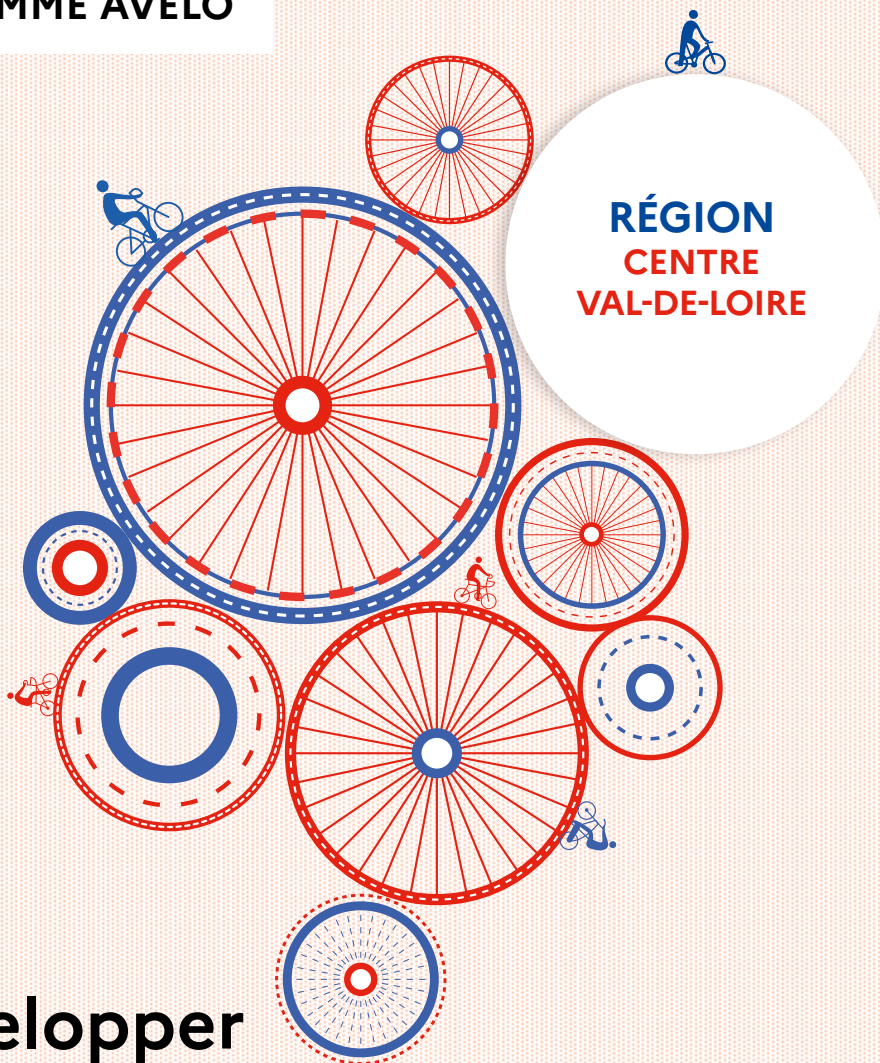


## PROGRAMME AVELO



CLÉS POUR AGIR

**Développer**  
le système vélo  
dans les territoires

**Ce document est édité par l'ADEME**  
**ADEME**

20, avenue du Grésillé  
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

**Version mise à jour** : octobre 2021

**Coordination technique** : Claire Schreiber (ADEME - service Transports et Mobilité)

**Rédaction** : Stéphanie Le Dantec (Ecologie urbaine et communication)

**Contributeurs/relecteurs** : Claire Schreiber (ADEME), Céline Lamer (ADEME Centre-Val de Loire), la cellule régionale France Mobilités et les collectivités qui ont partagé leur retour d'expérience

**Création graphique** : Elaine Guillemot - [latelierdelestuaire.com](http://latelierdelestuaire.com)

Brochure réf. 011528

**ISBN** : 979-10-2971815-1

**Dépôt légal** : ©ADEME Éditions, juin 2021

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

# SOMMAIRE

1

## COMPRENDRE

6

POUR PRENDRE UNE LONGUEUR D'AVANCE

FICHE 1.1 Les chiffres clés

FICHE 1.2 Le système vélo

FICHE 1.3 Aspects réglementaires et gouvernance

2

## PLANIFIER

13

POUR (RE)DONNER UNE PLACE AUX MODES ACTIFS

FICHE 2.1 Les outils de planification

3

## AMÉNAGER

16

POUR FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

FICHE 3.1 Stationnement : répondre au besoin de confiance et de confort des cyclistes

FICHE 3.2 Itinéraires et jalonnement : des trajets directs, confortables et sûrs

FICHE 3.3 Réduction de la vitesse et traitement des points durs

4

## COMMUNIQUER

22

POUR AIDER LES USAGERS À FRANCHIR LE PAS

FICHE 4.1 Plan de communication : changer les comportements durablement

FICHE 4.2 Communication événementielle : opération séduction !

FICHE 4.3 Plans de mobilité employeur (PDME) et écomobilité scolaire

5

## DÉVELOPPER DES SERVICES

28

POUR PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

FICHE 5.1 Prêt et location de vélos : tester de nouvelles mobilités

FICHE 5.2 Apprentissage du vélo et mécanique vélo

FICHE 5.3 Une économie en marche

6

## ÉVALUER

34

POUR S'AJUSTER AU RYTHME DES USAGERS

FICHE 6.1 L'évaluation, clé de voûte d'une politique cyclable réussie

FICHE 6.2 Le comptage pour mesurer le flux des cyclistes

7

## LEXIQUE

38

8

## INITIATIVES EN RÉGIONS

39

9

## LIENS UTILES

50

# AVANT-PROPOS

L'ADEME, via sa stratégie Transports et Mobilité 2020-2023, se positionne comme facilitatrice de la capitalisation des connaissances, de la valorisation et de la montée en compétences des acteurs de la mobilité et des transports.

Son action s'articule autour de trois axes stratégiques pour atteindre les objectifs de neutralité carbone à horizon 2050 tout en assurant justice sociale et bien-être dans nos sociétés :

- ▶ Axe 1 : comprendre et agir sur la demande et les comportements ;
- ▶ Axe 2 : favoriser un report vers des modes plus économes et favorables à l'environnement ;
- ▶ Axe 3 : améliorer l'existant pour limiter son impact sur l'environnement.

Le développement des modes actifs s'inscrit dans l'axe 2. Il permet de réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il améliore le cadre de vie, via un apaisement des zones urbanisées, et répond à des enjeux de santé publique et d'amélioration de la sécurité routière.

