

Rapport complet

Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région

Version non mise en page



Avec le soutien
de :



1. INTRODUCTION	5
1.1. PRESENTATION DE L'ENQUETE.....	5
1.2. METHODOLOGIE ET PARTICIPATION.....	6
1.3. LES ENJEUX VELO ET MARCHÉ DES COLLECTIVITES.....	11
2. L'ACTION DES COLLECTIVITES EN FAVEUR DES MODES ACTIFS	15
2.1. LE VELO	15
2.2. LA MARCHÉ	18
3. LA STRATEGIE CYCLABLE	20
3.1. DES INTENTIONS AUX ACTES : LA MAJEURE PARTIE DES COLLECTIVITES ONT ADOPTE UNE STRATEGIE CYCLABLE	20
3.2. LES DOCUMENTS STRATEGIQUES DES COLLECTIVITES.....	23
3.3. LA STRATEGIE CYCLABLE DES COLLECTIVITES, UNE POLITIQUE TRANSVERSALE	27
3.4. FOCUS PAR STRATE DE COLLECTIVITE.....	28
4. LE BUDGET DES COLLECTIVITES.....	34
4.1. LES INDICATEURS NATIONAUX.....	35
4.2. FOCUS PAR STRATE DE COLLECTIVITES.....	43
5. LES RESSOURCES HUMAINES	46
5.1. LES INDICATEURS NATIONAUX.....	47
5.2. FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES	53
6. LA VOIRIE CYCLABLE	56
6.1. VOIRIE CYCLABLE.....	57
6.2. FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES	68
7. STATIONNEMENT CYCLABLE.....	77
7.1. LES COLLECTIVITES SONT FORTEMENT ENGAGEES DANS UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT CYCLABLE	77
7.2. LA DISTRIBUTION DES PLACES DE STATIONNEMENT PAR TYPE DE COLLECTIVITES TERRITORIALES	80
7.3. FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES	84
8. LES SERVICES VELO.....	88
8.1. LES INDICATEURS NATIONAUX.....	89
8.2. FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES.....	95
9. LE TOURISME A VELO.....	98
9.1. LES INDICATEURS NATIONAUX.....	98
9.2. FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES	101
10. LES ACTIONS A DESTINATION DES ENTREPRISES	104

10.1.	LA PROMOTION DU VELO AUPRES DES SALARIES DES ENTREPRISES DU TERRITOIRE	104
10.2.	LES ACTIONS DE STRUCTURATION DE LA FILIERE ECONOMIQUE DU VELO.....	105
11.	L'APPRENTISSAGE DU VELO	107
12.	LA SECURITE DES CYCLISTES	109
13.	LA STRATEGIE ET LES ACTIONS EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE.....	111
13.1.	LA STRATEGIE DES COLLECTIVITES EN FAVEUR DE L'USAGE DE LA MARCHE	111
13.2.	L'ACTION DES COLLECTIVITES EN FAVEUR DE LA MARCHE.....	114
13.3.	FOCUS PAR STRATES DE COLLECTIVITES.....	116

Remerciements

Membres du comité de pilotage :

- Françoise Rossignol (Présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables) ;
- Nicolas Mercat (1er Vice-président de Vélo & Territoires) ;
- Thierry du Crest (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) ;
- Élodie Barbier-Trauchessec et Marie de Parseval Stefan (Ademe) ;
- Mathieu Rabaud (Cerema).

Membres du comité technique :

- Partenaires :
 - o Yohan Planche et Sylvain Rotillon (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) ;
 - o Thomas Jouannot et Flavien Lopez (Cerema) ;
 - o Mathieu Chassignet (Ademe) ;
 - o Romain Cipolla (GART) ;
 - o Nathalie Fourneau et Mathias Tilloy (AMF).
- Collectivités :
 - o Olivier Borrot (Département de la Savoie) ;
 - o Wilfried Braud (Communauté de communes d'Erdre & Gesvres) ;
 - o Sophie Carré (Communes d'Aix-les-Bains) ;
 - o Jérôme Chiasson (Région Île-de-France) ;
 - o Mederic Coment (Commune d'Alençon) ;
 - o Damien Derouet (Région Auvergne-Rhône-Alpes) ;
 - o Pascal Éric Chomel (Département de la Drôme) ;
 - o Sylvain Gouillet (Région Bretagne) ;
 - o Catherine Lefrêche (Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud) ;
 - o Guillaume Porcher (Rennes Métropole) ;
 - o Emmanuel Roche (Grand Chambéry) ;
 - o Claire Schreiber (Bordeaux Métropole) ;
 - o Adrien Verdière (Le Havre Seine Métropole).

Réalisation

Coordination, traitement et rédaction : Antoine Coué (Vélo & Territoires), Axel Lambert (Club des villes et territoires cyclables et marchables) ;

Avec le soutien de : Catherine Pilon (Club des villes et territoires cyclables et marchables), Camille Thomé (Vélo & Territoires) ;

Administration du questionnaire : Nomadéis ;

Avec la contribution de l'ensemble des équipes de Vélo & Territoires et du Club des villes et territoires cyclables et marchables.

Citation du rapport

Enquête nationale sur les politiques modes actifs : vélo et marche, de la commune à la région.
Club des villes et territoires cyclables et marchables, Vélo & Territoires – mars 2023.

1. Introduction

1.1. Présentation de l'enquête

Un nombre croissant de collectivités s'engagent pour développer la pratique du vélo et de la marche partout en France. Afin de rendre compte de cet engagement, Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables ont réalisé, entre avril et juin 2022, une vaste enquête sur les politiques modes actifs des collectivités territoriales. 1 287 collectivités se sont mobilisées pour répondre au questionnaire en ligne.

Depuis le début des années 2000, les deux associations sondent régulièrement l'engagement des collectivités pour le vélo à travers différentes enquêtes. Pour cette édition 2022, elles ont uni leurs forces pour mener une seule et même étude, plus synthétique, mais aussi plus ambitieuse.

1.1.1. Les cibles de l'enquête

L'Enquête nationale sur les politiques modes actifs a été adressée à l'ensemble des collectivités françaises : régions, départements, communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), qu'elles soient adhérentes ou non au Club des villes et territoires cyclables et marchables ou à Vélo & Territoires.

1.1.2. Les objectifs de l'enquête

Cette enquête prend la mesure du développement considérable des politiques de mobilité en faveur du vélo et de la marche.

Elle a trois objectifs principaux :

#1 Produire de la connaissance sur les politiques modes actifs, à toutes les échelles territoriales : les résultats de l'enquête permettront aux pouvoirs publics d'estimer le taux de couverture du territoire national en matière de stratégie vélo et marche, mais également de mieux comprendre les leviers et les actions mises en œuvre.

#2 Mettre en avant les enjeux et les freins pouvant être rencontrés dans la mise en œuvre de politiques en faveur des modes actifs : l'enquête présente les freins humains, financiers et techniques rencontrés dans la mise en œuvre de politiques vélo et marche, mais permet aussi d'interpeller les institutions de l'État et de l'Europe quant aux moyens mis à disposition pour le développement d'infrastructures et de services en faveur des modes actifs.

#3 Valoriser les stratégies de planification et les actions concrètes mises en œuvre dans les territoires pour favoriser les mobilités actives : cette enquête constitue une opportunité de faire connaître et de partager l'expérience et les initiatives des collectivités en matière de politiques cyclables et marchables mais aussi de montrer la forte ambition des collectivités sur le sujet.

1.1.3. La marche, nouvel objet d'étude

Si le vélo était, jusqu'à aujourd'hui, le principal objet traité dans les différentes enquêtes des deux associations, un module spécifiquement dédié à la marche est proposé dans cette nouvelle édition. L'intégration du sujet de la marche dans l'enquête permet de mieux repérer les efforts mis en œuvre par les collectivités, dans leur grande diversité, pour construire des politiques de mobilité décarbonées.

1.1.4. Les deux associations

Le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires portent la voix de plus de 400 collectivités : communes et EPCI représentant 25 millions d'habitants, mais aussi 70 % des départements et treize régions. Les deux associations fédèrent des collectivités de plus en plus nombreuses et de toutes tailles, des métropoles aux petites communes, sur tout le territoire national, en métropole et en outre-mer.

1.2. Méthodologie et participation

1.2.1. La méthode d'enquête

Le questionnaire

L'Enquête nationale sur les politiques modes actifs a été réalisée grâce à un questionnaire en ligne adressé par mail à l'ensemble des collectivités territoriales françaises entre les mois d'avril et de juin 2022.

Ce questionnaire, composé d'environ 170 questions fermées et semi-ouvertes, portait sur 11 thématiques couvrant l'ensemble du champ d'action des collectivités sur le vélo et la marche. Les thématiques suivantes y étaient abordées :

Partie vélo :

- Les stratégies de planification et la gouvernance ;
- Les infrastructures, stationnements et aménagements ;
- Les services ;
- Le tourisme à vélo ;
- Les actions à destination des entreprises ;
- L'apprentissage ;
- La sécurité des cyclistes ;
- Les ressources financières et humaines dédiées.

Partie marche :

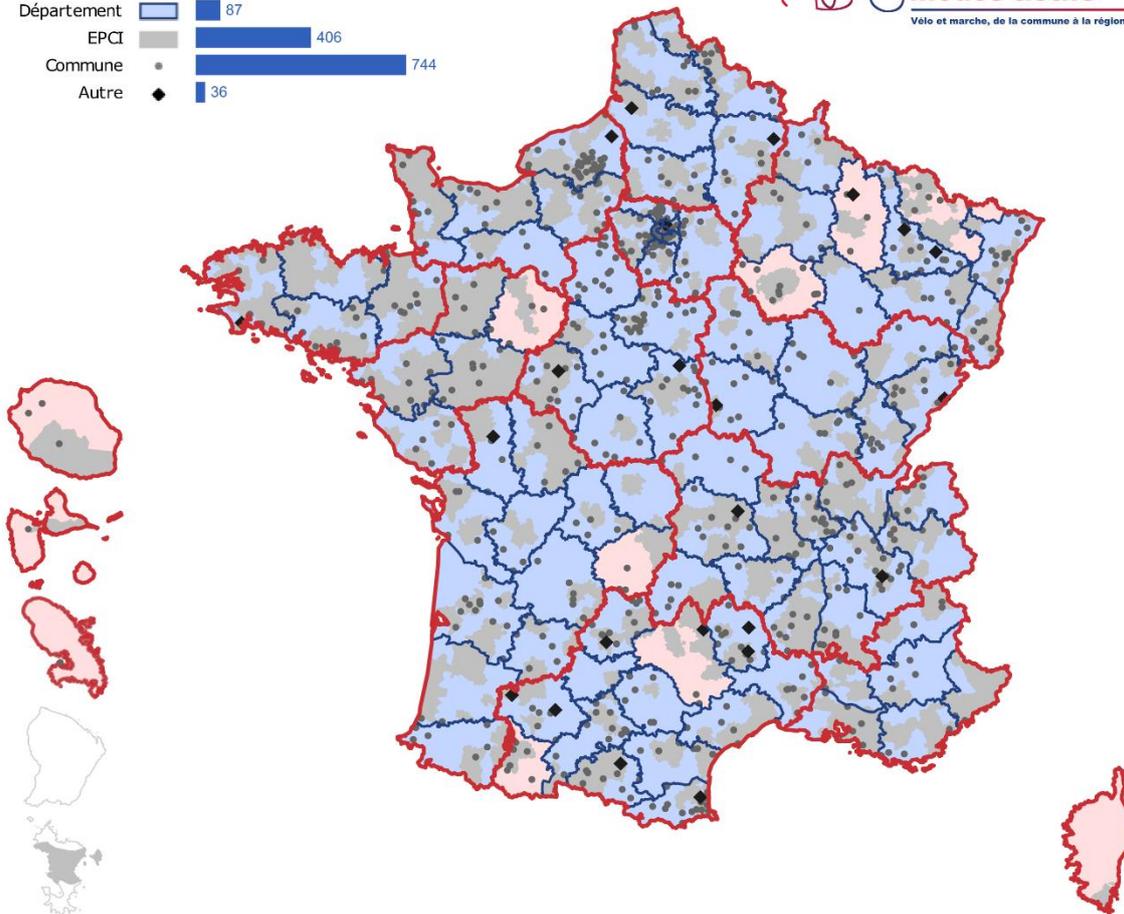
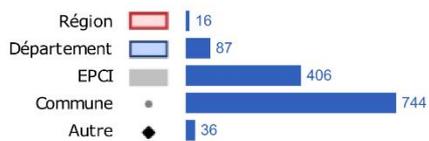
- La stratégie de planification ;
- Le portage politique de ce sujet au sein des collectivités ;
- Les actions de promotion et de communication ;
- Les instances de concertation.

1287 collectivités ont répondu à l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs

Les répondants :

- 744 communes ;
- 406 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre : 256 communautés de communes, 118 communautés d'agglomération, 11 communautés urbaines et 21 métropoles ;
- 86 départements ;
- 16 régions ;
- 35 collectivités « autres » : 16 syndicats mixtes, 12 pôles d'équilibre territorial et rural, 4 établissements publics et une collectivité d'outre-mer à statut particulier (Nouvelle-Calédonie).

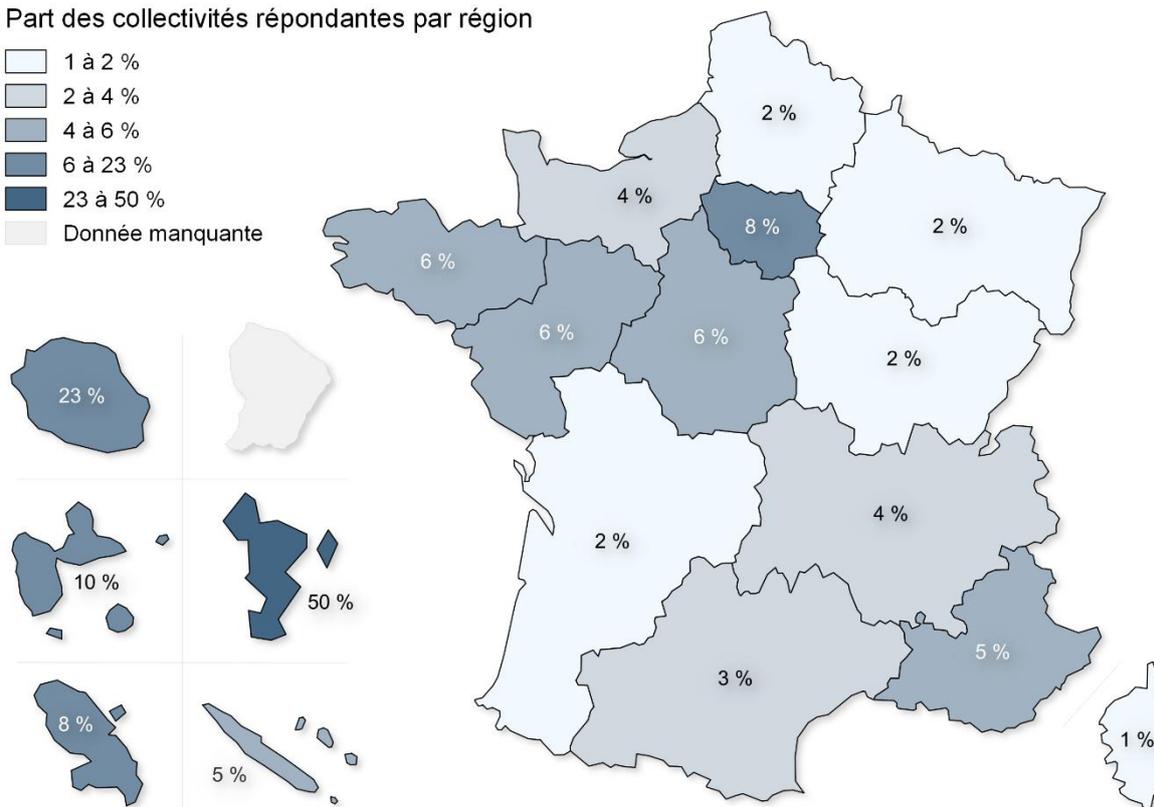
Contributions



Réalisation : Vélo & Territoires, juin 2022

La distribution régionale des répondants

Part des collectivités répondantes par région



Réalisation : Wile & Territoires - Source : Enquête modes actifs 2022

La mobilisation des collectivités répondantes varie selon les territoires. Ainsi, les collectivités situées en région Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Grand Est représentent une grande part des collectivités de l'échantillon. En revanche, outre-mer, le nombre de collectivités répondantes est plus faible que dans les régions métropolitaines.

Rapportées au nombre total de collectivités de chaque territoire, les régions Île-de-France, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire et Bretagne sont celles qui bénéficient du meilleur taux de réponse. Les territoires d'outre-mer bénéficient également d'un taux de réponse très élevé, compte-tenu du faible nombre total de collectivités.

L'ensemble des régions métropolitaines ont participé à l'enquête

Le taux de réponse des régions est de 89 %, avec 16 régions sur 18 ayant complété le questionnaire en ligne. La totalité des 13 régions métropolitaines ont participé à l'enquête, ainsi que la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion.

Une participation supérieure à 80 % pour les départements

Catégorie de départements (en milliers d'habitants)	Nombre de départements ayant répondu à l'enquête	Nombre total de collectivités	Taux de réponse
0 < 200	10	13	77 %
200 < 500	29	35	83 %
500 < 1M	27	29	93 %
1 M < 2 M	17	20	85 %
2M <	3	3	100 %

Total général	86	100	86 %
----------------------	-----------	------------	-------------

Les départements se sont fortement mobilisés avec un taux de réponse de 86 %. La participation est particulièrement élevée dans les départements les plus peuplés, avec une moyenne de 93 % de répondants pour les départements de plus de 500 000 habitants. La participation est plus faible dans les départements de moins de 200 000 habitants, avec un taux de réponse de 77 %.

À noter : la ville de Paris est inscrite dans cette catégorie, en vertu de son statut particulier, à la fois ville et département.

Un tiers des intercommunalités ont participé à l'enquête

Catégorie d'EPCI (en milliers d'habitants)	Nombre d'intercommunalités ayant répondu à l'enquête	Nombre total de collectivités	Taux de réponse
0 < 20	81	515	16 %
20 < 50	161	456	35 %
50 < 100	80	154	52 %
100 < 200	46	79	58 %
200 < 500	29	41	71 %
500 < 1M	5	6	83 %
1M <	4	4	100 %
Total général	406	1 255	32 %

406 intercommunalités à fiscalité propre ont participé à l'enquête, soit 32 % de l'ensemble des 1 255 intercommunalités du territoire. La participation à l'enquête est plus élevée dans les intercommunalités qui se situent entre 50 000 et un million d'habitants, avec un taux de réponse moyen supérieur à 50 %.

100 % des EPCI de plus d'un million d'habitants ont participé à l'enquête. En revanche, les intercommunalités de moins de 50 000 habitants, qui représentent 77 % de l'ensemble des intercommunalités du territoire, bénéficient d'un taux de réponse plus réduit avec 26 % de répondants.

Catégorie d'EPCI	Nombre d'intercommunalités ayant répondu à l'enquête	Nombre total de collectivités	Taux de réponse
Communautés de communes	256	992	26 %
Communautés d'agglomération	118	227	52 %
Communautés urbaines	11	14	79 %
Métropoles	21	22	95 %
Total général	406	1 255	32 %

La lecture des résultats par type d'intercommunalités montre une tendance similaire. Le taux de réponse est supérieur à 50 % pour les intercommunalités les plus peuplées : 52 % des communautés d'agglomération ont participé à l'enquête, 79 % des communautés urbaines et 95 % des métropoles. Le taux de réponse est beaucoup plus réduit pour les communautés de communes (26 %) qui représentent à elles seules 79 % de l'ensemble des EPCI au niveau national.

Un échantillon communal relativement important, dont le taux de réponse croît avec la taille de la collectivité

Catégorie de communes (en milliers d'habitants)	Nombre de communes ayant répondu à l'enquête	Nombre total de communes	Taux de réponse
0 < 5	498	32 716	1,5 %
5 < 10	77	1 202	6,4 %
10 < 20	60	550	11 %
20 < 50	73	366	20 %
50 < 100	23	106	22 %
100 <	13	50	26 %
Total général	744	34 990	2,1 %

744 communes ont participé à l'enquête, soit un peu plus de 2 % de l'ensemble des communes du territoire. Même si la grande majorité des communes répondantes ont une population inférieure à 10 000 habitants (97 % de l'échantillon), c'est pour ces mêmes territoires que le taux de réponse est le plus faible. En effet, seul 1,7 % des 33 918 communes de moins de 10 000 habitants ont répondu à l'enquête. Néanmoins, le taux de réponse est beaucoup plus important pour les communes qui dépassent ce seuil de population, dès 20 000 habitants, avec notamment 26 % de communes répondantes pour la catégorie des villes de plus de 100 000 habitants.

À noter : compte-tenu du taux de réponse relativement faible des communes au niveau national, **il est possible que les résultats présentés pour cet échelon territorial souffrent d'un biais de sympathie**. En effet, on peut considérer que les communes répondantes sont, dans une certaine mesure, celles qui sont le plus mobilisées sur le vélo.

La participation des autorités organisatrices de la mobilité

Collectivités AOM locales	Nombre d'AOM ayant répondu à l'enquête	Nombre total d'AOM	Taux de réponse
Communes	-	62	-
Communautés de communes	15	38	39%
Communautés d'agglomération	97	174	56%
Communautés urbaines	11	13	85%
Métropoles	15	16	94%
Collectivités d'outre-mer	-	1	-
Autres (Syndicats, PETR...)	8	32	25%
Total général	146	336	43%

Au total, 43 % des 336 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) du territoire ont participé à l'enquête, soit 146 territoires. Le taux de réponse est encore une fois très élevé au sein des AOM métropolitaines (94 %) et des communautés urbaines (85 %). Il est aussi élevé dans les communautés de communes et les communautés d'agglomération AOM (respectivement 56 % et 39 %). À noter également que 25 % des collectivités AOM de la catégorie des syndicats mixtes et PETR ont répondu à l'enquête.

1.3. Les enjeux vélo et marche des collectivités

Cette partie fait le point sur les défis passés et futurs des collectivités en termes de politiques modes actifs.

Deux thématiques sont abordées : les impacts de la crise sanitaire sur la politique cyclable et les priorités à venir pour le développement du vélo et de la marche dans les territoires.

À retenir :

- 65 % des collectivités indiquent que la mise en place d'un maillage continu, sécurisé et signalé d'itinéraires cyclables sera le principal enjeu de leur politique vélo dans les années à venir ;
- 21 % des répondants placent la mise en place d'une véritable gouvernance pour la marche en priorité numéro un ;
- 63 % des collectivités estiment que la pandémie de Covid-19 a eu un impact globalement « positif » sur leurs politiques en faveur du vélo ;
- 37 % des répondants observent que les effets de cette crise se manifestent d'abord par une augmentation de la pratique du vélo.

1.3.1. Les priorités à venir pour le développement du vélo et de la marche

Taux de réponse : dans cette partie, les collectivités ont été interrogées sur les priorités à venir pour le développement du vélo sur leur territoire ainsi que pour le développement de la marche. 548 collectivités ont répondu aux questions concernant le vélo et 286 ont complété celles sur la marche, soit un taux de réponse de 43 % et 22 % par rapport à l'échantillon global. Tous les niveaux de collectivités ont été interrogés, hormis les régions sur le volet marche.

Les priorités pour le vélo : toujours plus d'infrastructures

Catégories de collectivités	Maillage complet d'infra.	Adoption d'un plan vélo	Sensibilisation des usagers	Création de nouveaux services et équipements	Développement du tourisme et d'événements vélo	Recherche de financements	Recrutement et formation	Total
Communes	62%	11%	13%	9%	1%	3%	0%	100 %
EPCI	68%	19%	3%	7%	2%	1%	1%	100 %
Dépts.	73%	13%	6%	0%	6%	2%	1%	100 %
Régions	58%	17%	0%	0%	17%	8%	0%	100 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	36%	24%	12%	16%	0%	0%	12%	100 %
Total général	65%	15%	7%	7%	2%	2%	1%	100 %

N.B. : les collectivités n'avaient qu'une seule option de réponse et devaient indiquer quelle était, selon elles, la priorité pour permettre le développement du vélo.

Sans surprise, les collectivités interrogées listent comme principale priorité le développement d'infrastructures cyclables. **65 % des 548 répondants indiquent que la mise en place d'un maillage continu, sécurisé et signalé d'itinéraires cyclables sera le principal enjeu de leur politique vélo dans les années à venir.**

Priorité numéro deux : la planification. Même si celle-ci revient de manière moins systématique que l'infrastructure dans les réponses, 15 % des collectivités jugent prioritaire la création ou le renouvellement d'un plan vélo (ou d'un schéma directeur cyclable), et au premier rang desquelles les régions et les intercommunalités.

En troisième position, on retrouve le volet de la sensibilisation des usagers, avec 7 % des répondants qui considèrent qu'il s'agira du premier enjeu du développement du vélo dans les années à venir. 7 % des répondants également auront pour principale priorité la création de nouveaux services et équipements pour le vélo, et en particulier les communes, qui sont les plus engagées sur le sujet.

D'autres priorités reviennent moins souvent dans les réponses des collectivités. Parmi elles, le développement du tourisme et d'événements vélo (2 % des réponses) reste néanmoins un enjeu important pour 17 % des régions. À noter aussi, la recherche de nouvelles opportunités de financements (2 % des répondants) et le recrutement/la formation interne à la collectivité (1 % des répondants) qui apparaissent de manière plus résiduelle dans l'enquête.

Les priorités pour la marche : les aménagements et une meilleure gouvernance

Catégories de collectivités	Création de rues piétonnes et chemins de randonnée	Amélioration de la gouvernance et adoption d'un plan piéton	Sécurisation des déplacements piétons (hors infra)	Sensibilisation des usagers	Promotion de la marche	Développement de services	Total
Communes	54%	17%	16%	8%	1%	4%	100 %
EPCI	49%	26%	12%	9%	4%	1%	100 %
Dépts.	41%	27%	0%	14%	18%	0%	100 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	55%	9%	9%	18%	0%	9%	100 %
Total général	51%	21%	13%	9%	3%	3%	100 %

N.B. : les collectivités n'avaient qu'une seule option de réponse et devaient indiquer quelle était, selon elles, la priorité pour permettre le développement de la marche.

Comme pour le vélo, **le développement de l'infrastructure reste le nerf de la guerre pour les collectivités en termes de marche.** En effet, 51 % des 286 répondants sur cet item jugent que la création de rues piétonnes et de chemins de randonnée est prioritaire pour le développement de la marche dans les années à venir. **Néanmoins, 21 % des collectivités positionnent la mise en place d'une véritable gouvernance pour la marche en priorité numéro un.** La sécurisation des déplacements piétons, via notamment la limitation des vitesses de la circulation motorisée, est également une priorité pour 13 % des répondants. Parmi les autres priorités identifiées par les collectivités, on note : la sensibilisation des usagers (une priorité pour 9 % des répondants), la promotion de la marche (3 %) et le développement de services dédiés aux piétons (3 %).

1.3.2. Les impacts de la crise sanitaire

Taux de réponse : 366 collectivités ont répondu aux questions traitées dans cette partie, soit 28 % de l'échantillon global. Tous les niveaux de collectivités ont été interrogés.

La crise sanitaire comme accélérateur de la politique cyclable

Catégories de collectivités	Accélération de la politique cyclable	Impact négatif	Aucun impact
Communes	57%	11%	32%

EPCI	65%	17%	19%
Départements	73%	14%	16%
Régions	78%	11%	11%
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	50%	17%	33%
Total général	63%	14%	23%

Parmi les 366 collectivités interrogées, **63 % jugent que la pandémie de Covid-19 a eu un impact globalement « positif » sur leurs politiques en faveur du vélo**. Plus exactement, les répondants jugent que la crise sanitaire a joué un rôle d'accélérateur. Ce constat est notamment partagé par plus de 70 % des régions et des départements de l'échantillon.

14 % des collectivités font état au contraire d'un impact négatif de la crise sanitaire sur leur politique cyclable. C'est particulièrement vrai pour les intercommunalités, qui sont 17 % à partager ce constat. Pour ces dernières, la crise sanitaire a souvent entraîné un report ou une annulation des projets d'aménagement.

Enfin, 23 % des répondants considèrent que la pandémie n'a eu aucun impact sur leur politique vélo, au premier rang desquels les communes, qui sont 32 % à partager ce constat.

Les effets de la crise varient selon les différents échelons de collectivité

Catégories de collectivités	Augmentation de la pratique du vélo	Mobilisation des élus	Création de Coronapistes et nouveaux aménagements	Mise en place de Plans vélo	Création d'aides à l'achat ou de services vélo	Opportunités de financements	Total
Communes	42%	22%	30%	1%	1%	3%	100 %
EPCI	34%	25%	26%	8%	7%	0%	100 %
Dépts.	32%	35%	14%	11%	5%	3%	100 %
Régions	0%	0%	0%	71%	0%	29%	100 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	67%	11%	0%	11%	11%	0%	100 %
Total général	37%	24%	24%	8%	5%	2%	100 %

N.B. : les collectivités n'avaient qu'une seule option de réponse et devaient indiquer quel était, selon elles, le principal effet de la crise sanitaire.

Parmi les collectivités qui considèrent que la crise sanitaire a joué un effet levier pour le développement de la politique cyclable, toutes ne font pas le même constat. En effet, **37 % des répondants jugent que les effets immédiats de cette crise se manifestent d'abord par une augmentation de la pratique**. 24 % des répondants considèrent plutôt que la pandémie a eu comme principal effet d'accroître la mobilisation des élus de la collectivité. **24 % des territoires mettent en avant le fait que cette crise a eu un effet bénéfique sur la création d'aménagements cyclables**, à travers notamment la généralisation de l'urbanisme tactique. Enfin, un nombre plus réduit de répondants indique que la pandémie a permis la mise en place d'un nouveau plan vélo (8 %), la création de nouvelles aides ou services (5 %) et la mise à disposition de nouvelles opportunités de financement (2 %).

Les régions interrogées considèrent que les principales externalités positives de la pandémie sont la création de plans vélo et la mise à disposition de nouveaux financements. Les départements, eux, mettent en avant une plus forte mobilisation des élus. Enfin, intercommunalités et communes constatent principalement une hausse de la pratique du vélo.

2. L'action des collectivités en faveur des modes actifs

Cette partie propose d'estimer, au niveau national, la part de collectivités qui ont d'ores et déjà engagé une politique vélo ou marche (sans préjuger du niveau de cet engagement), mais aussi la part de celles qui n'ont pas encore engagé d'actions et les raisons de cette situation.

À retenir :

- 72 % de l'ensemble des collectivités interrogées indiquent mettre déjà en œuvre des actions en faveur du vélo : 58 % des communes, 89 % des EPCI, 99 % des départements et 100 % des régions ;
- La grande majorité des territoires qui ne travaillent pas sur le vélo sont des petites collectivités ;
- 69 % des collectivités qui ne travaillent pas encore sur le vélo considèrent qu'elles manquent de moyens humains et d'ingénierie territoriale pour le faire, 48 % jugent qu'elles manquent de moyens financiers ;
- 18 % des collectivités ont mis en place des actions et/ou une stratégie en faveur de la marche ;
- Une collectivité sur dix est engagée conjointement dans le développement de la marche et du vélo.

2.1. Le vélo

Taux de réponse : la totalité des 1 287 collectivités répondantes ont répondu aux questions traitées dans cette partie.

Plus de 7 collectivités sur 10 travaillent déjà sur le développement du vélo

Catégories de collectivités	La collectivité met en œuvre des actions en faveur du vélo	
	% - Oui	% - Non
Commune	58%	42%
EPCI	89%	11%
Département	99%	1%
Région	100%	0%
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	97%	3%
Total général	72%	28%

Au niveau national, **72 % de l'ensemble des collectivités interrogées indiquent mettre actuellement en œuvre des actions en faveur du vélo**. 28 % des répondants, soit 357 collectivités, déclarent donc ne pas mettre en place des actions spécifiques en direction de ce mode de déplacement.

La quasi-totalité des régions et des départements (respectivement 100 % et 99 %) travaillent aujourd'hui sur le sujet. La thématique est également largement intégrée au niveau intercommunal, puisque seuls 11 % des EPCI ne se la sont pas encore appropriée. Ce constat est plus mitigé pour les communes en raison d'un certain nombre de facteurs (voir plus bas). En effet, 42 % d'entre elles indiquent, à ce jour, ne pas travailler directement sur le sujet du vélo.

À noter : comme indiqué plus haut, 35 collectivités « autres » (syndicats mixtes, PETR et PNR notamment) ont participé à l'enquête. Pour cette catégorie on constate que la part des collectivités qui travaillent actuellement sur le vélo est également très haute (97 %). Le nombre de répondants dans cette catégorie étant très réduit, cette donnée est à considérer avec prudence car les répondantes sont vraisemblablement les plus motivées sur le vélo.

Le taux de collectivités qui travaillent sur le vélo varie selon les régions

Régions	Collectivités qui mettent en place des actions en faveur du vélo			
	Nb - Oui	% - Oui	Nb - Non	% - Non
Bretagne	64	90%	7	10%
Île-de-France	90	88%	12	12%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	40	83%	8	17%
Pays de la Loire	65	82%	14	18%
Auvergne-Rhône-Alpes	142	79%	38	21%
Hauts-de-France	65	76%	21	24%
Nouvelle-Aquitaine	77	72%	30	28%
Occitanie	111	69%	49	31%
Grand Est	86	66%	44	34%
Normandie	63	58%	45	42%
Bourgogne-Franche-Comté	53	57%	40	43%
Centre-Val de Loire	53	52%	49	48%
Corse	2	100%	-	0%
Guadeloupe	4	100%	-	0%
La Réunion	7	100%	-	0%
Martinique	3	100%	-	0%
Mayotte	3	100%	-	0%
Nouvelle-Calédonie	2	100%	-	0%
Total général	930	72%	357	28%

La distribution par région des réponses à cette question montre que le taux de collectivités qui travaillent sur le vélo diffère selon les territoires. En effet, **plus de 80 % des collectivités implantées en Bretagne, Île-de-France et Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur indiquent avoir d'ores et déjà engagé des actions sur le vélo.** À l'inverse, moins de 60 % des collectivités de Normandie, Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire se sont emparées du sujet.

