif dans les communautés de communes et d'agglomération. L'enquête mesure la part de ces groupements de communes qui exercent effectivement la compétence voirie à ce jour.

**Communauté de communes :** sur les 271 communautés de communes de l'échantillon, 79 d'entre elles confirment exercer la compétence voirie, soit 29 % des communautés de communes répondantes.

**Communauté d'agglomération :** sur les 87 communautés d'agglomérations répondantes, 33 exercent cette compétence, soit 38 % des communautés d'agglomération répondantes.

Catégorie d'EPCI	EPCI répondants	Nombre d'EPCI qui exercent la compétence voirie	% d'EPCI qui exercent la compétence voirie
Communautés de communes	271	79	29 %
Communautés d'agglomération	87	33	38 %
Communautés urbaines	4	4	100 %
Métropoles	12	12	100 %
<b>Global</b>	<b>374</b>	<b>127</b>	<b>34 %</b>

**Tableau 11 - La compétence voirie dans les EPCI**

**Maîtrise d'ouvrage (MO) :** si un faible pourcentage des EPCI interrogés intègrent la compétence voirie au niveau intercommunal, ils sont relativement nombreux à réaliser des aménagements cyclables en maîtrise d'ouvrage directe. **50 % des répondants déclarent prendre à leur charge au moins une**

**partie de la réalisation des aménagements cyclables sur leur territoire.** On constate donc que beaucoup d'intercommunalités réalisent ponctuellement des aménagements cyclables sans avoir intégré la compétence voirie.

Catégorie d'EPCI	Nombre d'EPCI répondants	Nombre d'EPCI en MO directe	% d'EPCI en MO directe
Communautés de communes	271	116	43 %
Communautés d'agglomération	87	57	66 %
Communautés urbaines	4	2	50 %
Métropoles	12	12	100 %
<b>Global</b>	<b>374</b>	<b>187</b>	<b>50 %</b>

**Tableau 12 - La maîtrise d'ouvrage directe dans les EPCI**

**Linéaire réalisé :** les EPCI ont, depuis 2014, un rythme d'ouverture d'aménagements cyclables constant avec une moyenne de **9,3 km par an**. Ce chiffre confirme le rôle joué des intercommunalités dans la mise en place d'un maillage cyclable complet sur l'ensemble du territoire. Comme pour les départements, une partie seulement des intercommunalités répondantes ont indiqué des chiffres de réalisation des itinéraires : 14 % des 374 EPCI interrogés disposaient de données sur le sujet.

Type de collectivité	Linéaire moyen réalisé - 2015	Linéaire moyen réalisé - 2016	Linéaire moyen réalisé - 2017	Linéaire moyen réalisé - 2018	Global
EPCI	9,8 km	9,2 km	8,2 km	9,9 km	9,3 km

**Tableau 13 - Évolution du linéaire d'aménagements cyclable réalisé par les EPCI**

**Entretien :** 44 % des intercommunalités indiquent prendre en charge une partie ou la totalité de l'entretien des aménagements cyclables sur leur territoire. L'entretien courant est le plus souvent réalisé directement par les services d'entretien communaux (via une convention de gestion) ou en régie. Les opérations plus importantes de réhabilitation sont fréquemment externalisées.

**Signalisation :** 36 % des EPCI répondants ont mis en place une signalisation directionnelle à destination des cyclistes et 13 % déclarent avoir développé un plan de jalonnement.

**SIG :** 156 des 374 EPCI répondants indiquent disposer d'un SIG intégrant les données vélo, soit 42 %. Seulement 4 % de ces 156 EPCI déclarent transmettre directement leurs données à l'ON3V.

### 3.7. Les équipements et services vélo

L'enquête Territoires 2019 interroge également les services et les équipements mis en place pour favoriser la pratique du vélo au quotidien. Les questions posées aux collectivités abordaient notamment le stationnement, les dispositifs d'embarquement des vélos non démontés à bord des transports collectifs, les services de vélopartage et de location, ou encore les différentes aides à la disposition des usagers.

#### Régions

**Les dispositifs d'embarquement** : les régions jouent un rôle déterminant dans le développement de l'intermodalité. **92 % d'entre elles déclarent proposer des emplacements vélos dans les TER et 80 % indiquent proposer également l'embarquement des vélos dans certaines lignes de cars.** L'enquête n'a cependant pas permis de mesurer le volume de ces offres d'embarquement de vélos non démontés, qui constituent aujourd'hui un enjeu pour le développement du vélo en général et en particulier du tourisme. On constate cependant que certaines régions comme la Nouvelle-Aquitaine proposent des expérimentations pour créer des zones spécifiquement dédiées aux vélos à bord de certains TER, augmentant de fait largement la capacité de stockage de leurs lignes. Pour ce qui est des cars, si un grand nombre de régions proposent des solutions d'emport des vélos, les capacités d'emport sont très hétérogènes selon les lignes concernées, l'affluence et le matériel roulant.

Type de collectivité	% proposant l'embarquement des vélos dans les trains	% proposant l'embarquement des vélos dans les cars
Régions	92 %	80 %

Tableau 14 - Les dispositifs d'embarquement des vélos proposés par les régions

**Les dispositifs d'aide à l'achat de vélos** : 3 des 14 régions interrogées (21 %) déclarent proposer une aide à l'achat de vélos sur leur territoire. Deux régions (la Corse et Occitanie) proposent des aides à l'achat de VAE de 300 euros en moyenne. La région Pays de la Loire propose de son côté une aide à l'achat de vélos pliants plafonnée à 200 euros, dans le cadre de sa politique d'intermodalité.

**L'IKV** : 29 % des régions interrogées indiquent avoir mis en place une indemnité kilométrique vélo à destination de leurs agents. Pour les deux régions qui l'ont déjà mis en place, le montant de l'IKV s'élève à 0,25 euros/km avec un plafond à 200 euros. On note ici que de nombreuses régions prévoient la mise en place de l'IKV d'ici 2020.

#### Départements

**Le stationnement vélo** : 41 % des départements interrogés déclarent mettre à la disposition des cyclistes des places de stationnement, tous types d'équipements confondus (arceaux, abris sécurisés individuels ou abris collectifs). Ces stationnements sont la plupart du temps installés par les départements à proximité des lieux touristiques. Parmi les départements répondants, on recense en moyenne **1 106 places de stationnement dédiés au vélo**<sup>6</sup>, tout équipement confondu.