**Ce cahier ressources s'adresse en priorité aux décideurs publics et aux techniciens des collectivités de territoires peu denses et de villes moyennes. Ce document passe en revue les différents dispositifs et outils réglementaires qui peuvent être mobilisés pour mettre en œuvre un système vélo performant et appuyer une politique globale de développement des modes actifs. Il est illustré par des retours d'expérience inspirants issus du programme AVELO et par d'autres initiatives réussies.**

**NB ▶ Ce cahier n'aborde pas le développement d'une politique vélo à visée de tourisme. Cependant, les outils présentés dans ce guide sont tout à fait compatibles et complémentaires avec une politique de développement du cyclo-tourisme.**

## VERS UN SYSTÈME VÉLO PERFORMANT

Pour les usagers, le vélo est surtout un moyen de déplacement très efficace et pertinent pour des trajets urbains et péri-urbains proches ou de courte distance. Néanmoins, au même titre que pour l'automobile, son développement dans les territoires doit s'appuyer sur un « système vélo » performant. La politique vélo doit donc combiner plusieurs composantes :

- ▶ Un réseau cyclable continu, suffisamment dense et homogène, bien aménagé et sécurisé (zones de circulation apaisée, séparation physique des pistes cyclables) ;
- ▶ Une signalisation et un jalonnement dédiés aux itinéraires cyclables, ainsi que des plans et des applications mobiles pour en faciliter la fréquentation ;
- ▶ Des emplacements de stationnement au domicile, comme dans les lieux de destination (établissements scolaires, commerces, bureaux), ainsi qu'à proximité des gares et pôles d'échanges multimodaux ;
- ▶ Des services combinant des ateliers de réparation accessibles dans différents lieux stratégiques et des services de location de courte, moyenne ou longue durée de tous types de vélos ;
- ▶ Des règles de circulation bien connues des usagers (double-sens cyclable dans les rues à sens unique, cédez-le-passage cycliste au feu rouge, sas vélo) pour sécuriser la cohabitation avec les autres modes de transport ;
- ▶ Une communication sur les avantages du vélo (économiques, environnementaux et sanitaires), déclinée en fonction des publics et appuyée sur des équipements et services proposés localement ;

▶ Une formation au « savoir rouler » auprès des plus jeunes, mais aussi des adultes qui ne sont pas à l'aise, pour ainsi lever les freins à la pratique.

Développées de manière concomitante, ces composantes se complètent et confortent le caractère systémique des politiques vélo pour former des cercles vertueux et augmenter mécaniquement son essor : par exemple, un plus grand réseau rend ce moyen de transport plus attractif ; la présence accrue de cyclistes les rend plus visibles des autres usagers, ce qui améliore la sécurité ; l'augmentation du nombre de cyclistes fait apparaître une offre diversifiée et spécialisée de vélos et d'accessoires.

## L'APPEL À PROJET VÉLO ET TERRITOIRES POUR SOUTENIR LES COLLECTIVITÉS

En octobre 2018, l'ADEME a lancé l'appel à projet Vélo et Territoires pour accompagner des territoires peu denses, périurbains et de moins de 250 000 habitants dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Pour la première édition, plus de 200 lauréats ont été financés via le programme de certificats d'économies d'énergie AVELO et le budget de l'ADEME sur trois axes :

- ▶ Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire national via le cofinancement d'études ;
- ▶ Soutenir l'expérimentation de services vélo ;
- ▶ Soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en cofinçant le lancement de campagnes de communication et d'animation grand public et la création de 74 postes de chargés de mission mobilités actives.



## COMPRENDRE

POUR PRENDRE  
UNE LONGUEUR  
D'AVANCE

## LES CHIFFRES CLÉS

« DES OBJECTIFS EN VUE ! »

### DES OBJECTIFS AMBITIEUX EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE GAZ À EFFET DE SERRE



ACCORD DE PARIS (2016)

**- 40 %**

► D'ÉMISSIONS DE GAZ  
À EFFET DE SERRE D'ICI  
2030 par rapport au  
niveau de 1990



PACTE VERT POUR L'EUROPE (2020)

**- 55 %**

► D'ÉMISSIONS DE GAZ À  
EFFET DE SERRE EN 2030  
par rapport au niveau de  
1990



ASSISES DE LA MOBILITÉ ET PLAN VÉLO (2018)

**9 %**

- PART MODALE DU VÉLO D'ICI 2024 (SOIT X3)
- CRÉATION D'UN FONDS pour accompagner financièrement les collectivités dans la mise en œuvre de leur politique cyclable
- GRAND PLAN POUR L'INVESTISSEMENT, 500 M€ de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) dédiés aux mobilités, et notamment aux mobilités actives (sur 5 ans)

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS-CARBONE (2015)

**- 31 %**

- DES ÉMISSIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RAPPORT À 2015 à l'horizon du quatrième budget carbone (2029-2033)
- PASSAGE DE 3 % À 12 % DE PART MODALE NATIONALE DU VÉLO (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030 et à 15 % en 2050.

### PART MODALE DU VÉLO

PART MODALE MOYENNE DU VÉLO DANS L'UNION EUROPÉENNE : environ 8 %

**8 %**



PART MODALE DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 80 KM EN FRANCE  
2,7 % de l'ensemble des déplacements

**2,7 %**



FRANCE  
25<sup>e</sup> POSITION DANS L'UNION EUROPÉENNE

Sources : part modale Europe : [Eurobarometer 2014](#) ; part modale France : [Enquête mobilité 2019](#)

## TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL INFÉRIEURS À 5 KM EN CENTRE VAL-DE-LOIRE

Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire



**83,5 %**

SONT RÉALISÉS EN VOITURE



**5,8 %**

SONT RÉALISÉS À VÉLO

## EN FRANCE, LE BUDGET DES MÉNAGES CONSACRÉ AU TRANSPORT PÈSE PLUS EN MILIEU RURAL

Source : Insee Première n°1749 - avril 2019

PART DU BUDGET DES MÉNAGES CONSACRÉE AUX TRANSPORTS

DÉPENSE MOYENNE EN 2017 PAR MÉNAGE POUR LE TRANSPORT

MILIEU RURAL

**21 %**

**7 000 euros**

AGGLOMÉRATION PARISIENNE

**16 %**

**6 200 euros**

## TAUX DE RECOURS AU VÉLO EN CENTRE VAL-DE-LOIRE

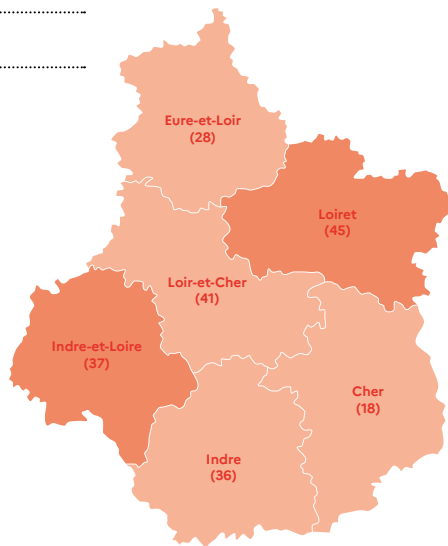
Source : IGN-Insee 2017

Part des actifs du département allant travailler à vélo (en %)

Exemple : entre 2 et 3 % des actifs résidant dans le département du Loiret utilisent le vélo comme principal moyen de transport.