À noter : même si le taux d'engagement en faveur du vélo y est particulièrement fort, les collectivités des régions d'outre-mer et de la Corse sont traitées séparément en raison de leur contexte géographique et démographique particulier.

La grande majorité des territoires qui ne travaillent pas encore sur le vélo sont des communes et des petits EPCI

Catégories de collectivités	Collectivités qui ne travaillent pas sur le vélo	
	Nb	%
Commune	309	86,6%
EPCI	46	12,9%
Département	1	0,3%

Autre (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	1	0,3%
Total général	357	100%

Parmi les 357 collectivités interrogées dans l'enquête qui indiquent ne pas travailler sur le vélo, plus de 86 % sont des communes et 12 % sont des intercommunalités.

Catégorie d'EPCI	EPCI qui ne travaillent pas sur le vélo	
	Nb	%
Communautés de communes	42	91%
Communautés d'agglomération	4	9%
Communautés urbaine	-	0%
Métropoles	-	0%
Total général	46	100%

Catégorie de communes (en milliers d'habitants)	Communes qui ne travaillent pas sur le vélo	
	Nb	%
0 < 5	294	95%
5 < 10	6	2%
10 < 20	5	2%
20 < 50	3	1%
50 < 100	1	0%
100 <	-	0%
Total général	309	100%

Ces collectivités sont essentiellement des petits territoires : 91 % des intercommunalités qui ne travaillent pas encore sur le sujet sont des communautés de communes et 95 % des communes concernées sont peuplées de moins de 5 000 habitants. À l'inverse, la totalité des métropoles et des communes de plus de 100 000 habitants interrogées indiquent qu'elles travaillent déjà sur le vélo.

À noter par ailleurs qu'un département et un PETR indiquent ne pas être mobilisés sur le vélo aujourd'hui.

Une part importante des collectivités qui ne travaillent pas sur le sujet aujourd'hui souhaitent mettre en œuvre des actions vélo durant le mandat en cours

Catégories de collectivités	Collectivités qui souhaitent mettre en place des actions dans le mandat en cours	
	% - Oui	% - Non
Commune	25%	75%
EPCI	72%	28%
Département	100%	0%
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	0%	100%
Total général	31%	69%

Parmi ces collectivités qui ne travaillent pas encore sur le sujet, on note par ailleurs que **31 %, soit 110 territoires, souhaitent mettre en œuvre des actions pour développer le vélo durant le mandat en cours**. Ces collectivités qui souhaitent engager des actions sur le vélo dans le futur sont principalement des communes (69 %) et des intercommunalités (30 %). À noter également que le seul département ne travaillant pas sur le vélo aujourd'hui indique vouloir mettre en place des actions sur le sujet dans les années à venir.

Les freins déclarés à l'action des collectivités pour développer une politique cyclable sont le manque de moyens humains et financiers

Types de freins rencontrés par les collectivités territoriales pour la mise en œuvre de la politique vélo	En %
Manque de moyens humains et/ou d'ingénierie territoriale	69 %
Freins financiers	48 %
Absence de compétence territoriales	23 %
Absence de portage politique du sujet	22 %
Autres	30 %

L'enquête interroge les collectivités sur les causes de leur inaction en faveur du vélo. Parmi les principales raisons évoquées, **le manque de moyens humains ou d'ingénierie territoriale (dans 69 % des cas) et le manque de moyens financiers (48 %) reviennent le plus souvent.** Viennent ensuite l'absence de compétences territoriales (pour les communautés de communes et les communes notamment) et le manque de portage politique.

2.2. La marche

Taux de réponse : 965 collectivités ont répondu aux questions traitées dans cette partie, soit 74 % de l'échantillon global.

35 % des collectivités ont mis en place des actions et/ou une stratégie en faveur de la marche ou sont en train de le faire

Mise en place d'action et/ou d'une stratégie en faveur de la marche	Oui		En cours de formalisation		Non		Total général	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Catégories de collectivités								
Commune	116	22 %	98	19 %	312	59 %	526	100 %
EPCI	35	11 %	51	16 %	241	74 %	327	100 %
Département	17	23 %	6	8 %	51	69 %	74	100 %
Région	1	8 %	1	8 %	11	85 %	13	100 %
Autre (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	4	16%	7	28 %	14	56 %	25	100 %
Total général	173	18 %	163	17%	629	65 %	965	100 %

35% des collectivités ont mis en place des actions et/ou une stratégie marche ou sont en cours de le faire. **173 collectivités territoriales sont déjà engagées pour le développement de la marche.** Au sein de ces collectivités, les communes, ainsi que les départements se distinguent. 22 % des communes répondantes, ainsi que 23 % des départements sont engagés. **163 collectivités, soit 17 % des répondants sont en cours de formalisation d'une stratégie et/ou d'actions marche.** On retrouve également 19 % des communes (98 répondants). 16 % des intercommunalités sont en cours de formalisation d'une stratégie et/ou actions marche.

Près d'un cinquième des collectivités répondantes, soit 18 %, indiquent avoir mis en place des actions et/ou formalisé une stratégie visant à favoriser la marche sur leur territoire. Elles sont quasiment autant, soit 17 %, à indiquer que des actions sont en cours de mise en place. Une collectivité sur dix est déjà engagée à la fois dans le développement de la marche et du vélo et une sur quatre le sera d'ici la fin du mandat.

Répartition des collectivités territoriales	Mise en œuvre d'une action et/ou une stratégie cyclable
---	---

Existence d'une stratégie marche	Oui	Non	Total général
Oui	12%	6%	18%
En cours de formalisation	13%	4%	17%
Non	44%	21%	65%
Total général	69%	31%	100%

Une partie non-négligeable des collectivités, soit 44 %, indique être engagée uniquement dans le développement du vélo. **12 % des collectivités ont mis en place les deux stratégies et 13% sont en cours.** À l'inverse, 21 % des collectivités ne développent aucune action et/ou de stratégie sur les modes actifs.

3. La stratégie cyclable

À retenir :

- 62 % des collectivités ont adopté une délibération en faveur du vélo, 15 % en préparent une ;
- Plus des deux tiers des collectivités n'ayant pas de délibération souhaitent en adopter une ;
- 4 collectivités sur 5 ont un ou plusieurs élu.e.s en charge du vélo ;
- Les documents les plus couramment utilisés pour planifier une politique cyclable locale sont le schéma directeur cyclable et le plan vélo. Ces documents pluriannuels couvrent chacun en moyenne une période de 7 ans, au-delà de la durée du mandat.

Précisions méthodologiques sur le recueil des informations

Le volet stratégie cyclable de l'enquête vise à dénombrer et à caractériser les stratégies de planification pour le vélo sur le territoire des collectivités répondantes engagées en 2021, à savoir :

- L'existence d'une décision politique locale en faveur du vélo (désignée ici sous le terme de « délibération ») ;
- Les caractéristiques du portage politique de la stratégie cyclable. L'enquête distingue trois types de gouvernance locale :
 - Un portage politique par un élu.e délégué.e au vélo ;
 - Un portage politique partagé entre plusieurs élus.e.s, en fonction du type d'actions menées ;
 - Pas élu.e délégué.e sur le vélo ;
- La traduction de cette décision dans un ou plusieurs documents ad hoc développant les orientations prises par les élus. L'enquête distingue, entre autres, trois types de documents :
 - Le plan vélo (ou un document définissant les grandes orientations de la politique cyclable) ;
 - Le schéma directeur fixant des objectifs d'infrastructures ;
 - Le référentiel d'aménagements (un document qui explicite les règles de conception des aménagements et des équipements, sous la forme d'un guide ou d'une charte) ;
- La temporalité des documents de stratégie cyclable, notamment le plan vélo et le schéma directeur ;
- L'existence, au sein d'autres documents réglementaires de la collectivité, d'objectifs favorisant le développement de l'usage du vélo ;

3.1. Des intentions aux actes : la majeure partie des collectivités ont adopté une stratégie cyclable

70 % des collectivités ont répondu à la question concernant l'adoption d'une délibération en faveur du vélo. Seules les collectivités ayant répondu « oui » ou « en cours » ont pu répondre à la seconde question, portant sur la formalisation de cette décision, soit 52 % des collectivités participantes à l'enquête.

Stratégie cyclable	Oui		Non		En cours		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Adoption d'une délibération	537	62 %	199	23 %	130	15 %	866	100 %
Formalisation de la stratégie vélo dans un ou plusieurs documents spécifiques ¹	320	49 %	123	19 %	216	33 %	659	100 %

62 % des collectivités répondantes ont adopté une délibération de l'assemblée élue en faveur du développement de l'usage du vélo. 23 % des collectivités ne l'ont pas fait, et 15 % des répondants sont en cours de réalisation de cette délibération.

Parmi celles qui ont adopté une délibération, ou qui sont en passe de le faire, 49 % l'ont traduit dans un ou plusieurs documents spécifiques de la stratégie cyclable de la collectivité territoriale. 33 % des collectivités sont en train de le faire. 19 % des collectivités disposant d'une délibération en faveur du vélo n'ont pas de document spécifique.

Quatre collectivités sur cinq ont un ou plusieurs élus en charge du vélo

Portage politique des collectivités	Nb	En %
Portage partagé entre plusieurs élu.e-s, en fonction du type d'actions menées	380	44%
Portage par un élu.e délégué.e au vélo	315	36%
Pas d'élue identifié	171	20%
Total général	866	100%

80 % des collectivités répondantes ont un portage politique de leur politique cyclable. La plupart des collectivités ont adopté une gouvernance partagée entre plusieurs élus, en fonction du type d'actions menées. 36 % des collectivités territoriales ont un seul élu délégué au vélo. Un cinquième des collectivités n'ont pas de portage politique spécifique.

Portage politique des collectivités en fonction de la décision politique en faveur du vélo				
Adoption d'une délibération	Portage partagé entre plusieurs élus, en fonction du type d'actions menées	Portage par un élu délégué au vélo	Pas d'élue identifié	Total général
Délibération en vigueur	44%	41%	15%	100%
Pas de délibération	38%	24%	38%	100%
Délibération en préparation	52%	38%	11%	100%

¹ Les réponses à cette question ne concernent que les collectivités territoriales qui ont une délibération en faveur du vélo en vigueur, ou en cours de réalisation.

Total général	44%	37%	20%	100%
----------------------	------------	------------	------------	-------------

Le type de gouvernance des collectivités répondantes ne varie que très faiblement en fonction de l'adoption ou non d'une délibération.

[Encadré] Les AOM, un engagement clair en faveur du vélo

95 % des 148 AOM ont communiqué des informations concernant l'existence d'une délibération, 87 % concernant la formalisation de la stratégie dans un document spécifique.

Stratégie cyclable des AOM	Oui		Non		En cours		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Collectivités AOM ayant validé une délibération de l'assemblée élue en faveur du vélo	118	84 %	10	7 %	12	9 %	140	100 %
Collectivités ayant formalisée une stratégie vélo dans un document spécifique ²	86	67 %	17	13 %	26	20 %	129	100 %

Le nombre d'AOM ayant délibéré en faveur de l'usage du vélo est important. 84 % ont une délibération en vigueur (soit 22 % de plus que l'ensemble des collectivités). 7 % d'entre-elles n'en ont pas et 9 % sont en passe d'en adopter une.

Le pourcentage d'AOM ayant formalisé la stratégie vélo dans un ou plusieurs documents spécifiques est à peu près similaire à celui de l'ensemble des collectivités : 67 % des AOM l'ont fait (-2 % par rapport à l'ensemble) et 20 % sont en train d'en réaliser. En revanche, un pourcentage plus important d'AOM n'a pas de documents spécifiques : 13 % des AOM, contre 4 % des collectivités dans leur ensemble.

69 % des collectivités n'ayant pas de délibération en faveur du vélo souhaitent en adopter une dans les prochaines années

Répartition des collectivités n'ayant pas adopté de délibération de l'assemblée élue	Nb	En %
Commune	148	74%
EPCI	39	20%
Département	6	3%
Région	3	2%
Syndicat mixte, PETR, PNR...	3	2%
Total général	199	23 %

² Les réponses à cette question ne concernent que les AOM qui ont une délibération en faveur du vélo en vigueur, ou en cours de réalisation.

Souhait de faire passer une délibération pour le vélo	Oui	Non	Total général
Commune	67%	33%	100%
EPCI	79%	21%	100%
Département	75%	25%	100%
Région	67%	33%	100%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	67%	33%	100%
Total général	69%	31%	100 %

23 % de l'ensemble, soit 199 collectivités répondantes n'ont pas adopté de délibération en faveur du vélo.

Cette catégorie de collectivités est composée en grande majorité de communes (74 % de l'ensemble) et d'intercommunalités (20 %). On y retrouve principalement des communes de moins de 10 000 habitants, ainsi que des communautés de communes et quelques communautés d'agglomération. Trois régions, ainsi que six départements répondants n'ont pas de délibération en vigueur, ou en cours de réalisation.

Pour autant, la majeure partie de ces collectivités territoriales souhaitent en réaliser une dans les années à venir. Elles sont 69 % à vouloir passer une délibération en faveur de l'usage du vélo dans les prochaines années. Les intercommunalités et les départements se distinguent parmi ces collectivités, avec respectivement 79 % et 75 % qui souhaitent en réaliser une prochainement.

3.2. Les documents stratégiques des collectivités

Cette partie s'attache à caractériser le type de documents dans lesquels les collectivités formalisent leurs délibérations en faveur du vélo.

Schéma directeur et plan vélo sont les principaux documents de la stratégie cyclable

Nombre de documents recensés dans l'enquête

Nombre de documents de planification recensés	Nb	%
Schéma directeur fixant des objectifs d'infrastructures	330	44 %
Plan vélo (ou document définissant les grandes orientations de la politique cyclable)	311	42 %
Charte / guide / référentiel d'aménagement	74	10 %
Autre	33	4 %
Total des documents référencés	748	100 %

L'enquête a pu recenser l'existence de 748 documents formalisant la stratégie cyclable des collectivités territoriales au sein des collectivités répondantes.

L'outil le plus courant est le schéma directeur, qui fixe des objectifs d'infrastructures, avec 330 documents recensés (44 % de l'ensemble), suivi du plan vélo (311 documents, soit 42 % de l'échantillon). 74 documents explicitant les règles de conception des aménagements et des

équipements, sous la forme d'un guide ou d'une charte ont été également recensés, soit 10 % du nombre total de documents.

Enfin, 4 % des documents définissant des orientations stratégiques cyclables ne font pas partie des catégories précédentes. On retrouve dans cette catégorie principalement les plans de mobilité (simplifiés ou non) incluant un volet sur le vélo, ainsi que des documents techniques de programmation d'aménagements et d'équipements (itinéraires cyclables, services, stationnements, etc.).

40 % des collectivités ayant une délibération sont en cours de constitution de leurs documents de référence

Le nombre de documents de stratégie cyclable des collectivités territoriales

Nombre de documents par collectivité	En vigueur		En cours de réalisation /validation		Total - Ensemble	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
1 document	185	37%	141	28%	362	65%
2 documents	94	18%	50	10%	144	28%
3 documents	25	5%	10	2%	35	7%
Total général	304	60%	201	40%	505	100%

Les 748 documents recensés appartiennent à 505 collectivités.

60 % des collectivités territoriales ont à l'heure actuelle, un ou plusieurs documents en vigueur formalisant leur stratégie cyclable. 40 % des collectivités territoriales sont en cours de réalisation d'un ou plusieurs documents de stratégie cyclable. Cela dénote un très fort dynamisme des collectivités territoriales dans la constitution d'une stratégie cyclable.

Au total, 65 % des collectivités verront leur stratégie cyclable déclinée dans un seul document (en vigueur et en cours de réalisation). 28 % des collectivités auront deux documents de stratégie, tandis que 7 % déclineront les différents aspects de leur stratégie dans trois documents distincts.

Le type de document de stratégie cyclable réalisé par les collectivités

Type et statut des documents formalisant la stratégie cyclable des collectivités	En vigueur		En cours de réalisation / validation		Total	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Schéma directeur fixant des objectifs d'infrastructures	197	37 %	133	25 %	330	62 %
Plan vélo (ou document définissant les grandes orientations de la politique cyclable)	198	37 %	113	21 %	311	58 %
Charte /guide/référentiel	53	10 %	21	4 %	74	14 %
Autre	20	4 %	13	2 %	33	6 %

Total	468	60 %	280	40 %	748	100 %
--------------	------------	-------------	------------	-------------	------------	--------------

A terme, 62 % des collectivités formalisant une stratégie vélo auront un schéma directeur, 58 % des collectivités auront un plan vélo. Moins d'un quart d'entre-elles se muniront d'un document définissant les règles de conception d'aménagement. 6 % des collectivités formaliseront leur stratégie cyclable en passant par un autre type de documents. À noter qu'un quart des collectivités répondantes sont en train de réaliser un schéma directeur, 21 % un plan vélo.

Pour rappel, la précédente enquête du Club des villes et territoires cyclables et marchables, réalisée auprès de 170 collectivités territoriales adhérentes révélait que 83 % d'entre-elles possédaient en 2019 un schéma directeur des aménagements cyclables. Les chiffres de 2021 montrent donc une forte dégradation de la couverture, due notamment à des différences en termes d'échantillon interrogé.

L'existence d'un plan vélo ne va pas forcément de pair avec celle d'un schéma directeur

Type de documents en vigueur	Collectivités ayant un SDC	Collectivités n'ayant pas de SDC	Total général
Collectivité ayant adopté un plan vélo	46%	54%	100%
Collectivité n'ayant pas adopté de plan vélo	87%	13%	100%
Total général	62%	38%	100%

54 % des collectivités territoriales ayant un plan vélo en vigueur n'ont pas de schéma directeur. À l'inverse, 87 % des collectivités territoriales ayant un schéma directeur cyclable ne possèdent pas de plan vélo.

[Encadré] Les collectivités territoriales ayant formalisé une stratégie cyclable réalisent plus d'actions que les autres

Type d'actions	Plan vélo		Schéma directeur cyclable		Total
	Oui	Non	Oui	Non	
Nb de km moyen d'aménagement cyclable réalisé annuellement	10,4 km	4,3 km	7,3 km	6,7 km	7,0 km
Nb de services vélo moyen	2,3	0,8	2,1	0,8	1,2

L'adoption d'une stratégie vélo est génératrice de services et d'aménagement.

Ainsi, les collectivités territoriales réalisent en moyenne 7 km d'aménagements cyclables par an et ont initié 1,2 services à destination des cyclistes (vélo en libre-service, vélo en location, aides à l'acquisition, etc.).

Celles ayant un plan vélo ou bien un schéma directeur cyclable réalisent en moyenne plus d'actions en faveur des cyclistes que les autres collectivités territoriales. En moyenne, elles réalisent 7 km d'aménagements cyclables par an et ont initié 1,2 services à destination des cyclistes (vélo en libre-service, vélo en location, aides à l'acquisition, etc.).

En moyenne, celles qui possèdent un plan vélo réalisent en moyenne + 6,1 kilomètres d'aménagements cyclables et + 1,5 service vélo supplémentaire par rapport à celles qui n'ont

pas de plan vélo. La tendance est similaire pour les collectivités territoriales ayant un schéma directeur cyclable.

Une planification qui se développe depuis 2020 et qui s'étend au-delà du mandat, en faveur de la continuité de la politique cyclable

Des documents de stratégie cyclable récents

En moyenne, un plan vélo, ainsi qu'un schéma directeur durent sept ans.

Période couverte moyenne par les documents de stratégie cyclable

Période moyenne couverte	Nb années
Plan vélo	7
Schéma directeur	7

Année de début et de fin des plans vélo et des schémas directeurs cyclables recensés

Début	Plan vélo	Schéma directeur
Entre 2000-2017	9%	12%
2018	5%	7%
2019	10%	9%
2020	20%	17%
2021	32%	27%
2022	24%	28%
Total général	100%	100%

Fin	Plan vélo	Schéma directeur
2021	2%	-
2022	2%	5%
2023	4%	4%
2024	7%	5%
2025	11%	7%
2026	35%	24%
2027	9%	9%
2028	6%	5%
2029	1%	2%

Entre 2030 - 2035	20%	34%
Après 2035	3%	5%
Total	100 %	100 %

La moitié des plans vélos recensés (52 %) actuellement en vigueur ont débuté durant la période 2020-2021, années de l'installation des nouveaux exécutifs. 55 % des schémas directeurs ont été engagés avec une année de décalage, sur la période 2021-2022.

35 % des plans vélo et 24 % des schémas directeurs s'achèvent en 2026, année de fin de mandats municipal et intercommunal. Une partie des collectivités inscrivent leurs documents dans la longue durée. 47 % des documents recensés (schéma directeur et plan vélo) s'achèvent après 2026, dont une partie importante dans un pas de temps compris entre 2030 et 2035.

3.3. La stratégie cyclable des collectivités, une politique transversale

L'intégration des objectifs vélos dans les autres documents de planification

Une collectivité peut intégrer des objectifs en faveur de l'usage du vélo dans d'autres documents de planification réglementaires et/ou relatifs à d'autres thématiques que la mobilité.

Par exemple, une commune intègre des normes de stationnement vélo pour les nouvelles constructions de son territoire via le plan local d'urbanisme (PLU/I), le département peut développer des actions via son plan départemental des espaces, sites et itinéraires (PDESI), la région peut impulser une politique de tourisme à vélo via son schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL). Les intercommunalités ayant un plan de mobilités ont l'obligation depuis la Loi d'orientation des mobilités d'y ajouter « un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons »³.

Afin de mieux cerner l'intégration d'objectifs vélo au sein des documents de planification des collectivités répondantes, un questionnaire à choix multiples a été proposé reprenant les principaux documents de planification de chaque niveau de collectivités, à savoir :

- **Documents de planification régionale**
 - o Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
 - o Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDE-II)
 - o Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL)
- **Documents de planification départementale**
 - o Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR)
 - o Plan département des espaces, sites et itinéraires (PDESI)
 - o Schéma départemental en faveur des personnes en situation de handicap (SDPH)
 - o Schéma départemental pour l'autonomie et l'inclusion (SDAI)

³ Article L1214-2-1 du code des transports

- **Documents de planification intercommunale**
 - o Plan de mobilité
 - o Plan de mobilité simplifié
 - o Schéma de Cohérence territoriale (SCoT)

- **Documents de planification communale et intercommunale**
 - o Plan local d'urbanisme (PLU/I)
 - o Plan local d'habitat (PLH/I)
 - o Contrat de ville
 - o Projet éducatif de territoire
 - o Plan local de santé publique

Les répondants ont également eu la possibilité de renseigner d'autres documents de planification ne figurant pas dans cette liste.

En moyenne, les collectivités répondantes ont inclus des objectifs vélo dans 1,5 documents réglementaires et/ou relevant d'autres thématiques que la mobilité

Nb moyen de documents réglementaires comprenant des objectifs vélo	Nb
Moyenne (ensemble)	1,5
Moyenne (collectivité ayant formalisé une stratégie cyclable ad hoc)	1,6

En moyenne, les collectivités ont inclus des objectifs en faveur de l'usage du vélo dans 1,5 document. Pour les collectivités territoriales ayant adopté une stratégie cyclable et qui l'ont formalisé dans un document spécifique, le nombre moyen de documents incluant ces objectifs augmente légèrement à 1,6.

3.4. Focus par strate de collectivité

À terme 62 % des communes auront un document stratégique en faveur du vélo

Les communes ont le plus faible taux d'engagement au regard des autres types de collectivités territoriales répondantes. 37 % des communes répondantes n'ont pas de délibération et n'en préparent pas. Pour autant, 46 % ont d'ores et déjà adopté une délibération et 16 % en préparent une. À terme, 62 % des communes répondantes auront une délibération en faveur du vélo. Un peu moins d'un quart des communes déclarent ne pas avoir un portage politique vélo clairement identifié.

Une minorité de communes ayant adopté une délibération, ou en passe de l'adopter, ont formalisé cette décision dans un ou plusieurs documents de stratégie cyclable spécifique. 42 % d'entre-elles l'ont fait. Plus d'un quart des communes n'ont pas de document stratégique et n'en préparent pas. 32 %, soit environ un tiers de ces communes, sont en train d'en préparer un.

La grande majorité (69 %) des communes ayant formalisé une stratégie n'ont adopté qu'un seul document. Le type de document le plus fréquent est le plan vélo. 62 % des communes ayant formalisé une stratégie ont réalisé un plan vélo, 51 % ont réalisé un schéma directeur cyclable. 8 % des communes ont réalisé une charte/guide/référentiel de conception des infrastructures.

Il existe un lien fort entre la taille des communes et l'adoption d'une politique cyclable. 58 % des communes de plus de 10 000 habitants ont adopté une délibération, contre 41 % pour les communes de moins de 10 000 habitants. Les communes les plus peuplées concentrent

également un nombre plus important de répondants en cours de réalisation d'une délibération (22 % des communes de plus de 10 000 habitants, 14 % des communes de moins de 10 000 habitants). Cette tendance est similaire en matière de formalisation de la politique cyclable dans un ou plusieurs documents. Une majorité (58 %) des communes de plus de 10 000 habitants ont formalisé un ou plusieurs documents de planification

Les communes ont intégré des objectifs de développement de l'usage du vélo dans 1,3 documents de planification. 55 % des collectivités territoriales ont inscrit dans leur plan local d'urbanisme un objectif vélo.

Pour rappel en 2019, selon l'enquête du Club des villes et des territoires cyclables et marchables, réservée à ses adhérents :

- 54 % des PLU des collectivités enquêtées comportaient des réserves d'emprises pour des aménagements cyclables
- 83 % des PLU définissaient des normes de stationnement pour les vélos dans les immeubles neufs.

Part des communes intégrant des objectifs vélo dans leur document (en %)	Plan local d'urbanisme (PLU)	Projet éducatif de territoire	Contrat de ville	Programme local de l'habitat	Plan local de santé publique
Total général	55%	33%	16%	16%	12%

Un engagement important des intercommunalités en matière de stratégie cyclable

Les intercommunalités ont le plus délibéré en matière de développement de l'usage du vélo. En 2021, 76 % d'entre-elles ont adopté une délibération en sa faveur et 12 % sont en cours. Seules 11 % des intercommunalités, principalement des communautés de communes, n'en ont pas. D'autre part, 17 % des intercommunalités déclarent ne pas avoir de portage politique spécifique clairement identifié.

Les intercommunalités ayant délibéré, ou étant en cours de délibération, ont en majorité un ou plusieurs documents d'ores et déjà en vigueur. 54 % d'entre-elles ont déjà un ou plusieurs documents, 30 % sont en passe d'en avoir un. Seulement 16 % n'en ont pas.

La majeure partie des intercommunalités ayant une stratégie cyclable validée politiquement et formalisée s'appuient sur un seul document de planification (60 % d'entre-elles). Néanmoins, 40 % des intercommunalités ont deux ou trois documents de planification. Parmi ces documents, on retrouve le plus fréquemment le schéma directeur cyclable (75 %). Une majorité des intercommunalités ayant une stratégie cyclable ont un plan vélo en vigueur (57 %).

Les intercommunalités ont intégré des objectifs en faveur du vélo dans 1,4 documents en moyenne, soit un taux légèrement supérieur à celui des communes. En détail, 78 % des intercommunalités ont intégré un objectif vélo dans leur schéma de cohérence territoriale (SCoT), 68 % dans le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). 57 % des intercommunalités ont un volet vélo dans leur plan de mobilité, mais cela concerne très majoritairement les EPCI de plus de 100 000 habitants.

Part des intercommunalités intégrant des objectifs vélo	Schéma de cohérence territoriale (SCoT)	Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi)	Plan de mobilité	Plan de mobilité simplifié	Programme local de l'habitat	Contrat de ville	Projet éducatif de territoire	Plan local de santé publique

dans leur document (en %)								
Total général	78%	68%	57%	51%	46%	34%	33%	27%

Une majorité des départements engagés dans la constitution d'une stratégie cyclable, s'appuyant sur plusieurs documents de planification

Une grande partie des départements ont adopté une délibération en faveur de l'usage du vélo, soit 73 % d'entre eux. 20 % préparent une délibération sur le sujet. Parmi toutes les collectivités, la part des départements ayant une délibération est la plus élevée, seules 7 % d'entre eux n'en ont pas (contre 23 % en moyenne pour l'ensemble des collectivités). Neuf départements sur dix déclarent avoir un portage politique sur le vélo.

La majorité des départements ayant délibéré (53 %), ou étant en cours de délibération, ont formalisé une stratégie cyclable dans un ou plusieurs documents. On constate une très forte progression en cours de la mise en œuvre d'une stratégie cyclable avec 42 % des départements en train de réaliser des documents de planification.

La majeure partie des départements ayant une stratégie cyclable validée politiquement et formalisée s'appuient sur deux ou trois documents (43 % des départements ont deux documents, 10 % en ont trois). 75 % de ces départements ont un plan vélo en vigueur, 50 % ont un schéma directeur cyclable. À noter, plus d'un quart des départements se sont dotés d'une charte ou d'un guide de conception des aménagements et des équipements.

Les départements ont en moyenne inclus des objectifs vélo dans 1,3 documents de planification réglementaires. 92 % des départements ont intégré un objectif vélo dans leur plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR).

Part des départements intégrant des objectifs vélo dans leur document (en %)	Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR)	Plan départemental des espaces, sites et itinéraires (PDESI)	Schéma départemental en faveur des personnes en situation de handicap	Schéma départemental pour l'autonomie et l'inclusion
Total	92%	74%	50%	47%

Les régions rattrapent leur retard en matière de structuration d'une stratégie cyclable

Une majorité de régions ont délibéré en faveur du vélo, soit 56 %, et un quart d'entre elles s'approprient à le faire. 19 % des régions répondantes n'ont pas de délibération n'ont pas prévu de le faire durant le mandat. La même proportion de régions déclare ne pas avoir de portage politique vélo clairement identifié.

Les régions ont le plus faible taux de formalisation de cette décision politique dans un document. Seules 31 % des régions ont actuellement un ou plusieurs documents de stratégie cyclable. Cette situation devrait évoluer rapidement car presque la moitié (46 %) des régions est en train de préparer un ou plusieurs documents stratégiques.

Pour celles qui ont déjà une stratégie cyclable en vigueur, on constate que la moitié d'entre elles disposent de trois documents de planification et respectivement 25 % ont deux ou un seul document de planification. Toutes ces régions ont adopté un plan vélo. La moitié disposent également d'un schéma directeur cyclable.

Les régions ont en moyenne inclus des objectifs vélo dans deux documents de planification réglementaires. 92 % des régions ont intégré des objectifs pro-vélo dans leur SRADETT et dans leur SRDTL.

Part de collectivités intégrant des objectifs vélo dans leur document (en %)	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADETT)	Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL)	Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDE-II)
Total	92%	92%	58%

Adoption d'une délibération	Oui		Non		En cours de formalisation		Total général	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Commune	183	46 %	148	37 %	65	16 %	396	100 %
EPCI	262	76 %	39	11 %	42	12 %	343	100 %
Département	60	73 %	6	7 %	16	20 %	82	100 %
Région	9	56 %	3	19 %	4	25 %	16	100 %
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	23	80 %	3	10 %	3	10 %	29	100 %
Total général	537	62 %	199	23 %	130	15 %	866	100 %

Portage politique								
Type de collectivités	Portage partagé entre plusieurs élus, en fonction du type d'actions menées		Portage par un élu délégué au vélo		Pas de portage politique spécifique ou clairement identifié		Total général	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Commune	185	47%	117	30%	94	24%	396	100%
EPCI	134	39%	151	44%	58	17%	343	100%
Département	39	48%	34	42%	8	10%	81	100%
Région	8	50%	5	31%	3	19%	16	100%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	14	47%	8	27%	8	27%	30	100%

Total général	380	44%	315	36%	171	20%	866	100%
----------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-------------

Formalisation d'une stratégie dans un ou plusieurs documents par type de collectivités	Oui		Non		En cours de rédaction / formalisation		Total général	
	Nb	%	NB	%	Nb	%	Nb	%
Commune	102	42%	63	26%	77	32%	242	100%
EPCI	162	54%	47	16%	93	30%	302	100%
Département	40	53%	4	5%	32	42%	76	100%
Région	4	31%	3	23%	6	46%	13	100%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	12	46%	6	23%	8	31%	26	100%
Total général	320	49%	123	19%	216	33%	659	100%

Nombre de documents formalisés en vigueur par type de collectivités	1 document		2 documents		3 documents	
	Nb	%	Nb	%	NB	%
Commune	68	69%	25	26%	5	5%
EPCI	97	60%	51	31%	14	9%
Département	19	48%	17	43%	4	10%
Région	1	25%	1	25%	2	50%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	7	58%	2	17%	3	25%
Total général	192	61%	96	30%	28	9%

Documents en vigueur par type de collectivités	Plan vélo ou document définissant les grandes orientations de la politique cyclable		Schéma directeur fixant des objectifs d'infrastructures		Charte / guide / référentiel		Autre		Nb de collectivités ayant un document en vigueur	
	Nb doc	% de collectivités	Nb doc	% de collectivités	Nb doc	% de collectivités	Nb doc	% de collectivités	Nb Ct	% Ct
Commune	63	62 %	52	51 %	8	8 %	10	10 %	102	32
EPCI	92	57 %	117	72 %	27	17 %	5	3 %	162	51
Département	30	75 %	20	50 %	11	28 %	4	10 %	40	13

Région	4	100 %	2	50 %	2	50 %	1	25 %	4	1
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	9	75 %	6	50 %	5	42 %	0	0 %	12	4
Total général	198	62%	197	62%	53	17%	20	6%	320	100 %

Nombre moyen de documents de planification comprenant des objectifs vélo par type de collectivités	Nb
Commune	1,3
Département	1,3
EPCI	1,4
Région	2,0
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	1,3
Total général	1,5

4. Le budget des collectivités

Objectif majeur de l'enquête, cette partie ambitionne de mesurer concrètement les budgets des territoires dédiés aux modes actifs. Agrégées au niveau national, les données recueillies montrent l'engagement croissant des collectivités sur le sujet et l'importance des dispositifs de financement qui soutiennent cet engagement.