**Les dispositifs d'aide à l'achat de vélo** : seul 4 % des départements interrogés proposent une aide à l'achat de vélos. Pour la plupart ces aides sont destinées à l'achat de VAE et oscillent entre 300 et 400 euros. Le CD 75 propose par ailleurs une aide à l'achat de vélos-cargos/familiaux plafonnée à 600 euros.

**L'IKV** : 12 % des départements interrogés déclarent avoir mis en place une indemnité kilométrique vélo à destination de leurs agents. Comme pour les régions, l'indemnité est, la plupart du temps, de 0,25 euros par kilomètre et plafonnée à 200 euros.

<sup>6</sup> Données hors CD75 : le département/la ville de Paris indique disposer de 60 000 places de stationnement vélo sur son territoire. Ces données, particulièrement élevées par rapport aux autres départements, ont été sorties du calcul de la moyenne pour ne pas fausser les résultats.

## Intercommunalités

**Le stationnement vélo :** 52 % des EPCI de l'échantillon indiquent proposer des places de stationnement dédiés aux vélos. Un pourcentage relativement faible au regard de l'enjeu que constitue le stationnement sécurisé pour la mobilité du quotidien. Ici encore, la propension à développer des stationnements sécurisés est proportionnelle à la taille des EPCI : les intercommunalités les plus peuplées proposent le plus souvent ces équipements. La moyenne s'élève à **1 777 places de stationnement**, tout type confondu. Un chiffre à nuancer puisque le nombre moyen de places varie fortement en fonction de la taille de l'intercommunalité.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Nombre d'EPCI répondants	Nombre d'EPCI proposant des stationnements vélo	% d'EPCI proposant des stationnements vélo	Nombre moyen de places de stationnement
< 20 000	121	51	42%	63
20 000 < 50 000	142	65	46%	44
50 000 < 100 000	60	33	55%	475
100 000 < 200 000	28	22	79%	647
200 000 < 500 000	18	17	94%	6 707
500 000 < 1 M	2	2	100%	16 437
1 M < 2 M	3	3	100%	11 170
<b>Global</b>	<b>374</b>	<b>193</b>	<b>52%</b>	<b>1 777</b>

**Tableau 15 - Les stationnements vélo mis en place par les EPCI**

**Les dispositifs d'embarquement :** une faible part des EPCI interrogés indiquent proposer des emplacements vélo à bord des transports en commun de leur territoire. 5 % d'entre eux proposent aux usagers l'emport des vélos à bord des bus. En revanche, 79 % des EPCI répondants qui disposent d'un tramway y autorisent l'emport de vélos non démontés. On note cependant que les vélos y sont la plupart du temps interdits pendant les horaires de forte affluence.

**Les services de vélopartage :** le nombre d'EPCI qui indiquent proposer un service de vélopartage est relativement faible. Quel que soit le service, ce type d'offre est plutôt mis en place par les intercommunalités de plus de 100 000 habitants. Parmi les différents types de services proposés, la location humanisée courte ou longue durée est la plus fréquente avec 19 % des EPCI répondants. Logiquement, seulement 3 % des intercommunalités interrogées proposent un système de vélos en libre-service (VLS). Les services de prêt gratuit avec caution sont plus fréquents puisqu'ils sont mis en place par 5 % des EPCI de l'échantillon.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	% d'EPCI avec service de location humanisée (courte ou longue durée)	% d'EPCI avec service de VLS	% d'EPCI avec service de prêt (gratuit sous caution)
< 20 000	7 %	1 %	2 %
20 000 < 50 000	18 %	1 %	3 %
50 000 < 100 000	20 %	8 %	5 %
100 000 < 200 000	36 %	11 %	11 %
200 000 < 500 000	67 %	39 %	11 %
500 000 < 1 M	50 %	100 %	100 %
1 M < 2 M	33 %	100 %	-
<b>Global</b>	<b>19 %</b>	<b>3 %</b>	<b>5 %</b>

**Tableau 16 - Les services de vélopartage proposés par les EPCI**

**Les dispositifs d'aide à l'achat de vélos :** 9 % de l'ensemble des EPCI interrogés déclarent avoir mis en place une aide à l'achat de vélos, quel qu'en soit le montant, sur leur territoire. Un chiffre à nuancer en fonction de la taille des EPCI : les intercommunalités les plus peuplées sont plus susceptibles de proposer ce type d'aides. Pour ce qui est du montant, il oscille entre : 60 et 100 euros pour les vélos classiques ; 100 et 400 euros pour les VAE.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Nombre d'EPCI répondants	Nombre d'EPCI proposant une aide à l'achat de vélos	% d'EPCI proposant une aide à l'achat de vélos
< 20 000	121	5	4 %
20 000 < 50 000	142	8	6 %
50 000 < 100 000	60	8	13 %
100 000 < 200 000	28	7	25 %
200 000 < 500 000	18	3	17 %
500 000 < 1 M	2	2	100 %
1 M < 2 M	3	2	67 %
<b>Global</b>	<b>374</b>	<b>35</b>	<b>9 %</b>

**Tableau 17 - Les dispositifs d'aide à l'achat de vélos dans les EPCI**

**L'IKV :** très peu d'intercommunalités ont mis en place l'IKV à destination de leurs agents (4%, soit 14 intercommunalités en tout). Comme les régions et les départements, les EPCI qui mettent en place cette indemnité se basent sur un indice de 0,25 euros/km avec un plafond à 200 euros.

### 3.8. Le tourisme à vélo

En 2014, l'Enquête Territoires mettait en avant le rôle majeur du vélo dans le développement touristique des régions et des départements, en pratique itinérante, excursionniste ou sportive. L'Enquête territoires 2019 confirme ce constat et montre que les intercommunalités se positionnent elles aussi de plus en plus sur le sujet. Les actions décrites ici portent sur les mesures de valorisation touristique que conduisent les collectivités. Le développement d'itinéraires et d'infrastructures cyclables développés à des fins touristiques sont compris dans la partie « aménagements cyclables » de ce rapport.

#### Régions

**93 % des régions répondantes déclarent cibler des actions spécifiquement sur le tourisme à vélo.** Ces actions sont mises en œuvre dans une grande majorité des cas (86 % des répondants) par les services « tourisme » de la collectivité, mais aussi en co-construction avec le comité régional du tourisme (pour 79 % des répondants).