Champ : personnes âgées de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage.

- DE 2 % À MOINS DE 3 %
- DE 1,3 % À MOINS DE 2 %



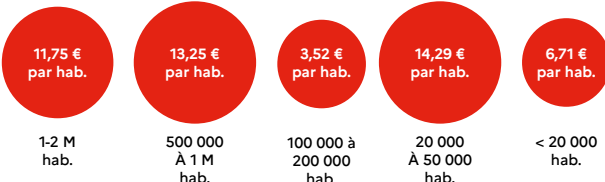
## EN FRANCE, DES BUDGETS VÉLO PAR HABITANT VARIABLES SELON LA TAILLE DES INTERCOMMUNALITÉS (2019)

Le budget vélo moyen mobilisé par les intercommunalités s'élève à 9,51€ par an et par habitant. Il varie fortement en fonction de la taille des EPCI.

Budget vélo moyen par habitant et par taille d'EPCI (2019)



**9,51 € / hab.**



Source : [Enquête Territoires, Vélo et Territoires avec le soutien de l'ADEME - 2019](#)

### EN SAVOIR PLUS

- ▶ [Aujourd'hui mon territoire : chiffres clés 2020](#) - ADEME, novembre 2020
- ▶ [Les comportements de consommation en 2017](#) - Insee Première n° 1749, avril 2019
- ▶ [Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ?](#) - Résultats de l'enquête mobilité des personnes, 2019
- ▶ [Partir de bon matin, à bicyclette...](#) - Insee Première n° 1629, janvier 2017



## COMPRENDRE

POUR FACILITER  
LA PRATIQUE DES  
MODES ACTIFS

# LE SYSTÈME VÉLO

« ACTIVER TOUS LES LEVIERS ! »

---

## LES ENJEUX

---

Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout-automobile, les modes actifs, particulièrement le vélo, retrouvent aujourd'hui une place centrale pour effectuer des trajets de courte et moyenne distance dans des territoires urbains ou périurbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Revisités et modernisés, ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie (car, bus, tramway, train, métro) et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service).

---

## BÉNÉFICES DU SYSTÈME VÉLO

---

Au-delà de ces enjeux, les modes actifs engendrent des bénéfices directs et indirects souvent peu exploités, par exemple sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores). Les modes actifs ont aussi un impact très positif en matière de santé publique, puisqu'ils concourent à la pratique régulière d'une activité physique associée à une meilleure hygiène de vie permettant de prévenir certaines maladies chroniques.

Pour les territoires, les enjeux sont multiples :

- ▶ Redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé ;
- ▶ Proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement, notamment pour les ménages éloignés géographiquement et possiblement précarisés par leur forte dépendance à la voiture ;
- ▶ Trouver des solutions pour maîtriser les phénomènes de congestion automobile, de pollution atmosphérique ou d'engorgement des transports publics dans les agglomérations ;
- ▶ Répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité.

Le vélo est un investissement public rentable : il est moins coûteux que d'autres types d'investissements publics (transport en commun, grandes infrastructures de transport) et il présente un rapport coût / avantage très positif.

Les politiques cyclables s'avèrent majoritairement populaires et bénéficient positivement aux élus qui les portent, car elles défendent une équité face à la mobilité du quotidien, qui est une attente forte des citoyens.

## LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS

Les élus locaux, leurs services, les opérateurs de mobilité, les entreprises et les acteurs de la société civile peuvent s'impliquer pour identifier et mettre en œuvre les leviers d'une mobilité plus durable sur leurs territoires. Pour les collectivités, les clés d'entrée d'une politique de développement des modes actifs sont multiples : santé, environnement, accessibilité, sécurité routière, cohésion sociale, précarité énergétique, tourisme. Elles peuvent s'appuyer sur les programmes, plans d'action et lois à l'échelle internationale, nationale et locale. La mise en œuvre du système vélo passe également par le recrutement et la formation de chargés de mission dédiés et par l'appropriation du sujet par l'ensemble des services.

**INTERNATIONAL**

- ▶ L'Agenda 21
- ▶ La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable
- ▶ Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

**LOCAL**

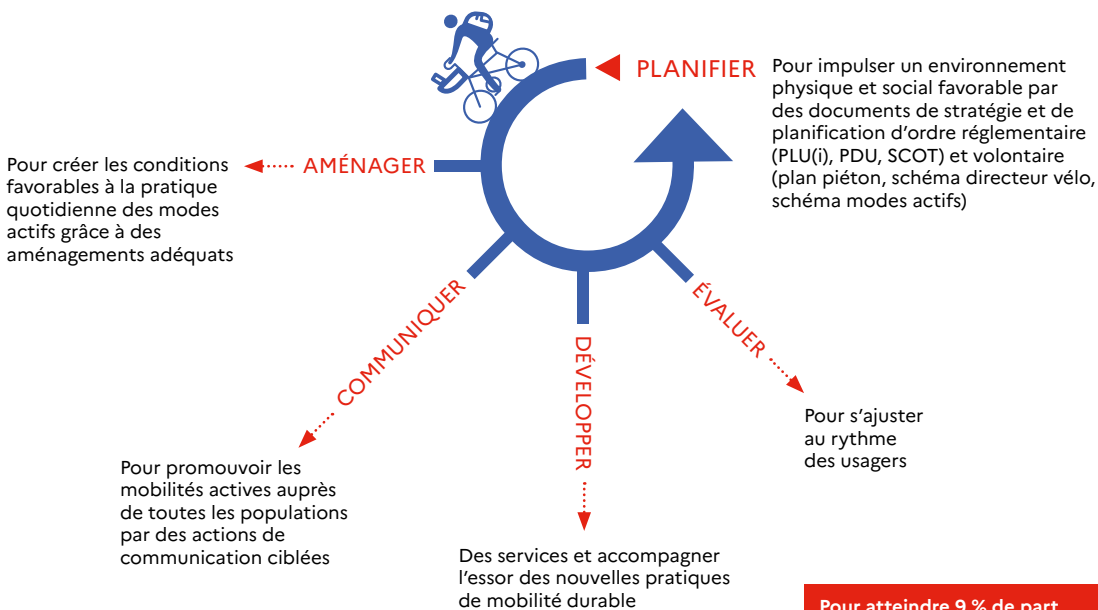
- ▶ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- ▶ Schéma régional climat air énergie (SRCAE)
- ▶ Plan régional santé environnement (PRSE)
- ▶ Plan climat air énergie territorial (PCAET)
- ▶ Territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)