Précisions méthodologiques

Les analyses présentées dans cette partie reposent sur plusieurs notions qu'il convient de définir :

- **Le budget vélo moyen** : représente la somme de l'ensemble des dépenses réalisées par la collectivité sur une année de référence (ici 2021). Ces dépenses peuvent être de plusieurs natures.
 - o Les dépenses de fonctionnement comprennent l'ensemble des dépenses récurrentes de la collectivité sur le vélo. On y retrouve notamment : l'entretien des infrastructures, la gestion des services, les subventions aux associations vélo, les primes et les aides à l'achat, la promotion/communication pour le vélo, le soutien aux sports/clubs/événements, les aides aux entreprises de la filière ainsi que les charges de personnel.
 - o Les dépenses d'investissement comprennent l'ensemble des dépenses ponctuelles consacrées au vélo : la création de nouvelles infrastructures, l'achat de flottes, la mise en place d'équipements, etc.
- **Le budget vélo moyen par habitant** : cet indicateur est calculé en divisant le budget vélo moyen de chaque collectivité par le nombre d'habitants de son territoire. Il donne une représentation plus précise du budget de la collectivité dédié au vélo.
- **Les subventions versées et perçues par les collectivités** : représentent la somme des montants versés ou perçus par une collectivité pour des projets vélo en 2021 ;
- **L'enveloppe budgétaire pluriannuelle pour le vélo** : suppose la mise en place d'une programmation pluriannuelle des investissements pour le vélo au sein de la collectivité. En calculant la durée et le montant approximatif de ces enveloppes, on estime le budget alloué au vélo par ces territoires dans les années à venir.

À noter : le vélo étant un sujet transversal, il n'est pas isolé sur une seule ligne budgétaire. Il est donc difficile de calculer précisément et exactement l'ensemble des dépenses consacrées au sujet. Ainsi, toutes les collectivités interrogées n'ont pas pu renseigner ces données budgétaires. Même s'il est difficile à évaluer précisément, **on peut considérer que ces données souffrent d'un « biais de sympathie : les collectivités les plus « motivées » sur le vélo étant plus susceptibles d'estimer précisément les dépenses allouées au sujet.**

À retenir :

- Les dépenses cumulées des collectivités territoriales pour le développement du vélo s'élèvent à 15 € par an et par habitants ;
- On observe une augmentation globale des dépenses vélo des collectivités depuis 2019, hormis pour les petites intercommunalités ;
- Pour les collectivités les plus motivées ces dépenses cumulées devraient atteindre près de 40 € par an et par habitant dans les quatre ans à venir, soit une multiplication par 2,5 des budgets ;
- Ces dépenses pour le vélo représentent en moyenne 3,7% du budget transport et 0,52 % du budget global des collectivités ;

- 33 % du budget vélo des collectivités est issu de subventions : 40 % de ces subventions sont issues de l'État ou de ses organismes associés, et 13 % de l'Union européenne.
- L'État et l'UE investissent respectivement 5,77 € et 1,94 € par an et par habitant pour financer les actions vélo des collectivités.

4.1. Les indicateurs nationaux

4.1.1. Les budgets vélo en 2021

Dans cette partie, l'enquête interroge les collectivités sur les budgets qu'elles ont alloués au développement du vélo en 2021.

Taux de réponse : 558 collectivités ont transmis au moins une donnée de budget pour l'année 2021 dans le cadre de l'enquête. Cela représente un taux de réponse de 43 % par rapport à l'échantillon de 1 287 collectivités.

Des budgets dédiés au vélo qui varient fortement selon les différents niveaux de collectivités

Catégories de collectivités		Budget vélo moyen - total	Part des dépenses de fonctionnement - %	Part des dépenses d'investissement - %
Communes	- de 10 000 habitants	88 701 €	11 %	89 %
	+ de 10 000 habitants	444 751 €	12 %	88 %
EPCI	- de 50 000 habitants	248 470 €	15 %	85 %
	+ de 50 000 habitants	2 074 980 €	20 %	80 %
Départements		2 962 724 €	8 %	92 %
Régions		5 585 169 €	4 %	96 %
Moyenne nationale		1 371 999 €	15 %	85 %

Au global, les collectivités répondantes indiquent avoir dépensé en moyenne 1,3 million d'euros pour le développement du vélo en 2021. Ce budget moyen est constitué de 15 % de dépenses de fonctionnement et de 85 % de dépenses d'investissement.

Néanmoins le budget vélo moyen varie fortement selon les différents niveaux de collectivités. Il s'élève en effet à 5,6 millions d'euros en moyenne pour les régions et 3 millions d'euros pour les départements. Pour ce qui est des intercommunalités, ce budget est de 2,1 millions d'euros en moyenne pour les collectivités les plus peuplées, contre 248 470 € pour celles de moins de 50 000 habitants. Idem pour les communes : leur budget est de 444 751 € en moyenne pour les plus de 10 000 habitants et de 88 701 € pour celles qui se situent sous ce seuil de population.

La répartition entre budget de fonctionnement et budget d'investissement varie aussi selon les collectivités. Les budgets de fonctionnement représentent une part plus importante du budget total de la collectivité au sein des intercommunalités et des communes ayant répondu à l'enquête. La part des dépenses de fonctionnement est néanmoins plus élevée dans les EPCI et les communes les plus peuplées : 20 % pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants contre 12 % pour les communes de plus de 10 000 habitants.

Les dépenses cumulées des collectivités territoriales françaises pour le développement du vélo s'élèvent à 15 € par an et par habitant

Catégories de collectivités	Budget vélo moyen subventions comprises en 2021 - €/hab	Part de subventions reçues en 2021 - %	Budget moyen sans subventions en 2021 - €/hab	
Communes	15,84 €	71 %	4,61 €	Somme : 15,60 €
EPCI	9,02 €	20 %	7,20 €	
Départements	3,95 €	34 %	2,62 €	
Régions	1,29 €	9 %	1,17 €	

Si l'on rapporte le budget au nombre d'habitants de chaque territoire, on obtient un budget moyen dédié au vélo par an et par habitant. **Ce budget moyen s'élève à 1,29 € pour les régions, 3,95 € pour les départements, 9,02 € pour les intercommunalités et 15,84 € pour les communes.**

Néanmoins, ces budgets vélo sont constitués d'une part variable de subventions reçues ou versées par la collectivité. **La prise en compte de ces subventions versées par d'autres collectivités dans le calcul des budgets vélo entraîne des doubles-comptes qu'il est nécessaire de retrancher.** Pour ce faire, l'enquête interroge également les collectivités sur la part de subventions reçues dans leur budget vélo (voir partie intitulée « flux financiers » ci-dessous). En supprimant le taux de subvention reçu du budget global par an et par habitant de chaque collectivité, on peut neutraliser les doubles-comptes et obtenir un budget global a priori plus proche de la réalité.

On obtient ainsi les budgets suivants : 1,17 € par an et par habitant pour les régions, 2,62 € pour les départements, 7,20 € pour les EPCI et 4,61 € pour les communes. Intercommunalités et communes sont donc les catégories de collectivités qui disposent des budgets vélo par an et par habitant les plus élevés.

Par ailleurs, si l'on réalise la somme de ces budgets, **les dépenses vélo en fonds propres des collectivités territoriales ayant répondu à l'enquête s'élèvent à plus de 15 € par an et par habitant, tous territoires confondus.**

Une augmentation globale des dépenses vélo des collectivités depuis 2019, hormis pour les petites intercommunalités

Catégories de collectivités		Budget moyen €/hab - 2019	Budget moyen €/hab - 2021	% d'évolution
EPCI	- de 50 000 habitants	11,68 €	7,20 €	- 38 %
	+ de 50 000 habitants	7,14 €	7,21 €	+ 1 %
Départements		2,56 €	2,62 €	+ 2 %
Régions		0,89 €	1,17 €	+ 32 %

N.B. : les pourcentages d'évolution présentés ici sont calculés sur la base de moyennes non pondérées, à échantillon non constant et en euros courants.

Pour l'année 2021, soit une année de début de mandat, **on observe parmi les collectivités répondantes une hausse globale des budgets vélo par an et par habitant** par rapport aux données récoltées lors d'une précédente enquête réalisée en 2019 par Vélo & Territoires⁴.

Cette évolution est particulièrement marquée pour les régions, dont les budgets ont augmenté de 32 %. Elle est également positive du côté des départements, qui enregistrent une hausse moyenne de 2 % de leur budget vélo.

Le constat est moins positif pour les intercommunalités. Si les budgets semblent être à l'équilibre pour les EPCI de plus de 50 000 habitants (+ 1 %), on observe une baisse de 38 % des fonds dédiés au vélo pour les collectivités les moins peuplées. Cette diminution s'explique principalement par la présence dans l'échantillon d'un plus grand nombre de petites intercommunalités que lors des précédentes enquêtes (63 intercommunalités répondantes en 2019 contre 210 en 2022 sur le volet du budget). Les données récoltées en 2019 pour cette catégorie de collectivité souffraient vraisemblablement d'un biais de sympathie plus important.

À noter : ne disposant pas de données suffisantes pour les communes en 2019, le taux d'évolution pour cette catégorie de collectivités n'est pas calculé ici.

Le budget vélo représente en moyenne 3,7 % du budget transport et 0,52 % du budget global des collectivités

Catégories de collectivités	Dépenses vélo - 2021			Dépenses transport - 2021		Dépenses totales - 2021	
	Budget vélo €/hab	% budget vélo / budget transport	% budget vélo / budget global	Budget transport €/hab	% budget transport / budget global	Budget global €	Budget global €/hab
Communes	4,61 €	3,4 %	0,30 %	135,39 €	8,9 %	71 846 570 726 €	1 529,81 €
EPCI	7,20 €	8,2 %	1,30 %	88,19 €	16,0 %	35 114 366 410 €	552,10 €
Dépts.	2,62 €	2,4 %	0,24 %	109,32 €	10,1 %	68 646 788 177 €	1 078,80 €
Régions	1,17 €	0,7 %	0,23 %	169,14 €	32,6 %	35 229 126 060 €	518,28 €
Moyenne	-	3,7 %	0,52 %	-	16,9 %	-	-

Ces données permettent d'évaluer ce que représentent les dépenses pour le vélo par rapport à l'ensemble des dépenses engagées par les collectivités sur une année de référence. En 2021, selon les données⁵ de la Direction générale des collectivités locales (DGCL), les dépenses totales des collectivités territoriales s'élevaient à :

- Régions : 518,28 € par habitant dont 32,6 % de dépenses transport ;
- Départements : 1 078,80 € par habitant dont 10,1 % de dépenses transport ;
- Intercommunalités : 552,10 € par habitant dont 16 % de dépenses transport ;
- Communes : 1 529,81 € par habitant dont 8,9 % de dépenses transport.

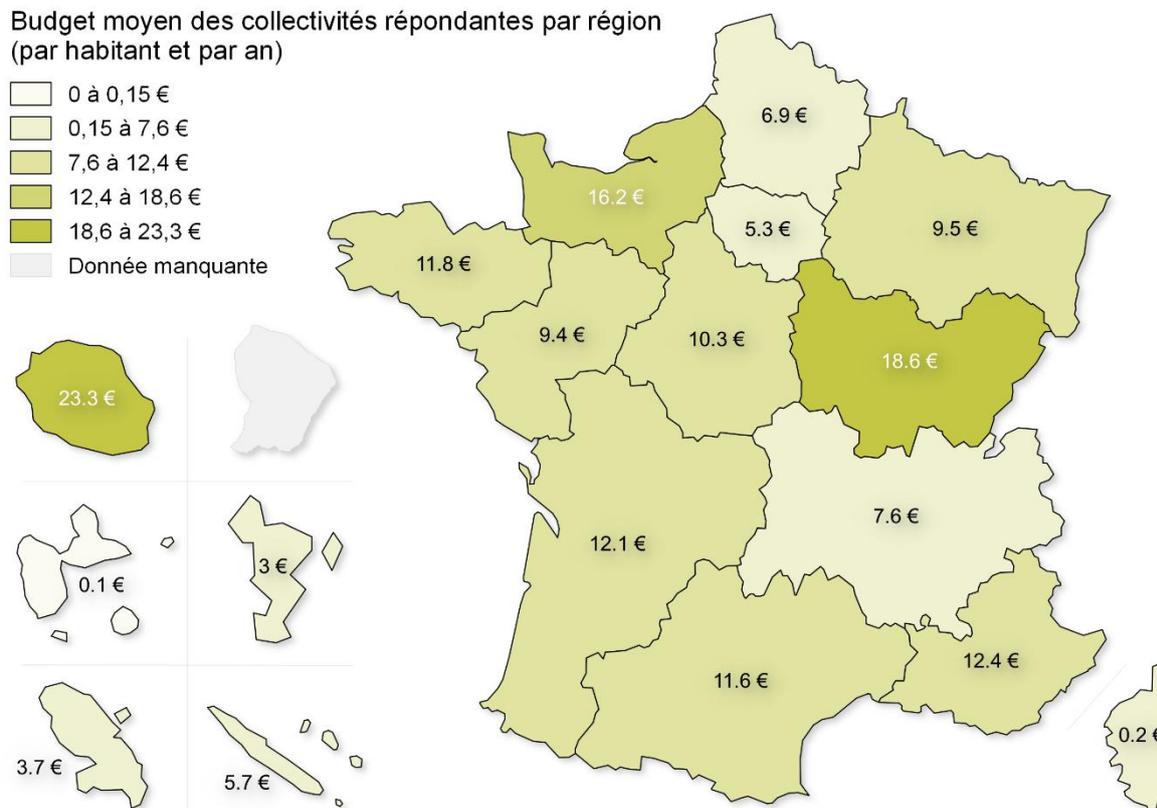
⁴ Enquête Territoires, la politique cyclable des collectivités – Vélo & Territoires, 2019

⁵ Les collectivités locales en chiffres – Direction générale des collectivités locales, 2022

Si l'on compare les dépenses dédiées au vélo à ces dépenses globales, on constate que, tous territoires confondus, **le budget vélo représente en moyenne 3,7 % du budget transport⁶ et 0,52 % du budget global des collectivités⁷**. Ce pourcentage est un peu plus élevé pour les intercommunalités (8,2 % du budget transport dédié au vélo) et pour les communes (3,4 %).

Un budget vélo plus élevé dans les collectivités de certaines régions

Budget moyen des collectivités répondantes par région (par habitant et par an)



Réalisation : Wic & Territoires - Source : Enquête modes actifs 2022

Il est également intéressant de se pencher sur la répartition régionale de ces budgets vélo, **toutes collectivités confondues**. Si l'on rapporte les budgets moyens à la population, il apparaît que **ces derniers sont les plus élevés en Bourgogne-Franche-Comté (18,62 € par an/hab en moyenne), Normandie (16,16 €) et Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur (12,36 €)**. La région Île-de-France arrive en dernière position avec en moyenne 5,33 € par an et par habitant pour le développement du vélo.

4.1.2. Les flux financiers pour les projets vélo des collectivités

Cette partie propose d'évaluer les subventions versées et perçues par les collectivités pour des projets liés au vélo.

Taux de réponse : 705 collectivités, soit 55 % de l'échantillon global, ont répondu à au moins une des questions traitant de subventions versées ou perçues pour des projets vélo. En revanche

⁶ Prend en compte les budgets liés au transport, aux routes et à la voirie pour chaque collectivité selon la ventilation budgétaire réalisée par la DGCL.

⁷ Moyennes non pondérées.

seulement 292 territoires (23 %) ont transmis des données détaillées concernant le montant de ces subventions. Toutes les catégories de collectivité ont été interrogées sur ce volet.

50 % des répondants ont reçu des subventions en 2021 pour des projets vélo

Catégories de collectivités	A reçu des subventions pour des projets vélo		A versé des subventions pour des projets vélo	
	Nb	%	Nb	%
Communes	98	36 %	7	3 %
EPCI	176	59 %	36	12 %
Départements	47	63 %	57	73 %
Régions	1	7 %	14	100 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	18	75 %	4	16 %
Total général	340	50 %	118	18 %

340 collectivités, soit 50 % des répondants, indiquent avoir reçu des subventions en 2021 pour la réalisation de projets vélo. Les départements sont ceux qui reçoivent le plus souvent des subventions (63 %). Viennent ensuite les EPCI (59 %) et les communes (36 %). Les régions, quant à elles, sont beaucoup moins susceptibles d'être subventionnées : seule une région indique avoir reçu des financements pour des projets vélo en 2021.

Par ailleurs, 118 territoires, soit 18 % des répondants, indiquent avoir versé des subventions à d'autres collectivités en 2021. Parmi ces collectivités, on compte logiquement 100 % des régions mais aussi 73 % des départements, qui sont historiquement des financeurs importants sur ce volet. 12 % des EPCI et 3 % des communes répondants indiquent également avoir accordé des subventions à d'autres collectivités.

33 % du budget vélo des collectivités est issu de subventions

Catégories de collectivités	Montant moyen de subventions reçues		Taux de moyen de subventions reçues - %	
	€	€/hab		
Communes	207 792 €	11,23 €	71 %	Moy. : 33 %
EPCI	244 648 €	1,82 €	20 %	
Départements	1 000 412 €	1,33 €	34 %	
Régions	505 831 €	0,12 €	9 %	

En rapportant le montant moyen de subvention au budget moyen des collectivités en 2021, on peut estimer un taux de subventions reçues pour chaque type de collectivité. En moyenne, **les subventions reçues par les collectivités pour des projets vélo constituent 33 % de leur budget vélo.** Cela représente :

- Pour les régions : 0,12 € par an et par habitant, soit 9 % de leur budget vélo moyen ;
- Pour les départements : 1,33 € par an et par habitant, soit 34 % de leur budget vélo moyen ;
- Pour les intercommunalités : 1,82 € par an et par habitant, soit 20 % de leur budget vélo moyen ;
- Pour les communes : 11,23 € par an et par habitant, soit 71 % de leur budget vélo moyen.

40 % des subventions reçues pour des projets vélo proviennent de l'État

Catégories de collectivités	% - Union Européenne	% - État et organismes rattachés	% - Région	% - Départ.	% - EPCI
Communes	5 %	46 %	17 %	19 %	14 %
EPCI	5 %	58 %	16 %	20 %	1 %
Départements	21 %	25 %	33 %	7 %	14 %
Régions	86 %	14 %			
Moyenne nationale	13 %	40 %	24 %	14 %	9 %

Cinq principaux financeurs de projets vélo ont été identifiés dans le cadre de l'enquête : l'Union européenne, l'État et autres organismes rattachés (l'Ademe notamment), les régions, les départements et les intercommunalités.

Au total, l'enquête montre que **40 % des subventions reçues pour des projets vélo proviennent de l'État**. La région se positionne comme le deuxième financeur le plus important puisque 24 % des subventions reçues sont issues de cet échelon territorial. Viennent ensuite l'Europe (14 % des subventions reçues), les départements (13 %) et les EPCI (9%).

Par ailleurs, on constate que toutes les collectivités ne sollicitent pas les mêmes financeurs. Logiquement, les projets vélo des communes et des EPCI sont principalement financés par l'État, les départements et les régions. Les projets des départements sont, eux, financés par la région en premier lieu, puis par l'État et l'Europe. Enfin, la région se finance en grande partie auprès de l'Europe, puis l'État dans une moindre mesure.

5,77 € et 1,94 € par an et par habitant investis par l'État et l'UE pour financer les actions vélo des collectivités

Catégories de collectivités	Subventions reçues de l'UE par rapport au total de subventions reçues		Subventions reçues de l'État par rapport au total de subventions reçues	
	%	€/hab	%	€/hab
Communes	5 %	0,53 €	46 %	5,14 €
EPCI	5 %	0,10 €	58 %	1,05 €
Départements	21 %	0,29 €	25 %	0,33 €
Régions	86 %	0,10 €	14 %	0,02 €
Moyenne nationale	13 %	1,94 €	40 %	5,77 €

Sur l'ensemble des subventions reçues par les collectivités pour des projets vélo, on estime que 13 % sont issues de financements de l'Union européenne. Par ailleurs, on estime que 40 % de l'ensemble des subventions versées pour le vélo sont issues de l'État et de ses organismes associés. On peut donc en déduire que **5,77 € par an et par habitant ont été investis en 2021 par l'État et 1,02 € par an et par habitant par l'Union européenne pour financer les actions vélo des collectivités françaises**.

16 % des répondants ont mobilisé des dotations et des fonds pour des projets vélo en 2021

Dotations reçues	% - AAP Fonds mobilités actives	% - DSIL	% - AAP régionaux France Relance	% - DETR	% - FNADT	% - DSID
Communes	41 %	48 %	19 %	15 %	6 %	0 %

EPCI	50 %	40 %	5 %	20 %	0 %	0 %
Départements	57 %	24 %	10 %	0 %	14 %	19 %
Régions	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total général	45 %	39 %	13 %	12 %	6 %	4 %

L'enquête interroge également les collectivités sur les dotations et les fonds reçus. Au total, **16 % de l'ensemble des répondants, soit 107 collectivités, indiquent avoir mobilisé des dotations et des fonds pour des projets vélo en 2021**. Parmi les collectivités qui reçoivent des fonds de ce type, les financements issus des appels à projet Fonds mobilités actives - Aménagements cyclables de l'État sont logiquement les plus récurrents : 45 % des répondants indiquent avoir bénéficié de ces fonds en 2021. Viennent ensuite les financements issus de la Dotation de soutien à l'investissement local (pour 39 % des répondants), les appels à projets régionaux issus du plan France Relance (13 %) et la Dotation d'équipement des territoires ruraux (12 %). Les financements issus du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire et de la Dotation de soutien à l'investissement des départements sont plus résiduels avec respectivement 6 % et 4 % des répondants qui mobilisent ces fonds.

116 collectivités indiquent avoir mobilisé un programme CEE relatif au vélo en 2021, dont plus de la moitié via les programmes AVELO

Catégories de collectivités	AVELO 1 et 2	Alvéole	MOBY	Tenmod	InTerlud	ADMA	Goodwatt	O'VÉLO !
Communes	52 %	60 %	16 %	0 %	0 %	4 %	8 %	0 %
EPCI	76 %	32 %	9 %	8 %	5 %	1 %	1 %	0 %
Dépts.	44 %	56 %	22 %	0 %	0 %	11 %	0 %	11 %
Régions	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	83 %	17 %	17 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total général	68 %	39 %	12 %	5 %	4 %	3 %	3 %	1 %

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) oblige les fournisseurs d'énergie à financer des actions générant des économies d'énergie, notamment dans le domaine de la mobilité durable. Plusieurs programmes CEE dédiés au vélo existent et constituent une source de financement importante pour les entreprises et collectivités.

116 collectivités, soit 16 % des répondants, indiquent avoir mobilisé un programme CEE relatif au vélo en 2021. Parmi les programmes CEE relatifs au vélo mobilisés par les collectivités, on compte en premier lieu les programmes AVELO 1 et 2 (pour 68 % des répondants), puis le programme Alvéole (dans 39 % des cas) et le programme MOBY. Un nombre plus résiduel de collectivités ont aussi fait appel aux programmes Tenmod, InTerlud, ADMA, Goodwatt et O'VÉLO !.

4.1.3. Les prévisions pour les années à venir

Cette partie propose d'estimer le budget qui sera alloué au vélo par les collectivités dans les années à venir. Pour cela, les territoires répondants ont été interrogés sur trois points :

- Le fait d'avoir mis en place une programmation pluriannuelle des investissements pour le vélo après 2021 ;
- La durée approximative de cette enveloppe (année de début et année de fin) ;
- Le montant approximatif de cette enveloppe.

Grâce à ces données, nous pouvons estimer, sur un échantillon limité de collectivités, le montant moyen des investissements consacrés au vélo qui seront réalisés pour le vélo dans les années à venir.

Taux de réponse : 727 collectivités, soit 56 % de l'ensemble des répondants, ont répondu aux questions concernant l'enveloppe budgétaire pluriannuelle dédiée au vélo. En revanche seuls 289 territoires (22 %) ont transmis des données détaillées concernant le montant et la durée de cette enveloppe. Toutes les catégories de collectivité ont été interrogées sur ce volet.

42 % des collectivités répondantes ont une enveloppe budgétaire pluriannuelle pour le vélo

Catégories de collectivités	Enveloppe pluriannuelle dédiée au vélo - Oui		Enveloppe pluriannuelle dédiée au vélo - Non	
	Nb	%	Nb	%
Communes	86	29 %	207	71 %
EPCI	151	48 %	162	52 %
Départements	52	66 %	27	34 %
Régions	8	53 %	7	47 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	11	41 %	16	59 %
Total général	308	42 %	419	58 %

Ce tableau montre que **308 collectivités, soit 42 % des répondants à l'enquête, ont mis en place une programmation des investissements pour le vélo après 2021.** Parmi elles, on compte huit régions, 52 départements, 151 intercommunalités et 86 communes.

Parmi les collectivités qui n'ont pas encore mis en place une programmation pluriannuelle des investissements pour le vélo, 186, soit **47 %, indiquent qu'elles souhaitent mettre en place une programmation d'ici la fin du mandat.**

Le budget vélo cumulé des collectivités les plus engagées sur le vélo devrait atteindre 40 € par an et par habitant dans les années à venir

Catégories de collectivités	Durée moyenne des enveloppes vélo - année	Montant moyen des enveloppes - €	Montant moyen des enveloppes - €/an	Montant moyen des enveloppes - €/an/hab
Communes	4	2 352 018 €	545 349 €	14,34 €
EPCI	5	14 928 719 €	3 079 665 €	15,12 €
Départements	4	23 170 388 €	5 747 101 €	7,16 €
Régions	5	66 609 524 €	10 477 778 €	2,89 €
Total général	-	-	-	39,80 €

Ce tableau présente la durée moyenne et le montant des enveloppes prévues par les collectivités qui ont programmé des investissements pour le vélo dans les années à venir. **La durée moyenne des enveloppes pluriannuelles est de quatre ans pour les communes et les départements et de cinq ans pour les EPCI et les régions.**

On apprend par ailleurs que :

- Les régions répondantes ont prévu d'investir dans les cinq ans à venir une moyenne de 66,6 millions d'euros, soit plus 10,5 millions d'euros par an et 2,89 € par an et par habitant ;
- Les départements répondants ont prévu d'investir dans les quatre ans à venir une moyenne de 23,2 millions d'euros, soit 5,7 millions d'euros par an et 7,16 € par an et par habitant ;
- Les intercommunalités répondantes prévoient d'investir dans les cinq ans à venir 14,9 millions d'euros en moyenne, soit 3,1 millions d'euros par an et 15,12 € par an et par habitant ;
- Les communes répondantes prévoient d'investir dans les quatre à venir 2,4 millions d'euros en moyenne, soit plus de 500 000 euros par an et 14,34 euros par an et par habitant.

Au total, le **budget vélo cumulé des collectivités disposant d'une enveloppe pluriannuelle pourrait donc s'élever à près de 40 € par an et par habitant** pour les prochaines années, soit une augmentation moyenne de 155 % par rapport aux budget relevés en 2021. **À noter : il s'agit a priori des territoires les plus engagés sur le développement du vélo, et ces derniers misent sur des enveloppes de subvention reconduites.** Ces projections ne peuvent donc être extrapolées à l'ensemble des collectivités du territoire.

4.2. Focus par strate de collectivités

Les budgets vélos régionaux en 2021

Régions	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues - €/hab	Budget vélo moyen sans subventions - €/hab
	€	€/hab		
Total général	5 585 169 €	1,29 €	0,12 €	1,17 €

Le budget moyen dédié au vélo par les régions s'élevait à 5 585 169 € en 2021. Cela représente en moyenne 1,29 € dépensé par an et par habitant pour chaque région, dont 0,12 € issus de subventions. On estime donc que **le budget vélo propre à la collectivité, une fois les doubles-comptes neutralisés, se situe autour des 1,17 € par an et par habitant pour les conseils régionaux.**

Les budgets vélo départementaux en 2021

Catégorie de départements (en milliers d'habitants)	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues - €/hab	Budget vélo moyen sans subventions - €/hab
	€	€/hab		
0 < 200	544 999 €	3,98 €	1,34 €	2,64 €
200 < 500	1 435 509 €	4,11 €	1,39 €	2,72 €
500 < 1M	2 412 178 €	3,86 €	1,30 €	2,55 €
1 M < 2 M	3 661 933 €	2,69 €	0,91 €	1,78 €
2M <	21 232 040 €	9,80 €	3,31 €	6,49 €
Moyenne	2 962 724 €	3,95 €	1,33 €	2,62 €

Le budget vélo des départements s'élevait en moyenne à 2,62 € par an et par habitant, une fois les doubles comptes neutralisés, en 2021. Ce budget vélo moyen semble globalement homogène selon les différentes tailles de département, hormis pour la catégorie des départements de plus de 2 millions d'habitants, qui compte seulement trois répondants et où le

budget vélo est 2,5 fois plus élevé que la moyenne. Cet écart s'explique par la ville de Paris, assimilée dans l'échantillon à un département, et dont le budget par an et par habitant en 2021 est plus élevé.

Les budgets vélo intercommunaux en 2021

Catégorie d'EPCI (en milliers d'habitants)	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues - €/hab	Budget vélo moyen sans subventions - €/hab
	€	€/hab		
0 < 20	157 570 €	11,33 €	2,29 €	9,05 €
20 < 50	273 246 €	8,39 €	1,69 €	6,69 €
50 < 100	581 228 €	8,35 €	1,68 €	6,67 €
100 < 200	1 406 287 €	9,53 €	1,92 €	7,61 €
200 < 500	2 844 278 €	8,75 €	1,77 €	6,99 €
500 < 1M	6 238 947 €	9,61 €	1,94 €	7,67 €
1M <	18 775 764 €	11,00 €	2,22 €	8,78 €
Moyenne	1 213 148 €	9,02 €	1,82 €	7,20 €

Le budget vélo des intercommunalités s'élevait en moyenne à 7,20 € par an et par habitant en 2021, hors subventions. Cette moyenne nationale semble représentative de la plupart des catégories d'intercommunalité : les EPCI de moins de 20 000 habitants ont un budget moyen de 9,05 € par an et par habitant contre 8,78 € pour ceux de plus d'un million d'habitants.

Catégorie d'EPCI	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues - €/hab	Budget vélo moyen sans subventions - €/hab
	€	€/hab		
Communautés de communes	296 923 €	8,98 €	1,81 €	7,17 €
Communautés d'agglomération	949 544 €	8,60 €	1,73 €	6,86 €
Communautés urbaines	1 864 305 €	8,44 €	1,70 €	6,74 €
Métropoles	7 413 537 €	11,47 €	2,31 €	9,15 €
Moyenne	1 213 148 €	9,02 €	1,82 €	7,20 €

Cette tendance est similaire si l'on observe les intercommunalités non pas par strate de population mais par catégorie de collectivité. En effet, **les métropoles interrogées ont un budget vélo moyen plus élevé que les autres catégories d'intercommunalité** : 9,15 € par an et par habitant en moyenne contre 7,17 € pour les communautés de communes. Ces dernières ne sont néanmoins pas celles qui consacrent le budget le plus faible au développement du vélo : 6,86 € par an et par habitant en moyenne pour les communautés d'agglomération interrogées et 6,74 € pour les communautés urbaines.

Les budgets communaux en 2021

Catégorie de communes (en milliers d'habitants)	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues - €/hab	Budget vélo moyen sans subventions - €/hab
	€	€/hab		
0 < 5	64 080 €	30,90 €	21,91 €	8,99 €
5 < 10	122 770 €	15,30 €	10,85 €	4,45 €
10 < 20	117 940 €	8,24 €	5,84 €	2,40 €

20 < 50	256 940 €	8,00 €	5,68 €	2,33 €
50 < 100	1 375 361 €	17,32 €	12,28 €	5,04 €
100 <	1 012 143 €	7,60 €	5,39 €	2,21 €
Moyenne	293 020 €	15,84 €	11,23 €	4,61 €

La moyenne des budgets vélo des communes hors subventions s'élevait à 4,61 € par an et par habitant en 2021. Cependant cette moyenne n'est pas représentative de toutes les catégories de communes. On observe une forte variation entre les différentes strates de commune : 2,21 € par an et par habitant pour les communes les plus peuplées contre 8,99 € pour les communes de moins de 5 000 habitants. Ces budgets par an et par habitant très élevés par rapport à la moyenne dans les strates de commune les moins peuplées sont dus à des projets vélo ponctuels et importants, engagés par certaines collectivités en 2021. Ces moyennes sont à considérer avec précaution.

5. Les ressources humaines

L'objectif de cette partie est d'évaluer les ressources humaines dédiées au vélo dans les collectivités. Plus précisément, elle fait le point sur le nombre de personnes et d'équivalents temps plein (ETP) mobilisés directement et indirectement sur le vélo.

Précisions méthodologiques

La mesure des ressources humaines allouées au vélo repose sur deux notions : **le nombre de personnes** mobilisées sur la politique cyclable et **le nombre d'équivalents temps plein** dédiés au sujet :

- Le nombre de personnes : évalue le nombre d'agents mobilisés sur le développement du vélo, quel que soit le temps passé sur le sujet (si un agent consacre un quart de son temps au vélo, il est compté comme « une personne » ici) ;
- L'indicateur du nombre d'ETP permet, à l'inverse, d'évaluer avec une plus grande précision le temps passé par chaque agent sur le vélo (un agent qui consacre un quart de son temps au vélo sera comptabilisé comme « 0,25 ETP »).

Par ailleurs, afin de mieux comprendre l'organisation de leur politique cyclable, les territoires répondants ont été interrogés sur deux points : **les personnes et/ou les ETP impliqués** dans le développement du vélo au sein de la collectivité et **les personnes et/ou les ETP exclusivement mobilisés** sur le sujet.

- Les personnes et/ou les ETP impliqués dans la politique cyclable : prend en compte toutes les personnes qui travaillent, directement ou indirectement, sur le sujet au sein de la collectivité ;
- Les personnes et/ou les ETP exclusivement mobilisés sur la politique cyclable : ne prend en compte que les personnes dont les missions sont tournées exclusivement sur le développement du vélo et/ou la mise en œuvre de politique cyclable. Elles sont qualifiées ici d'« **experts vélo** » pour faciliter la lecture.