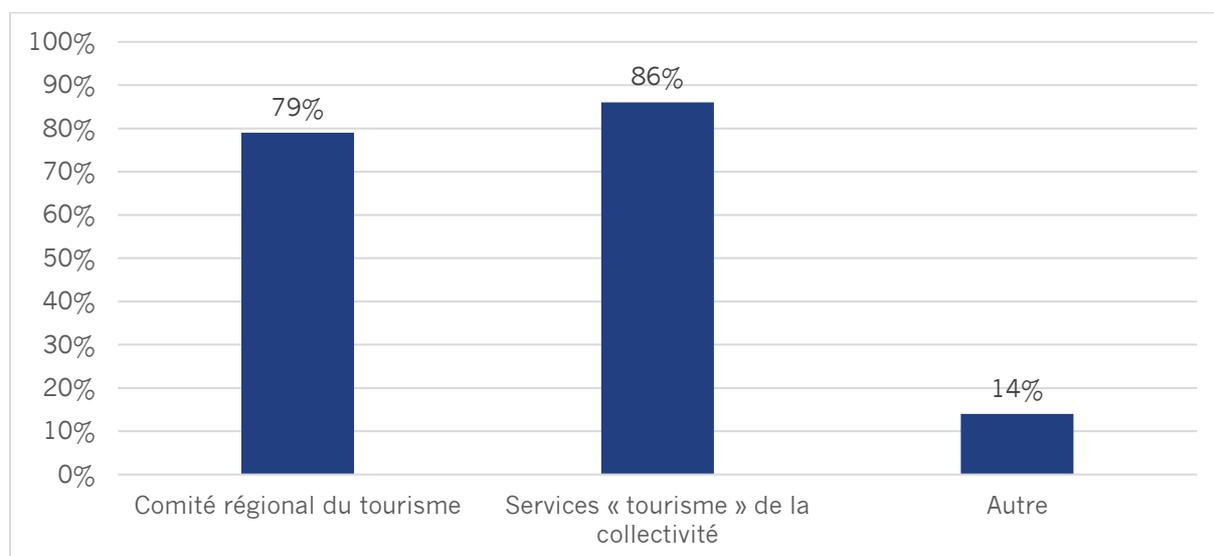


Figure 6 - L'organisation du tourisme à vélo dans les régions

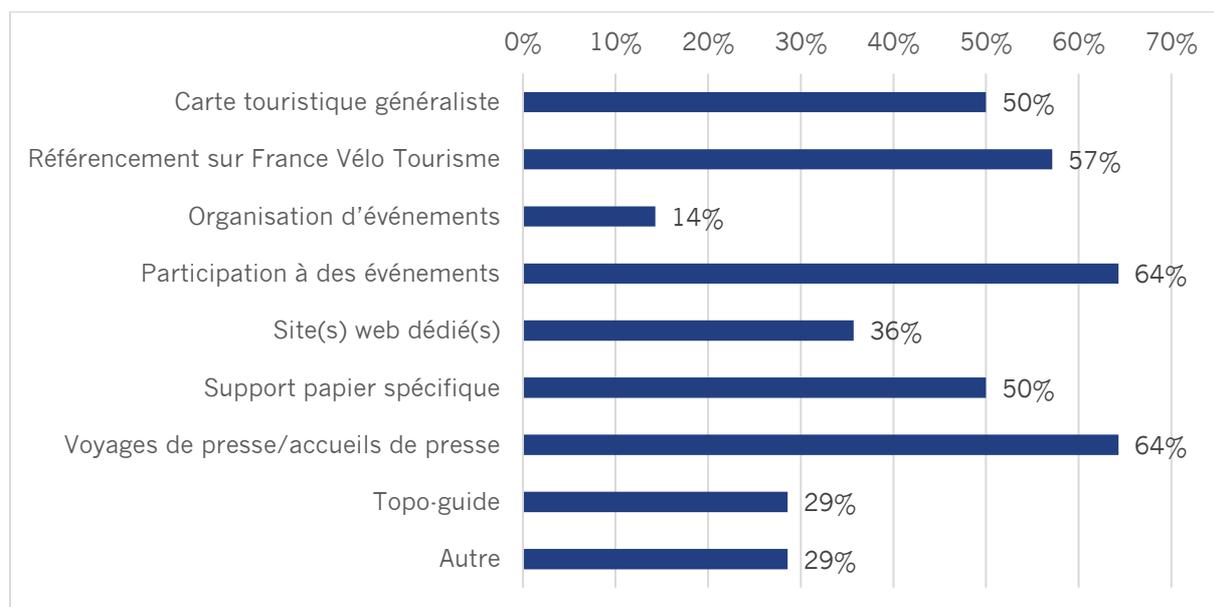
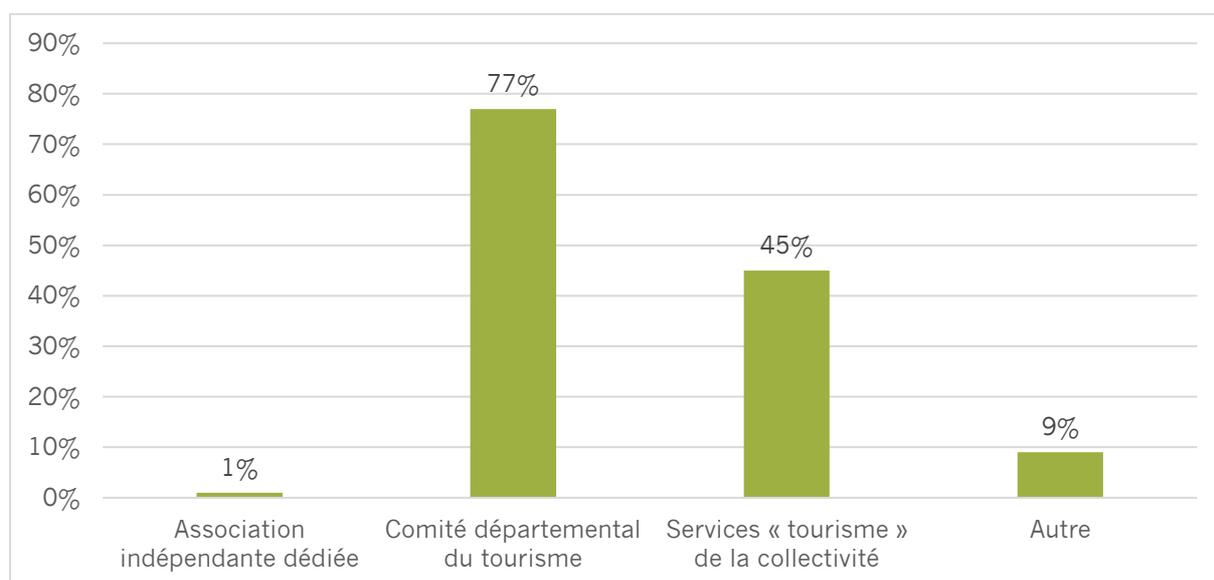