**NATIONAL**

- ▶ Loi d'orientation des mobilités (LOM) - 2019
- ▶ Plan vélo et mobilités actives - 2018
- ▶ Loi de programmation du 3 août 2009 relative au Grenelle de l'environnement
- ▶ Plan national santé environnement (PNSE)
- ▶ Plan particules
- ▶ Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)
- ▶ Programme national nutrition santé (PNNS)
- ▶ Plan de lutte contre l'obésité (PO)
- ▶ Programme éducation santé
- ▶ Plan cancer
- ▶ Loi sur l'accessibilité

**LE SYSTÈME VÉLO, VISER LE BON ÉQUILIBRE**

La planification est la première composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Le déploiement du système vélo se complète en quatre volets essentiels :



Pour atteindre 9 % de part modale vélo en 2024, l'ADEME recommande aux collectivités d'investir un budget minimal de 30 € par an et par habitant

**EN SAVOIR PLUS**

- ▶ [Observatoire des mobilités actives](#) - Club des villes et territoires cyclables, 2020
- ▶ [Enquête territoires 2019](#) - Vélo & Territoires, 2020
- ▶ [Baromètre des villes cyclables](#) - Fédération des usagers de la bicyclette, 2017 et 2019
- ▶ [Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences](#) - Cerema, 2019



## COMPRENDRE

POUR FACILITER  
LA PRATIQUE DES  
MODES ACTIFS

## ASPECTS RÉGLEMENTAIRES ET GOUVERNANCE



« SE METTRE  
À LA PAGE ! »

### LE SOCLE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

La construction d'une politique cyclable s'inscrit dans un socle législatif évolutif et reposant sur plusieurs lois et réglementations incontournables. Ces dernières ont permis des avancées notoires en faveur des modes actifs et d'actionner des leviers (aménagements, règles) facilitant leur développement dans les territoires.

#### LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE (LAURE), 1996

La LAURE rend obligatoire la réalisation d'itinéraires et aménagements cyclables lors de rénovations ou réalisations de voiries urbaines.

#### PLAN D' ACTIONS DES MOBILITÉS ACTIVES (PAMA), 2015

Le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) apporte des modifications du code de la route en faveur des mobilités actives, avec notamment la mise en place de nouvelles règles de circulation ou possibilités d'aménagement :

- ▶ le cédez-le-passage cycliste toutes directions au feu ;
- ▶ les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) ;
- ▶ les marquages en zone de circulation apaisée ;
- ▶ la trajectoire matérialisée pour les cyclistes ;
- ▶ le sas cycliste.

#### CODE DE LA ROUTE

Le code de la route édicte les lois et règlements relatifs à l'utilisation des voies publiques (trottoirs, chaussées, autoroutes) par les piétons, cyclistes, utilisateurs de deux-roues à moteur, automobilistes, routiers et définit :

- ▶ les objets routiers, article R110-2 : piste cyclable, bande cyclable, voie verte, zone de rencontre, zone 30, aire piétonne ;
- ▶ les règles de priorité entre piétons, cyclistes et automobilistes ;
- ▶ les règles de circulation : place sur la chaussée, gestion des intersections ;
- ▶ les infractions (par exemple : stationnement gênant de véhicules motorisés), la signalisation routière.

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM), 2019

La LOM, promulguée le 24 décembre 2019, étend le domaine d'application de la LAURE hors agglomération. Par ailleurs, elle définit précisément les mobilités actives. Ces dernières se réfèrent « *à l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire (marche, vélo), avec ou sans assistance motorisée (à l'exception des trottinettes électriques). Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique.* »

### La LOM permet de répondre aux objectifs fixés par le Plan vélo et mobilités actives lancé par le gouvernement en septembre 2018.

Elle comprend plusieurs mesures essentielles au développement des déplacements à vélo au quotidien :

- ▶ Le déploiement de stationnements sécurisés dans les gares ferroviaires, gares routières et pôles d'échanges multimodaux et la possibilité d'embarquement des vélos non démontés dans les trains et autocars (prévue dans tous les trains neufs et rénovés) ;
- ▶ Le marquage / identification obligatoire des vélos neufs et d'occasion à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour répondre à la crainte de vol ;
- ▶ Le versement du forfait mobilité durable, à hauteur de 500 euros par an, aux salariés se rendant au travail à vélo, en covoiturage ou autres services de mobilité partagée ;
- ▶ La mise en place du programme « Savoir rouler à vélo » pour permettre à chaque élève, à son entrée dans un établissement du second degré, de maîtriser la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.

## GOVERNANCE

La LOM induit de nouvelles évolutions en matière de gouvernance et de compétences :

- ▶ Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont compétentes pour organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités. Les communes de communes sont incitées à prendre la compétence mobilité et à devenir AOM locales. Si elles ne le font pas, c'est le conseil régional, AOM régional, qui devient également AOM locale par substitution ;
- ▶ La définition de bassins de mobilité et de contrats opérationnels de mobilité pour améliorer la coopération à l'échelle du bassin ;
- ▶ L'implication des acteurs locaux de la mobilité renforcée par la création de comités de partenaires qui associent « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », qui sont consultés au moins une fois par an et avant toute évolution ;
- ▶ L'obligation d'intégrer un schéma directeur cyclable dans les plans de mobilité et de créer une instance de pilotage du Plan vélo.

Ces évolutions participent au renforcement du portage politique de la démarche et à la cohérence de la politique de mobilité avec les autres politiques publiques (urbanisme, habitat, développement économique) et à la suppression des zones blanches de la mobilité.

La compétence voirie et le pouvoir de police restent répartis entre différents échelons de collectivités et d'EPCI (voir schéma page 12).

## LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

La LOM élargit également la compétence mobilité sur l'ensemble des services de mobilité, y compris les modes actifs, avec la possibilité pour les autorités organisatrices de choisir d'organiser les services qu'elles jugent les plus adaptés (location de vélos, plateforme de covoiturage) et des actions de sensibilisation pour accroître la part des modes actifs dans les déplacements.



TRANSPORT SCOLAIRE



TRANSPORT À LA DEMANDE



TRANSPORT SOLIDAIRE



MOBILITÉS ACTIVES



TRANSPORT RÉGULIER



MOBILITÉS PARTAGÉES

### POUR RAPPEL

#### LA COMPÉTENCE

**VOIRIE** réfère à la création, à l'aménagement et à l'entretien des voies de circulation. Elle est partagée entre différents échelons.