À retenir :

- Les ressources humaines dédiées au vélo en équivalents temps plein (ETP) ont été multipliés par deux en moyenne depuis 2019 ;
- 3 294 personnes et 1 174 ETP sont impliqués totalement ou partiellement dans le développement du vélo au sein des collectivités répondantes, tous territoires confondus ;
- Cela représente une moyenne 1,8 ETP dédié au vélo par collectivité, mais cette moyenne varie fortement selon les collectivités interrogées ;
- En moyenne, 1,6 ETP sont nécessaires pour générer un investissement d'un million d'euros en faveur du vélo ;
- Les ressources humaines dédiées au vélo représentent en moyenne 0,91 % de l'effectif global des collectivités ;
- 55 % des collectivités répondantes disposent d'au moins une personne dédiée exclusivement au développement du vélo au sein de la collectivité ;
- Cela représente un total de 793 « experts vélo » au niveau national ;
- La majorité du temps de travail consacré au vélo est assuré par des personnes qui ne travaillent pas sur le sujet à 100 %.

5.1. Les indicateurs nationaux

5.1.1. Les personnes impliquées dans le développement du vélo

Taux de réponse : 640 collectivités ont répondu à cette question, soit 50 % des répondants à l'enquête. Tous les niveaux de collectivité ont été interrogés.

Un total de 1 174 ETP dédiés au développement du vélo

Catégories de collectivités	Personnes impliquées dans le développement du vélo	
	Nb total de personnes	Nb total d'ETP
Communes	728	204
EPCI	1 265	527
Départements	1 068	366
Régions	117	46
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	116	32
Total général	3 294	1 174

Sur les 720 collectivités qui ont répondu à cet item, on dénombre un total de **3 294 personnes impliquées dans le développement du vélo. Cela représente un total de 1 174 ETP.**

En volume, ce sont les EPCI qui emploient le plus grand nombre d'ETP sur le sujet avec 527 unités. Viennent ensuite les départements (366 ETP), les communes (204 ETP) et les régions (46 ETP). À noter également que les 37 collectivités classées dans la catégorie « autres » (syndicats, PNR, PETR) emploient un total de 32 ETP sur le vélo.

Des ressources humaines dédiées au vélo qui varient fortement selon les différents niveaux de collectivités

Catégories de collectivités		Nombre moyen de personnes impliquées dans le développement du vélo	Nombre moyen d'ETP impliqués dans le développement du vélo
Communes	- de 10 000 habitants	1,2	0,3
	+ de 10 000 habitants	4,5	1,7
EPCI	- de 50 000 habitants	1,9	0,7
	+ de 50 000 habitants	6,6	3,2
Départements		13,5	5,0
Régions		7,8	3,3
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)		4,3	1,3
Moyenne nationale		4,6	1,8

En moyenne, **les collectivités interrogées dans l'enquête indiquent qu'elles mobilisent 4,6 personnes pour le développement du vélo.** En volume de travail, cela représente **1,8 ETP en moyenne dédié au sujet par collectivité.**

Cette moyenne varie néanmoins fortement selon les collectivités interrogées. Les départements sont ceux qui mobilisent le nombre d'ETP le plus important, avec cinq postes à temps plein en

moyenne répartis sur un peu plus de treize personnes. Viennent ensuite les régions avec 3,3 ETP en moyenne dédiés au vélo. Pour ce qui est des EPCI, les ressources humaines sont logiquement plus élevées dans les collectivités les plus peuplées, avec 3,2 ETP en moyenne pour les intercommunalités de plus 50 000 habitants contre 0,7 ETP pour celles qui se situent en dessous de ce seuil. Idem pour les communes qui consacrent 1,7 ETP vélo en moyenne pour les communes les plus peuplées contre 0,3 ETP pour celles dont la population est inférieure à 10 000 habitants.

En moyenne, 1,6 ETP sont nécessaires pour générer un investissement d'un million d'euros en faveur du vélo

Catégories de collectivités		Nombre moyen d'ETP impliqués dans le développement du vélo	Moyennes des dépenses d'investissement pour le vélo	Nombre d'ETP mobilisés pour un million d'euros investit par la collectivité
Communes	- de 10 000 habitants	0,3	78 717 €	3,8
	+ de 10 000 habitants	1,7	390 834 €	4,3
EPCI	- de 50 000 habitants	0,7	212 293 €	3,3
	+ de 50 000 habitants	3,2	1 662 411 €	1,9
Départements		5,0	2 713 587 €	1,8
Régions		3,3	5 376 769 €	0,6
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)		1,3	2 660 257 €	0,5
Moyenne nationale		1,8	1 166 569 €	1,6

Si l'on compare le nombre moyen d'ETP impliqués dans le développement du vélo aux dépenses d'investissement de chaque catégorie de collectivité, on peut estimer le nombre moyen d'ETP nécessaire pour générer un investissement d'un million d'euros en faveur du vélo.

Ainsi, on constate qu'en moyenne, **les collectivités interrogées dans le cadre de l'enquête mobilisent 1,6 ETP pour chaque million d'euros investi pour le développement du vélo**. Cette moyenne varie selon les différents niveaux de collectivités interrogés :

- 0,6 ETP par million d'euros investi pour les régions ;
- 1,8 ETP par million d'euros investi pour les départements ;
- 1,9 ETP par million d'euros investi pour les intercommunalités de plus de 50 000 habitants, et 3,3 ETP celles qui se situent en dessous de ce seuil ;
- 4,3 ETP par million d'euros investi pour les communes les plus peuplées, contre 3,8 ETP pour les communes de moins de 10 000 habitants.

Les collectivités les moins peuplées doivent donc mobiliser un plus grand nombre d'ETP afin de générer un investissement conséquent en faveur du vélo, ce qui pose la question du soutien financier au fonctionnement via des postes dédiés au vélo dans les collectivités.

Les ressources humaines dédiées au vélo représentent en moyenne 0,91 % de l'effectif global des collectivités

Catégories de collectivités	Effectif dédié au vélo au sein des collectivités - 2021		Effectif total des collectivités - 2020
	Nb d'ETP moyen par collectivité	% de l'effectif total	Nb d'ETP moyen par collectivité
Communes	0,8	2,49 %	33

Intercommunalités	1,9	0,90 %	206
Départements	5,0	0,18 %	2 789
Régions	3,3	0,06 %	5 406
Moyenne	-	0,91 %	-

Ces données permettent d'évaluer ce que représentent les ressources humaines pour le vélo par rapport à l'ensemble des effectifs des collectivités. Au 31 décembre 2020, selon les données⁸ de la DGCL, les ressources humaines totales des collectivités s'élevaient à :

- 5 406 ETP en moyenne par région ;
- 2 789 ETP en moyenne par département ;
- 206 ETP en moyenne par intercommunalité ;
- 33 ETP en moyenne par commune.

En moyenne et toutes collectivités confondues, **les ETP dédiés au vélo représentent donc 0,91 % de l'effectif total des collectivités**⁹. Ce pourcentage varie fortement selon les territoires et il est particulièrement marqué pour les communes. La part des ETP vélo par rapport à l'ensemble des effectifs est de 2,49 % pour ces dernières, contre 0,90 % pour les intercommunalités, 0,18 % pour les départements et 0,06 % pour les régions. **À noter : ces ordres de grandeur varient fortement selon les collectivités.** Ces données sont donc à considérer avec précaution.

Une multiplication par deux des ETP vélo par rapport à 2019

Catégories de collectivités	Nombre moyen d'ETP dédiés au vélo - 2019	Nombre moyen d'ETP dédiés au vélo - 2021	% d'évolution	
EPCI	0,8	1,9	+ 133 %	+ 104 %
Départements	2,7	5,0	+ 85 %	
Régions	1,7	3,3	+ 93 %	

N.B. : les pourcentages d'évolution présentés ici sont calculés sur la base de moyennes non pondérées et à échantillon non constant.

Pour l'année 2021, **on observe parmi les collectivités répondantes une hausse moyenne de 104 % des ressources humaines par rapport à 2019, soit une multiplication par deux des ETP dédiés au vélo.** Cette évolution est particulièrement marquée pour les EPCI, dont la moyenne des ETP a augmenté de 133 %. Cette augmentation est, selon toute probabilité, la conséquence du développement des politiques vélo des collectivités et des différents programmes AVELO lancés par l'Ademe dès 2019 afin de soutenir l'ingénierie territoriale des collectivités en cofinçant le recrutement de chargés de mission vélo. Cette hausse des ressources humaines est également très marquée du côté des régions et des départements, dont les ETP augmentent respectivement de 93 % et 85 % par rapport aux enquêtes précédentes.

⁸ Les collectivités locales en chiffres – Direction générale des collectivités locales, 2022

⁹ Moyennes non pondérées.

À noter : ne disposant pas de données pour les communes en 2019, il n'est pas possible ici de calculer un taux d'évolution pour cette catégorie de collectivités.

En moyenne 8 ETP vélo pour 100 000 habitants

Catégories de collectivités		Nombre moyen d'ETP pour 100 000 habitants
Communes	- de 10 000 habitants	25,2
	+ de 10 000 habitants	5,4
EPCI	- de 50 000 habitants	3,4
	+ de 50 000 habitants	1,6
Départements		0,7
Régions		0,1
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)		1,2
Moyenne nationale		8,0

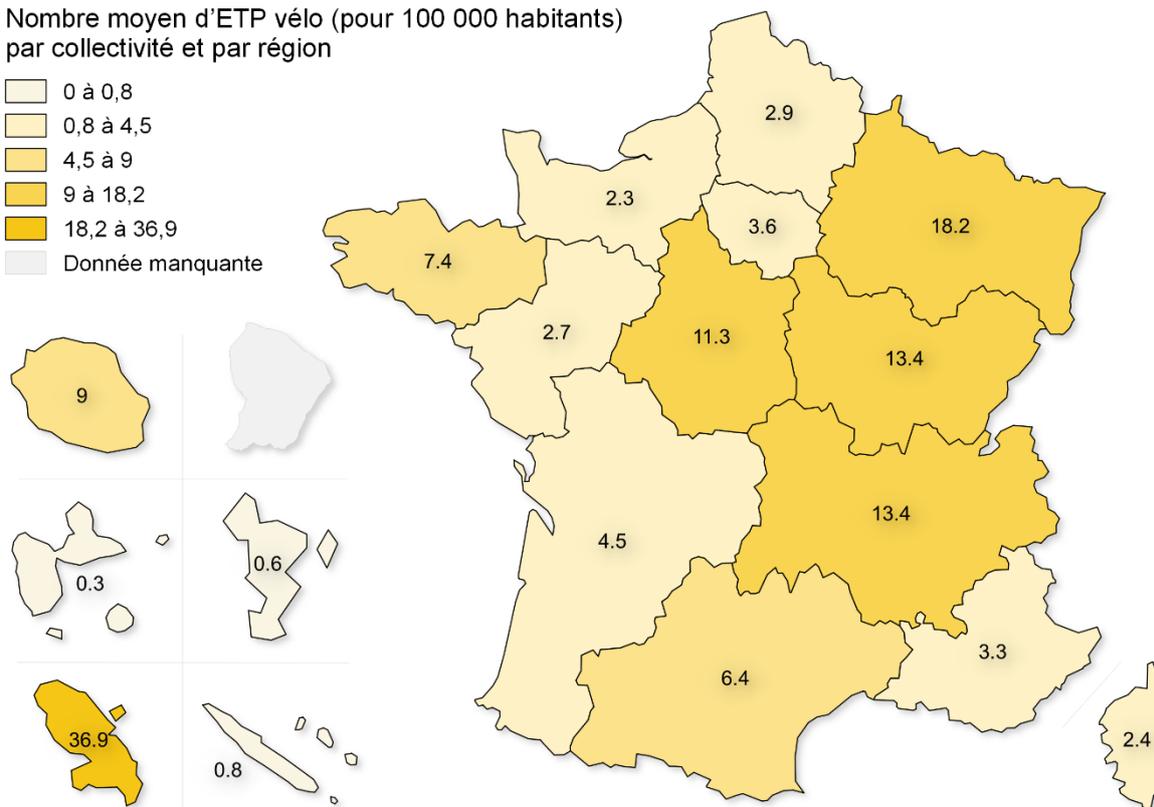
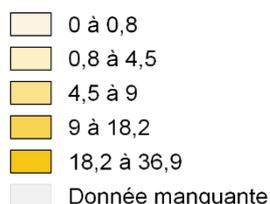
Si les départements et les régions semblent avoir, en volume, des ressources humaines plus importantes, le ratio entre le nombre d'ETP et le nombre d'habitants permet de nuancer ce résultat.

Ainsi, on constate que **les collectivités répondantes consacrent en moyenne 8 ETP pour 100 000 habitants au niveau national**. Ce sont les petites communes qui mobilisent proportionnellement le plus d'ETP avec une moyenne de 25,2 ETP pour 100 000 habitants. Cette moyenne, particulièrement élevée, s'explique par la présence parmi les répondants de petites communes disposant de ressources humaines relativement importantes pour le vélo.

Ce ratio est cependant beaucoup plus faible pour les autres collectivités, qui ont un nombre d'habitants plus élevé : 5,4 ETP/100 000 habitants pour les communes de plus de 10 000 habitants, 1,6 ETP pour les EPCI de plus de 50 000 habitants, 0,7 pour les départements et 0,1 pour les régions.

Une répartition régionale inégale des ETP dédiés au vélo

Nombre moyen d'ETP vélo (pour 100 000 habitants)
par collectivité et par région



Réalisation : Wile & Territoires - Source : Enquête modes actifs 2022

La répartition régionale des ressources humaines dédiées au vélo varie fortement. Si l'on rapporte les ETP à la population, ce sont **les collectivités situées en région Grand Est qui consacrent le plus de ressources humaines au vélo, avec une moyenne de 18,2 ETP pour 100 000 habitants**. Viennent ensuite les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté, avec 13,4 ETP par tranche de 100 000 habitants.

5.1.2. Les « experts » ou les personnes exclusivement mobilisées sur le vélo

Taux de réponse : 720 collectivités, soit 56 % de l'échantillon global, ont répondu à cet item. Tous les niveaux de collectivités ont été interrogés.

55 % des répondants mobilisent au moins une personne exclusivement sur le vélo

Nombre d'experts vélo au sein de la collectivité	Régions	Dépts.	EPCI	Communes	Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	Moyenne
0	20 %	14 %	37 %	65 %	22 %	45 %
1	47 %	32 %	38 %	21 %	52 %	31 %
2	20 %	17 %	15 %	8 %	11 %	12 %
3	0 %	13 %	5 %	4 %	4 %	5 %
4	7 %	9 %	2 %	0 %	4 %	2 %
5 et plus	7 %	15 %	3 %	1 %	7 %	4 %
						Moy. : 55 %

Au total, **396 collectivités, soit 55 % des répondants à l'enquête, disposent d'au moins une personne « experte » du vélo, c'est-à-dire dont le temps est dédié exclusivement au**

développement du vélo au sein de la collectivité. Par ailleurs, 24 % des répondants indiquent qu'ils disposent d'au moins deux experts vélo et 4 % mobilisent cinq experts ou plus au sein de la même collectivité.

À l'inverse, 45 % des répondants n'ont pas de « référent » ou « expert » dévolu à 100 % au vélo au sein de la collectivité. Les actions vélo menées par ces territoires sont donc mises en œuvre par différents référents travaillant à temps partiel sur le sujet.

Ce sont les départements qui ont, le plus souvent, au moins une personne dédiée exclusivement au sujet (dans 86 % des cas). Viennent ensuite les régions (80 %), les intercommunalités (63 %) et enfin les communes, dont 35 % emploient un « expert » vélo. En toute logique, la majorité des communes ne disposent donc pas, aujourd'hui, de personnes travaillant à 100 % sur le sujet mais à partir de 50 000 habitants, les communes ont en moyenne 1 ETP. À noter également que les collectivités de la catégorie « autres » (syndicats, PNR, PETR) mobilisent très souvent au moins une personne dédiée exclusivement au sujet (dans 78 % des cas).

Un total de 793 « experts » du vélo

Catégories de collectivités	Experts/personnes exclusivement mobilisées sur le vélo	
	Nb total de personnes	Nb total d'ETP
Communes	179	88
EPCI	350	262
Départements	205	161
Régions	22	21
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	37	29
Total général	793	561

Sur les 720 collectivités répondantes, l'enquête dénombre un total de 793 « experts vélo » mobilisés exclusivement sur le sujet. Cela correspond à un total de 561 ETP, dont 262 pour les intercommunalités, qui sont les collectivités qui recrutent le plus pour le vélo, 161 pour les départements, 88 pour les communes et 21 pour les régions. À noter également que 29 ETP « experts » sont répartis sur 37 personnes au sein de la catégorie « autres ».

La majorité du temps de travail consacré au vélo est assuré par des personnes qui ne travaillent pas sur le sujet à 100 %

Catégories de collectivités	Personnes impliquées dans le vélo	Personnes experts/exclusivement mobilisées sur le vélo		ETP impliqués dans le vélo	ETP experts/exclusivement mobilisés sur le vélo	
	Nb total	Nb total	%	Nb total	Nb	%
Communes	728	179	25 %	204	88	43 %
EPCI	1265	350	28 %	527	262	50 %
Dépts.	1068	205	19 %	366	161	44 %
Régions	117	22	19 %	46	21	46 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	116	37	32 %	32	29	91 %
Total général	3294	793	24 %	1 174	561	48 %

Sur les 3 294 personnes travaillant sur le vélo , 24 % sont des « experts » principalement mobilisés sur le sujet, soit 793 personnes. **Ces experts représentent 48 % des ETP vélo recensés dans le cadre de l'enquête, soit 561 ETP.** Néanmoins, on constate que 52 % du temps de travail consacré au développement du vélo au sein des collectivités répondantes est assuré par des personnes qui ne travaillent pas sur le sujet à 100 %.

La part de ces « experts » dans les ETP vélo est globalement plus importante au sein des EPCI (50 % des ETP), puis des régions (46 %), des départements (44 %), et enfin des communes (43 %). À noter que le pourcentage est très élevé de ces postes dans la catégorie « autres », où les experts vélo représentent 91 % des ETP. On peut donc considérer que **l'organisation de la politique cyclable au sein de ces collectivités est très souvent concentrée sur une seule et même personne.**

5.2. Focus par strates de collectivités

Les ressources humaines des régions en 2021

Catégories de collectivités	Nombre total de personnes qui travaillent sur le vélo	Nombre total d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo pour 100 000 hab
Régions	117	46	3,3	0,1

Les régions mobilisent **117 personnes pour le développement du vélo pour un total de 46 ETP.** Cela représente 3,3 ETP par région en moyenne et 0,1 ETP pour 100 000 habitants dédiés à la politique cyclable.

Les ressources humaines des départements en 2021

Catégorie de départements (en milliers d'habitants)	Nombre total de personnes qui travaillent sur le vélo	Nombre total d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo pour 100 000 hab
0 < 200	35	13	1,8	1,3
200 < 500	193	46	1,9	0,6
500 < 1M	265	94	3,8	0,6
1 M < 2 M	354	108	7,7	0,6
2M <	221	104	34,7	1,6
Total général	1 068	366	5,0	0,7

Les départements répondants à l'enquête mobilisent **1 068 personnes sur le développement du vélo, soit 366 ETP au niveau national.** Cela représente une moyenne de cinq ETP par département et 0,7 ETP pour 100 000 habitants.

En toute logique, les départements les plus peuplés sont ceux qui disposent des ressources humaines les plus conséquentes, avec une moyenne de 34,7 ETP pour la catégorie des plus de 2 millions d'habitants. Cette moyenne particulièrement élevée s'explique par la présence dans cette strate de seulement trois départements, dont la ville de Paris. Ce constat est néanmoins à nuancer, puisque les ETP rapportés au nombre d'habitants sont également élevés dans la catégorie des départements de moins de 200 000 habitants.

Les ressources humaines des intercommunalités en 2021

Catégorie d'EPCI (en milliers d'habitants)	Nombre total de personnes qui travaillent sur le vélo	Nombre total d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo pour 100 000 hab
0 < 20	78	24	0,5	4,5
20 < 50	251	89	0,8	2,9
50 < 100	156	65	1,1	1,5
100 < 200	177	79	2,0	1,5
200 < 500	256	104	4,5	1,4
500 < 1M	243	116	23,1	3,1
1M <	105	50	50,0	3,5
Total général	1 265	527	1,9	2,5

Les intercommunalités répondantes à l'enquête indiquent mobiliser un total de **1 265 personnes** pour le développement du vélo, soit **527 ETP vélo** au niveau national. Cela représente une moyenne de 1,9 ETP par intercommunalité et 2,5 ETP vélo pour 100 000 habitants.

Comme vu précédemment, le nombre d'ETP moyen augmente logiquement selon la taille de la collectivité. Néanmoins, si l'on rapporte ce nombre d'ETP moyen à la population, on constate que ce sont les intercommunalités de moins de 20 000 habitants qui mobilisent le plus de moyens eu égard à leur taille avec 4,5 ETP pour 100 000 habitants.

À noter : le nombre moyen d'ETP pour la catégorie des intercommunalités de moins de 50 000 habitants est susceptible de souffrir d'un biais de sympathie, le nombre de répondant à l'enquête étant plus faible pour les intercommunalités de moins de 50 000 habitants,

Les ressources humaines des communes en 2021

Catégorie de communes (en milliers d'habitants)	Nombre total de personnes qui travaillent sur le vélo	Nombre total d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo	Nombre moyen d'ETP vélo pour 100 000 hab
0 < 5	107	23	0,2	31,3
5 < 10	88	24	0,6	9,0
10 < 20	109	28	1,0	7,1
20 < 50	209	72	1,7	5,8
50 < 100	93	39	2,8	3,8
100 <	122	18	1,8	1,2
Total général	728	204	0,8	17,5

Les communes répondantes à l'enquête mobilisent **728 personnes** pour le développement du vélo, soit **204 ETP vélo** à l'échelle nationale. Cela représente 0,8 ETP par commune et 17,5 ETP par tranche de 100 000 habitants.

Ici encore, ce sont les communes les plus peuplées qui disposent du nombre d'ETP moyen le plus élevé : 2,8 ETP en moyenne pour les communes situées entre 50 000 et 100 000 habitants et 1,8 pour celles de plus de 100 000 habitants contre 0,2 ETP pour les communes de moins de 5 000 habitants. Cela étant dit, si l'on rapporte cette donnée au nombre d'habitants, on constate à nouveau que ce sont les communes les moins peuplées qui mobilisent le plus de moyens eu

égard à leur taille, 31,3 ETP pour 100 000 habitants pour les communes de moins de 5 000 habitants.

6. La voirie cyclable

Cette partie vise à comprendre l'implication des collectivités dans le développement d'aménagements cyclables et de zones et quartiers propices aux modes actifs. Elle permet d'établir un constat sur la dynamique de réalisation d'aménagements et leurs types depuis le début du mandat, et de projeter sur les années à venir.

Précisions méthodologiques sur le recueil des informations quantitatives

Les collectivités participantes ont renseigné les kilomètres d'aménagements qu'elles ont réalisés entre le début de la mandature actuelle et la date d'ouverture du questionnaire (avril 2022), soit :

- À partir de juin 2020 pour les communes et les intercommunalités,
- À partir de juin 2021 pour les départements et les régions.

Les collectivités répondantes ont également fourni un recensement des kilomètres d'aménagements qu'elles comptent réaliser d'ici la fin de la mandature :

- Avant juin 2026 pour les communes et les intercommunalités,
- Avant juin 2027 pour les départements et les régions.

Afin de permettre la comparaison entre les diverses collectivités territoriales, les données récoltées sont annualisées.

En tenant compte de ces périodes, plusieurs types d'informations ont été transmis par les collectivités territoriales, à savoir :

- Le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables en site-propre (pistes cyclables, voies vertes)
- Le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables en voie partagée (bandes cyclables couloirs bus/vélo, chaussées à voie centrale banalisée)
- Le nombre de kilomètres passés en zone 30
- Le nombre de zones de rencontre (en unité et non en kilomètres).

Taux de participation

424 collectivités, soit 33 % des répondants à l'enquête ont livré des informations quantitatives sur les différents types d'aménagements cyclables qu'elles ont réalisés depuis le début du mandat, ou prévoient de réaliser d'ici à la fin du mandat.

Toutes les collectivités interrogées détiennent la maîtrise d'ouvrage directe sur la réalisation des aménagements cyclables. Par ailleurs, 28 % de ces collectivités territoriales déclarent avoir réalisé des aménagements pour le compte d'une ou plusieurs autres collectivités territoriales.

À retenir :

- Les collectivités comptent déployer un total de 28 000 km d'aménagement cyclable sur l'ensemble du mandat, dont 85 % reste encore à réaliser. Cela revient à aménager 1 % de la voirie française métropolitaine (accessible aux cycles) ;
- Les collectivités multiplient les zones 30 et les zones de rencontre afin d'améliorer la cyclabilité de leur territoire. Plus de 9 000 km de zone 30 et 1297 zones de rencontres sont prévus sur le mandat, avec un taux de réalisation plus rapide, près de la moitié de ces prévisions sont d'ores-et-déjà atteinte ;

- L'utilisation de revêtements colorés et la modification du plan de circulation pour empêcher le trafic de transit sont les deux outils complémentaires les plus fréquemment employés.

6.1. Voirie cyclable

6.1.1. Le linéaire cyclable réalisé et prévu par les collectivités

Les collectivités territoriales comptent réaliser 28 000 km, soit deux fois plus d'aménagements cyclables d'ici à 2026 / 2027

Moyenne annuelle de linéaire cyclable réalisé et prévu

Linéaire cyclable – mandats (en km et par an) ¹⁰	Moyenne
Linéaire réalisé (2020 / 2021 – 2022)	7
Linéaire prévu (2022 – 2026 / 2027)	16

L'ensemble des collectivités territoriales répondantes ont réalisé, en maîtrise d'ouvrage directe, en moyenne 7 km d'aménagements cyclables par an depuis le début du mandat. Cette moyenne globale inclut l'ensemble des collectivités territoriales, toutes catégories confondues, ainsi que l'ensemble des aménagements cyclables recensés, qu'ils soient « séparatifs » ou « partagés ». **Les collectivités répondantes comptent en réaliser deux fois plus d'ici à la fin des mandats, soit 16 km par an.** Cette tendance, si tenue, signifierait le doublement du linéaire cyclable attendu d'ici à la fin des mandats locaux. Le cap des 100 000 km d'aménagements cyclables bientôt franchi ?

Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sur l'ensemble des mandats

Linéaire cyclable – Mandats	(en km)	(en %)
Linéaire réalisé (2020 / 2021 – 2022)	4 162 km	15 %
Linéaire prévu (2022 – 2026 / 2027)	23 923 km	85 %
Linéaire total (2020/2021 – 2026/2027)	28 086 km	100 %

Les collectivités répondantes ont indiqué avoir réalisé, depuis le début de leur mandat, 4 162 km, soit 15 % des aménagements cyclables prévus sur le mandat. Cet avancement est cohérent avec la période considérée, à savoir l'installation des nouveaux exécutifs locaux.

L'essentiel de l'effort d'aménagement se portera sur la seconde partie des mandats. **Les collectivités répondantes prévoient de réaliser 23 923 km d'aménagements cyclables sur cette**

¹⁰ Le « linéaire cyclable » rassemble l'ensemble des kilomètres d'aménagements destinés aux cyclistes dénombrés par les répondants, en site propre (piste cyclable uni-et-bidirectionnelle, voie verte), ainsi que les aménagements cyclables « partagés » (bande, couloir bus/vélo, chaussée à voie centrale banalisée-CVCB). Cela ne prend pas compte les zones 30 et zones de rencontre, traitées dans un autre chapitre.

période, soit 85 % des aménagements identifiés sur l'ensemble du mandat. Ajoutée aux 76 000 km d'aménagements recensés actuellement sur l'ensemble du territoire¹¹, la France pourrait compter plus de 100 000 km d'aménagements cyclables cumulés d'ici 2027¹².

Le nombre total de kilomètres d'aménagements cyclables sur le mandat représentera 1,5 ml par habitant

Mètre linéaire (ml) d'aménagements cyclables moyen rapportés au nombre d'habitants des collectivités répondantes	ml / hab
Linéaire réalisé (2020 / 2021 - 2022)	0,3 ml / hab
Linéaire prévu (2022 - 2026 / 2027)	1,2 ml / hab
Linéaire total (2020/2021 - 2026/2027)	1,5 ml / hab

Rapportée au nombre d'habitants de chaque collectivité répondante, la réalisation totale d'aménagements cyclables sur l'ensemble du mandat **représentera en moyenne 1,5 mètre linéaire par habitant**. Ce total, comprenant l'ensemble des aménagements cyclables (séparés et partagés), correspond à la somme du linéaire cyclable déjà réalisé, ainsi que celui prévu rapporté au nombre d'habitants. Le linéaire cyclable déjà réalisé par les collectivités répondantes correspond à 0,3 ml /hab et celui prévu à 1,2 ml/hab.

À titre de comparaison, le linéaire cyclable existant sur l'ensemble du territoire français correspond à 1,1 ml/hab. Cette donnée contextuelle se base sur les informations données par la base de données OpenStreetMap, qui prend en compte l'ensemble des aménagements cyclables existants sur le territoire.

Le ratio des aménagements cyclables existants est d'ailleurs plus important pour les collectivités répondantes que pour la moyenne nationale. Le linéaire cyclable existant sur les 424 collectivités territoriales rapporté à l'ensemble de leurs habitants correspond à 1,3 ml/hab¹³.

Les collectivités territoriales déclarent donc produire en moyenne dans les prochaines années (2022 - 2026/2027) quasiment autant de mètre linéaire par habitant qu'il en existe actuellement sur leur territoire. 1,2 ml/hab seront produits dans les prochaines années, et il existe actuellement 1,3 ml/hab.

Le nombre total de kilomètres d'aménagements cyclables sur le mandat représente 4,9 km de voirie cyclable pour 100 km de voirie.

Kilomètre moyen d'aménagements cyclables rapportés à la taille du réseau de voirie des collectivités répondantes	Pour 100 km (en km)
Linéaire réalisé (2020 / 2021 - 2022)	0,9 km

¹¹ Données OpenStreetMap, nov. 2022

¹² Ce chiffre prend en compte uniquement les aménagements cyclables prévus par les collectivités territoriales répondantes, ainsi que le total des aménagements cyclables recensés par OpenStreetMap.

¹³ Données OSM nov. 2022, Insee 2020

Linéaire prévu (2022 – 2026 / 2027)	4,0 km
Linéaire total (2020/2021 – 2026/2027)	4,9 km

Rapporté à la taille de la voirie de référence¹⁴ de chaque collectivité répondante, le nombre moyen de kilomètres d'aménagements cyclables recensés sur l'ensemble du mandat correspond à **4,9 km pour 100 km de voirie**. Ce total correspond à la somme du linéaire cyclable déjà réalisé, à savoir 0,9 km/100 km de voirie, ainsi de celui qui est prévu, à savoir 4,0 km / 100 km de voirie.

Kilomètre moyen d'aménagements cyclables rapportés à 100 km de voirie	Voirie – France métropolitaine	Voirie – Territoire des collectivités répondantes
Aménagements cyclables existants	3,1 %	5,8 %
Aménagements cyclables recensés dans l'enquête (réalisés et prévus)	1 %	4,9 %
Aménagements cyclables prévus (2022 – 2026/2027)	-	4 %

A titre de comparaison, le nombre de kilomètres de voirie équipé d'aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire national rapporté à la voirie de référence correspond à 3,1 km/100 km de voirie. Ce ratio est plus important pour les collectivités répondantes. On recense actuellement en moyenne 5,8 km de voirie équipé d'aménagements cyclables existants pour 100 km de voirie sur le territoire des collectivités répondantes.

L'ensemble des aménagements recensés dans l'enquête représente, dans l'absolu, 1 % du nombre de kilomètres de la voirie totale en France métropolitaine.

La réalisation supplémentaire moyenne de 4,0 km de linéaire cyclable pour 100 km de voirie d'ici 2026/2027 serait donc une forte augmentation du linéaire cyclable pour ces territoires (représentant 68 % de ce qui existe actuellement sur leur territoire).¹⁵

Durant les prochaines années, les collectivités privilégieront la réalisation d'aménagements cyclables « partagés »

Répartition en % du type d'aménagements cyclables recensés – collectivités répondantes	Aménagements cyclables séparés, en % (Piste, voie verte)	Aménagements cyclables « partagés », en % (Bande, couloir bus/vélo, chaussées à voie)	Total

¹⁴ La voirie de référence correspond à l'ensemble des voiries d'un territoire (aménagé pour les cyclistes ou non) accessible aux cycles (hors voie rapide et autoroute), Données OpenStreetMap, nov. 2022. Ce calcul ne prend en compte que les collectivités répondantes.

¹⁵ Les Pays-Bas comptent 27,1 km d'infrastructures cyclables séparés pour 100 km de voirie (38 000 km de pistes cyclables pour un réseau viaire de 140 000 km). Le Danemark compterait actuellement 19,9 km d'infrastructures cyclables (séparées, partagées) pour 100 km de voirie.

			centrale banalisée – CVCB)		Nb Km
	Nb km	%	Nb km	%	
Linéaire réalisé (2020 / 2021 – 2022)	2 086	50 %	2 066	50 %	4 162
Linéaire prévu (2022 – 2026 / 2027)	10 462	43 %	13 462	44 %	23 923
Linéaire total (2020/2021 – 2026/2027)	12 558	45 %	15 528	55 %	28 086

L'enquête fait ressortir la répartition réalisée et escomptée des différents types d'aménagements cyclables par type de collectivité. Ces aménagements sont divisés en deux grandes catégories : les aménagements dit « séparatifs », réservés aux vélos et séparés physiquement des autres modes de déplacement, notamment des véhicules motorisés (piste cyclable, voie verte) ; et les aménagements cyclables « non-séparatifs » ou « partagés » regroupant les aménagements ayant une voie réservée aux cycles matérialisée par un marquage et non un séparateur physique (bande cyclable, couloir bus vélo, chaussée à voie centrale banalisée – CVCB).

La part des aménagements « séparatifs » est équivalente à celle des aménagements cyclables « partagés » depuis le début du mandat (50%). Durant les prochaines années, les collectivités territoriales envisagent d'aménager davantage d'infrastructures non séparées (55 % du total des aménagements à venir).