Figure 7 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les régions

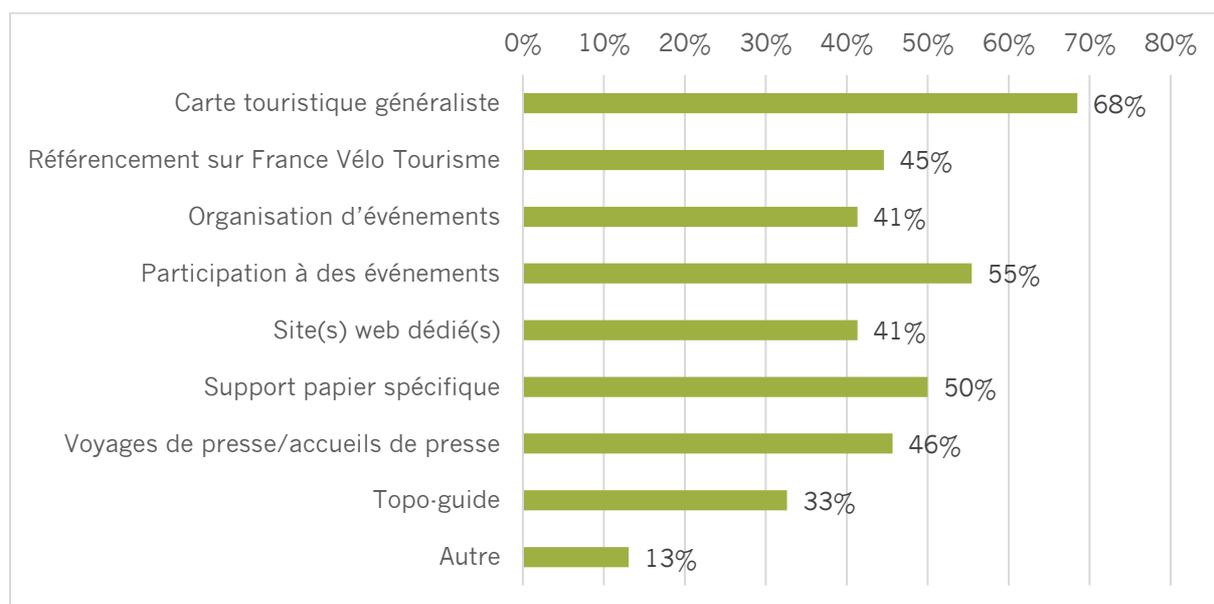
Concernant les actions touristiques mises en œuvre, l'enquête met en avant les spécificités des régions. Pour développer le tourisme à vélo, une grande partie d'entre elles (64 %) participe à des événements et organise/accueille des voyages de presse spécialisée. Une majorité (57 % des répondants) promeuvent leurs itinéraires cyclables sur le site Internet de France Vélo Tourisme (FVT). Les politiques touristiques régionales pour le vélo se manifestent aussi par l'édition de cartes touristiques généralistes et de supports papiers divers (50 % des cas), par la création de sites web dédiés au vélo (36 %) et de topo-guides (29 %). Plus rarement, elles organisent également des événements spécifiquement dédiés au tourisme à vélo.

## Départements

Comme les régions, **les départements ayant participé à l'enquête ont, en majorité (92 %), mis en place des actions sur le tourisme à vélo.** Dans 77 % des cas, ces actions touristiques sont mises en œuvre par l'organisme touristique local (comité départemental du tourisme). Plus rarement (45 % des répondants), elles sont co-construites par les services « tourisme » des départements.



**Figure 8 - L'organisation du tourisme à vélo dans les départements**



**Figure 9 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les départements**

Les actions mises en œuvre par les départements dans le cadre du développement touristique du vélo sont le plus souvent : la réalisation de cartes touristiques (68 % des répondants), la participation à des événements vélo (55 %) et l'édition de supports papiers spécifiques au tourisme à vélo (50 %). Viennent ensuite l'organisation de voyages de presse (46 % des cas), le référencement sur FVT (45 %), la création d'événements vélo et d'un site web spécifique (41 %), ainsi que l'édition d'un topo-guide.

## Intercommunalités

**63 % des EPCI répondants indiquent avoir mis en place au moins une action ciblée spécifiquement sur le tourisme à vélo.** Les intercommunalités les moins peuplées (moins de 200 000 habitants) s'emparent plus souvent de ce sujet. L'enquête montre qu'une part relativement faible des EPCI les plus peuplées disposent d'une politique touristique vélo. Ce constat semble démontrer que les groupements de communes les plus importants focalisent leurs politiques cyclables sur la mobilité du quotidien plutôt que sur le tourisme. Le développement de stratégies touristiques cyclables urbaines est donc un défi pour les grandes agglomérations.