**ROUTES DÉPARTEMENTALES**  
DÉPARTEMENTS

**VOIES D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE**  
COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

**ROUTES NATIONALES**  
ÉTAT

**TOUTES LES VOIES DU TERRITOIRE (SAUF RD ET RN)**  
MÉTROPOLIS ET COMMUNAUTÉS URBAINES

**VOIES COMMUNALES**  
COMMUNES

**POUVOIR DE POLICE =**



VITESSE



SENS DE CIRCULATION



STATIONNEMENT

Le pouvoir de police est réparti entre la mairie et la présidence de l'EPCI lorsqu'elle est compétente

### EN SAVOIR PLUS

- ▶ [Nul n'est censé ignorer la LOM](#) - Club des villes et territoires cyclables, 2020
- ▶ [Plan d'actions pour les mobilités actives \(PAMA\) - Mieux partager l'espace public : les règles évoluent](#) - Cerema, mis à jour en février 2020
- ▶ [Fiche n° 39 : La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de gouvernance et de coopération?](#) Cerema, 2020



## PLANIFIER

POUR (RE)DONNER  
UNE PLACE AUX  
MODES ACTIFS

## LES OUTILS DE PLANIFICATION



« PRENDRE UN BON DÉPART... »

---

### LES ENJEUX

---

Les démarches de planification urbaine sont un levier majeur pour rationaliser les déplacements en faveur d'une mobilité moins énergivore et moins émettrice de gaz à effet de serre. Il est donc primordial d'intégrer les modes actifs, notamment le vélo, en amont de la réflexion sur le système de déplacements. C'est le principe du schéma directeur vélo/modes actifs (également appelé plan vélo et décliné pour la marche en schéma piéton, plan marche).

Le schéma directeur vélo est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire.

Inscrire le schéma directeur vélo dans des documents opposables réglementaires (PLU par exemple) et mobiliser un budget pour la mise en œuvre du schéma permettent d'assurer la pérennité de la démarche. Au-delà de l'étude stricte d'un réseau cyclable, il est recommandé d'aborder des thèmes, tels que le stationnement, le jalonement, l'intermodalité, les services, la communication et l'évaluation. Il est également indispensable d'anticiper le vote d'un budget pour mettre en œuvre la politique cyclable.

---

### SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

---

Le schéma directeur vélo définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

Les établissements publics de coopération intercommunale (communautés de communes, d'agglomération, urbaine, métropoles) apparaissent comme l'échelle pertinente pour l'élaboration d'un schéma directeur vélo. Néanmoins, il est recommandé à toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier (communes, départements) de s'en doter. Pour les communes et les communautés de communes de petite taille, ne disposant pas encore de plan de mobilité simplifié, le schéma directeur cyclable peut être à l'origine d'une réflexion globale sur les déplacements.

---

## ARTICULATION ET INSERTION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

---

L'établissement d'un plan de mobilité (PDM) est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

Le PDM inclut obligatoirement un volet développement des mobilités actives comprenant la continuité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables.

Le PDM doit prendre en compte le plan local d'urbanisme (PLU) et le PLU intercommunal (PLUi).

Il doit être compatible avec :

- ▶ Le schéma de cohérence territorial (SCOT);
- ▶ Le plan climat air énergie territorial (PCAET);
- ▶ Le plan de protection de l'atmosphère (PPA);
- ▶ La directive territoriale d'aménagement et de développement durable (DTADD) pour les territoires concernés;
- ▶ Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

---

## L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS/VÉLO

---

Réalisé en interne ou avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé, le schéma directeur modes actifs/vélo implique une diversité d'acteurs qui sont mobilisés lors de plusieurs étapes successives.

### PHASE D'ANALYSE

- ▶ Identifier les cyclistes, les piétons et comprendre leurs pratiques (motifs, fréquences, distances, itinéraires, besoins, contraintes).
- ▶ Connaître les aménagements cyclables et piétonniers existants et les dispositifs de stationnement.
- ▶ Connaître les pôles à desservir et/ou générateurs de trafic.
- ▶ Recenser les points durs et les coupures du réseau (franchissement de voies rapides, voies de chemin de fer, zones militaires).
- ▶ Réaliser des comptages, des observations et des enquêtes auprès des usagers et des non-usagers.

### PHASE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

- ▶ Créer un maillage hiérarchisé du réseau cyclable/piéton.

Le maillage hiérarchisé du réseau cyclable/piéton peut s'appuyer sur les différents types de voies : les pistes cyclables (site propre), les bandes cyclables, les zones 30. Le jalonnement et la signalisation sont deux points importants à ne pas négliger.

Le stationnement des cycles intègre cette phase d'élaboration et doit faire l'objet d'une attention toute particulière dans une optique de trajet monomodal et multimodal.

- ▶ Intégrer la politique vélo dans une vision globale des déplacements, de l'urbanisme et de la logistique.

► Inventorier, hiérarchiser et programmer les actions concrètes. Les actions concrètes définies dans le cadre d'un plan pluriannuel s'articulent autour de quatre grands axes incontournables :

- Déterminer les aménagements à réaliser ou à modifier ;
- Définir un plan de communication associant des opérations de sensibilisation vers les divers publics (scolaires, étudiants, actifs) ;
- Développer les services dédiés aux modes actifs.
- Définir le potentiel de développement de la cyclo-logistique : livraisons du dernier km en vélo, utilisation du vélo cargo en remplacement de véhicules thermiques.

Le plan pluriannuel intègre les estimations de coûts correspondant aux différents volets, détermine le ou les services en charge des actions à mener, ainsi que les partenaires à associer. Il permet également de se fixer des objectifs : part modale, kilomètres d'aménagement cyclables à

réaliser, services vélo à mettre en place.

## PHASE DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Dès l'élaboration et la mise en œuvre du schéma directeur modes actifs, il est fortement recommandé de définir un horizon de suivi des opérations, généralement compris entre 5 et 10 ans. Cette phase de suivi est essentielle pour s'assurer de la mise en œuvre du plan d'action, en réactiver certaines, voire apporter des mesures correctives en cas d'échec ou de conflit d'usage avéré. Il est également nécessaire de définir les moyens humains et financiers qui seront alloués à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable.

Une évaluation devra être conduite à l'issue de la phase de suivi, mettant à jour les indicateurs définis au moment du plan d'action (fréquentation, coût, accidentologie, kilomètres d'aménagements cyclables). Cette évaluation constitue le point de départ d'une nouvelle planification pluriannuelle.

### REPÈRES

#### INDICE DE COÛT D'UN SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS\*

- Échelle communale : 5 000 à 15 000 €
- Échelle intercommunale : 20 000 à 50 000 €
- Échelle du syndicat de pays (SCOT) : 20 000 à 60 000 €
- Échelle métropolitaine : 100 000 à 110 000 €

\* Les chiffres sont donnés à titre indicatif ; les fourchettes peuvent varier selon le degré d'exigence du cahier des charges.