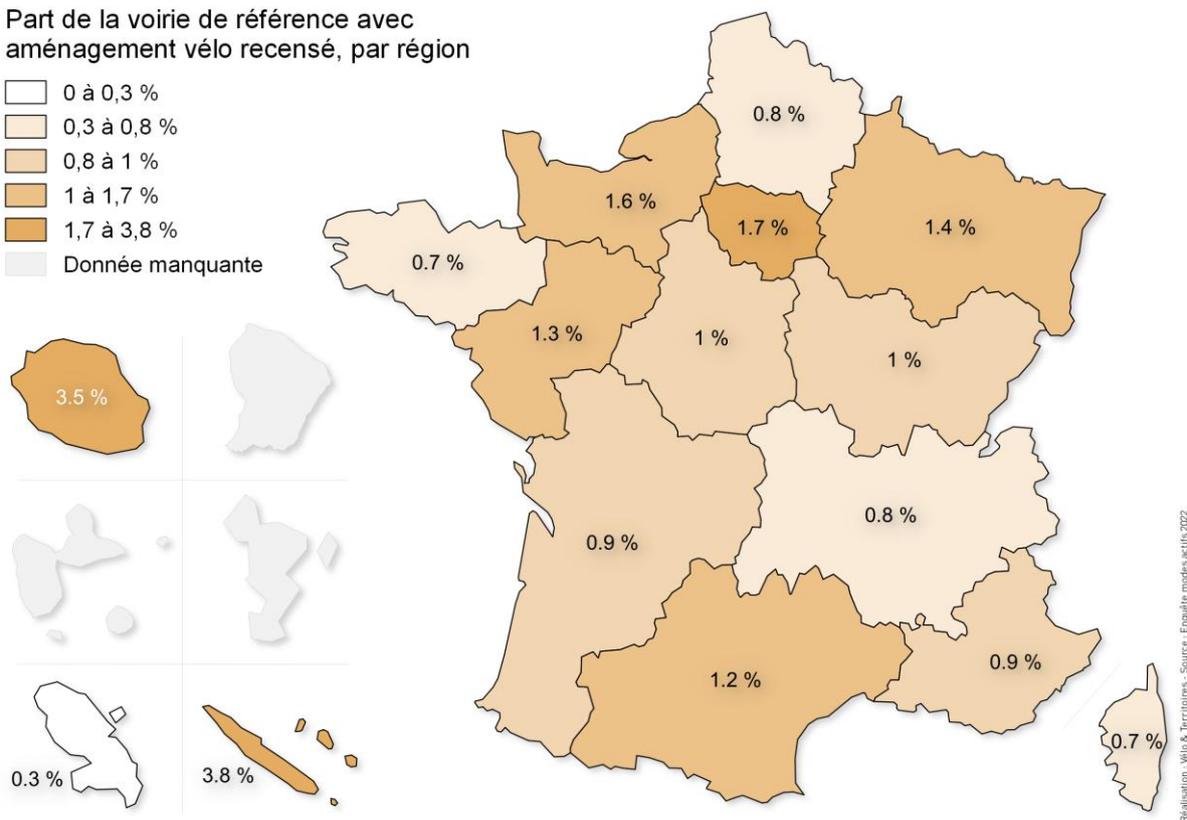
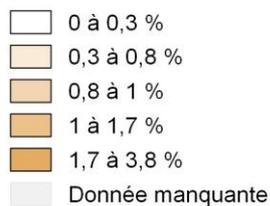
Répartition en % du type d'aménagements cyclables – France entière (OSM, nov. 2022)	Aménagements cyclables séparés, en % (Piste, voie verte)		Aménagements cyclables « partagés », en % (Bande, couloir bus/vélo, chaussée à voie centrale banalisée – CVCB)	
	En Km	%	En Km	%
Linéaire cyclable	55 734	73 %	21 088	27 %

Cette répartition des aménagements recensés dans l'enquête se différencie de la distribution actuelle de l'ensemble des aménagements cyclables existants sur le territoire national : 73 % des aménagements cyclables en France sont « séparatifs », contre 27 % en « partagés ». Les nouveaux aménagements cyclables programmés par les collectivités répondantes augmenteront sensiblement la part des aménagements « partagés ».

La part de la voirie aménagée varie régionalement

Distribution des aménagements réalisés et prévus par région

Part de la voirie de référence avec aménagement vélo recensé, par région



16

Les 28 086 km d'aménagements cyclables recensés via l'enquête se répartissent différemment régionalement. Cette répartition régionale du nombre de kilomètres réalisés et prévus est fortement liée au nombre et à la distribution des collectivités répondantes sur le territoire.

Les 28 000 km d'aménagements cyclables correspondent à l'aménagement d'1 % de la voirie du territoire. Régionalement, ce taux, indicatif, varie en fonction de la densité du réseau ainsi que du nombre de kilomètres recensés et également du nombre de répondants à l'enquête.

Rapporté à la densité du réseau de voirie, la Réunion, l'Île-de-France et la Normandie verront la plus forte proportion de leur voirie aménagée pour les cycles. La réalisation totale d'aménagements recensés à la Réunion correspond à 3,5 % de la voirie insulaire, 1,7 % pour la région Île-de-France, ainsi que 1,6 % de la voirie de la région Normandie.

¹⁶ Ratio à titre indicatif - la voirie de référence comprend l'ensemble des voies accessibles aux cycles sur un territoire (hors voirie rapide et autoroute). Ici est pris en compte l'ensemble de la voirie régionale (et non strictement celle des collectivités répondantes). Certains aménagements peuvent être réalisés en dehors de la voirie existante (ex : voie verte).

6.1.2. Les zones 30 réalisées et prévues par les collectivités territoriales

Facteur d'apaisement et de sécurité, le ralentissement de la vitesse développe sur l'ensemble du territoire. Une série de questions a été posée aux collectivités territoriales concernant la mise en place et les prévisions de zones 30 sur leur territoire, ainsi que de leurs zones de rencontres. Deux types d'aménagements créés par l'autorité détentrice du pouvoir de police (commune ou intercommunalité) qui contribuent à une meilleure cyclabilité du territoire. Cette partie ne prend pas en compte les zones piétonnes.

Taux de participation

190 répondants (15 % des enquêtés) ont livré des informations concernant le nombre de kilomètres de zones 30 réalisés depuis le début du mandat. 115 répondants (9 % des enquêtés) ont livré des informations concernant le nombre de kilomètres de zones 30 prévus d'ici à la fin des mandats locaux. Seules les communes et les intercommunalités ont répondu à ces questions en vertu de leur compétence voirie et police de circulation.

Une production de zones 30 supérieure à celle du linéaire cyclable

Moyenne annuelle de linéaire zone 30 réalisé et prévu

Zone 30 – mandats (en km et par an)	Moyenne
Zone 30 réalisée (2020 / 2021 – 2022)	11
Zone 30 prévue (2022 – 2026 / 2027)	10

Les communes et EPCI répondants ont réalisé en **moyenne 11 km de zone 30 depuis le début du mandat**. Elles comptent en réaliser un nombre légèrement inférieur **d'ici à la fin des mandats locaux, soit 10 km par an**. Cette production supérieure d'aménagement en moyenne est liée au fait qu'il est souvent moins coûteux, financièrement et politiquement, de créer une zone 30.

9 000 km de zones 30 prévus sur le mandat et réalisés plus rapidement

Nombre de kilomètres de zone 30 sur l'ensemble des mandats

Zone 30 – mandats (en km et par an)	(en km)	(en %)
Zone 30 réalisée (2020 / 2021 – 2022)	4 037 km	45 %
Zone 30 prévue (2022 – 2026 / 2027)	4 993 km	55 %
Zone 30 – mandats (2020 / 2021 – 2026 / 2027)	9 030 km	100 %

L'enquête recense 9 030 km de zone 30 sur l'ensemble du mandat. 45 % du linéaire (4 037 km) a déjà été réalisé, 55 % (4 993 km) reste encore à aménager. Le taux d'avancement pour les zones 30 est cependant plus élevé que pour le linéaire cyclable (45 % contre 15 % pour le linéaire cyclable). A noter également, certaines collectivités répondantes ont indiqué avoir classé l'ensemble de leur voirie en zone 30 (exceptés quelques axes structurants)

3,3 ml/hab de zone 30 sur l'ensemble du mandat prévus par les communes et les intercommunalités

Mètre linéaire (ml) de zone 30 moyen rapporté au nombre d'habitants des collectivités répondantes	ml / hab
Zone 30 réalisée (2020 / 2021 – 2022)	1,4 ml / hab

Zone 30 prévue (2022 - 2026 / 2027)	1,9 ml / hab
Zone 30 - mandats (2020 / 2021 - 2026 /2027)	3,3 ml / hab

Rapportée au nombre d'habitants de chaque collectivité répondante, la mise en place totale de kilomètres de zone 30 sur l'ensemble du mandat représente **en moyenne 3,3 mètres linéaires par habitant**. Ce total correspond à la somme du linéaire mis en zone 30 déjà réalisé, ainsi que celui prévu rapporté au nombre d'habitants. Le linéaire en zone 30 déjà réalisé par les collectivités répondantes correspond à 1,4 ml/hab et celui prévu à 1,9 ml/hab.

Kilomètre moyen de zone 30 rapportés à 100 km de voirie (en %)	Voirie – France métropolitaine	Voirie – Territoire des collectivités répondantes
Zone 30 existantes	1 %	3,8 %
Zone 30 recensés dans l'enquête (réalisé et prévu)	0,4 %	8,5 %

Les 24 500 kilomètres de zone 30 répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain correspondent à 1 % de l'ensemble de la voirie française métropolitaine accessible aux cycles¹⁷. La part moyenne de la voirie classée en zone 30 en 2022 est plus importante sur le territoire des collectivités répondantes à l'enquête : 3,8 % de la voirie en moyenne est en zone 30.

Rapportés à la voirie accessible aux cyclables sur le territoire des collectivités répondantes, les 9 030 kilomètres représentent en moyenne 8,5 % de la voirie, soit 0,4 % de l'ensemble de la voirie métropolitaine.

6.1.3. Les zones de rencontres réalisées et prévues par les collectivités territoriales

Taux de participation

150 répondants (12 % des enquêtés) ont livré des informations concernant le nombre de zones de rencontre réalisées depuis le début du mandat, ainsi que leurs projections d'ici à la fin de la mandature. Cela correspond à 16 % des communes, et à 8 % des intercommunalités répondantes. 116 répondants (9 % des enquêtés) ont livré des informations concernant le nombre de zones de rencontrées projetées d'ici à la fin la mandature.

Une réalisation de zone de rencontre plus importante en début de mandat

Moyenne annuelle de zones de rencontre réalisées et prévues

Zone de rencontre- mandats (en unité et par an)	Moyenne
---	---------

¹⁷ Données OpenStreetMap, nov. 2022

Zone de rencontre réalisée (2020 / 2021 - 2022)	2
Zone de rencontre prévue (2022 - 2026 / 2027)	1,3

Les communes et EPCI répondants ont réalisé en **moyenne deux zones de rencontre depuis le début du mandat**. Ils comptent en réaliser un nombre inférieur d'ici à la fin des mandats locaux, soit 1,3 par an.

Nombre de zones de rencontre sur l'ensemble des mandats

Nb de zone de rencontre – Mandats (en unité)	(en nb)	(en %)
Zone de rencontre réalisée (2020 / 2021 - 2022)	736	57 %
Zone de rencontre prévue (2022 - 2026 / 2027)	561	43 %
Zone de rencontre – mandats (2020 / 2021 - 2026 /2027	1 297	100 %

L'enquête a recensé la mise en œuvre de 1 297 zones de rencontre sur l'ensemble du mandat. 57 % d'entre-elles ont d'ores-et-déjà été réalisées (nb = 736), 43 % (nb = 561) restent encore à aménager.

6.1.4. Mesures complémentaires pour améliorer la cyclabilité

Taux de participation

En complément de la réalisation de linéaires cyclables et la mise en place de zones de réduction de la vitesse et d'apaisement de l'espace public, **31 % des collectivités ont indiqué mettre en œuvre d'autres dispositifs pour améliorer la cyclabilité** :

- L'utilisation de revêtements colorés sur les aménagements cyclables ;
- La modification du plan de circulation pour empêcher le trafic motorisé de transit ;
- Le déploiement des « sas-vélo » en amont de la ligne de feu ;
- Le déploiement des panonceaux « m12 » de cédez-le-passage au feu cycliste dans les intersections ;
- La réalisation d'intersections sécurisées intégrant la mise en sécurité des cyclistes (ex : carrefour hollandais) ;

Actions complémentaires réalisées

Actions complémentaires	Nb	En %
Utilisation de revêtements colorés	235	59 %
Modification du plan de circulation pour empêcher le trafic motorisé de transit	208	52 %
Déploiement de sas-vélo	188	47 %
Déploiement de « cédez-le-passage cycliste »	170	43 %
Aménagements d'intersections sécurisées	163	41 %

Nombre d'actions complémentaires réalisées par chaque collectivité répondante

Nb d'actions réalisées par collectivités	Nb	en %
--	----	------

1 action	140	35%
2 actions	84	21%
3 actions	93	23%
4 actions	38	10%
5 actions	45	11%
Total général	400	100 %

La majorité des collectivités territoriales répondantes mettent en œuvre plus d'une action complémentaire à la création d'aménagements cyclables (65 % des répondants). 35 % n'en réalisent qu'une. L'action la plus couramment engagée est celle de rendre davantage visibles les aménagements cyclables en utilisant des revêtements colorés (59 % des collectivités l'emploient). Pour autant, on constate une certaine homogénéité dans le nombre de solutions mises en œuvre.

Certains de ces items apparaissaient dans les enquêtes du Club des villes et territoires cyclables et marchables en 2019 et en 2016. Ces enquêtes auprès des adhérents du réseau de collectivités révélaient que, en 2019 :

- 93 % des collectivités territoriales enquêtées ont aménagé des sas vélo aux carrefours (94 % en 2016) ;
- 84 % des collectivités territoriales enquêtées ont aménagé des « cédez-le-passage » aux carrefours (94 % en 2016).

Les chiffres obtenus par l'enquête modes actifs en 2022 révèlent une mobilisation moyenne beaucoup plus faible du recours au sas vélo, de l'ordre de 46 % par rapport à 2019, et de 41 % pour l'emploi du dispositif du cédez-le-passage cycliste. Cette diminution est en réalité liée aux différences d'échantillons des deux enquêtes. Celle de 2019 du CVTCM enquêtait en effet les collectivités adhérentes, plus engagées dans l'action en faveur de l'usage du vélo.

Encadré : la mise en place d'aménagements cyclables de transition s'ancre dans les politiques d'aménagements des collectivités

Taux de participation

Nombre de répondants	Nb	(en %)
Commune	306	41%
Département	71	88 %
EPCI	302	74%
Région	-	-
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	-	-

Total général	679	52%
----------------------	------------	------------

Plus de 4/5^{ème} des départements, ¾ des intercommunalités et 41 % des communes ont répondu à cet item.

L'emploi de l'urbanisme tactique pour réaliser des aménagements cyclables ou de partage de l'espace public

Collectivités territoriales employant l'urbanisme tactique	Nb	En %
Oui	163	24%
En cours	57	8%
Non	459	68%
Total général	679	100%

Redécouvert et expérimenté à grande échelle à l'occasion de la crise sanitaire du Covid-19, l'aménagement de l'espace public en « transitoire » s'ancre un peu plus dans les pratiques des collectivités territoriales.

Cette méthode, alliant rapidité d'intervention et concertation, est utilisée par 24 % des collectivités répondantes (163 répondants), et en cours de déploiement par 8 % d'entre-elles (57 collectivités).

Les collectivités territoriales ayant recours à l'urbanisme tactique réalisent en moyenne plus de linéaire cyclable que les autres. **Elles ont produit en moyenne 8 km d'aménagements cyclables par an, contre 6 km par an pour celles qui ne l'utilisent pas.**

Doublement du nombre de collectivités territoriales employant l'urbanisme tactique depuis 2020

Nombre de collectivités territoriales déclarant mettre en œuvre une démarche « d'urbanisme tactique »	Enquête 2022	Enquête 2020	Taux d'évolution
En cours	57	29	+ 197 %
Oui	163	83	+ 196 %
Total général	679	148	-

On constate également une progression en termes de collectivités impliquées. L'enquête réalisée en 2020 par le Club des villes et territoires cyclables et marchables revenant sur le suivi

de la dynamique en faveur de l'urbanisme tactique en France¹⁸, comptabilisait un total de 148 collectivités territoriales à l'initiative de la démarche. Par rapport à 2020, il y a un **doublé du nombre de collectivités territoriales déclarant utiliser cette méthode** : 83 collectivités territoriales l'employaient en 2020, elles sont dorénavant 163. Le nombre de collectivités entamant une démarche en ce sens a augmenté également, dans les mêmes proportions.

Encadré : les collectivités territoriales qui ne réalisent pas d'aménagements en maîtrise d'ouvrage directe

Collectivités réalisant des aménagements en maîtrise d'ouvrage directe	Oui	Non	Total général
Commune	60%	40%	100%
Département	92%	8%	100%
EPCI	62%	38%	100%
Région	31%	69%	100%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	11%	89%	100%
Total général	62%	38%	100%

291 collectivités ont indiqué ne pas réaliser d'aménagements cyclables en maîtrise d'ouvrage directe. Les régions, ainsi que les « autres » (syndicats mixtes, PNR, etc.) ont la part la plus faible de maîtrise d'ouvrage directe en adéquation avec leurs compétences. Seules cinq régions, essentiellement en outre-mer, déclarent réaliser en propre des aménagements cyclables.

Les départements sont les plus gros « aménageurs » : 92 % d'entre-deux se portent maître d'ouvrage de leurs aménagements cyclables. La situation est plus contrastée pour les communes et les intercommunalités, dont environ 40 % ne réalisent pas d'aménagements cyclables.

Un non-recours à la maîtrise d'ouvrage directe par les collectivités lié en majorité aux compétences territoriales

Raisons invoquées concernant le non-recours à la maîtrise d'ouvrage directe	Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	Commune	Département	EPCI	Région	Total général

¹⁸ Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France – phase 3, décembre 2020, CVTCM

La collectivité ne dispose pas de la compétence territoriale requise	100%	72%	50%	59%	100%	70%
Absence de projets d'aménagements cyclables	0%	13%	33%	15%	0%	13%
À l'étude	0%	8%	0%	21%	0%	12%
Pas de financements disponibles	0%	7%	0%	2%	0%	4%
Choix politique	0%	0%	17%	3%	0%	1%
Pas de moyens humains pour le suivi	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Total général	100%	100%	100%	100%	100%	100%

La première raison évoquée par les collectivités n'ayant pas recours à la maîtrise d'ouvrage directe est celle de la compétence territoriale requise. 100 % des régions ne réalisant pas d'aménagement l'évoquent. Ce choix est également invoqué par une majorité de communes et d'intercommunalités. La deuxième raison la plus évoquée est l'absence de projets d'aménagements cyclables. À noter que 21 % des intercommunalités répondantes étudient la question de se doter de la maîtrise d'ouvrage.

6.2. Focus par strates de collectivités

6.2.1. La distribution des aménagements réalisés et prévus par type de collectivités territoriales

La distribution en fonction du type de collectivité territoriales

Nb de Km aménagé moyen par an et par type de collectivités	Aménagements cyclables (km, réalisés)	Aménagements cyclables (km, prévus)	Zones 30 (km, réalisées)	Zones 30 (km, prévues)	Zones de rencontre (Nb, réalisées)	Zones de rencontre (Nb, prévues)
Commune	2,2	4,4	5,1	3,7	1,5	1,3
EPCI	5,5	13,3	29,1	35,6	5,7	1,3
Département	22,6	48,9	-	-	-	-
Région	13,1	54,6	-	-	-	-
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	1,0	-	-	-	-	-
Total général	7,0	15,6	10,6	10,2	2,5	1,3

Les départements : fer de lance de la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire

Sans surprise, compte tenu de leur patrimoine routier, les départements sont les collectivités territoriales les plus dynamiques en matière de réalisation d'aménagements cyclables, en production annuelle et en quantité totale. Ils réalisent et comptent réaliser d'ici à la fin du mandat trois fois plus de kilomètres que les autres collectivités. Ils ont réalisé depuis le début du mandat 22,6 km par an en moyenne chacun et prévoient d'en réaliser 48,9 km/an. **Sur le mandat, les départements seront à l'initiative de plus de 52 % des aménagements cyclables recensés dans l'enquête.**

Les départements n'ont été interrogés que sur la réalisation et la prévision d'aménagements cyclables.

Les intercommunalités : acteurs importants de la réalisation d'aménagements cyclables et du partage de la voirie (zones 30, zones de rencontre)

Les intercommunalités réaliseront au total 33 % de l'ensemble des aménagements cyclables recensés dans l'enquête. Les intercommunalités réalisent et comptent développer un nombre de kilomètres moyen légèrement inférieur à la moyenne générale (environ de 2 km inférieurs par an). **Elles réaliseront deux fois plus d'aménagements cyclables d'ici à la fin du mandat, passant de 5,5 km/an réalisés en moyenne à plus de 13 km/an.**

Les intercommunalités sont les collectivités territoriales réalisant le plus de kilomètres de zone 30 depuis le début du mandat, lié à leur patrimoine routier important en agglomération. **Elles classent en moyenne trois fois plus de kilomètre de zone 30 depuis le début du mandat que la tendance générale.** Et elles ne comptent pas s'arrêter là, malgré une tendance globale baissière, elles poursuivent leurs efforts (+6,5 km par an) par rapport à ce qu'elles ont initialement entrepris. Ainsi, sur le mandat, **les intercommunalités seront à l'initiative de 68 % du kilométrage de zone 30 recensé.**

Le nombre de zones de rencontre réalisées par les intercommunalités est supérieur à la tendance générale. Elles ont réalisé deux fois plus de zones de rencontre en moyenne (5,7 par an en moyenne, contre 2,5 en moyenne générale). Pour autant, le nombre prévu de zones de rencontre épouse la tendance baissière générale (1,3 zone de rencontre prévue annuellement pour le reste du mandat).

Les communes prévoient de doubler le nombre de kilomètres moyens alloués aux cycles et continueront leur politique d'apaisement de la vitesse

La réalisation moyenne annuelle d'aménagements cyclables des communes est la plus faible de l'ensemble des collectivités répondantes. Elles produisent trois fois moins d'aménagements cyclables que les autres collectivités, et en prévoient, en maîtrise d'ouvrage directe, trois fois moins également d'ici à la fin de la mandature. Pour autant, on constate une évolution positive, avec un doublement annoncé du nombre de kilomètres d'ici à la fin du mandat (4,4 km/an contre 2,2, km/an initialement). **Les communes, premier répondant, réalisent en propre sur le mandat 11 % des aménagements cyclables et 32 % des zones 30.**

Quatre régions réalisent des aménagements cyclables, de manière importante

La réalisation d'aménagements cyclables par une région, relève plus de l'exceptionnel que du commun. En effet, de manière générale ces dernières ont davantage vocation à co-financer les aménagements cyclables réalisés par d'autres échelons (département, intercommunalité, commune).

Pour autant, il existe deux exceptions. L'une en métropole qui a pris la décision de réaliser en maîtrise d'ouvrage directe des sections de véloroutes. L'autre concerne les territoires hors métropole qui réalisent en maîtrise d'ouvrage directe certains aménagements cyclables. Les régions, ne disposant pas de pouvoir de police, n'ont pas été interrogées sur la mise en place de zone de rencontre et de zone 30.

Les quatre régions répondantes, dont trois hors métropole ont réalisé 13,1 km/an, et prévoient d'en réaliser 54,6 km/an. Pour autant, il faut nuancer cette moyenne par le nombre total de kilomètres relativement faible réalisé (4 % de l'ensemble des kilomètres recensés).

[Encadré voirie cyclable] 20 % des collectivités territoriales réalisent plus de 75 % des aménagements cyclables

Répartition du nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sur l'ensemble du mandat en fonction de la distribution par décile des collectivités

Collectivités productrices - Décile	Linéaire cyclable - Mandats
Décile 1 (0-1,5 km)	0%
Décile 2 (1,5- 5 km)	1%
Décile 3 (5 - 8,3 km)	1%
Décile 4 (8,3 - 12,8 km)	2%
Décile 5 (12,8 - 18 km)	3%
Décile 6 (18 km - 24,8 km)	3%
Décile 7 (24,8 - 43 km)	5%
Décile 8 (43 - 84,6 km)	9%
Décile 9 (85,6 - 163,2 km)	18%
Décile 10 (163 - 1272 km)	60%
Total général	100,00%

Répartition du type de collectivité par décile de collectivités territoriales productrices

Linéaire cyclable mandats - Décile	Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	Commune	Département	EPCI	Région	Total général
Décile 1 (0-1,5 km)	0%	56%	16%	29%	0%	100%

Décile 2 (1,5- 5 km)	0%	70%	0%	30%	0%	100%
Décile 3 (5 - 8,3 km)	0%	69%	3%	25%	3%	100%
Décile 4 (8,3 - 12,8 km)	2%	65%	2%	30%	0%	100%
Décile 5 (12,8 - 18 km)	0%	53%	6%	38%	2%	100%
Décile 6 (18 km - 24,8 km)	0%	54%	5%	41%	0%	100%
Décile 7 (24,8 - 43 km)	0%	21%	7%	71%	0%	100%
Décile 8 (43 - 84,6 km)	3%	20%	23%	55%	0%	100%
Décile 9 (85,6 - 163,2 km)	0%	7%	23%	68%	2%	100%
Décile 10 (163 - 1272 km)	0%	2%	71%	24%	2%	100%
Total général	0%	42%	16%	41%	1%	100%

L'analyse par décile de la quantité d'aménagements totale (réalisés et prévus) sur le mandat révèle qu'une minorité de collectivités territoriales produit la grande majorité des aménagements cyclables recensés. **20 % des collectivités territoriales réalisant le plus d'aménagements (décile 9 et 10) produisent 78 % de l'ensemble des aménagements cyclables recensés.** On retrouve dans ces deux déciles en majorité des départements et des intercommunalités.

Les collectivités situées dans les cinq premiers déciles, en majorité des communes, produisent 7 % de l'ensemble des aménagements. La fourchette moyenne haute, composé des déciles 5 à 8, avec une majorité composée d'intercommunalités, regroupent 15 % des aménagements recensés dans l'enquête.

[Encadré] La répartition du linéaire cyclable réalisé et prévu par type de collectivité territoriale, la voirie partagée prend de l'ampleur

Répartition en % par type de collectivités territoriales	Réalisé - Voirie cyclable séparée (Piste, voie verte)	Réalisé - Voirie cyclable partagée (Bande, couloir bus-vélo, CVCB)	Prévu - Voirie cyclable séparée (Piste, voie verte)	Prévu - Voirie cyclable partagée (Bande, couloir bus-vélo, CVCB)
Commune	44%	56%	39%	61%
Département	52%	48%	37%	63%

EPCI	52%	48%	52%	48%
Région	42%	58%	74%	26%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	100%	0%	100%	0%
Total général	50%	50%	44%	56%

L'enquête fait également ressortir la répartition réalisée, et escomptée des différents types d'aménagements cyclables par niveau de collectivité territoriale.

En France, selon le recensement actuel des aménagements cyclables réalisés via OpenStreetMap, les 76 000 km d'aménagements sont en majorité séparés des autres modes. Autrement dit, 73 % des aménagements sont « séparatifs ». Les nouveaux aménagements réalisés par les collectivités depuis la période 2020-2021 ne suivent pas cette répartition. 50 % des aménagements réalisés sont séparatifs (-23 % par rapport à la répartition nationale actuelle). 44 % des aménagements cyclables prévus par les collectivités territoriales de l'enquête seront séparatifs. Ainsi, la part prévue d'aménagements séparatifs diminuera donc dans les prochaines années, si cette tendance se confirme, et si elle est suivie par les collectivités non-répondantes. Cela modifiera de façon importante la répartition des aménagements cyclables au niveau national.

Départements et intercommunalités ont réalisé légèrement plus d'aménagements séparatifs

Les aménagements cyclables d'ores et déjà réalisés par les collectivités territoriales se répartissent globalement équitablement entre voie séparative et voie partagée. Pour autant, il existe des différences selon le type de collectivité analysé. Communes et régions ont réalisé plus de voies partagées depuis le début du mandat (respectivement 56 % et 58 % de l'ensemble de leurs réalisations), alors que les départements et les intercommunalités ont mis un peu plus l'accent sur les aménagements cyclables séparés.

Les départements et les communes mettront l'accent sur l'aménagements cyclables partagés dans les prochaines années, les intercommunalités conserveront la même répartition

La répartition des aménagements cyclables prévus durant les prochaines années change considérablement. La part des aménagements séparatifs diminue, au profit des aménagements partagés (44 % d'aménagements séparatifs, contre 50 % pour la période antérieure). Les départements, premiers aménageurs, mettront l'accent sur l'aménagement de voies partagées (+15 %), tout comme les communes (+5 %). À l'inverse, les régions, quatrième contributeur, avec 4 % du total des aménagements, orienteront leur action en faveur d'aménagements séparatifs (+32 %) tandis que les intercommunalités, à l'initiative d'environ un tiers des aménagements, conservent une répartition comparable sur la fin du mandat, légèrement en faveur de la voirie cyclable séparée (52 %).

6.2.2. La voirie cyclable et l'apaisement de la voirie : focus par type de collectivités

Communes

Nb de Km aménagés moyen par an et par taille de collectivités (en milliers d'habitants)	Aménagements cyclables (km, réalisés)	Aménagements cyclables (km, prévus)	Zones 30 (km, réalisée)	Zones 30 (km, prévues)	Zones de rencontre (nb, réalisées)	Zones de rencontre (nb, prévues)
0 < 5	1,0	1,7	2,2	1,2	1,1	1,0
5 < 10	1,7	3,1	2,5	2,3	1,3	0,5
10 < 20	2,5	2,3	5,5	4,5	1,7	1,0
20 < 50	2,8	8,8	5,5	6,3	0,9	0,9
50 < 100	4,3	6,1	9,3	35,0	3,9	4,1
100 <	4,0	5,0	33,6	1,3	4,8	4,8
Moyennes (communes)	2,2	4,4	5,1	3,7	1,5	1,3
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	7,0	15,6	10,6	10,2	2,5	1,3

Un dynamisme des communes de taille moyenne en matière d'aménagements cyclables, malgré un faible nombre de kilomètres réalisés et prévus par les communes

L'analyse par taille des communes permet de rendre visible l'hétérogénéité des situations en matière de réalisation d'aménagements cyclables. Ainsi, on constate qu'en matière d'aménagement cyclable réalisé, plus la commune est peuplée, plus elle réalise un nombre élevé de kilomètres, excepté pour les communes comprises entre 50 000 et 100 000 habitants, qui réalisent un nombre légèrement supérieur d'aménagement cyclable (+0,3 km/an) par rapport aux communes les plus peuplées (plus de 100 000 habitants).

Concernant les prévisions d'aménagements cyclables sur la suite du mandat, on constate que ce sont bien les communes les plus peuplées (plus de 20 000 habitants) qui tirent la moyenne vers le haut. Les communes comprises entre 20 000 et 50 000 habitants montrent un véritable dynamisme, avec une réalisation escomptée trois fois plus importante que lors des dernières années (elles passent de 2,8 km/an à 8,8 km/an en moyenne).

Le déploiement de zones 30 reste faible dans les communes de petite taille, et s'est davantage déployé dans les grandes villes et trouve une dynamique importante dans les villes moyennes

Le nombre de kilomètres de zone 30 réalisés par les communes augmente logiquement en fonction de la taille des communes, allant de 1,4 km par an pour les plus petites communes, jusqu'à 33,6 km par an pour les communes de plus de 100 000 habitants. On constate un très fort dynamisme des communes de plus de 100 000 habitants dont la moyenne est trois fois supérieure à la moyenne générale, ainsi qu'un décrochage des communes de moins de 5 000 habitants.

Les projections à venir en matière d'aménagement de zone 30, montrent que les communes de plus de 100 000 habitants ont engagé dès les deux premières années l'essentiel de leurs actions. Les communes de 50 000 à 100 000 habitants prennent le relais, avec une projection de kilomètres plus de trois fois supérieur à la moyenne générale. Les communes de 20 000 à 50 000 habitants augmentent légèrement le nombre moyen de kilomètres voulu (+0,5 km/an). Les autres catégories de communes suivent une tendance à la baisse.

Malgré une tendance baissière générale pour les années prochaines, le nombre de zones de rencontre créées restera stable pour les communes de plus de 20 000 habitants

Le nombre moyen de nouvelles zones de rencontre prévu par les communes aura tendance à baisser dans les années à venir pour l'ensemble des communes de moins de 20 000 habitants, tandis que la dynamique se maintiendra pour les communes les plus peuplées, notamment pour les communes de 50 000 à 100 000 habitants, dont le nombre moyen de réalisation annuel augmentera légèrement (passant de 3,9 zones de rencontre à 4,1 zones de rencontre par an).

Intercommunalités

Km aménagés moyens par an et par tailles de collectivités (en milliers d'habitants)	Aménagements cyclables (réalisés)	Aménagements cyclables (prévus)	Zone 30 (réalisée)	Zone 30 (prévue)	Nb. de Zone de rencontre (réalisée)	Nb. de Zone de rencontre (prévue)
0 < 20	2,5	8,0	2,6	0,6	1,3	0,4
20 < 50	3,0	8,5	10,2	10,0	0,9	0,8
50 < 100	2,8	12,0	21,6	21,0	2,8	1,1
100 < 200	6,0	15,4	7,6	55,6	1,1	2,1
200 < 500	9,9	25,7	44,1	3,1	3,2	1,5
500 < 1M	11,1	28,7	99,6	167,9	6,1	-
Plus 1M	80,3	77,5	145,0	30,0	60,0	5,0
Moyennes (Intercommunalités)	5,5	13,3	29,1	35,6	5,7	1,3
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	7,0	15,6	10,6	10,2	2,5	1,3

Les intercommunalités de plus d'un million d'habitants se démarquent par l'importance de leur production d'aménagements cyclables

L'analyse par strate de collectivités montre que le nombre de kilomètres réalisés augmente en fonction de la taille de la population. La distribution du nombre de kilomètres est resserrée (l'écart entre la moyenne minimale et maximale est de moins de 10 km/an), exceptée pour les intercommunalités de plus d'un million d'habitants, où la moyenne de linéaire réalisé et prévu

est très largement supérieure aux autres (80,3 km réalisé/an, soit 14 fois plus que la moyenne réalisée des intercommunalités).