**Biais de perception :** ces données dépendent de la perception qu'ont les répondants de la politique cyclable de leur propre collectivité. Une grande partie de ces répondants sont issus des services « transports » ou « mobilité » des intercommunalités, et non des services « tourisme ». De ce fait, il est possible que certains répondants n'aient pas eu connaissance de la politique touristique du territoire et par conséquent, des actions vélo sur le tourisme. La part d'intercommunalités ayant une politique touristique pour le vélo a pu être sous-estimée ici.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	Nombre d'EPCI répondants	Nombre d'EPCI ayant ciblé des actions sur le tourisme à vélo	% d'EPCI ayant ciblé des actions sur le tourisme à vélo
< 20 000	121	76	63 %
20 000 < 50 000	142	84	59 %
50 000 < 100 000	60	41	68 %
100 000 < 200 000	28	23	82 %
200 000 < 500 000	18	11	61 %
500 000 < 1 M	2	1	50 %
1 M < 2 M	3	1	33 %
<b>Global</b>	<b>374</b>	<b>237</b>	<b>63 %</b>

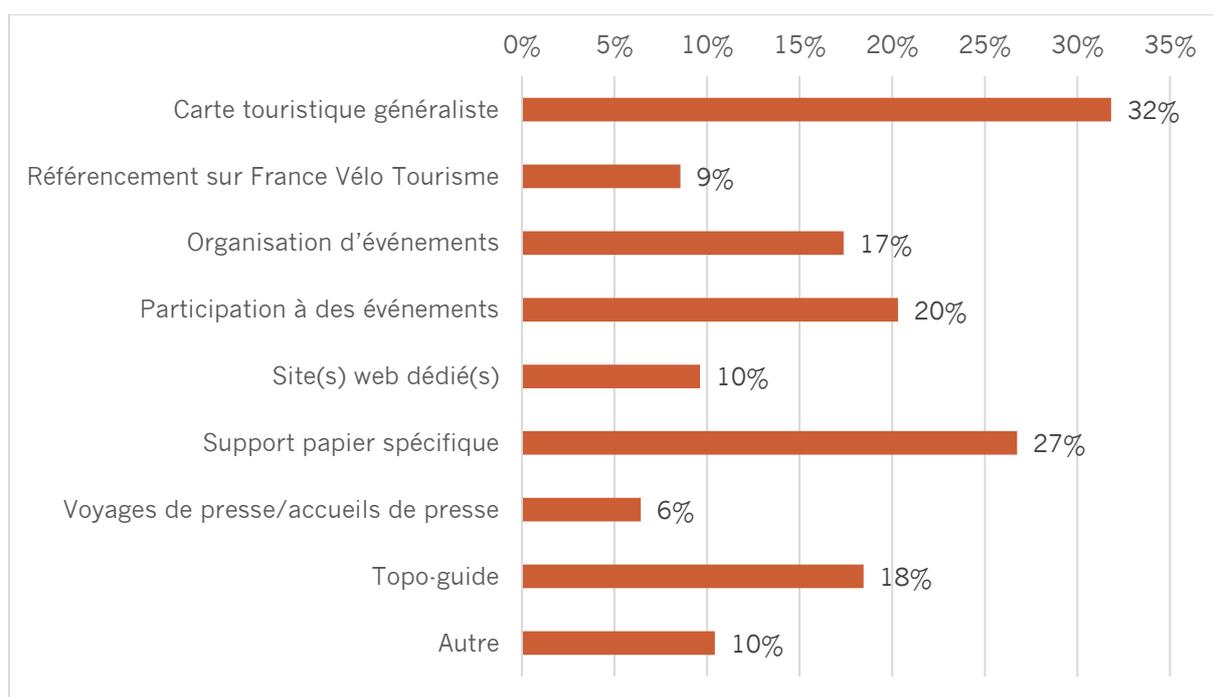
**Tableau 18 - Les EPCI actifs sur le tourisme à vélo**

Dans les EPCI actives sur le tourisme à vélo, le développement touristique est assuré par les services « tourisme » des collectivités dans 43 % des cas. Comme pour les régions et les départements, les actions vélo dépendent également souvent de l'organisme local du tourisme (dans 37 % des cas).

Concernant les actions mises en place, on retrouve les mêmes tendances que pour les départements : développement d'une carte touristique (32 %), création d'un support papier spécifique au vélo (27 %), participation à des événements (20 %), création d'un topo-guide (18 %) et organisation d'événements vélo (17%). Les sites web (10 %) et les voyages de presse (6 %) sont en revanche plus rare.

Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants)	% d'EPCI utilisant une association indépendante dédiée au vélo	% d'EPCI utilisant un organisme local du tourisme (OT)	% d'EPCI utilisant les services « tourisme » de la collectivité	% d'EPCI avec un autre moyen de développement touristique
< 20 000	6%	40%	40%	9%
20 000 < 50 000	4%	31%	42%	8%
50 000 < 100 000	2%	40%	43%	5%
100 000 < 200 000	4%	43%	57%	14%
200 000 < 500 000	-	61%	50%	17%
500 000 < 1 M	-	50%	50%	-
1 M < 2 M	-	-	33%	-
<b>Global</b>	<b>4%</b>	<b>37%</b>	<b>43%</b>	<b>9%</b>

**Tableau 19 - L'organisation du tourisme à vélo dans les EPCI**



**Figure 10 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les EPCI**

### 3.9. Les défis pour l'avenir du vélo

La dernière question posée par l'enquête est celle des défis pour le développement du vélo dans la collectivité. Elle proposait aux régions, départements et intercommunalités répondants de mettre en avant les thématiques les plus saillantes sur leurs territoires. Ces éléments confirment les grandes tendances déjà identifiées par l'enquête : un besoin de planification dans les régions et d'ingénierie dans les départements et les intercommunalités.

## Régions

**Planification** : l'enjeu de la planification revient de manière quasi systématique dans les réponses des régions. **Il sera nécessaire de compléter les stratégies existantes par de véritables plan vélos structurés et financés.** Les régions mettent en avant la nécessité d'un maillage cohérent et complémentaire avec les autres niveaux de schéma vélo.

**Mobilité du quotidien** : elle est identifiée comme un défi par une grande partie des régions. **Le développement d'itinéraires sécurisés, pour un usage aussi bien utilitaire que touristique est un enjeu primordial** pour ces acteurs. Ils souhaitent par ailleurs augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens en travaillant avec les entreprises, via les plans de déplacement d'entreprise (PDE).

**Services vélo** : les régions répondantes mettent en avant la nécessité de proposer un « bouquet de services » complet à destination des usagers. **Le développement de l'intermodalité, notamment pour les territoires péri-urbains et ruraux, est un défi majeur** pour toutes les régions.