#### INDICE DE COÛT D'UNE ÉTUDE DE TRAFIC

- Échelle intercommunale : 20 000 à 50 000 €

#### INDICE DE COÛT D'ÉLABORATION D'UNE CHARTE DE LOGISTIQUE URBAINE

- > Échelle intercommunale : 20 000 € à 100 000 €

#### PARTENAIRE À MOBILISER

- Cerema, accompagnement technique
- ADEME, accompagnement technique et financier possible
- Associations, référencement des usages et des besoins

### EN SAVOIR PLUS

- [Fiche n° 38 : La loi d'orientation des mobilités - Quelles évolutions en matière de planification de la mobilité ?](#) - Cerema, 2020
- [Le Plan de mobilité simplifié - Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne](#) - Cerema, 2020
- [Les schémas cyclables \(fiche n° 01\)](#) - Certu, 2009
- [Programme InTerLUD \(Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable\)](#)
- [Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine](#) - Ademe, 2018

### FOCUS

#### VOIR PAGE 40

#### LOIRET (45) - ORLÉANS MÉTROPOLE

Démarche de concertation autour du plan vélo

#### VOIR PAGE 41

#### INDRE-ET-LOIRE (37) - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES TOURAINE EST-VALLÉES

Définition collaborative des liaisons cyclables du réseau armature



## AMÉNAGER

POUR FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

## LE STATIONNEMENT : RÉPONDRE AU BESOIN DE CONFIANCE ET DE CONFORT DES CYCLISTES



« CIRCULER À VÉLO C'EST BIEN, POUVOIR STATIONNER AUX DEUX BOUTS, C'EST ENCORE MIEUX ! »

### LES ENJEUX

Les besoins des piétons et des cyclistes sont comparables, puisqu'ils impliquent des trajets directs, confortables, sûrs et continus. Mais à la différence des piétons, les cyclistes doivent garer leur vélo en toute sécurité à leur point d'arrivée. L'étude du Club des villes et territoires cyclables « Les Français et le vélo », réalisée en 2012, démontre que le risque de vol est la deuxième raison citée pour la non-possession d'un vélo et la pratique régulière, après l'insécurité ressentie. Les mauvaises conditions météorologiques sont aussi citées, mais dans une moindre mesure.

L'article 57 de la loi dite « Grenelle II » a modifié le Code de la construction et de l'habitation : il rend obligatoire la création d'infrastructures dédiées au stationnement des vélos dans les bâtiments d'habitation et les bureaux neufs construits depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012 et dans les bâtiments collectifs existants à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 (propriétaire unique et intégrant plus de 20 places de stationnement voiture). C'est une avancée considérable qui devrait faciliter la possession d'un vélo en habitat collectif et en développer l'usage. Par ailleurs, l'article 12 du plan local d'urbanisme (PLU) permet d'imposer aux constructeurs des normes minimales concernant la réalisation de places de stationnement vélo.

En complément, en matière de stationnement vélo dans l'espace public et afin de développer l'intermodalité entre le vélo et les transports publics, la LOM prévoit que les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières soient équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

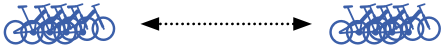
Il existe une variété de dispositifs de stationnement qui seront adaptés en fonction des besoins et de leur implantation. Une programmation peut être réalisée au niveau communal et formalisée à l'aide d'un plan ou d'un tableau contenant la localisation du dispositif, le type de stationnement retenu et le nombre d'unités,

le montage financier et le planning de mise en œuvre. Dès l'installation, la création de supports de communication (plans, applications mobile, cartes interactives) permettra d'informer les usagers sur les emplacements des infrastructures de stationnement.

1 PLACE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE



8 STATIONNEMENTS VÉLO DE COURTE DURÉE (4 ARCEAUX)



PETITES UNITÉS EN CENTRE-VILLE :  
5 À 10 ARCEAUX IDÉALEMENT SITUÉS  
DANS LES LIEUX FRÉQUENTÉS

3.1

## LE STATIONNEMENT DE COURTE OU MOYENNE DURÉE

En centre-bourg, des petites unités de stationnement, appelées arceaux, sont dédiées à un stationnement de quelques minutes à plusieurs heures. Ces arceaux peuvent être implantés de manière régulière à proximité des pôles d'échanges multimodaux (gares), des commerces et des équipements publics, pôles générateurs de trafic (administratifs, culturels, sportifs).

Les abris vélo couverts de type box ou consigne à vélo sont plus adaptés au stationnement de moyenne durée (quelques heures à une demi-journée) et répondent à un besoin de protection contre les intempéries et le vol. Implantés sur des lieux de passage, ils permettent une surveillance passive des vélos. Ils doivent être systématiquement prévus à proximité des équipements publics (école, salle omnisports, bibliothèque, piscine municipale, mairie, place du marché).

### REPÈRES

#### COÛT D'INVESTISSEMENT PAR EMPLACEMENT VÉLO\*

- ▶ Arceau : entre 60 et 150 €
- ▶ Abri vélo couvert mais ouvert : 820 €
- ▶ Consigne collective avec accès sécurisé : entre 1750 et 2000 €
- ▶ Consigne individuelle : entre 1000 et 2000 €

\* Hors terrain, installation et maintenance

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Gestionnaires de voirie
- ▶ Cerema (guides techniques)
- ▶ Associations : référencement des usages et des besoins

## LE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE

Des abris ou parkings sécurisés sont prioritairement implantés aux abords des pôles d'échanges multimodaux (gares, nœuds de correspondance bus, aires de covoiturage) et dans certaines zones d'activité. Des stationnements sécurisés peuvent aussi être implantés sur voirie (type box pouvant accueillir 4 à 5 vélos) pour répondre à l'absence de stationnements chez les particuliers. Ce type de stationnement est généralement conditionné à un abonnement harmonisé sur un même territoire, donnant accès à un local sécurisé et fermé par badge, clé ou code d'accès. Une surveillance à distance ou une présence humaine est parfois opérée. Ces équipements sécurisés sont particulièrement adaptés pour un stationnement nocturne et diurne allant d'une dizaine d'heures à plusieurs jours.

### FOCUS

#### VOIR PAGE 41

#### EURE-ET-LOIR (28) - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CHARTRES

Abri vélo à proximité des gares

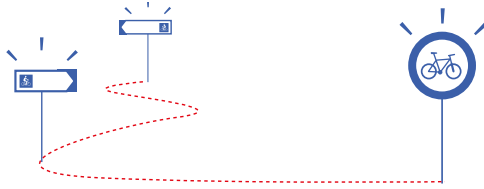
### EN SAVOIR PLUS

- ▶ [Catalogue des solutions de stationnement vélo](#) - programme Alvéole, 2019
- ▶ [Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux](#) - FUB, 2016
- ▶ [Le stationnement des vélos dans les PLU - compatibilité des PLU avec le PDUIF](#) - Syndicat des transports d'Île-de-France, 2016
- ▶ [Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs](#) - GART, 2015
- ▶ Série de Fiches : Vélo et Stationnement - Cerema, 2014
- ▶ [Stationnement des vélos dans les espaces privés](#) - DGALN - novembre 2013

# 3

## AMÉNAGER

POUR FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS



## ITINÉRAIRES ET JALONNEMENT : DES TRAJETS DIRECTS, CONFORTABLES ET SÛRS

« DES ITINÉRAIRES CYCLISTES TIRÉS À 4 ÉPINGLES »

### LES ENJEUX

Aujourd'hui, le vélo et la marche sont des moyens de déplacement en plein essor dans les villes. A l'inverse, pour les liaisons en territoires périurbains et ruraux, ces deux modes de déplacement peinent à trouver une place : le recours à l'automobile y est quasi systématique et s'explique en partie par la faible aménité de l'espace public dans des secteurs peu denses. Ainsi, proposer une offre d'itinéraires adaptés aux cyclistes, davantage sécurisés et attractifs, constitue un levier important pour développer l'usage des modes actifs sur ces territoires.