Une multiplication par 7 du nombre de kilomètres prévu de zone 30 pour les intercommunalités intermédiaires (100 000 à 200 000 habitants)

L'analyse par strate de population du nombre de kilomètres réalisé de zone 30 révèle des différences entre les intercommunalités. Le nombre de kilomètres réalisés suit la taille de la population intercommunale, les petites intercommunalités produisant moins que les plus peuplées, excepté pour la strate des 100 000 à 200 000 habitants dont la réalisation moyenne est plus faible que la moyenne générale. (7,6 km/an). On remarque également un effort important de la part des intercommunalités de plus 500 000 habitants, réalisant 3 à 5 fois plus de voie en zone 30 que le reste des intercommunalités.

Les années à venir seront marquées par d'importants changements. Les intercommunalités de plus de 100 000 à 200 000 habitants, envisagent de multiplier par 7 le nombre de voie en zone 30 par rapport au début du mandat, tout comme les intercommunalités de 500 000 à 1 M d'habitants (+ 67,9 % en moyenne entre le réalisé et le prévu), tandis que les intercommunalités de plus 200 000 à 500 000 habitants prévoient de ralentir leurs efforts.

Zones de rencontre : un fort dynamisme des intercommunalités de plus de 1 M d'habitants, une tendance générale à la baisse de réalisation sur les prochaines années

L'analyse par strate d'intercommunalités révèlent un nombre important de zones de rencontre réalisées par les communes de plus de 1 M d'habitants, avec 60 zones de rencontre réalisées par an, 10 fois plus que la moyenne des intercommunalités, tandis que les moyennes des autres strates de collectivités territoriales ont une distribution plus resserrée autour de la moyenne. Moins d'une zone de rencontre réalisée (0,9 par an) pour les intercommunalités de 20 000 à 50 000 habitants), jusqu'à 6,1 zones de rencontre réalisées annuellement pour les intercommunalités de 500 000 à 1 M d'habitants.

L'évolution à la baisse pour les prochaines années est générale, exceptée pour les intercommunalités de 100 000 à 200 000 habitants qui accroissent leur effort (de 1,1/an à 2,1/an en moyenne). A noter que les intercommunalités de 500 000 à 1M d'habitants n'ont pas indiqué de projections à venir d'aménagement de zone de rencontre.

Départements

Km aménagés moyens par an et par tailles de collectivités (en milliers d'habitants)	Aménagements cyclables (km, réalisés)	Aménagements cyclables (km, prévus)
0 < 200	21,8	50,3
200 < 500	25,8	36,6
500 < 1M	14,2	46,3
1M < 2 M	32,6	65,1
Sup 2M	21,4	67,9
Moyennes (Départements)	22,6	48,9

<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	7,0	15,6
--------------------------------------	-----	------

Un développement important actuel et à venir des aménagements cyclables réalisés par les départements, toutes tailles confondues

L'analyse par strate de population ne révèle pas un lien entre ce qui a été réalisé et la taille du département. Les départements de moins de 200 000 habitants réalisent annuellement autant de linéaire que les départements dont la population est supérieure à 2 M d'habitants (21,8 km an réalisé contre 21,4 km par an en moyenne). Cela étant dit, même la strate réalisant le nombre moyen le plus faible, les départements de 500 000 à 1 M d'habitants, produisent deux fois plus de kilomètres que la moyenne générale de l'ensemble des collectivités, signe d'un dynamisme certain.

En ce qui concerne l'évolution prévue pour les prochaines années, ce dynamisme ne devrait pas s'interrompre. On constate à minima un doublement attendu du nombre de kilomètres réalisés annuellement pour toutes les strates, excepté pour les départements de 500 000 à 1 M d'habitants (+41 %).

7. Stationnement cyclable

À retenir :

- 480 000 places de stationnement cyclable sont prévues par les collectivités dans le mandat. 82 % doivent être réalisées dans les prochaines années ;
- 80 % des places de stationnement cyclable sont en accès-libre (arceaux sur la voie publique).
- La création de places de stationnement est un enjeu partagé par toutes les strates de collectivités

Cette partie permet de constater la dynamique de production d'une offre de stationnement variée, depuis le début du mandat, ainsi que les projections pour les années à venir.

Précisions méthodologiques sur le recueil des informations quantitatives

Les collectivités participantes ont recensé le nombre total de places de stationnement vélo qu'elles ont réalisées depuis le début de la mandature actuelle, jusqu'à la date d'ouverture du questionnaire (avril 2022) :

- à partir de juin 2020 pour les communes et les intercommunalités ;
- à partir de juin 2021 pour les départements et les régions.

Elles ont également fourni une estimation du nombre de places de stationnement qu'elles comptent réaliser d'ici la fin de la mandature :

- Avant juin 2026 pour les communes et les intercommunalités ;
- Avant juin 2027 pour les départements et les régions.

Afin de permettre la comparaison entre les diverses collectivités territoriales, les données récoltées sont annualisées.

Parmi l'offre de stationnement, elles ont renseigné :

- Le nombre de places de stationnement cyclable en accès-libre (arceaux, etc.) ;
- Le nombre de places de stationnement cyclable fermé (consigne individuelle résidentielle, consigne collective automatisée, stationnement en silo, etc.).

7.1. Les collectivités sont fortement engagées dans une politique de stationnement cyclable

31 % des collectivités de l'enquête ont transmis des informations concernant le nombre de places de stationnement réalisées.

Un développement conséquent du stationnement vélo, qui va se renforcer dans les prochaines années

Places de stationnement cyclable	Moyenne - en nb et par an
Nb réalisées	120
Nb prévues	326

Les collectivités ont réalisé **en moyenne 120 places de stationnement par an depuis le début du mandat**. Cette moyenne inclut l'ensemble des collectivités territoriales, toutes catégories

confondues, ainsi que l'ensemble des stationnements réalisés, qu'ils soient en accès-libre ou fermés. Elles comptent en réaliser deux fois et demie de plus d'ici à la fin des mandats locaux, soit **326 places de stationnement par an**.

En route vers le million de places de stationnement vélo d'ici 2027

Nb stationnement cyclable – Mandats	en nb	en %
Stationnement réalisé (2020 / 2021 – 2022)	87 125	18 %
Stationnement prévu (2022 – 2026 / 2027)	396 753	82 %
Stationnement total (2020/2021 – 2026/2027)	483 878	100 %

Les collectivités répondantes ont indiqué avoir réalisé, depuis le début de leur mandat, **87 125 places de stationnement, soit 18 % des places prévues sur le mandat**. L'essentiel de l'effort d'aménagement se portera sur la seconde partie des mandats. **Les collectivités prévoient de réaliser 396 753 places sur cette période, soit 82 % des aménagements identifiés sur l'ensemble du mandat.**

Au total, **les 400 collectivités répondantes prévoient de réaliser un 483 878 places sur l'ensemble du mandat.**

Actuellement, on recense sur le territoire à minima 637 865 places de stationnement vélo existantes¹⁹, toutes catégories confondues. En ajoutant à ce total les places prévues par les collectivités répondantes, on pourrait compter à minima plus d'un million de places de stationnement cyclable d'ici 2027 en France²⁰.

Le nombre total de places sur le mandat représente 11,7 places pour 1 000 hab.

Nb stationnement cyclable recensé rapporté à 1000 hab	Nb / 1000 hab
Stationnement réalisé (2020 / 2021 – 2022)	5,3
Stationnement prévu (2022 – 2026 / 2027)	6,4
Stationnement total (2020/2021 – 2026/2027)	11,7

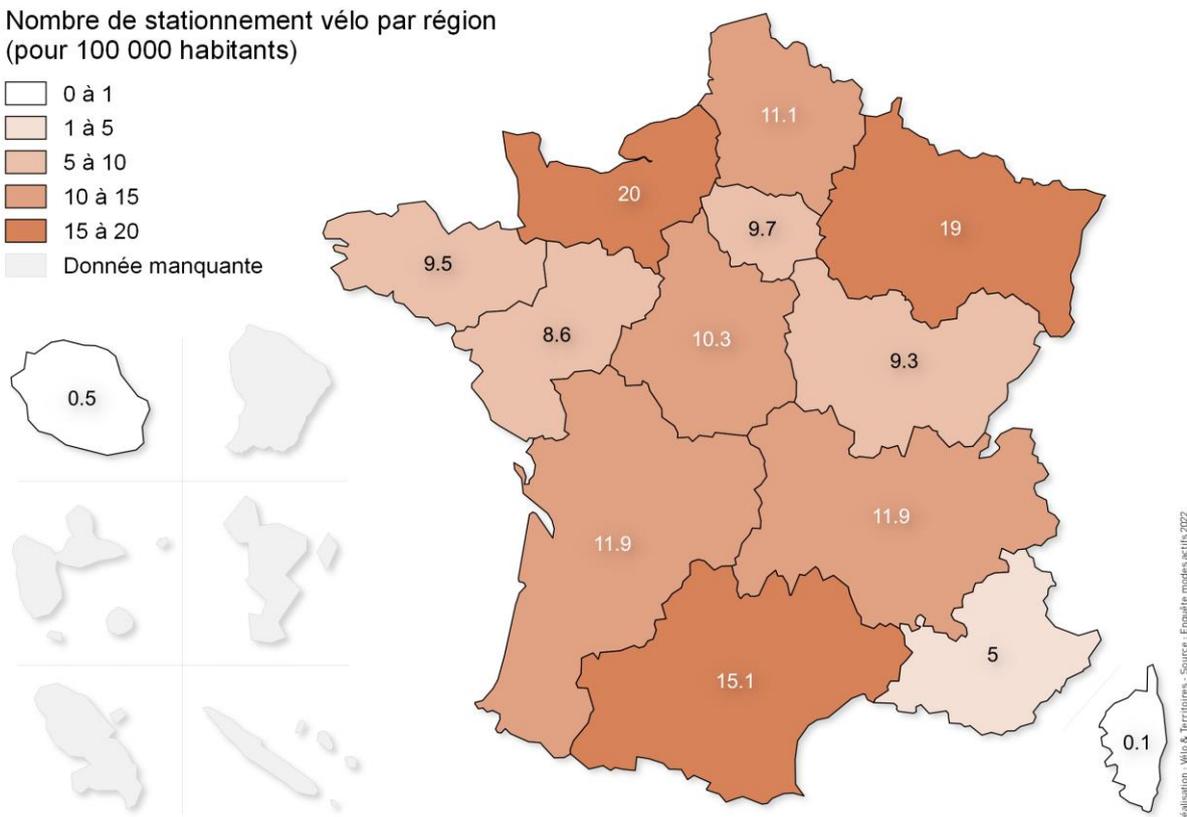
Rapportée au nombre d'habitants de chaque collectivité répondante, la production totale de places de stationnement sur l'ensemble du mandat **représente en moyenne 11,7 places pour 1 000 habitants**. Les collectivités répondantes ont réalisé 5,3 places de stationnement en moyenne pour 1 000 habitants, et prévoient d'en réaliser 6,4 supplémentaires durant les prochaines années du mandat.

¹⁹ Données OpenStreetMap, nov. 2022

²⁰ Ce chiffre prend en compte uniquement les places de stationnements prévus par les collectivités territoriales répondantes, ainsi que le total des places de stationnement recensées par OSM.

La variation régionale du nombre de places de stationnement vélo

Nombre de stationnement vélo par région
(pour 100 000 habitants)



Réalisation : Wilo & Territoires - Source : Enquête modes actifs 2022

21

L'ensemble du stationnement prévu sur le mandat rapporté à 1 000 habitants est variable d'une région à l'autre. Il dépend de l'importance du stationnement attendu et réalisé, du nombre de répondants et la population de référence.

Les collectivités répondantes normandes sont celles qui vont réaliser le plus de places de stationnement, rapportées à leur population, avec 20 places prévues en moyenne pour 1 000 habitants. Les collectivités du Grand Est suivent, avec en moyenne 19 places de stationnements pour 1 000 habitants prévues sur le mandat. Les collectivités occitanes sont en troisième position avec 15,1 places de stationnements prévues pour 1 000 habitants.

²¹ Les collectivités répondantes à cet item sont présentes dans 14 régions de France. La Martinique et la Nouvelle-Calédonie ainsi que la Guyane ne sont pas mentionnées dans ce tableau. Cet indicateur se base sur le nombre d'habitant des collectivités répondantes, et non le nombre total d'habitant de la région de référence.

8 places de stationnement sur 10 seront réalisées sont en accès-libre

	Réalisé	À venir	Total - mandats
Stationnement accès-libre	80 %	79%	79 %
Stationnement fermé	20 %	21 %	21 %

Les collectivités territoriales répondantes ont également indiqué le type de places de stationnement réalisées depuis le début du mandat et prévues dans les prochaines années. **Sur l'ensemble du mandat, 79 % des places de stationnement seront des places en accès-libre** (arceaux, arceaux couverts, etc.), contre 21 % en accès restreint (consignes, etc.). Que ce soit pour celles déjà réalisées, ou celles prévues, on note qu'il n'y a pas d'évolution notable de cette répartition, environ quatre cinquièmes des places de stationnements réalisées ou prévues sont en accès-libre.

7.2. La distribution des places de stationnement par type de collectivités territoriales

Un développement quantitatif important du stationnement cyclable pour les intercommunalités et les départements, une politique de stationnement régionale en pleine mutation

Répartition des collectivités en fonction du nombre de places attendues sur le mandat et par types

Collectivités par Nb. de places totales sur le Mandat - Décile	Commune	EPCI	Département	Région	Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	Total général
Décile 1 (0 - 11 places)	60%	28%	8%	3%	3%	100%
Décile 2 (11 - 24 places)	69%	24%	4%	2%	0%	100%
Décile 3 (24 - 40 places)	61%	31%	8%	0%	0%	100%
Décile 4 (40 - 70 places)	65%	30%	2%	2%	0%	100%
Décile 5 (70 - 110 places)	51%	44%	5%	0%	0%	100%
Décile 6 (110 - 185 places)	61%	34%	5%	0%	0%	100%
Décile 7 (185 - 313 places)	41%	38%	13%	0%	8%	100%
Décile 8 (313 - 510 places)	63%	32%	0%	0%	5%	100%
Décile 9 (510 - 1049 places)	41%	51%	5%	3%	0%	100%
Décile 10 (1049 - 129 000 places)	13%	53%	15%	13%	8%	100%

Total général	53%	36%	7%	2%	2%	100%
---------------	-----	-----	----	----	----	------

Nombre moyen de places de stationnement réalisées et prévues annuellement sur le mandat par types de collectivités territoriales

Place de stationnement - Mandats	Moyenne stationnement réalisé par an	Moyenne stationnement projeté par an	Taux d'évolution
Commune	52	51	- 2 %
EPCI	174	584	+235 %
Département	197	344	+ 75 %
Région	429	252	- 41%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	302	6339	+ 2000 %
Total général	120	326	+ 172%

Répartition du nombre de places de stationnement par type de collectivités sur l'ensemble du mandat

Type de collectivités	Répartition du stationnement attendu sur l'ensemble du mandat
Commune	12 %
EPCI	56 %
Département	7 %
Région	3 %
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	22 %
Total général	100 %

Les intercommunalités : une politique vigoureuse de création de places de stationnement

Les intercommunalités seront à l'initiative de 56,1 % de l'ensemble des places de stationnement cyclable recensées sur le mandat. Le nombre de places produites par chaque intercommunalité est très variable. Elles constituent la majorité des collectivités produisant le plus de places de stationnement (56 % des collectivités réalisant dans le mandat entre 1 049 – 129 000 places sont des intercommunalités) et plus du quart des collectivités produisant entre 0 et 11 places de stationnement. Les intercommunalités ont réalisé en moyenne 174 places de stationnement par an et comptent en réaliser 584 pour les années suivantes, soit une évolution prévue de 235 %.

Les syndicats mixtes, parcs naturels régionaux, établissement public administratif : le poids immense d'Ile-de-France Mobilités

Cette catégorie de collectivités territoriales représente 22 % de l'ensemble des places de stationnement cyclable recensées sur le mandat. Elle a le taux d'évolution le plus fort, avec une augmentation de 2 000 % de l'effort de réalisation de places sur les prochaines années, passant de 302 places de stationnements cyclables réalisées en moyenne à 6 339 places de stationnements prévues annuellement pour les prochaines années.

Au sein de cette catégorie, un acteur se démarque des autres et influe considérablement sur les résultats : l'autorité organisatrice de la mobilité francilienne, Ile-de-France Mobilités, représente en effet 21 % de l'ensemble du stationnement total, contre 1 % pour le reste des acteurs présents dans cette catégorie d'établissements publics.

Communes : les petits ruisseaux font les grandes rivières

Les communes, premières répondantes, ont en moyenne produit deux fois moins de stationnements que l'ensemble des collectivités. Elles ont réalisé en moyenne 52 places de stationnement par an, contre 120 places pour l'ensemble des collectivités territoriales. La tendance sur les prochaines années ne varie que faiblement. Elles comptent réaliser 51 places de stationnements par an (- 2 %). Ce constat est toutefois à relativiser au regard de la taille des communes. Elles sont à l'initiative de 12 % des places de stationnement cyclable prévues sur le mandat.

Ces moyennes cachent pour autant une diversité de situation. Majoritaires chez les collectivités réalisant le moins de stationnements (décile 1 à 6), les communes restent bien représentées dans les déciles les plus producteurs. 41 % des collectivités réalisant entre 510 et 1 049 places (décile 9) sont des communes.

Département : une augmentation des stationnements cyclables prévue

Les départements ont réalisé en moyenne 197 places de stationnements cyclables par an et en prévoient 344 par an d'ici à la fin du mandat, soit une augmentation de 75 %. Leurs réalisations comptent pour 7 % du total de stationnement prévu sur l'ensemble du mandat. Néanmoins, certains départements ont une politique très volontariste en matière d'équipement. 15 % des collectivités aménageant entre 1 049 – 129 000 places sont des départements.

Région : un décrochage attendu sur les prochaines années

Les régions répondantes réaliseront 2,6 % des places de stationnement recensées dans l'enquête. Elles ont réalisé 429 places de stationnement en moyenne et par an depuis le début du mandat. Les régions ont aménagé 3,5 fois plus de stationnement vélo que les autres collectivités sur le début du mandat. Elles prévoient de réaliser 252 places de stationnement sur les prochaines années, soit une diminution de 41 % par rapport aux précédentes années.

Ce décrochage quantitatif sur les prochaines années peut s'expliquer par la répartition différente du stationnement réalisé et prévu (voir partie ci-dessous). En effet, elles ont réalisé en majorité du stationnement en accès-libre et prévoient de réaliser principalement du stationnement en consigne sur les prochaines années, qui demande un investissement et un temps de réalisation plus conséquent.

Certaines régions ont une politique soutenue de maillage du territoire en termes de stationnement, surtout aux abords des pôles d'échanges. 13 % des régions réalisant entre 1 049 et 129 000 places sont des régions.

Ces résultats sont toutefois à nuancer, car Ile-de-France Mobilités, principal acteur francilien du stationnement, ne figure pas dans cette catégorie. D'autre part, il est possible que les régions aient sous-déclaré le nombre de places de stationnement cyclable prévues, car elles agissent principalement en co-finançant les projets d'autres collectivités territoriales.

Le type de stationnement cyclables privilégié par les collectivités

Une répartition globale entre accès-libre et stationnement fermé cachant d'importantes évolutions

Intercommunalités et communes réalisent 90 % du stationnement en accès-libre

Répartition du stationnement recensé sur l'ensemble du mandat	Stationnement en accès-libre	Stationnement fermé
Commune	92%	8%
Département	71%	29%
EPCI	90%	10%
Région	37%	63%
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	51%	49%
Total général	79%	21%

Les communes et les intercommunalités réalisent sur l'ensemble du mandat en grande majorité des places de stationnement en accès-libre, 92 % pour les communes et 90 % pour les intercommunalités. Les départements suivent également cette tendance, avec 71 % des places réalisées et prévues en accès-libre.

A l'inverse, les régions produiront en majorité du stationnement fermé, 63 % du stationnement sur l'ensemble du mandat. A noter que la catégorie des syndicats, où se trouve Ile-de-France Mobilités, a une répartition paritaire, avec 49 % du stationnement fermé et 51 % en accès libre.

Répartition du stationnement réalisé et prévu par type de collectivités depuis le début du mandat

Répartition du stationnement recensé depuis le début du mandat	Stationnement en accès-libre (réalisé)	Stationnement fermé (réalisé)	Stationnement en accès-libre (prévu)	Stationnement fermé (prévu)	Évolution de la répartition du stationnement en accès-libre
Commune	91%	9%	93%	7%	+ 2 %
EPCI	77%	23%	94%	6%	+ 17 %
Département	72%	28%	71%	29%	-1 %
Région	72%	28%	21%	79%	-51 %
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	74%	26%	50%	50%	-24 %
Total général	80%	20%	79%	21%	-1 %

Les régions opteront dans les années à venir pour du stationnement fermé

Bien que la répartition moyenne entre les deux périodes considérées (le début et la fin du mandat) n'évolue que très peu, on constate des différences notables en fonction des différentes catégories de collectivités territoriales.

La plus notable est l'accroissement du nombre de stationnement sécurisé réalisé par les régions et dans une moindre mesure par la catégorie « syndicat mixte, PETR, PNR... » où se situe Ile-de-France Mobilités. 79 % des places prévues par les régions seront en consigne d'ici à la fin du mandat, contre 28 % pour les années précédentes (+51%). La catégorie « syndicat mixte, PETR, PNR... » aménagera le stationnement en parité d'ici à la fin du mandat, alors que ces structures aménageaient en majorité du stationnement en accès-libre ces dernières années.

Cette évolution vers le stationnement fermé, notamment de la part des régions, peut être considéré comme la mise en application concrète de la LOM (décret relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare issue de la loi d'orientation des mobilités²²).

Cette tendance peut être également liée au « décrochage quantitatif » pour l'ensemble des régions sur les prochaines années (de 429 places de stationnements réalisés en moyenne par an depuis le début du mandat contre 252 places pour les prochaines années). En effet, l'installation d'équipement clos requiert davantage d'investissement de la part de la collectivité que le stationnement en accès-libre.

Les intercommunalités mettront l'accent sur le stationnement en libre-accès

A l'inverse, les intercommunalités évolueront vers l'installation plus prononcée de stationnement en accès-libre durant les prochaines années. Celui-ci passe de 77 % sur le début du mandat à plus de 94 % d'ici à la fin du mandat, soit une évolution de 17 %. Les communes et les départements ne verront pas d'évolution notable durant les prochaines années par rapport à la tendance générale auparavant décrite.

7.3. Focus par strates de collectivités

Commune

Nb de places de stationnement aménagées par an et par taille de collectivités (en milliers d'habitants)	Places de stationnement vélo (réalisées)	Places de stationnement vélo (prévues)
0 < 5	10	6
5 < 10	17	18
10 < 20	40	32
20 < 50	68	50
50 < 100	143	158
100 <	331	455
Total général	52	51
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	<i>120</i>	<i>326</i>

²² 1 133 gares du territoire sont soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos d'ici à 2024. (Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021)

L'effort communal d'équipement en places de stationnement croît en fonction de la taille de la population

Le nombre moyen de places de stationnement cyclables réalisées et prévues par les communes évolue fortement en fonction de la taille de la collectivité. On constate une grande disparité de réalisation entre les petites et les grandes communes. Les communes de moins de 5 000 habitants ont réalisé 10 places de stationnement en moyenne. A l'inverse les communes de plus de 100 000 habitants ont réalisé 331 places en moyenne.

Les prévisions d'installations pour les communes de moins de 50 000 habitants marquent le pas, les grandes communes accroîtront leurs efforts

En termes de prévision, on constate également des différences notables. Les communes de petites et de tailles intermédiaires (moins de 50 000 habitants) prévoient de ralentir le nombre de stationnements aménagés (exceptées pour les communes de 5 à 10 000 habitants).

A l'inverse, les communes les plus peuplées (plus de 50 000 habitants) aménageront annuellement un nombre supérieur de places de stationnements. Les communes de plus de 100 000 habitants augmenteront leur installation de 37 %, passant de 331 places de stationnement en moyenne à 455 places de stationnements.

Intercommunalité

Nb de places de stationnement aménagées par an et par taille de collectivités (en milliers d'habitants)	Places de stationnement vélo (réalisées)	Places de stationnement vélo (prévues)
0 < 20	20	29
20 < 50	48	46
50 < 100	67	74
100 < 200	81	78
200 < 500	257	463
500 < 1M	1658	3497
Plus 1M	2443	15169
Moyennes (Intercommunalités)	174	584
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	<i>120</i>	<i>326</i>

Les intercommunalités les plus peuplées produisent le plus de places de stationnement cyclable

Le nombre moyen de places de stationnement prévues et réalisées évolue fortement en fonction de la taille des intercommunalités. Les plus petites intercommunalités (moins de 20 000 habitants), ont réalisé en moyenne 20 places de stationnement. On constate une augmentation très nette des places créées à partir des collectivités territoriales de plus de 500 000 habitants. Les intercommunalités de plus d'1M d'habitants ont réalisé en moyenne 2 443 places.

La grande majorité des intercommunalités comptent augmenter le nombre de places de stationnement vélo

Quasiment toutes les intercommunalités prévoient d'augmenter le nombre de places de stationnement réalisées durant les prochaines années. La hausse la plus importante intervient à l'échelon des intercommunalités les plus peuplées. Les intercommunalités de plus de 1M d'habitants multiplieront par 6 le nombre de places réalisées annuellement passant de 2 443 places à 15 169. Les intercommunalités les moins peuplées prévoient également une hausse importante, avec augmentation de 45 %, passant de 20 places réalisées annuellement à 29 places en moyenne d'ici à la fin du mandat.

Seuls deux niveaux de collectivités prévoient un ralentissement moyen d'installations, à savoir celles de 20 à 50 000 habitants (-4 %) et celles de 100 à 200 000 habitants (-4 %).

Département

Nb de places de stationnement aménagées par an et par taille de collectivités (en milliers d'habitants)	Places de stationnement vélo (réalisées)	Places de stationnement vélo (prévues)
0 < 200	37	—
200 < 500	76	56
500 < 1M	107	315
1 M < 2 M	191	256
Plus 2 M	2000	2000
Moyennes (Départements)	197	344
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	<i>120</i>	<i>326</i>

L'implantation de places de stationnement prévue par les départements à la hausse

En moyenne les départements produisent plus de places de stationnements que l'ensemble des collectivités territoriales. Ils ont réalisé 197 places annuellement, contre 120 places pour l'ensemble des collectivités territoriales.

Le nombre moyen de places de stationnement prévues et réalisées évolue en fonction de la taille des départements. Les plus petits réalisent en moyenne 37 places de stationnements annuellement, contre 2 000 pour les départements de plus de 2 M d'habitants. Cette moyenne élevée s'explique par la présence dans cette strate de la ville de Paris, assimilée ici à un département. Pour autant, les écarts entre le nombre moyen de places de stationnement par type de collectivités est moins important que pour celui des communes et des intercommunalités.

Comme pour les autres types de collectivités territoriales, un nombre important de départements vont accroître leurs efforts d'équipement du territoire sur les prochaines années. La hausse la plus marquée est celle des départements entre 500 et 1M d'habitants, en multipliant par 2,9 le nombre de stationnement réalisé durant les prochaines années. A noter cependant qu'aucun département de moins de 200 000 habitants n'a indiqué un nombre de stationnement prévu.

Région

Nb de places de stationnement aménagées par an et par taille de collectivités (en milliers d'habitants)	Places de stationnement vélo (réalisées)	Places de stationnement vélo (prévues)
Moyennes (Régions)	429	252
<i>Moyennes générales (ensemble)</i>	<i>120</i>	<i>326</i>

Comme décrit plus haut, les régions répondantes ont réalisé 429 places de stationnement annuellement depuis le début du mandat, soit plus de trois fois ce que l'ensemble des collectivités réalisent en moyenne. A l'inverse de la tendance générale, les régions répondantes vont ralentir durant les prochaines années la production annuelle de stationnement. Elles produiront un volume moyen 41 % inférieure à ce qu'elles ont réalisé auparavant.

8. Les services vélo

Les services vélo sont une composante essentielle de la politique cyclable des territoires. Ils permettent de faciliter l'accès aux modes actifs, et incitent les usagers à passer le cap de l'utilisation de ces modes pour des trajets ponctuels ou plus réguliers. Ils constituent une porte d'entrée sur la pratique du vélo et sont donc, au même titre que l'infrastructure, essentiels pour favoriser le report modal.

Chaque collectivité peut développer une certaine gamme de services à destination des modes actifs. Cette partie propose de faire le point sur les services vélo proposés en 2021 par les 1 287 collectivités territoriales interrogées dans l'enquête.

Précisions méthodologiques

Au total, six services vélo ont été recensés dans le cadre de cette enquête. Les services en question peuvent être divisés en deux catégories : les services à destination du grand public d'une part, et les services internes à la collectivité d'autre part. Attention : ne sont recensés ici que les services qui sont organisés ou gérés directement par la collectivité. Les systèmes privés ne sont pas pris en compte.

Les services à destination du grand public :

- Location de vélo en libre-service : permet de retirer ou de restituer un vélo de manière automatisée, avec un smartphone, une carte bancaire ou une carte d'abonnement. Les services de type free-floating (sans stations ou sans bornes) sont intégrées ici dès lors que le service appartient à la collectivité ;
- Location de vélo humanisée : services de location longue ou moyenne durée dont le retrait et la restitution se font via un système dit « humanisé » (en vélostation par exemple). Ces services peuvent inclure des prestations complémentaires autour de la location : maintenance, assurance contre le vol, mise à disposition d'accessoires, etc. Le choix du site de stationnement est néanmoins laissé ici à la charge de l'utilisateur. À noter : ce type de service est parfois référencé comme vélo en location longue durée, abrégé « VLD » ;
- Aides à l'achat : service prenant la forme d'une aide financière versée directement ou indirectement à l'utilisateur par la collectivité pour l'achat d'un vélo. Cette aide peut être conditionnée à certains niveaux de revenus, ou limitée à certains types de vélos (VAE ou vélos spéciaux notamment) ;
- Soutien aux ateliers de réparation : service organisé indirectement par la collectivité qui consiste à soutenir la création et le développement d'ateliers permettant d'apprendre à réparer soi-même son vélo avec l'aide de bénévoles et parfois de salariés.

Les services internes à la collectivité :

- Mise à disposition d'une flotte de vélo : fait référence au fait, de la part de la collectivité, de mettre à disposition une flotte de vélos ou de vélos de fonction pour les agents et/ou les élus de la collectivité ;
- Forfait mobilité durable : représente une prise en charge (facultative) de la part de la collectivité des frais de transport domicile-travail des agents effectués en « mobilité douce » (vélo notamment) ou « alternatifs » (covoiturage).

Par ailleurs, les collectivités répondantes ont été interrogées d'une part sur **la nature des services proposés** ainsi que sur **la date de déploiement des services** en question.

À retenir :

- 7 collectivités sur 10 disposent d'au moins un service vélo ;
- On constate aujourd'hui une augmentation généralisée du nombre de services en France, avec la multiplication par cinq des aides à l'achat de vélos depuis 2015 ;
- L'année 2021 marque un record pour la création de nouveaux services vélo ;
- L'enquête recense 1 354 services déjà mis en place et 497 services en projet ;
- Parmi les collectivités répondantes, 52 % disposent d'une flotte de vélos interne à la collectivité, 29 % ont mis en place un service de location longue durée, 27 % proposent une aide à l'achat de vélo et 18 % ont un service de location en libre-service.

8.1. Les indicateurs nationaux

8.1.1. L'évolution des services vélo

Taux de réponse : au total, 773 collectivités ont répondu sur le fait de disposer ou non d'au moins l'un des six différents services vélo recensés dans l'enquête, soit un taux de réponse global de 60 %. À noter que l'échantillon comprend également 28 collectivités classées dans la catégorie « autre ». Ce sont principalement des syndicats mixtes, PETR, PNR et autres groupements de collectivités qui sont également susceptibles de développer des services de ce type.

1 354 services vélo recensés sur l'ensemble du territoire en 2021

Services vélo mis en place	Services destinés au grand public				Services internes à la collectivité		Total général
	Location de vélos en libre-service	Location de vélos humanisée	Aide à l'achat	Soutien aux ateliers de réparation	Flotte de vélos	Forfait mobilité durable	
Oui	130	207	204	204	403	206	1 354
En projet	76	88	55	126	70	82	497

L'enquête permet d'identifier six catégories de services : les dispositifs de location en libre-service, la location humanisée, les aides à l'achat, les politiques de soutien aux ateliers de réparation, les flottes de vélos internes aux collectivités et la mise en place du forfait mobilité durable.

Dans ces grandes catégories, on dénombre en 2021 un grand nombre de services dédiés au vélo à l'échelle nationale : **1 354 services déjà mis en place et 497 services en projet**. Parmi les services vélo déjà mis en place, on dénombre : 130 systèmes de location de vélos en libre-service et/ou free floating, 207 services de location de vélo humanisés en courte, moyenne ou longue durée, 204 aides à l'achat et 204 politiques de soutien aux ateliers de réparation de vélo. Par ailleurs, 403 collectivités disposent d'une flotte de vélo et/ou de vélos de fonction et 206 collectivités ont mis en place le forfait mobilité durable.