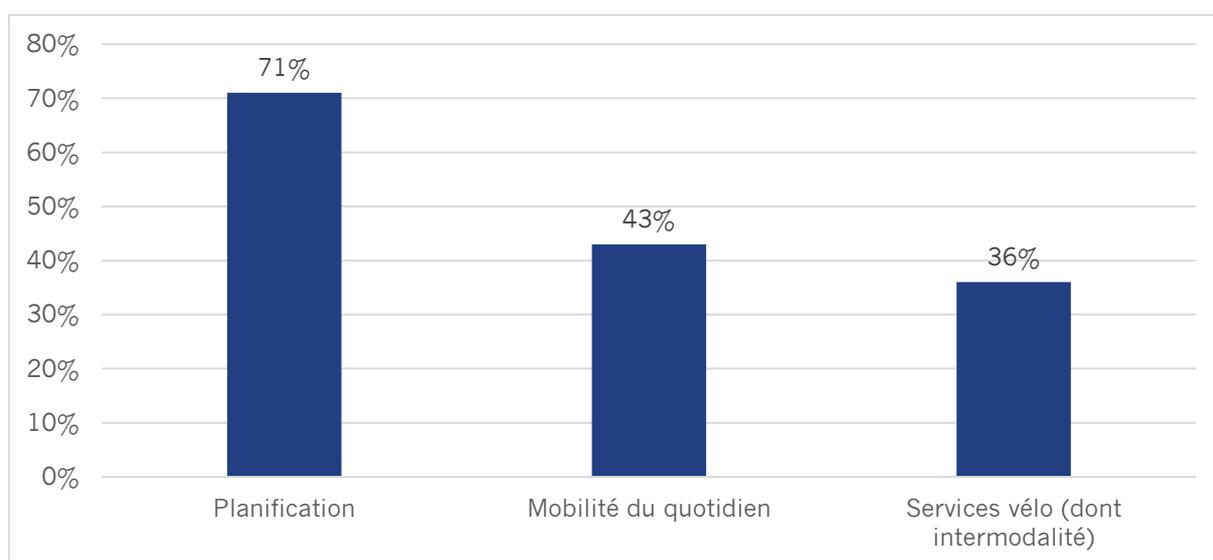


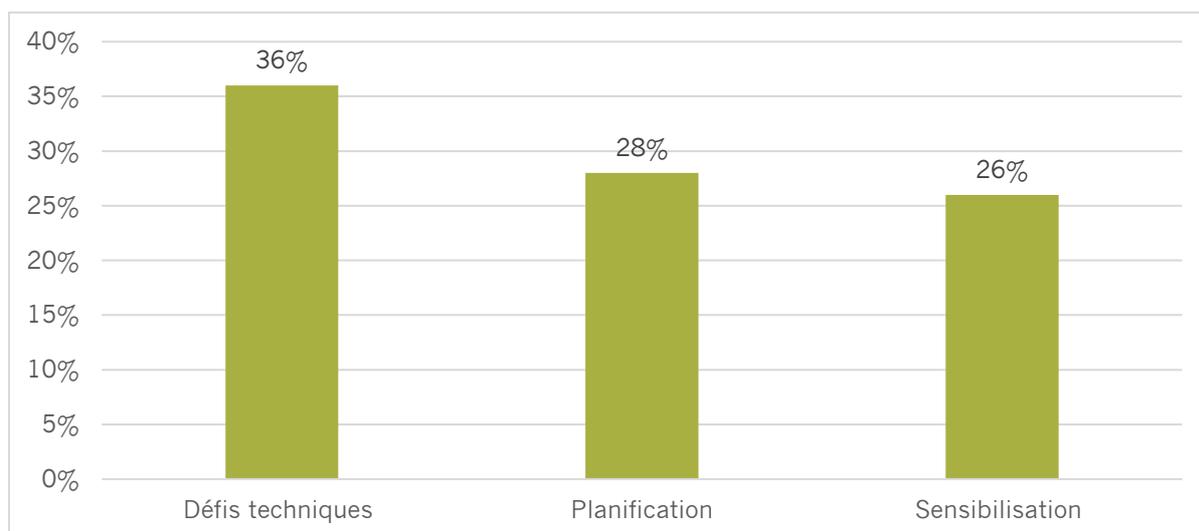
Figure 11 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les régions

## Départements

**Défis techniques** : pour les départements, les enjeux du développement du vélo aujourd'hui sont principalement techniques. **Au cœur des problèmes mentionnés par les répondants : la sécurisation, la gestion et l'entretien des itinéraires existants.** Maintenir un bon niveau de service est nécessaire, tout en réalisant des aménagements cyclables respectueux de l'environnement et économiques. Outre leurs propres défis, les départements sont attachés à l'accompagnement technique des EPCI au titre de la solidarité territoriale.

**Planification** : même si les stratégies vélo des départements sont déjà établies, la planification reste une problématique importante pour ces acteurs. Plus précisément, **l'amélioration des transitions cyclables entre villes et campagnes est un défi.** En cohérence avec les régions, le rabattement vers les pôles de transport sera également un axe important des futures politiques cyclables départementales.

**Sensibilisation** : au-delà de la mise en place d'une infrastructure complète et sécurisée, les départements mettent en avant la nécessité de favoriser les changements de comportements. **La sensibilisation des usagers aux atouts économiques, sociaux et environnementaux du vélo sera un défi majeur** pour les départements avec, en particulier, la communication auprès des jeunes (collégiens notamment).



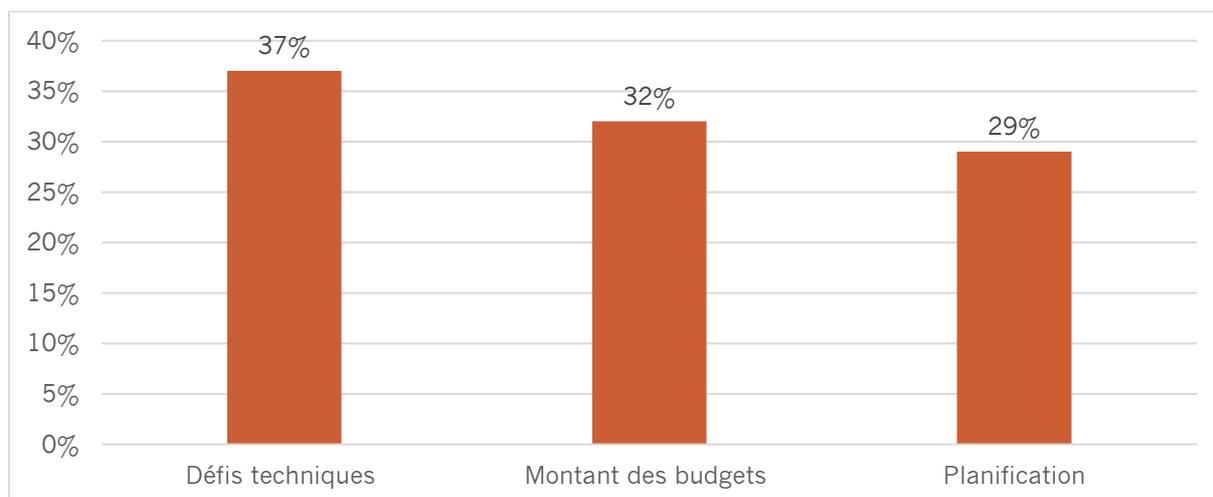
**Figure 12 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les départements**