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

La cyclabilité des itinéraires est déterminée par trois variables : la sécurité des aménagements, l'efficacité du parcours (distance/temps) et la praticité d'usage (relief et lisibilité de l'itinéraire). Ainsi, quelle que soit la nature des aménagements ou des voies, les itinéraires doivent être continus, bien jalonnés et reliés entre eux par un maillage. Par ailleurs, au même titre qu'une voirie routière classique, les aléas des saisons, les intempéries et la proximité de la chaussée (débris projetés, vitesses élevées) peuvent altérer la qualité des itinéraires. Il est essentiel de prendre en compte en amont la fréquence de l'entretien des infrastructures, ainsi que l'usure du jalonnement et de la signalisation.

Les modes actifs sont aujourd'hui facilités par une boîte à outils techniques et réglementaires élargie. La démarche code de la rue, le plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) et plus récemment la LOM et la création des zones à faible émission (ZFE) donnent des moyens réglementaires aux aménageurs pour réduire la vitesse, mieux partager l'espace public, améliorer la qualité de l'air et prendre en compte les spécificités des cyclistes pour faciliter leurs déplacements.

#### Solutions d'aménagement

- ▶ mixité dans les zones de circulation apaisée (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30)
- ▶ double-sens cyclable
- ▶ mixité bus/vélos (couloir de bus ouvert aux cyclistes)
- ▶ bandes et pistes cyclables
- ▶ sas et bandes de présélection
- ▶ voies vertes
- ▶ chaussée à voie centrale banalisée
- ▶ vélorue

#### Solutions ponctuelles ou spécifiques

- ▶ impasses et voies sans issue franchissables par les cyclistes et les piétons
- ▶ traversées d'espaces privés
- ▶ traversées de parcs et de jardins publics
- ▶ rampes sur escaliers

## ASSURER LES LIAISONS INTERCOMMUNALES

Il n'est pas toujours aisé d'intégrer les chemins piétons et cyclistes sur les voies automobiles existantes. Les voies vertes, certains chemins touristiques ainsi que des tronçons de voies secondaires peuvent constituer le maillon manquant d'un réseau piéton et cyclable reliant les zones urbaines, périurbaines et rurales. Pour répondre à ce double usage loisir et utilitaire, ces itinéraires nécessitent un revêtement de qualité (résistant dans le temps et praticable en toute saison). Un traitement particulier des carrefours et une signalétique adaptée sont attendus pour assurer leur intégration dans le réseau cyclable/piéton existant et ce pour un usage quotidien. Sur ces liaisons intercommunales, il est aussi possible d'expérimenter : changement du sens de circulation, fermeture à la circulation des motorisés sur certains liaisons, réaffectation de tout ou partie de la chaussée aux cyclistes, avant de réaliser des aménagements pérennes.

## DONNER UN AVANTAGE AUX MODES ACTIFS DANS LES BASSINS DE MOBILITÉ ET POUR LES COURTES DISTANCES

La localisation et les liaisons des projets d'aménagement (habitat, zones d'activité, zones

commerciales) avec le reste de la commune (et éventuellement les communes avoisinantes) déterminent les pratiques de mobilité futures. Ainsi, la LOM instaure le bassin de mobilité qui est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent et où sont élaborés le contrat opérationnel de mobilité et le plan d'action commun.

A l'échelle de l'hyperproximité, il est aussi intéressant de donner un avantage aux cyclistes et aux piétons quant au temps de parcours et à la qualité d'itinéraires : un accès rapide et lisible pour se rendre au centre depuis un nouveau quartier aura un impact positif sur la sécurité des déplacements, l'accessibilité aux activités quotidiennes (écoles, commerces) et plus globalement sur l'amélioration du cadre de vie des habitants.

## NE SURTOUT PAS NÉGLIGER LE JALONNEMENT

Le jalonnement est un des éléments cruciaux d'une politique cyclable réussie. Le schéma directeur vélo repose sur une étude signalétique fine qui réfère aux textes réglementaires en vigueur (le code de la route et l'instruction interministérielle de la signalisation routière).

### REPÈRES

#### INDICES DE COÛTS

- ▶ Étude de jalonnement : 300 €/jour
- ▶ Panneau de signalisation normé : entre 50 et 200 €
- ▶ Pose de panneau sur un mât existant : entre 10 et 30 €
- ▶ Pose de panneau et fourniture d'un mât : entre 65 et 180 €

	Peinture antidérapante, réfléchissante	Résine	Marquage thermocollant
Délimitation de bandes cyclables	2 €/mètre linéaire	4 €/mètre linéaire	
Pictogramme vélo	18 €/picto	34 €/picto	90 €/picto
Sas vélo	20 €	40 €	90 €

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Gestionnaires de voirie
- ▶ Cerema (guides techniques)
- ▶ Associations et habitants (expertise d'usage)

### FOCUS

#### VOIR PAGE 42

#### RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

La Loire à vélo, première véloroute de France

### EN SAVOIR PLUS

- ▶ [Rendre sa voirie cyclable](#) - Cerema, mai 2021
- ▶ [Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement](#) - Cerema, avril 2020
- ▶ [Fiche n° 28 vélo : Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes - Les nouvelles dispositions prévues en 2013](#) - Cerema, 2013



## AMÉNAGER

POUR FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

## RÉDUCTION DE LA VITESSE ET TRAITEMENT DES POINTS DURS



« SORTIR DE L'EXCLUSIVITÉ ACCORDÉE À LA VOITURE !... »

### LES ENJEUX

Le développement des modes actifs implique des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et efficaces ainsi qu'un compromis entre l'éloignement de la circulation automobile et le partage de la voirie. En effet, la séparation entre les différents modes de transport n'est pas toujours réalisable et induit une réflexion plus globale sur le partage de l'espace public. Ce rééquilibrage doit être une préoccupation constante, en cherchant à réduire la différence de vitesse entre les usagers ou en prenant de la place aux modes motorisés individuels pour la dédier aux modes actifs. La politique d'aménagement du réseau routier et viaire doit donc accorder un intérêt croissant à la sécurité et privilégier l'intégration de tous les modes de déplacement.