Une augmentation généralisée du nombre de services vélo en France

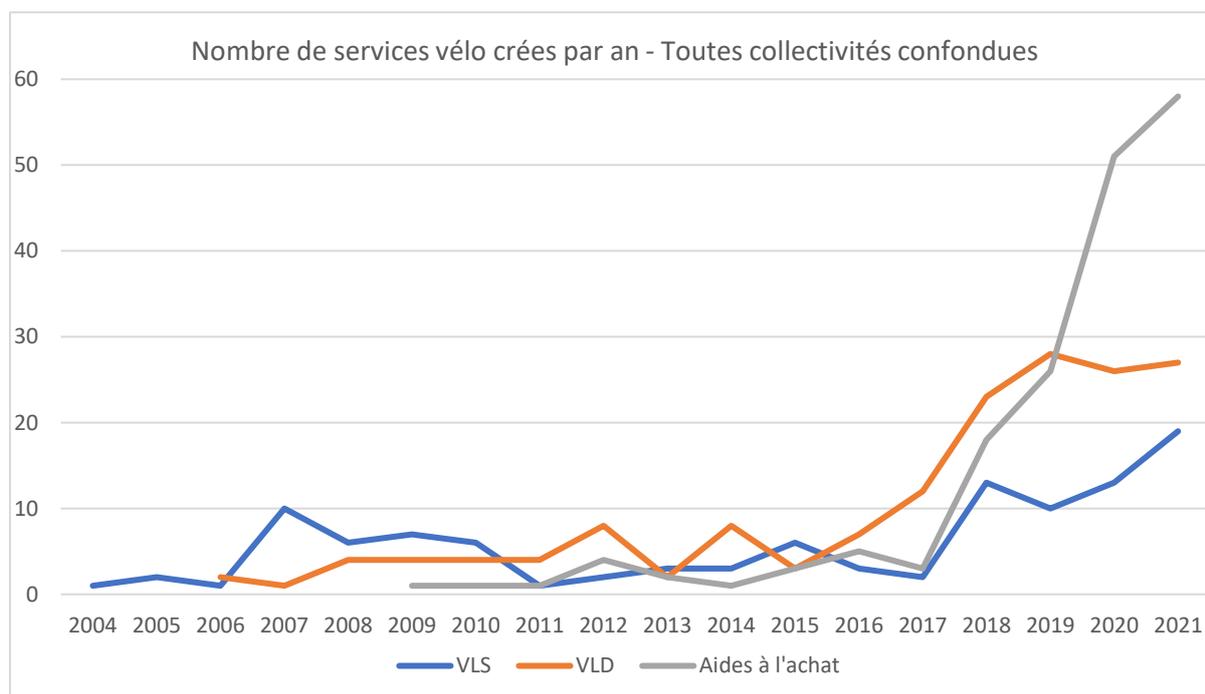
Type de service vélo	Services vélo en 2015 – Nb total	Services vélo en 2020		Nb. de services - 2022	
		Nb total	% d'évolution	Nb total	% d'évolution
Location de vélos en libre-service (VLS)	38	72	+ 89 %	130	+ 242 %
Location de vélos humanisée (VLD)	87	162	+ 86 %	207	+ 138 %
Aide à l'achat de vélos	36	152	+ 320 %	204	+ 467 %

En comparant les données récoltées dans l'enquête avec les données de l'étude d'évaluation des services vélo²³ publiée par l'Ademe en 2021, on peut estimer le taux d'évolution des services de VLS, de VLD et d'aides à l'achat depuis 2015. Ainsi, on dénombrait à l'époque au niveau national :

- 38 services de VLS, contre 130 aujourd'hui, soit une augmentation de 242 % ;
- 87 services de location humanisée, pour 207 en 2022, soit une hausse de 138 % ;
- 36 aides à l'achat de vélos en 2015, contre 204 en 2022, soit une augmentation de 467 %.

L'offre de services vélo a donc largement augmentée sur le territoire depuis 2015 et 2020. **Ce constat est particulièrement marqué pour les aides à l'achat, dont le nombre a été multiplié par cinq depuis 2015.**

Un record de création de nouveaux services en 2021



Pour les collectivités ayant effectivement un service vélo, l'enquête permet également d'identifier la date de création du service en question. Cette donnée permet de mettre en avant des grandes tendances et des dates clés dans la création de ces services au niveau national. Ainsi, on recense des services dédiés au vélo dès l'année 1997, avec la mise en service ponctuelle de quelques systèmes de location. Ce phénomène reste cependant très marginal. C'est à partir de 2004 que les services vont commencer à se généraliser en France, d'abord via quelques systèmes de location en libre-service, puis par de la location humanisée. On constate un pic de création de services de VLS en 2008 avec 10 services créés sur l'ensemble du territoire cette année-là. Le nombre de services créés par an stagne ensuite dans les années 2010. L'année 2017 marque cependant le début d'une forte hausse dans la mise en place de nouveaux services, et notamment des aides à l'achat qui se multiplient de façon exponentielle. On observe depuis 2019 une

²³ Actualisation de l'étude d'évaluation des services vélo – Ademe Inddigo 2015 et 2020

augmentation constante de tous les services, hormis les VLD qui ont connu une légère baisse en 2020. **2021 est l'année où l'on compte le plus de services créés avec 19 nouveaux systèmes de VLS, 27 services de location humanisée et 58 nouvelles aides à l'achat.** Les effets conjugués des mesures de la LOM et de la crise sanitaire semblent donc avoir été très favorables à la création de ces services vélo.

8.1.2. La récurrence des services vélo au sein des collectivités

La location humanisée et les flottes de vélo sont les services vélo les plus récurrents.

Services vélo mis en place	Services destinés au grand public				Services internes à la collectivité	
	Location de vélos en libre-service	Location de vélos humanisée	Aide à l'achat	Soutien aux ateliers de réparation	Flotte de vélos	Forfait mobilité durable
Oui	18 %	29 %	27 %	28 %	52 %	29 %
En projet	10 %	12 %	7 %	17 %	9 %	12 %
Non	72 %	59 %	65 %	55 %	38 %	59 %

Néanmoins, ces services ne sont aujourd'hui pas proposés par une majorité de collectivités. **Parmi les services destinés au grand public, les systèmes de la location de vélos humanisés sont les plus récurrents** : 29 % des répondants disposent d'ores et déjà d'un service de ce type et 12 % ont un projet de VLD en cours de structuration. **Du côté des services internes à la collectivité, les systèmes de flotte de vélo sont également largement plébiscités** : 52 % des collectivités interrogées disposent d'ores et déjà d'une flotte et 9 % ont pour projet d'en acquérir une.

Les intercommunalités et les communes sont à la manœuvre pour mettre en place des services de VLS et de VLD.

Catégories de collectivités	% de collectivités disposant d'un service de VLS	% de collectivités disposant d'un service de VLD
Communes	21 %	18 %
EPCI	17 %	42 %
Départements	4 %	6 %
Régions	-	-
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	27 %	54 %
Total général	18 %	29 %

130 collectivités ont d'ores et déjà mis en place un service de location de vélos en libre-service et/ou free floating, soit 18 % de l'ensemble des répondants. 92 % d'entre elles sont des intercommunalités ou des communes. Néanmoins, trois départements indiquent également avoir mis en place ce type de service sur leur territoire : Paris, Landes et Seine-Saint-Denis. 76 collectivités indiquent également qu'un service de VLS est en projet, soit 10% de l'échantillon.

207 collectivités disposent désormais d'un service de location de vélos humanisé en courte, moyenne ou longue durée, soit 29 % de l'échantillon. 91 % des territoires qui disposent d'un service de location humanisé sont également des EPCI ou des communes, mais quatre départements proposent aussi ce type de services (Loire-Atlantique, Seine-Saint-Denis, Meurthe-et-Moselle et Nord). À noter que ce service n'est pas réservé aux collectivités à fiscalité propre puisque sept syndicats mixtes, un PNR et quatre PETR assurent un service de VLD. 88 collectivités indiquaient également avoir un projet de VLD en cours de structuration au moment de l'enquête.

Plus d'un quart des collectivités soutiennent les ateliers de réparation locaux et développent une aide à l'achat pour les particuliers.

Catégories de collectivités	% de collectivités proposant une aide à l'achat	% de collectivités ayant une politique de soutien aux ateliers de réparation
Communes	17 %	30 %
EPCI	41 %	25 %
Départements	14 %	30 %
Régions	38 %	-
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	8 %	35 %
Total général	27 %	28 %

204 territoires déclarent avoir déployé une aide à l'achat de vélos à destination des usagers, soit 27 % des répondants. Parmi eux, on compte 132 EPCI (soit 41 % des intercommunalités répondantes), six régions (38 % de l'ensemble des régions), 53 communes (17 % de l'ensemble) et onze départements (14 %). Une aide à l'achat est également en projet chez 55 collectivités répondantes.

De la même façon, **204 collectivités déclarent avoir initié une politique de soutien aux ateliers de réparation de vélos sur leur territoire, soit 28 % de l'échantillon de répondants** sur cet item. 126 territoires ont également pour projet de développer un service de ce type. Parmi les répondants qui ont déjà une politique de soutien aux ateliers de réparation, on compte 94 communes (soit 30 % des communes répondantes), 22 départements (30 % des répondants également), mais aussi 78 EPCI (25 % de l'ensemble des intercommunalités).

Une majorité des collectivités interrogées disposent d'une flotte de vélos

Catégories de collectivités	% de collectivités proposant une aide à l'achat	% de collectivités ayant une politique de soutien aux ateliers de réparation
Communes	43 %	22 %
EPCI	53 %	30 %
Départements	85 %	49 %
Régions	69 %	67 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	54 %	21 %
Total général	52 %	29 %

Pour ce qui concerne la politique interne à la collectivité, **403 territoires indiquent mettre à disposition une flotte de vélos ou de vélos de fonction pour les agents et/ou les élus de la collectivité, soit 52 % des répondants.** La flotte de vélo est donc le service vélo le plus répandu, parmi ceux observés dans l'enquête. Onze régions (69% d'entre elles), 67 départements (85 %), 172 EPCI (53 %) et 138 communes (43 %) déclarent avoir déjà mis en place un service de ce type à différentes échelles. À noter aussi que 70 territoires répondants ont pour projet de se doter d'une flotte de vélos dans le futur.

Toujours sur le volet de la politique interne à la collectivité, **206 territoires indiquent avoir mis en place le forfait mobilité durable à ce jour, soit 29 % des répondants** : dix régions (soit 67 % des régions répondantes), 35 départements (49 %), 93 EPCI (30 %) et 63 communes (22%). Même si cela représente encore une minorité, 82 collectivités, soit 12 % des répondants, indiquent que le forfait mobilité durable est actuellement en projet.

8.1.3. Le nombre de services cumulés par les collectivités

7 collectivités sur 10 disposent d'au moins un service vélo

Nombre de services mis en place par la collectivité	Nombre de collectivités concernées	% de collectivités concernées
0	201	26 %
1	192	25 %
2	167	22 %
3	92	12 %
4	67	9 %
5	40	5 %
6	14	2 %
Total général	773	100 %

L'enquête permet également d'identifier le nombre de services vélo cumulés au sein d'une seule et même collectivité. On constate ainsi que sur les 773 répondants, **74 % ont mis en place au moins un service vélo identifié dans le cadre de cette enquête, soit 572 collectivités**. Par ailleurs, 213 collectivités proposent d'ores et déjà au moins trois services vélo sur leur territoire, soit 28 % de l'échantillon. Enfin, 14 collectivités (2 % des répondants) disposent aujourd'hui de 6 services de ce type. Ces données permettent d'illustrer la grande variété des services proposés par les collectivités territoriales françaises pour développer la pratique du vélo sur le territoire.

Intercommunalités et communes cumulent le plus grand nombre de services

Nombre de services mis en place par la collectivité	Régions	Départements	EPCI	Communes
0	6 %	6 %	21 %	37 %
1	31 %	37 %	24 %	22 %
2	44 %	38 %	20 %	18 %
3	19 %	11 %	13 %	11 %
4	0 %	5 %	10 %	9 %
5	0 %	3 %	8 %	3 %
6	0 %	0 %	3 %	1 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %

Si l'on observe ces données dans le détail, on constate que les régions et les départements sont les collectivités qui proposent le plus souvent au moins un service vélo : un pourcentage très faible (6 %) de ces collectivités ne dispose pas de services de ce type. Les intercommunalités et les communes, quant à elles, sont un peu plus nombreuses à ne pas proposer de services (respectivement 21 % et 37 %). Néanmoins, **parmi les 14 collectivités qui disposent d'au moins six services vélo, 11 sont des EPCI (uniquement des métropoles) et trois sont des communes.**

92 % des intercommunalités autorités organisatrices de la mobilité disposent d'au moins un service vélo

Nombre de services mis en place par la collectivité	EPCI AOM	EPCI non AOM
0	8 %	30 %

1	16 %	30 %
2	17 %	22 %
3	15 %	11 %
4	22 %	2 %
5	14 %	4 %
6	8 %	0 %
Total général	100 %	100 %

Pour ce qui est des intercommunalités, la création de services vélo est logiquement conditionnée par la prise de la compétence mobilité. En effet, **92 % des EPCI AOM disposent d'au moins un service vélo contre 70 % des EPCI non AOM**. Par ailleurs, seul 18 % des intercommunalités qui n'ont pas la compétence mobilité disposent d'au moins trois services vélo contre 59 % des EPCI AOM.

100 % des métropoles proposent au moins deux services vélo

Service vélo mis en place	Métropoles	Intercommunalités
Location de vélos en libre-service	85 %	17 %
Location de vélos humanisée	75 %	42 %
Aide à l'achat	55 %	41 %
Soutien aux ateliers de réparation	100 %	25 %
Flotte de vélos	95 %	53 %
Forfait mobilité durable	63 %	30 %

Au total, 20 métropoles ont répondu aux différentes questions posées aux participants en termes de services vélo. Grâce à ces répondants, on observe que les métropoles proposent plus souvent des services vélo que les autres intercommunalités. En effet, 85 % d'entre elles disposent d'un service de location, 75 % d'un service de VLD, 55 % d'une aide à l'achat, 100 % ont une politique de soutien aux ateliers de réparation, 95 % ont une flotte vélo et 63 % proposent le FMD. Ces chiffres sont systématiquement supérieurs à la moyenne nationale des EPCI.

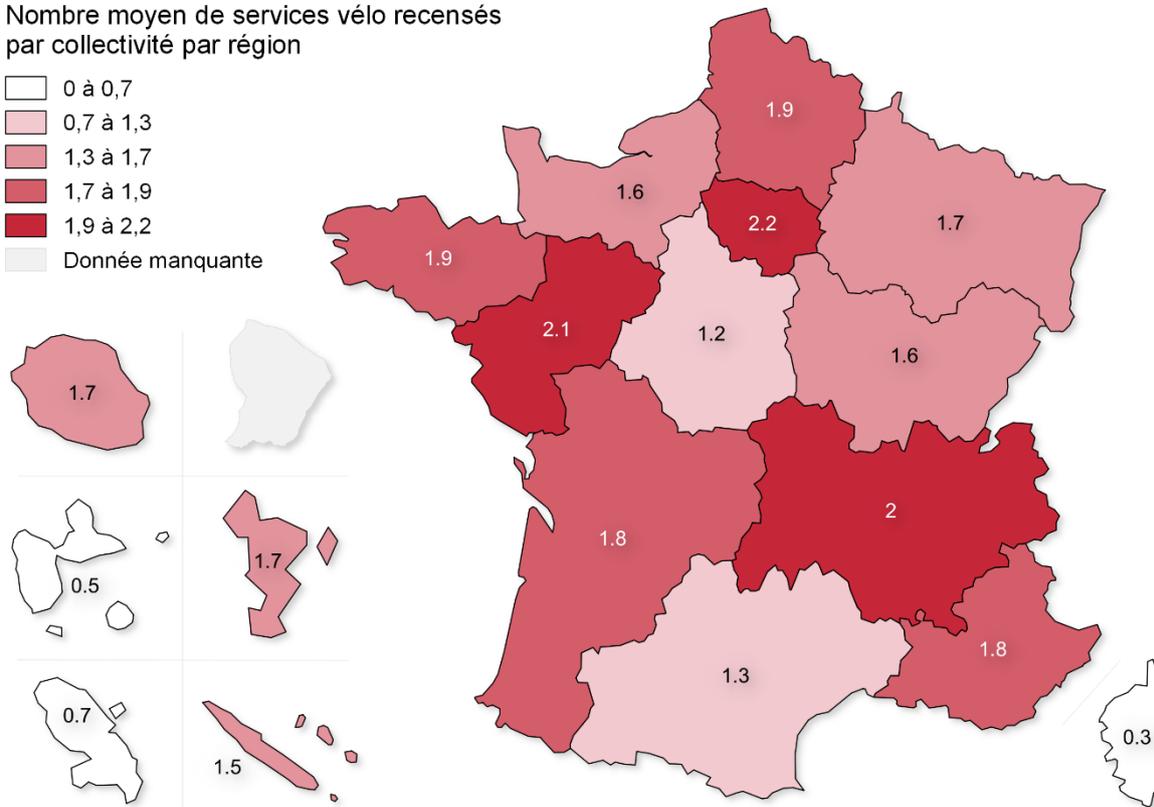
Nombre de services mis en place par la collectivité	Métropoles		Intercommunalités	
	Nombre de collectivités	% de collectivités	Nombre total de collectivités	% de collectivités
0	-	-	70	21 %
1	-	-	80	24 %
2	1	5 %	67	20 %
3	3	15 %	41	13 %
4	3	15 %	32	10 %
5	8	40 %	27	8 %
6	5	25 %	11	3 %
Total général	20	100 %	328	100 %

De plus, l'enquête montre que les métropoles disposent en moyenne d'un plus grand nombre de services vélo. En effet, **100 % des métropoles de l'échantillon proposent au moins deux services**

vélo, contre 54 % de l'ensemble des EPCI répondants. De la même façon, 75 % des 20 métropoles répondantes déclarent avoir développé au moins cinq de ces services. Ce n'est le cas que pour 12 % des EPCI au niveau national.

La répartition inégale des services vélo sur le territoire

Nombre moyen de services vélo recensés par collectivité par région



Si l'on observe le nombre moyen de services vélo recensés par collectivité pour chaque région, on constate que **ce sont les régions Île-de-France, Pays de la Loire et Auvergne-Rhône-Alpes qui arrivent en tête avec un peu plus de deux services en moyenne par collectivité**. Si certaines régions d'outre-mer restent dans le bas de ce classement, Mayotte et La Réunion tirent leur épingle du jeu avec environ 1,7 services vélo en moyenne par collectivité. Enfin, les collectivités des régions Occitanie et Centre-Val de Loire arrivent en dernière position des régions métropolitaines sur le sujet.

8.2. Focus par strates de collectivités

Les services vélo des régions

Service vélo mis en place – Régions	Aide à l'achat	Flotte de vélos	Forfait mobilité durable
Oui	38 %	69 %	67 %
En projet	6 %	6 %	13 %
Non	56 %	25 %	20 %
Total général	100 %	100 %	100 %

Les régions sont globalement moins susceptibles de mettre en place des services vélo. Cependant elles proposent aujourd'hui des aides à l'achat (38 % de l'échantillon). 69 % disposent d'une flotte

de vélo (52 % au niveau national) et 67 % ont d'ores et déjà mis en place le forfait mobilité durable (29 % au niveau national).

À noter : certaines régions jouent un rôle important dans la mise en place de services de location de vélo. À travers son syndicat mixte des mobilités IDFM, la région Île-de-France organise et finance le service de location longue durée Véligo Location, système qui compte aujourd'hui plus de 18 000 abonnés, soit le service de VLD le plus conséquent du territoire.

Les services vélo des départements

Service vélo mis en place – Départements	Location de vélos en libre-service	Location de vélos humanisée	Aide à l'achat	Soutien aux ateliers de réparation	Flotte de vélos	Forfait mobilité durable
Oui	4 %	6 %	14 %	30 %	85 %	49 %
En projet	-	1 %	8 %	8 %	5 %	18 %
Non	96 %	93 %	78 %	62 %	10 %	33 %
Total général	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Même sans la compétence mobilité, un certain nombre de départements organisent ponctuellement des services vélo dédiés au grand public. 4 % d'entre eux organisent notamment des services de VLS, et 6 % disposent d'un système de VLD. Un peu plus répandue, une aide à l'achat est proposée par 14 % des départements interrogés. Enfin, 30 % des répondants indiquent avoir mis en place une politique de soutien aux ateliers d'autoréparation. Du côté de la politique interne à la collectivité, les départements sont très nombreux (85 %) à disposer d'une flotte de vélos à destination de leurs agents et un peu moins de la moitié d'entre eux ont d'ores et déjà mis en place le forfait mobilité durable. Même si ce taux n'est pas encore majoritaire, le département est l'échelon de collectivité le plus vertueux sur la mise en place du FMD.

Les services vélo des intercommunalités

Catégorie EPCI (en milliers d'habitants)	% VLS	% VLD	% aide à l'achat	% soutien at. Rép.	% flottes	% FMD
0 < 20	6 %	22 %	25 %	12 %	26 %	17 %
20 < 50	5 %	31 %	35 %	11 %	35 %	17 %
50 < 100	10 %	42 %	47 %	21 %	65 %	30 %
100 < 200	36 %	75 %	61 %	40 %	84 %	51 %
200 < 500	54 %	71 %	30 %	77 %	93 %	70 %
500 < 1M	100 %	80 %	100 %	100 %	100 %	80 %
Plus 1M	100 %	33 %	67 %	100 %	67 %	33 %
Moyenne générale	17 %	42 %	40 %	25 %	53 %	30 %

On observe des différences notables entre les grandes intercommunalités et celles de taille plus modeste. Pour ce qui est des services de location, les systèmes de VLS sont logiquement beaucoup plus développés dans les EPCI de plus de 500 000 habitants. **Les services de location humanisés (VLD), eux, sont plus fréquents dans les petites intercommunalités et celles de taille moyenne.** Idem pour les aides à l'achat qui semblent généralisées dans la plupart des catégories d'EPCI. Du côté des services internes à la collectivité, les flottes de vélo semblent largement répandues dans les EPCI de plus de 50 000 habitants lorsque le FMD est plus répandu dans les grandes métropoles, même si seulement 1/3 des intercommunalités de plus 1 million d'habitants proposent à ce jour le forfait mobilité durable à leurs agents.

Les services vélo des communes

Catégorie communes (en milliers d'habitants)	% VLS	% VLD	% aide à l'achat	% soutien at. Rép.	% flottes	% FMD
0 < 5	11 %	12 %	8 %	10 %	12 %	4%
5 < 10	8 %	11 %	19 %	23 %	38 %	20 %
10 < 20	19 %	20 %	17 %	46 %	73 %	28 %
20 < 50	40 %	24 %	26 %	55 %	79 %	56 %
50 < 100	56 %	33 %	31 %	65 %	88 %	24 %
100 <	67 %	64 %	64 %	73 %	92 %	67 %
Moyenne générale	21 %	18 %	17 %	30 %	43 %	22 %

Du côté des communes, sans surprise : **le nombre de services augmente avec la taille de la collectivité**. Les services les plus répandus du côté des communes sont les flottes de vélo (43 %), le soutien aux ateliers de réparation (30 % des répondants) et le forfait mobilité durable (proposé pour 22 % des répondants). Les VLS semblent relativement nombreux, en particulier au sein des communes de plus de 50 000 habitants.

9. Le tourisme à vélo

Le développement du tourisme à vélo est également un aspect important du champ d'action des collectivités en termes de politique cyclable. Compte-tenu du nombre important de publications sur le sujet, l'enquête se focalise sur l'identification des collectivités qui s'engagent, ou non, en faveur du tourisme à vélo aujourd'hui. Elle cherche également à définir plus précisément la nature des actions engagées par les collectivités sur le sujet.

Précisions méthodologiques

Pour ce qui concerne le tourisme à vélo, l'enquête interroge les collectivités sur deux points :

- La mise en place éventuelle, à date, d'actions visant à développer et/ou promouvoir le tourisme à vélo sur le territoire ;
- La nature des actions mises en place.

Plusieurs types d'actions en faveur du tourisme à vélo étaient recensées dans le cadre de l'enquête :

- Le développement de boucles de découverte à vélo ;
- La création de supports de promotion numériques dédiés (page web, site web, application, référencement sur France Vélo Tourisme, etc.) ;
- La création de supports de promotion papier spécifiques (carte, flyer, etc.)
- La participation à un ou plusieurs comités d'itinéraires ;
- Le déploiement de la marque Accueil Vélo© ;
- La réalisation de topoguides ;
- L'organisation d'évènements dédiés au vélo.

À noter : les collectivités ayant participé à l'enquête répondaient également au titre de leur organisme de développement touristique. Par exemple : les actions développées pour le vélo par le Comité régional du tourisme Centre-Val de Loire sont intégrées au titre de la région.

À retenir :

- 76 % des collectivités mettent en place des actions visant à développer et promouvoir le tourisme à vélo, soit 15% de plus qu'en 2019 ;
- L'action la plus fréquemment mise en place par les collectivités est la création de boucles de découverte à vélo, suivie de la diffusion de supports de promotion papiers et numériques ;
- Régions, départements et intercommunalités portent conjointement le développement du tourisme à vélo ;
- Trois régions cumulent 39 % des actions tourisme recensées dans le cadre de l'enquête.

9.1. Les indicateurs nationaux

Taux de réponse : au total, 528 collectivités ont été interrogées sur le fait de mettre en place, ou non, des actions visant à développer ou promouvoir le tourisme à vélo sur leur territoire, soit un taux de réponse de 41 % par rapport aux 1 287 collectivités ayant participé à l'enquête.

76 % des collectivités interrogées mettent en place des actions visant à développer et promouvoir le tourisme à vélo

Catégories de collectivités	Actions en faveur du tourisme à vélo – Oui	Actions en faveur du tourisme à vélo - Non
-----------------------------	--	--

Région	100 %	0 %
Département	96%	4 %
EPCI	85 %	15 %
Commune	57 %	43 %
Moyenne générale	76 %	24 %

Parmi les 528 collectivités ayant répondu sur cet item, **76 % des répondants affirment mettre en place des actions visant à développer et promouvoir le tourisme à vélo** : 100 % des régions, 96 % des départements, 85 % des EPCI et 57 % des communes. Le développement et la promotion du tourisme entrant plutôt dans le champ de la compétence partagée entre régions, départements et intercommunalités le cas échéant, les communes sont moins susceptibles de travailler sur ce sujet.

+ 15 % de collectivités qui travaillent sur le tourisme par rapport à 2019

Catégories de collectivités	% ayant mis en place des actions tourisme - 2019	% ayant mis en place des actions tourisme - 2022	% d'évolution
Région	93 %	100 %	+ 8 %
Département	92 %	96 %	+ 4 %
EPCI	63 %	85 %	+ 35 %
Commune	-	57 %	-
Moyenne générale	66 %	76 %	+ 15 %

Si l'on compare ces données à celles récoltées dans le cadre des précédentes enquêtes²⁴, on constate que les collectivités sont plus nombreuses à mettre en place des actions en faveur du tourisme à vélo. En 2019, **66 % des collectivités interrogées mettaient en place des actions de ce type, contre 76 % en 2022, soit une augmentation de 15 %**. Un constat particulièrement d'autant plus marqué chez les EPCI (+ 35 %).

À noter : les communes n'ayant pas été interrogées sur cet item lors des précédentes enquêtes, il n'est pas possible aujourd'hui de calculer un taux d'évolution de leurs actions en faveur du tourisme à vélo.

80 % des collectivités interrogées mettent en place des boucles de découverte à vélo

Catégories de collectivités	Boucles	Supports de promotion papier	Supports de promotion numérique	Événements	Comité d'itinéraires	Accueil Vélo	Topoguides
Régions	62 %	54 %	62 %	46 %	92 %	62 %	38 %
Dépts.	84 %	84 %	92 %	55 %	90 %	82 %	58 %
EPCI	80 %	61 %	56 %	41 %	38 %	41 %	20 %
Communes	81 %	39 %	39 %	42 %	22 %	24 %	14 %

²⁴ Enquête Territoires, la politique cyclable des collectivités – Vélo & Territoires, 2019

Moyenne générale	80 %	58 %	56 %	44 %	42 %	42 %	24 %
------------------	------	------	------	------	------	------	------

La mise en place de boucles de découverte à vélo sur le territoire est une action répandue parmi les collectivités répondantes, puisque **80 % des collectivités qui travaillent sur le tourisme à vélo mettent en place ce type d'actions**. Concernant la valorisation de l'offre, la création de supports papier (58 %) et numériques (56 %) dédiés à la promotion du tourisme à vélo sur le territoire sont les deux actions mise en place le plus couramment par les collectivités ou leurs organes touristiques. De nombreuses collectivités participent également à l'organisation d'événements touristiques (44 %), au déploiement de la marque Accueil Vélo (chez les hébergeurs, sites touristiques, loueurs, réparateurs, restaurants et offices de tourisme). La réalisation de topoguides est également un axe de travail pour 24 % des répondants, et plus particulièrement pour les départements. Enfin, concernant l'implication des collectivités au sein des comités d'itinéraires, les régions (92%) et les départements (90%) sont très largement investis dans ces dynamiques collectives.

À noter : quelques EPCI et communes travaillent également sur la création de services spécifiques comme la location de vélos à vocation touristique (Cf. partie précédente).

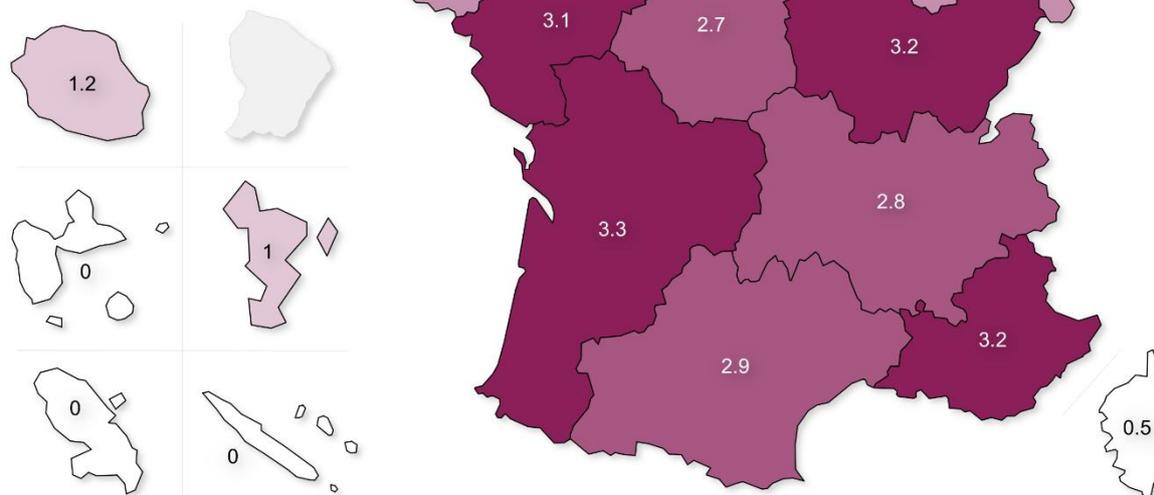
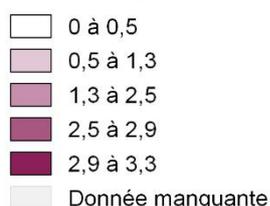
Régions, départements et intercommunalités portent conjointement le développement du tourisme à vélo

Nombre d'actions tourisme mises en place par la collectivité	Nombre de collectivités concernées	% de collectivités concernées
0	178	25 %
1	77	11 %
2	98	14 %
3	114	16 %
4	73	10 %
5	66	9 %
6	48	7 %
7	45	6 %
Total général	699	100 %

Il est également intéressant de mesurer le nombre d'actions de promotion du tourisme à vélo mises en place en moyenne par chaque collectivité. On constate ainsi que 75 % de l'échantillon de répondants met en place au moins une des actions listées plus haut. **Par ailleurs, près de la moitié des répondants (49 %) cumulent au moins trois actions sur le sujet**. Enfin, une partie des répondants (45 collectivités, soit 6 % de l'échantillon) déclarent avoir engagé la totalité des actions « tourisme à vélo » identifiées dans le cadre de l'enquête.

La répartition régionale des actions « tourisme » recensées

Nombre moyen d'actions "tourisme" recensées par collectivité par région



Réalisation : Wile & Territoires - Source : Enquête modes actifs 2022

Si l'on observe la répartition régionale des actions « tourisme » recensées, on constate que ce sont les collectivités de Nouvelle-Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Bourgogne-Franche-Comté qui déclarent déployer le plus d'actions sur ce sujet en moyenne. À noter que la région Île-de-France arrive dernière des régions métropolitaines sur ce classement. Les collectivités issues des régions d'outre-mer semblent également proposer moins d'actions en faveur du tourisme à vélo.

À noter : même si cela reste difficile à évaluer, on peut imaginer que les territoires qui se trouvent à proximité des grandes destinations touristiques et/ou de grands itinéraires cyclables sont ceux dont la moyenne d'actions en faveur du tourisme à vélo est la plus importante.

9.2. Focus par strates de collectivités

Les actions tourisme des régions

Action tourisme mise en place – Région	Comité d'itinéraires	Boucles	Supports de promotion numérique	Accueil Vélo	Supports de promotion papier	Événements	Topoguides
%	92 %	62 %	62 %	62 %	54 %	46 %	38 %

L'enquête montre que le volet sur lequel sont engagées les régions en matière de « tourisme à vélo » est logiquement la participation au sein des comités d'itinéraires puisque la quasi-totalité des répondants est inscrite dans au moins une démarche de ce type. De la même façon, 62 % des régions contribuent à l'animation du réseau Accueil Vélo®, développent des boucles, et proposent au moins un support numérique dédié au vélo. 54 % d'entre elles disposent également de supports

papier, et 46 % organisent ponctuellement des événements vélo. Enfin, seulement 38 % des régions participent directement ou indirectement à l'édition de topoguides.

Les actions tourisme des départements

Action tourisme mise en place – Depts	Supports de promotion numérique	Comité d'itinéraires	Boucles	Supports de promotion papier	Accueil Vélo	Topoguides	Événements
%	92 %	90 %	84 %	84 %	82 %	58 %	55 %

Pour ce qui est des départements, l'action « tourisme » la plus répandue reste la promotion via un support numérique dédié (92 % des répondants). Les départements sont, comme les régions, très engagés au sein des comités d'itinéraires (90%) mais également dans la mise en place de boucles (84%) et dans le déploiement d'Accueil Vélo® (84%) Côté édition papier, les départements sont très enclins à éditer des supports de promotion mais participent moins à l'édition de topoguides (58%). Du côté des événements, il s'agit de l'action en faveur du tourisme la moins développée dans les départements (55%).