## Intercommunalités

**Défis techniques** : comme pour les départements, les principaux défis des intercommunalités (en tant que gestionnaires de voirie) sont techniques : **sécurisation des aménagements cyclables et des axes anxiogènes, franchissement des points durs pour les territoires urbains, etc.** Pour les EPCI plus ruraux en revanche, la faible densité des agglomérations et les difficultés topographiques (territoires vallonnés) semblent constituer le principal défi pour le développement du vélo.

**Montant des budgets** : pour toutes les catégories et toutes les tailles d'EPCI, la question des budgets est un enjeu majeur. Pour le développement du vélo, **la mise en place de budgets plus importants et pluriannuels est donc primordiale.** Par ailleurs, beaucoup d'intercommunalités s'interrogent sur les sources de financements possibles pour des projets vélo. Elles se heurtent à la complexité des montages financiers pour obtenir des subventions et ne disposent pas toujours des ressources internes pour les mobiliser.

**Planification** : de nombreux EPCI ne disposent pas aujourd'hui d'une stratégie cyclable établie au niveau intercommunal. **La mise en place de stratégies de planification vélo sera donc un enjeu pour les EPCI,** afin de hiérarchiser les actions mises en œuvre et proposer un maillage cyclable complet. Beaucoup d'intercommunalités s'interrogent par ailleurs sur les moyens d'intégrer la politique cyclable dans un réseau déjà structuré.



**Figure 13 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les EPCI**

## Conclusion

Avec 523 territoires répondants, l'Enquête Territoires 2019 a bénéficié **d'une mobilisation sans précédent**. 14 régions, 92 départements, 374 EPCI à fiscalité propre et 43 « autres » (syndicats mixtes, PETR, communes, etc.) ont répondu à l'appel lancé par Vélo & Territoires. Une mobilisation qui va bien au-delà des adhérents du réseau et qui montre **un intérêt généralisé pour le vélo**. L'enquête couvre une bonne partie du territoire national : 78 % des régions, 91 % des départements et 30 % de l'ensemble des EPCI à fiscalité propre. Cette mobilisation met en lumière les grandes tendances des politiques vélos locaux, mais aussi **de nombreuses disparités entre les territoires**.

Les politiques cyclables représentent un ensemble complexe par la diversité des actions mises en œuvre et par la diversité des acteurs impliqués. L'aménagement, les équipements, les services, le développement touristique du vélo sont aujourd'hui des thématiques largement intégrées par les collectivités. Le vélo est un investissement public rentable qui se traduit dans les territoires par des retombées économiques et écologiques considérables. L'ensemble des acteurs concernés devront profiter des évolutions actuelles pour **s'engager résolument dans des politiques cyclables ambitieuses** et tripler la part modale du vélo en France en 2024. Une certitude : **les collectivités territoriales restent les principaux acteurs de la France à vélo**.

### Les régions, ensemble de la politique cyclable des territoires

La réforme territoriale de 2015 a fortement impacté le découpage et l'organisation des régions. Quatre ans après, l'enquête permet de faire le point. Premier constat : **les stratégies de planification régionales ont, en grande partie, été reconstruites**. 85 % des régions déclarent disposer d'une stratégie vélo (schéma directeur ou plan vélo), qui se décline par ailleurs souvent dans les SRADDET. En ce qui concerne les moyens humains, l'enquête révèle une moyenne de 1,7 ETP dédié au vélo par région, pour un total de 23,4 ETP sur l'ensemble des régions interrogées. Les budgets vélo, quant à eux, s'élèvent en moyenne à 4,9 millions d'euros par région en 2019, soit environ 0,94 euros par an et par habitant. Une augmentation de plus de 25 % par rapport à 2014. Le défi est désormais de confirmer cet élan par la mise en place de plans vélo régionaux encore plus ambitieux, pour coordonner la politique cyclable de l'ensemble des territoires, au titre d'autorité régionale organisatrice de la mobilité.

### Les départements massivement mobilisés pour le vélo

En dépit de fortes contraintes budgétaires et de l'augmentation de leurs dépenses incompressibles, l'enquête confirme **la mobilisation massive des départements pour le vélo**. La quasi-totalité d'entre eux (90%) disposent d'une stratégie de planification vélo. Une grande partie des départements amorcent leur deuxième ou troisième génération de plan cyclable. Les moyens humains, quant à eux, ont plus que triplé en treize ans : 2,7 ETP en moyenne en 2019 contre 1,7 en 2014 et 0,8 en 2006. Au total, les départements mobilisent à eux seuls 219,5 ETP pour le vélo. Côté budgets, les départements dépensent en moyenne 3 millions d'euros sur ce sujet en 2019, soit environ 3,75 euros par habitant. À périmètre constant, cela représente une augmentation de 37 % du budget vélo par habitant par rapport à 2014.

### Les EPCI, échelon montant de la politique cyclable

Avec la Loi d'orientation des mobilités, l'intercommunalité (ou à défaut la région) deviendra également un échelon de référence pour organiser la mobilité sur son territoire. L'enquête révèle un **intérêt manifeste des EPCI pour le vélo**, mais **les stratégies de planification vélo y sont encore peu nombreuses** : 56 % des 374 intercommunalités interrogées affirment avoir adopté un schéma directeur vélo ou équivalent. Ce chiffre tombe d'ailleurs à 40 % pour les EPCI de moins de 20 000 habitants. En termes de moyens humains, les EPCI mobilisent en moyenne 0,8 ETP sur le vélo, avec de grandes disparités selon les territoires. Rares sont les intercommunalités de moins de 100 000 habitants à mobiliser un référent vélo à temps plein. Côté budgets, 1,3 millions d'euros en moyenne, soit 9,51 euros par habitant, sont consacrés en 2019 par les intercommunalités au vélo.

# Index des tableaux et figures

## Tableaux

Tableau 1 - Le taux de participation des EPCI .....	11
Tableau 2 - Les collectivités ayant mis en place des actions sur le vélo .....	12
Tableau 3 - Stratégies de planification vélo intercommunales .....	15
Tableau 4 - Évolution des ETP vélo régionaux .....	16
Tableau 5 - Évolution des ETP vélo départementaux .....	17
Tableau 6 - Les ETP vélo intercommunaux .....	17
Tableau 7 - Évolution des budgets vélo régionaux .....	18
Tableau 8 - Évolution des budgets vélo départementaux .....	19
Tableau 9 - Les budgets vélo intercommunaux .....	19
Tableau 10 - Évolution du linéaire d'aménagements cyclables réalisé par les départements.....	21
Tableau 11 - La compétence voirie dans les EPCI .....	21
Tableau 12 - La maîtrise d'ouvrage directe dans les EPCI .....	22
Tableau 13 - Évolution du linéaire d'aménagements cyclable réalisé par les EPCI .....	22
Tableau 14 - Les dispositifs d'embarquement des vélos proposés par les régions.....	23
Tableau 15 - Les stationnements vélo mis en place par les EPCI .....	24
Tableau 16 - Les services de vélopartage proposés par les EPCI .....	25
Tableau 17 - Les dispositifs d'aide à l'achat de vélos dans les EPCI .....	25
Tableau 18 - Les EPCI actifs sur le tourisme à vélo .....	28
Tableau 19 - L'organisation du tourisme à vélo dans les EPCI.....	29

## Figures

Figure 1 - Carte des adhérents de Vélo & Territoires.....	6
Figure 2 - Carte des collectivités répondantes .....	10
Figure 3 - Carte des stratégies de planification vélo régionales et départementales .....	13
Figure 4 - Carte des stratégies de planification vélo intercommunales.....	14
Figure 5 - Les associations d'usagers dans la politique cyclable des EPCI .....	16
Figure 6 - L'organisation du tourisme à vélo dans les régions.....	26
Figure 7 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les régions.....	26
Figure 8 - L'organisation du tourisme à vélo dans les départements.....	27
Figure 9 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les départements .....	27
Figure 10 - Les actions pour le tourisme à vélo menées par les EPCI .....	29
Figure 11 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les régions .....	30
Figure 12 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les départements.....	31
Figure 13 - Les défis pour l'avenir du vélo dans les EPCI.....	31

## Sigles et acronymes

ADCF	Assemblée de Communautés de France
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
ECF	Fédération Européenne des Cyclistes
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
ETP	Équivalent Temps Plein
FUB	Fédération des Usagers de la Bicyclette
FVT	France Vélo Tourisme
IKV	Indemnité Kilométrique Vélo
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
MO	Maîtrise d'Ouvrage
ON3V	Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprise
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PETR	Pôle d'Équilibre Territoriale et Rural
PNR	Parc Naturel Régional
SIG	Système d'Information Géographique
SNV	Schéma National des Véloroutes
SR3V	Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VLS	Vélo en Libre-Service

## VELO & TERRITOIRES EN BREF

Vélo & Territoires est un réseau de collectivités (régions, départements, intercommunalités) mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030. Au cœur de ce cap stratégique : achever les schémas vélo au profit de l'équilibre des territoires ; faire du vélo un outil de mobilité à part entière ; porter la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo ; faire de la France une grande nation cyclable.

Les atouts de Vélo & Territoires :

- **Force de proposition** : Vélo & Territoires est le représentant des territoires cyclables auprès des instances nationales et européennes.
- **Source d'expertise** : Vélo & Territoires est détenteur d'une expertise technique sur les politiques vélo des territoires capitalisée dans des publications.
- **Un réseau** : Vélo & Territoires est une plateforme d'échanges, de rencontres et de mise en relation entre les collectivités sur les politiques vélo.

## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition Écologique et Solidaire et du ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.



COORDINATEUR DU RÉSEAU  
NATIONAL CYCLABLE

Tél. +33(0)9 72 56 85 05  
info@velo-territoires.org  
[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)

## LES COLLECTIONS DE L'ADEME



### ILS L'ONT FAIT

*L'ADEME catalyseur* : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



### EXPERTISES

*L'ADEME expert* : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



### FAITS ET CHIFFRES

*L'ADEME référent* : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



### CLÉS POUR AGIR

*L'ADEME facilitateur* : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



### HORIZONS

*L'ADEME tournée vers l'avenir* : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.





# ENQUÊTE TERRITOIRES 2019

## Résumé

En 2019, Vélo & Territoires a conduit une enquête nationale sur la politique cyclable des régions, départements et intercommunalités du territoire.

Avec 523 territoires répondants, elle a bénéficié d'une mobilisation sans précédent. 14 régions, 92 départements, 374 EPCI à fiscalité propre et 43 « autres » (syndicats mixtes, PETR, communes, etc.) ont répondu à l'appel lancé par Vélo & Territoires. Dans les régions, quatre ans après la réforme territoriale de 2015, les stratégies vélo ont en grande partie été reconstruites. Côté départements, les moyens humains et les budgets vélo sont en augmentation constante. Les intercommunalités, interrogées pour la première fois dans le cadre de cette enquête, témoignent leur intérêt pour le vélo mais sont globalement peu dotées en stratégies de planification (type schéma directeur vélo, plan vélo, etc.). De manière générale, les indicateurs relevés dans cette étude montrent une mobilisation de plus en plus importante des collectivités territoriales pour le développement du vélo. L'enjeu sera désormais de mettre en cohérence les politiques cyclables des différents niveaux de collectivités pour construire un écosystème vélo complet.

## ***Une enquête sur la politique cyclable des collectivités :***

*Quelles stratégies pour le développement du vélo ? Quels modes de gouvernance ? Quels moyens humains et quels budgets dédiés au vélo ? Outre ces indicateurs, l'enquête examine les aménagements cyclables, les équipements et les politiques touristiques des collectivités.*