Intercommunalités

Catégorie d'EPCI (en milliers d'hab)	Boucles	Supports de promotion papier	Supports de promotion numérique	Accueil Vélo	Événements	Comité d'itinéraires	Topoguides
0 < 20	81 %	63 %	56 %	35 %	47 %	30 %	14 %
20 < 50	88 %	59 %	47 %	37 %	38 %	31 %	27 %
50 < 100	70 %	54 %	55 %	45 %	34 %	46 %	21 %
100 < 200	75 %	78 %	67 %	39 %	36 %	42 %	17 %
200 < 500	85 %	65 %	75 %	75 %	60 %	60 %	5 %
500 < 1M	100 %	80 %	80 %	60 %	80 %	40 %	20 %
1M <	50 %	0 %	100 %	50 %	50 %	50 %	0 %
Total général	81 %	61 %	56 %	42 %	41 %	38 %	20 %

Contrairement aux régions et aux départements, l'action « tourisme » la plus répandue au sein des intercommunalités interrogées (y compris celles de petites taille) est la mise en place de boucles de découverte à vélo. Logiquement, elles développent aussi souvent des supports de promotion papier (61 %) et numériques (56%), et participent au déploiement de la marque Accueil Vélo (42 %). La participation à des comités d'itinéraires (38 %) et l'édition de topoguides (20 %) sont en revanche des actions moins répandues dans les intercommunalités.

Communes

Catégorie de comm (en milliers d'habitants)	Boucles	Événements	Supports de promotion numérique	Supports de promotion papier	Accueil Vélo	Comité d'itinéraires	Topoguides
0 < 5	91 %	43 %	35 %	38 %	25 %	20 %	14 %
5 < 10	86 %	57 %	43 %	38 %	14 %	29 %	19 %
10 < 20	81 %	19 %	38 %	38 %	19 %	10 %	14 %

20 < 50	75 %	58 %	54 %	46 %	42 %	33 %	13 %
50 < 100	83 %	83 %	50 %	67 %	33 %	33 %	17 %
100 <	75 %	13 %	50 %	50 %	13 %	38 %	13 %
Moyenne générale	85 %	44 %	41 %	41 %	25 %	23 %	15 %

Comme pour les EPCI, **la réalisation de boucles et la création de supports de promotion papier/numériques sont les actions « phares » des communes en termes de tourisme à vélo** (pour respectivement 85 % et 41 % des répondants). On note néanmoins que 44 % de l'échantillon indique avoir participé directement ou indirectement à l'organisation d'événements dédiés au tourisme à vélo. Le déploiement d'Accueil Vélo®, la participation à des comités d'itinéraires et l'édition de topoguides sont des actions moins répandues (dans respectivement 25 %, 23 % et 15 % des cas).

10. Les actions à destination des entreprises

Cette partie s'intéresse aux actions portées par les collectivités afin de soutenir le développement d'une culture vélo au sein des entreprises de leurs territoires respectifs, mais aussi de développer la filière économique du vélo.

Précisions méthodologiques

Les collectivités répondantes ont été interrogées ici sur deux points :

- Le fait de développer des actions visant à faire la promotion du vélo auprès des salariés des entreprises du territoire, ainsi que la nature de ces actions ;
- Le fait d'avoir mis en place des actions visant à structurer la filière économique du vélo sur le territoire, et la nature de cette structuration.

Pour ce qui concerne la promotion du vélo auprès des salariés, les collectivités ont été interrogées sur la mise en place des actions suivantes :

- L'organisation de « challenges » ou « défis » liés à la mobilité douce ;
- L'accompagnement et l'animation de la politique vélo des entreprises volontaires ;
- La mise à disposition d'une information dédiée à la mise en place d'une politique de développement du vélo dans les entreprises ;
- La mise en place d'incitations financière directes ou indirectes pour les entreprises exemplaires en termes de promotion du vélo (aides à l'achat, à la location et à l'aménagement des espaces dédiés au vélo, etc.).

Pour ce qui est de la structuration d'une filière économique du vélo sur les territoires, les actions identifiées sont de trois natures :

- L'identification et/ou la mise à disposition d'un listing des acteurs de la filière vélo sur le territoire ;
- L'accompagnement et l'animation d'un réseau d'entreprises vélo (par exemple, la création d'un cluster) ;
- La mise à disposition d'incitations financières directes ou indirectes aux entreprises de la filière.

À retenir :

- Un cinquième des collectivités a mis en place un partenariat avec des entreprises pour favoriser le vélo, le plus souvent la forme de « challenges » mobilité ;
- Les régions sont au premier plan du soutien à la filière économique du vélo ;
- L'identification des acteurs de la filière vélo sur le territoire et la mise à disposition d'un annuaire de ces acteurs est l'action de structuration la plus couramment engagée.

10.1. La promotion du vélo auprès des salariés des entreprises du territoire

Taux de réponse : au total, 605 collectivités ont été interrogées sur la mise en place, ou non, de partenariats avec les entreprises du territoire pour favoriser l'usage du vélo auprès de leurs collaborateurs, soit 47 % par rapport à l'échantillon global. Les départements n'ont cependant pas été interrogés sur ce point, puisque le développement économique n'entre pas dans le champ de leurs compétences.

Un cinquième des collectivités a mis en place un partenariat avec des entreprises pour favoriser le vélo

Catégories de collectivités	Partenariats entreprises – Oui	Partenariats entreprises – Non
Région	25 %	75 %
EPCI	32 %	68 %
Commune	12 %	88 %
Total général	23 %	77 %

Sur les 605 collectivités interrogées sur cet item, **23 % seulement indiquent avoir mis en place des actions visant à développer le vélo dans les entreprises de leur territoire.** Cette action est plus fréquente dans les EPCI : 32 % des intercommunalités répondantes déclarent travailler sur le sujet.

Les partenariats avec les entreprises prennent le plus souvent la forme de challenges mobilité

Catégories de collectivités	Challenges ou défis mobilité	Accompagnement et animation	Information	Incitations financières
Région	67 %	33 %	33 %	0 %
Commune	45 %	36 %	52 %	6 %
EPCI	69 %	67 %	50 %	8 %
Total général	63 %	59 %	50 %	7 %

Les partenariats visant à développer le vélo entre les collectivités et les entreprises peuvent prendre plusieurs formes. **Les « challenges » ou autres défis liés à la mobilité active sont les actions les plus répandues chez les répondants : 63 % des répondants qui travaillent sur le sujet indiquent mettre en place ponctuellement ces actions,** dont 69 % des EPCI et 67 % des régions. L'accompagnement et l'animation des entreprises volontaires est également récurrent pour 59 % des répondants, comme la mise à disposition d'une information dédiée à la mise en place d'une politique vélo au sein des entreprises (50 % des répondants). En revanche, les incitations financières directes ou indirectes (aides à l'achat de flottes, à la location et à l'aménagement des espaces dédiés au vélo) sont beaucoup moins répandues sur ce sujet, puisqu'on ne les retrouve que dans 7 % des cas.

10.2. Les actions de structuration de la filière économique du vélo

Les collectivités territoriales ont la possibilité d'accompagner l'émergence d'une filière économique du vélo sur leur territoire en réalisant une série d'actions. **Néanmoins, les actions des collectivités ne se limitent pas aux éléments présentés ici :** le développement des aides à l'achat, le soutien à l'apprentissage, la création de services et d'infrastructures, sont autant d'actions portées par les collectivités et qui participent au développement d'une filière vélo sur le territoire.

Taux de réponse : au total, 593 collectivités ont été interrogées sur la mise en place ou non, d'actions visant à soutenir la filière économique du vélo sur leur territoire, soit 46 % de l'échantillon global.

Les régions sont en au premier plan du soutien à la filière économique du vélo

Catégories de collectivités	Soutien à la filière éco. - Oui	Soutien à la filière éco. - En cours	Soutien à la filière éco. - Non
Région	45 %	27 %	27 %

EPCI	19 %	6 %	75 %
Commune	12 %	6 %	82 %
Total général	16 %	7 %	77 %

Parmi ces 593 collectivités, 16 % indiquent avoir mis en place des actions visant à soutenir la filière économique du vélo. **Cette action entrant directement dans le cadre de la compétence de développement économique des régions, elle est logiquement plus répandue chez ces dernières (dans 45 % des cas) qui sont au premier plan du développement de la filière vélo.** Par ailleurs, on note que 7 % des répondants souhaitent mettre en place des actions sur ce volet dans le futur, et notamment 27 % des régions répondantes.

L'identification des acteurs de la filière vélo sur le territoire est l'action de structuration la plus couramment engagée

Catégories de collectivités	Identification des acteurs	Accompagnement et animation	Incitations financières
Région	88 %	63 %	38 %
EPCI	62 %	24 %	30 %
Commune	52 %	29 %	10 %
Total général	60 %	28 %	22 %

L'enquête permet également d'identifier la forme du soutien engagé par la collectivité. **L'action la plus récurrente sur ce volet est l'identification et la mise à disposition d'un listing des acteurs de la filière.** Cette action est mise en place par 60 % des répondants qui travaillent sur le sujet et 88 % des régions. Viennent ensuite des actions d'accompagnement et d'animation (type « Cluster vélo » par exemple) qui sont proposées par 28 % des répondants. La mise à disposition d'incitations financières est proposée par 22 % des répondants qui travaillent sur le sujet, dont 38 % des régions et 30 % des intercommunalités.

11. L'apprentissage du vélo

Cette partie propose de faire le point sur les mesures mises en place par les collectivités afin de développer l'apprentissage du vélo à tous les niveaux. Qu'il soit dirigé vers des enfants à travers le développement du Savoir rouler à vélo (SRAV)²⁵ ou encore vers les adultes via des actions de remise en selle, cet apprentissage est essentiel pour instaurer une véritable culture vélo sur le territoire et assurer une stabilité de la pratique.

Précisions méthodologiques

Les collectivités ont été interrogées sur deux points :

- La mise en place d'actions visant à favoriser l'apprentissage du vélo chez les enfants (en lien avec le SRAV) ;
- La mise en place d'actions visant à développer l'apprentissage et la remise en selle des adultes.

À retenir :

- Une collectivité sur trois met en place des programmes d'apprentissage du vélo à destination des enfants ;
- Les communes sont à pied d'œuvre pour l'apprentissage du vélo aux enfants : 48 % d'entre elles travaillent sur le sujet ;
- Une collectivité sur six met en place des programmes d'apprentissage et de remise en selle à destination des adultes.

Taux de réponse : au total, 744 collectivités ont été interrogées sur le fait de disposer, ou non, d'un programme d'apprentissage du vélo à destination des adultes et/ou des enfants. Cela représente un taux de réponse moyen de 58 % par rapport à l'échantillon global.

Les communes sont à la manœuvre pour développer l'apprentissage du vélo chez les enfants

Catégories de collectivités	Programme vélo enfants - Oui	Programme vélo enfants - En cours	Programme vélo enfants - Non
Région	7 %	0 %	93 %
Département	26 %	22 %	53 %
EPCI	27 %	17 %	56 %
Commune	48 %	17 %	35 %
Total général	35 %	17 %	48 %

Parmi ces 744 répondants, on constate que **35 % ont d'ores et déjà mis en place un programme d'apprentissage du vélo à destination des enfants** sur leur territoire, dont 48 % des communes qui jouent un rôle primordial pour le développement du SRAV notamment (en lien avec leur compétence de gestion des écoles primaires). Par ailleurs, 27 % des intercommunalités, 26 % des départements et seulement 7 % des régions indiquent également mettre en place des actions pour

²⁵ Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) est un dispositif lancé en 2018 par le gouvernement concernant l'apprentissage du vélo pour les 6-11 ans. Cette mesure vise à la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège.

l'apprentissage du vélo chez les enfants. Les départements et les régions sont donc peu à travailler sur la sensibilisation des collégiens et des lycéens à la pratique du vélo pour leurs déplacements. À noter néanmoins : 17 % de l'échantillon, et notamment 22 % des départements répondants, indiquent que la mise en place d'un programme de ce type était en projet en 2022.

Une collectivité sur six met en place des programmes d'apprentissage et de remise en selle à destination des adultes

Catégories de collectivités	Programme vélo adultes - Oui	Programme vélo adultes - En cours	Programme vélo adultes - Non
Région	7 %	0 %	93 %
Département	23 %	7 %	70 %
EPCI	18 %	13 %	69 %
Commune	15 %	12 %	73 %
Total général	17 %	11 %	72 %

Les programmes d'apprentissage à destination des adultes (par exemple, les ateliers de remise en selle) semblent beaucoup moins répandus. **Seuls 17 % des répondants déclarent avoir mis en place ce type d'action en 2022** : 23 % des départements, 18 % des EPCI, 15 % des communes et 7 % des régions alors que cette action relève plutôt de la compétence « action sociale » des départements. 13 % des EPCI et 12 % des communes souhaitent mettre en place ce type de programmes dans le futur.

12. La sécurité des cyclistes

Cette partie s'intéresse aux actions mises en place par les collectivités afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Ces actions peuvent être de différentes natures, allant de la prévention à des mesures plus coercitives. Néanmoins le travail des collectivités sur la sécurité des usagers ne se limite pas aux mesures évoquées ci-dessous : la création d'infrastructures cyclables sécurisées reste un enjeu essentiel pour limiter l'accidentalité (voir partie « voirie cyclable »).

Précisions méthodologiques

Les collectivités répondantes ont été interrogées ici sur deux points :

- Le fait de mettre en place des actions visant à améliorer la sécurité des cyclistes sur leur territoire ;
- La nature de ces actions.

Les actions recensées dans le cadre de l'enquête sont les suivantes :

- Les actions de sensibilisation à destination des cyclistes et/ou des autres usagers de la route ;
- La mise en place de radars pédagogiques (affichant les vitesses des usagers motorisés) ;
- La régulation du stationnement automobile ;
- La mise en place de systèmes de dispositifs de contrôle effectif des vitesses ;
- La création d'une brigade de police à vélo.

À retenir :

- Un quart des collectivités interrogées mettent en place des actions pour réduire l'accidentalité des cyclistes ;
- La sensibilisation du public est l'action la plus couramment engagée par ces collectivités, suivie de la mise en place de radars pédagogiques.

Taux de réponse : au total, 672 collectivités ont été interrogées sur le fait de mettre en place, ou non, des actions visant à réduire l'accidentalité des cyclistes. Cela représente un taux de réponse moyen de 72 % par rapport à l'échantillon global. À noter : les régions et la catégorie « autres » n'ont pas été interrogées sur ce point, considérant le fait que la réduction de l'accidentalité entre plutôt dans le champ de compétence des gestionnaires de voirie et détenteurs du pouvoir de police.

Un quart des collectivités concernées mettent en place des actions pour réduire l'accidentalité

Catégories de collectivités	Réduction accidentalité – Oui	Réduction accidentalité – En cours	Réduction accidentalité – Non
Département	46 %	14 %	40 %
EPCI	21 %	7 %	72 %
Commune	31 %	13 %	55 %
Total général	28 %	11 %	61 %

Parmi ces 672 répondants, **28 % ont d'ores et déjà mis en place des actions visant à réduire l'accidentalité sur leur territoire** : 46 % des départements, 31 % des communes et 21 % des EPCI. À noter néanmoins que 11 % de l'échantillon déclare que des actions de ce type sont en cours de réflexion au sein de la collectivité, dont 14 % de départements et 13 % de communes.

La sensibilisation du public est l'action la plus couramment engagée par les collectivités

Catégories de collectivités	Actions de sensibilisation	Radars pédagogiques	Régulation stationnement auto	Contrôle vitesse	Brigade police vélo
Département	63 %	20 %	5 %	10 %	-
EPCI	81 %	29 %	25 %	14 %	14 %
Commune	68 %	52 %	45 %	41 %	27 %
Moyenne générale	72 %	39 %	32 %	27 %	19 %

Si l'on regarde le détail des actions, celles qui visent la sensibilisation du public sont les plus courantes : **72 % des répondants déclarent mettre en place ce type d'actions, avec notamment 81 % des EPCI**. Autre action récurrente, mais dans une moindre mesure : l'installation de radars pédagogiques à destination des automobilistes est développée chez 39 % des répondants, et plus de la moitié des communes interrogées. Viennent ensuite les actions de régulation du stationnement automobile (dans 32 % des cas) et de contrôle de vitesses (27 %). La mise en place de brigades de polices spécifiquement mobilisées sur le sujet est une action moins souvent mise en œuvre (chez 19 % des répondants) et semble logiquement beaucoup plus développée par les communes et les EPCI.

13. La stratégie et les actions en faveur du développement de la marche

Une « stratégie de développement de la marche » vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons sur le territoire. Les collectivités peuvent agir sur plusieurs paramètres pour favoriser la pratique de la marche : largeur et qualité des espaces, aménagement de sentiers, signalétique, équipements de confort (bancs, sanitaires), développement d'espaces urbains inclusifs, apaisement des vitesses, etc.

Précisions méthodologiques sur le recueil des données

Le volet « marche » de l'enquête modes actifs a pour but de recenser les initiatives en matière de politiques marchables et de mise en œuvre d'action de promotion de la marche par les collectivités. Une série de huit questions a été posée aux collectivités afin de recenser :

- L'existence d'une stratégie afin de développer la pratique de la « marche du quotidien »
- La nature du ou des documents de planification utilisé(s) pour développer cette stratégie, ainsi que sa date de création
- L'existence d'un portage politique du sujet au sein de la collectivité
- Le type d'actions engagées par la collectivité pour favoriser la marche sur son territoire
- La présence d'une instance de concertation

À retenir :

- La prise en compte de la marche connaît une accélération importante : 18 % des collectivités ont une stratégie marche en vigueur, 17 % en prépare une.
- 44 % des documents de la stratégie marche ont été réalisés après 2019 ;
- 4 collectivités sur 5 ont un portage politique de la marche ;
- Les collectivités séquentent leur action par publics (randonnée/marche du quotidien/marche santé...)
- Un tiers des actions engagées par les collectivités concerne l'aménagement de l'espace pour améliorer les déplacements à pied (mise en place d'une signalétique dédiée aux piétons, création et ou reprise de la voirie/chemin)

13.1. La stratégie des collectivités en faveur de l'usage de la marche

13.1.1. Une prise en compte croissante de la marche par les collectivités

74 % des collectivités participantes à l'enquête ont répondu au volet marche de l'enquête.

Formalisation d'une stratégie marche	Nb	En %
Oui	173	18 %
Non	629	65 %
En cours de formalisation	163	17 %

Total général	965	100 %
---------------	-----	-------

Moins d'un cinquième des collectivités répondantes, 18 %, ont déjà formalisé une stratégie pour favoriser la marche sur leur territoire. Pour autant, un nombre quasi-similaire, à savoir 17 % des collectivités répondantes, sont en cours de formalisation d'une stratégie marche. 65 % des collectivités n'ont à l'heure actuelle aucune stratégie marche formalisée.

Organisation du portage politique de la marche	Total
Portage partagé entre plusieurs élu-es, en fonction du type d'actions menées	43 %
Pas de portage politique spécifique ou clairement identifié	31 %
Portage par un élu-e en particulier	26 %
Total général	100 %

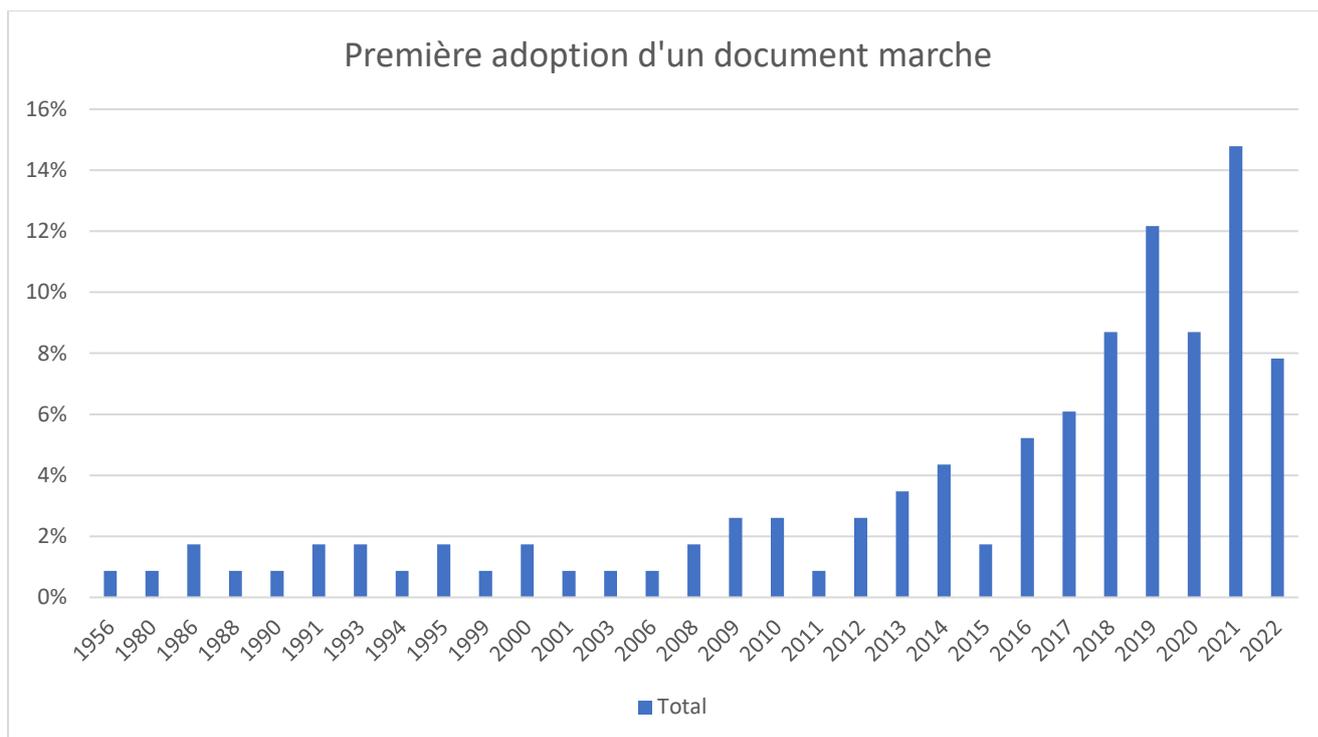
Pour près de la moitié des collectivités engagées dans une stratégie marche (43 %), le portage politique du sujet marche est partagé entre plusieurs élu-es, en fonction du type d'actions menées. Le portage politique de cette question est porté par une seule élu-e spécifique dans 26 % des cas, tandis qu'il n'est pas clairement porté ou identifié dans 31 % des cas.

Le portage politique de la marche est comparable à celui concernant le vélo. Pour rappel, 44 % des collectivités ont un portage politique de la politique cyclable partagé entre plusieurs élu-es, 36 % ont un portage de la politique cyclable par une élu-e déléguée au vélo. 20 % des collectivités n'ont pas de portage politique spécifique.

13.1.2. Une accélération récente de la prise en compte du sujet marche par les collectivités

44 % des documents en vigueur ont été réalisés après 2019

9 % collectivités (115) ont répondu à cet item.



Une partie des stratégies marche des collectivités répondantes ont été adoptées très récemment, témoignant d'un dynamisme important en faveur de la prise en compte de ce mode de déplacement au sein des politiques publiques des collectivités. 44 % des documents en vigueur ont été réalisés après 2019, avec une nette augmentation en 2021. Cette seule année a vu 15 % des collectivités adopter pour la première fois un document de planification en faveur de la marche.

40 % des documents formalisant une stratégie de la marche sont en cours de réalisation

Ce dynamisme en faveur de la marche se retrouve également dans la mise en œuvre actuelle des documents appuyant la stratégie des collectivités. Plus de 40 % des documents recensés sont en cours de préparation. Les Plans départementaux des itinéraires de promenade (PDIPR), ainsi que les Plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), sont les documents les plus en vigueur.

Le « plan piéton », représente 18 % de l'ensemble des documents recensés. Le document le plus courant formalisant « la stratégie marche » d'une collectivité - qu'elle soit en cours de réalisation ou en vigueur - est le plan d'accessibilité de la voirie et d'aménagements des espaces publics (PAVE), obligatoire pour les communes de plus de 1 000 habitants. Il représente 28 % des documents recensés. La catégorie « autres documents », regroupant un quart des documents recensés, comprend principalement des schémas de randonnée, de loisirs et de tourisme et des schémas modes actifs. Viennent ensuite une inscription des stratégies marche dans des plans locaux d'urbanisme et ou du plan de mobilité (22 % des documents) et des plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnée, qui vise à protéger les chemins ruraux utilisés pour la promenade ou la randonnée, compétence obligatoire des départements (7 % des documents).

Type de documents marche recensés	%	Nb
-----------------------------------	---	----

PAVE	28 %	89
Autres documents	25 %	82
PLUI, PDM	22 %	72
Plan piéton	18 %	58
PDIPR	7 %	22
Total	100 %	323

Statut des documents (en %)	En vigueur	En cours de réalisation	Total
PAVE	62 %	38 %	100 %
Autres documents	52 %	48 %	100 %
PLUI, PDM	54 %	46 %	100 %
Plan piéton	57 %	43 %	100 %
PDIPR	73 %	27 %	100 %
Moyenne	59 %	41 %	100 %

Très majoritairement (84 %), les collectivités impliquées sur le sujet marche n'ont pas d'instance de concertation dédiée²⁶.

Instance de concertation marche	en %
Oui	16 %
Non	84 %
Total général	100 %

13.2. L'action des collectivités en faveur de la marche

13.2.1. La moitié des collectivités engagées dans une stratégie marche réalise des actions

24 %, soit 314 collectivités territoriales ont répondu à cet item.

²⁶ La question porte sur l'existence d'instances de concertation, et non sur la mise en œuvre d'une concertation sur le sujet, qui est souvent mise en place mais ponctuellement à la faveur des projets de la collectivité.

Mise en œuvre d'actions de promotion de la marche par les collectivités territoriales ayant un document marche en vigueur	en %
Oui	51 %
Non	49 %
Total	100 %

La moitié des collectivités ayant une stratégie en vigueur réalise une ou plusieurs actions en faveur de l'usage de la marche sur leur territoire.

13.2.2. Les aménagements et l'évènementiel, principales actions des collectivités en faveur de la marche

L'enquête a recensé 151 actions réalisées par 134 collectivités. Sur la base des caractéristiques données, une typologie d'actions a été définie, regroupant les actions en quatre catégories (aménagement, événements, communication et soutien à des associations marche).

Type d'actions	En %
Aménagements	35 %
Événements	31 %
Communication	26 %
Soutien à des associations marche	7 %
Total	100 %

Nombre d'actions réalisées par les collectivités	En %
0	2 %
1	80 %
2	13 %
3	4 %
Total général	100 %

Une très large majorité des collectivités agissant pour la marche ne réalisent qu'une seule action en 2021. 13 % des collectivités réalisent deux actions, et 4 % des collectivités trois.

35 % des actions recensées concernent les aménagements. On retrouve, au sein de cette catégorie, la mise en place d'une signalétique dédiée aux piétons (balisage, jalonnement), la création de chemins et la reprise de trottoirs pour améliorer les déplacements, ainsi que la piétonnisation permanente et/ou ponctuelle de l'espace public.

31 % des actions concernent la mise en place d'événements publics autour de la thématique marche. Cela passe principalement par l'organisation de balades et de randonnées thématiques, ainsi que des actions de sensibilisation, notamment auprès du public scolaire.

26 % des actions concernent la mise en place d'outils de communication en faveur des déplacements à pied. Cette politique de communication passe notamment par la réalisation de

cartes, de guides et de l'information physique ou numérique partagée à destination des habitants.

7 % des collectivités indiquent soutenir financièrement ou matériellement l'action d'associations marche.

13.2.3. Les collectivités privilégient une action par publics

Type de publics cibles

Type de marches accompagnées	Total
Randonnée touristique	31 %
Marche en général	29 %
Marche du quotidien	13 %
Marche loisirs et/ou sportive	11 %
Scolaires	9 %
Marche santé	7 %
Total	100 %

Les 151 actions en faveur de la marche menées par les collectivités répondantes visent une diversité de publics davantage qu'une politique globale en faveur de la marche, celle-ci ne représentant que 31 % des actions. Ainsi, un tiers des actions sont tournées vers le développement de la randonnée touristique et 11 % vers la marche loisirs et/ou sportive.

Le développement de la marche du quotidien représente 13 % des actions recensées. Enfin, la promotion de la marche au sein du public scolaire et la promotion de la marche santé représentent 16 % des actions recensées.

13.3. Focus par strates de collectivités

Existence d'une stratégie marche	Adoptée	En cours de formalisation	Non	Total
Commune	22 %	19%	59 %	100 %
EPCI	11 %	16%	74 %	100 %
Département	23 %	8%	69 %	100 %
Région	8 %	8%	85 %	100 %
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	16 %	28%	56 %	100 %
Total général	18 %	17%	65 %	100 %

Nombre de documents en vigueur par collectivités territoriales	Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	Com mune	Départ ement	EP CI	Rég ion	Total général
1	54 %	50 %	48 %	55 %	10 0 %	52 %
2	0 %	42 %	41 %	23 %	0 %	34 %
3	46 %	8 %	10 %	19 %	0 %	13 %
4	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	1 %
Total général	100 %	100 %	100 %	10 0 %	10 0 %	100 %

Certains types de collectivités ont répondu en faible nombre, ce qui invite à la prudence dans l'interprétation des résultats. C'est notamment le cas pour les régions et les syndicats mixtes, les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR), les parcs naturels régionaux (PNR)...

Départements et communes sont les plus nombreux à avoir engagé une stratégie marche

Parmi les 18 % des collectivités ayant une stratégie marche déjà adoptée, les départements sont ceux qui sont les plus représentés (23 %), suivis de près par les communes (22 %) et par les collectivités regroupées sous le qualificatif "autres" (16 %). Cette dernière catégorie - comprenant notamment les syndicats mixtes, les PETR et les PNR - est également la plus nombreuse à être en cours de formalisation d'une stratégie marche (28 %), suivie des communes (19 %) et des EPCI (16 %) sur un total de 17 % des collectivités répondantes ayant indiqué être en cours de formalisation d'une stratégie marche.

Parmi les 65 % des collectivités répondantes ayant indiqué ne pas avoir de stratégie marche adoptée ou en cours de formalisation, les régions (85 %) et EPCI (74 %) sont majoritaires.

La majorité (52 %) des collectivités ayant une stratégie marche la formalise dans un document. Plus d'un tiers (34 %) ont formalisé leur stratégie marche dans deux documents et 13 % des collectivités dans trois documents.

La stratégie marche des collectivités territoriales se formalise principalement dans les documents réglementaires existants (PAVE, PDIPR, PDM)

Le type de document employé le plus fréquemment pour déployer une stratégie marche varie en fonction du type de collectivités. 37 % des documents communaux formalisant la stratégie marche sont des PAVE, dont la moitié sont réalisés par des communes de plus de 100 000 habitants. Les départements emploient plus fréquemment le PDIPR, notamment pour les départements les plus peuplés. Les intercommunalités privilégient quant à elles l'inscription dans leur plan de mobilité et/ou une inscription dans leur PLUI. Les 33 plans piétons en vigueur sont principalement mis en œuvre par des communes (16) ainsi que des intercommunalités (13).

Un portage du sujet marche le plus souvent partagée entre plusieurs élu-es

Type de collectivités	Portage partagé entre plusieurs élu-es, en fonction du type d'actions menées	Portage par un élu-e en particulier	Pas de portage politique

Commune	49 %	19 %	32 %
EPCI	33 %	34 %	33 %
Département	29 %	62 %	10 %
Région	50 %	0 %	50 %
Autre (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	36 %	27 %	36 %
Total général	43 %	26 %	31 %

Dans 70 % des cas, la marche fait l'objet d'un portage politique. Une fois sur 4, un élu est désigné pour le faire. Dans 43 % des cas, le portage politique se fait de manière partagée entre plusieurs élus. Les régions (50 %) et communes (49 %) sont les collectivités dans lesquelles ce portage collectif est le plus important. Pour 31 % des collectivités, le portage politique d'une stratégie marche est absent.

La répartition des actions recensées par type de collectivités

Existence d'actions marche par type de collectivités territoriales ayant une stratégie marche	Oui	Non	Total général
Commune	47 %	53 %	100 %
EPCI	50 %	50 %	100 %
Département	82 %	18 %	100 %
Région	100 %	0 %	100 %
Autres (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	33 %	67 %	100 %
Total général	51 %	49 %	100 %

Répartition des 151 actions recensées par type de collectivités	Total (en %)
Commune	63 %
EPCI	22 %
Département	12 %
Autre (Syndicat mixte, PETR, PNR...)	2 %
Région	1 %
Total général	100 %

Les communes, bien qu'inégales dans la mise en œuvre d'actions – un peu moins de la moitié des communes répondantes en réalisent – mettent en œuvre la majeure partie des actions recensées par l'enquête. 63 % des 151 actions sont réalisées par des communes. Les

principales actions menées par les communes concernent l'aménagement de l'espace public et la création d'événements sur la thématique marche.

Au sein des collectivités ayant une stratégie marche en vigueur et réalisant des actions, les départements se distinguent. 82 % d'entre eux réalisent des actions en faveur de la marche.

Les départements et les intercommunalités représentent un tiers des 151 actions recensées engagées (33 %).

19 actions réalisées par les départements ont été recensées via l'enquête. La grande majorité de leurs actions relèvent du champ de la communication (63 %), seul domaine pour lequel l'ensemble des échelons répondants mène une action sur le sujet. Viennent ensuite, de manière égale, des actions de type aménagement ou de soutien à des associations marche (16%) qui ne sont toutefois pas portées par les mêmes échelons : les premières sont portées par les départements entre 1 et 2 millions d'habitants (33 %) et ceux entre 200 000 et 500 000 habitants (29 %) tandis que les secondes sont uniquement le fait des départements entre 500 000 et 1 million d'habitants (43 %).

La moitié des intercommunalités répondantes indiquent également agir en faveur de ce mode de déplacement. Les actions menées en faveur de la marche par les intercommunalités portent sur trois catégories : la mise en place d'événements autour de la marche, l'aménagement de l'espace public et la communication.