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

#### DES AMÉNAGEMENTS POUR UNE JUSTE PLACE DE L'AUTOMOBILE

Dans un objectif de reconquête des espaces publics en faveur des modes actifs, la place accordée à la voiture doit être réétudiée : limitation et tarification du stationnement voiture, rééquilibrage des voies de circulation, régimes de priorité, limitation de la circulation aux riverains. Les caractéristiques routières des entrées de ville nécessitent une révision pour réduire la vitesse réelle des automobilistes en conformité avec la réglementation (50 km/h en entrée d'agglomération). L'objectif est d'amener les automobilistes, les cyclistes et les piétons à considérer davantage la route comme un espace partagé. La révision ou l'élaboration d'un plan de circulation peut être l'occasion de rééquilibrer les modes.

La réduction de la largeur de voie et du nombre de voies dédiées à la voiture est un des principaux outils de réduction de la vitesse, car elle impacte le champ de vision du conducteur. La collectivité compétente peut s'en servir, tout en veillant à laisser un passage suffisant, notamment dans les intersections, pour les véhicules lourds (autocars, camions, engins agricoles). Les aménagements classiques de réduction de la vitesse peuvent aussi être utilisés (ralentisseurs, chicanes, élargissement des trottoirs, plateaux traversants) et complétés par des éléments visuels d'accroche (mobilier urbain, plantations). Enfin, de plus en plus de villes françaises adhèrent au concept de la ville 30 : le 30 km/h devient la vitesse de référence en hypercentre et dans les zones résidentielles, le 50 km/h devenant l'exception sur les grands axes.

Pour la collectivité, des travaux de réfection de voirie, le passage ou l'enfouissement de réseaux (eau, gaz, assainissement, électricité, internet), la réhabilitation de carrefours sont autant d'occasions pour initier des aménagements de rééquilibrage modal vers les modes actifs et vers l'apaisement du trafic. L'obligation pour les collectivités de supprimer les places de stationnement voiture situées 5 mètres en amont des passages piétons avant le 31 décembre 2026 (art. 52 de la LOM) est également une occasion pour créer du stationnement pour les cycles ou les engins personnels de déplacement mais aussi pour améliorer la covisibilité entre usagers de la voirie et du trottoir.

### VISER UNE PARTICIPATION POSITIVE DE L'ENSEMBLE DES HABITANTS DU BASSIN DE VIE

Pour une meilleure adhésion aux principes de réduction de la vitesse et de partage de l'espace public, il est judicieux d'associer les habitants, les commerçants, les associations en amont par :

- ▶ L'organisation d'ateliers de travail réalisés à l'échelle des quartiers ;

▶ L'inauguration d'un tronçon nouvellement aménagé pour distribuer une information ciblée sur les nouvelles règles de circulation ;

▶ L'accompagnement aux bonnes pratiques pour consolider le processus de changement de limitation de vitesse.

Les contrôles informatifs (radars pédagogiques) puis, si cela est nécessaire, répressifs ont un rôle à jouer aux endroits les plus sensibles et sont indispensables pour mesurer l'impact des aménagements réalisés pour limiter la vitesse automobile.

### TESTER DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES AVANT TRAVAUX DÉFINITIFS

Pour consolider les choix d'aménagement, les collectivités peuvent aussi s'inspirer des méthodes de l'urbanisme tactique issues des États-Unis, qui permettent d'expérimenter des aménagements cyclables provisoires et de recueillir l'avis et le ressenti des usagers de manière à mieux répondre à leurs besoins.

#### REPÈRES

##### INDICES DE COÛTS

- ▶ Chaussée centrale à voie banalisée (marquage + panneau) : 12 €/mètre linéaire
- ▶ Marquage de bande cyclable : 160 €/mètre linéaire
- ▶ Piste cyclable : entre 150 et 400 €/mètre linéaire (NB : le coût varie selon le niveau de reprise de la voirie, l'ajout de signalétique)
- ▶ Voie verte : entre 300 et 740 €/mètre linéaire  
NB : le coût comprend les études préparatoires. Il varie selon le revêtement, l'acquisition de terrains, les choix d'aménagement paysager, la présence d'ouvrage d'art).

##### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Gestionnaires de voirie
- ▶ DREAL et DDT
- ▶ Cerema (guides techniques)
- ▶ Associations (référencement des usages et des besoins)

#### FOCUS

##### VOIR PAGE 42

##### INDRE (36) - CHÂTEAUROUX MÉTROPOLE

Résorption d'une discontinuité cyclable et piétonne entre la ville centre et un pôle majeur d'emploi

##### VOIR PAGE 43

##### LOIRET (45) - ORLÉANS MÉTROPOLE

Franchissement de ponts : suppression d'une voie de circulation automobile au profit des vélos

#### EN SAVOIR PLUS

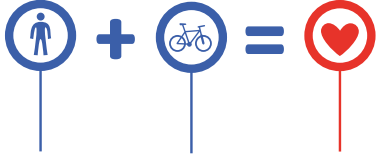
- ▶ [Aménager des rues apaisées - Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes](#) - Cerema, 2020
- ▶ [Fiche n° 40 - Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?](#) - Cerema, 2019
- ▶ [Fiche n° 41 - Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service - l'exemple de Vélostras à Strasbourg](#) - Cerema, 2019
- ▶ [Programme « Une voirie pour tous, rues et espaces publics à vivre »](#) - Cerema



## COMMUNIQUER

POUR AIDER LES  
USAGERS À FRANCHIR  
LE PAS

## PLAN DE COMMUNICATION : CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT



« FAITES LE CHOIX D'UNE  
COMMUNICATION ORIGINALE ET  
LUDIQUE POUR MARQUER LES  
ESPRITS ! »

---

### LES ENJEUX

---

Quels que soient les modes de déplacement, susciter de nouvelles habitudes de mobilité n'est pas aisé : cela suppose de lever des freins ou des barrières psychologiques et de bousculer des préjugés et des attitudes au sein des populations.

#### BOUSCULER LES HABITUDES ET CHANGER LE REGARD

Il s'agit de dépasser la simple logique informative, afin de rendre les modes actifs plus attractifs et séduisants. Il s'agit également d'identifier les populations et les territoires où les enjeux de reports modaux sont les plus importants pour orienter les énergies et les actions prioritaires.

#### UNE CAMPAGNE AU LONG COURS

Le plan de communication devra s'inscrire dans la durée et planifier un ensemble d'actions de communication, avec un message récurrent qui sera décliné sur différents supports et à différentes occasions. Plus le message sera entendu et visible, plus un usager potentiel y portera de l'intérêt et pourra se projeter dans ces nouvelles pratiques.

#### ÊTRE PERCUTANT ET SOIGNER L'ARGUMENTAIRE

La communication sur la question des modes actifs a longtemps été cantonnée à la sécurité, au civisme ou à la santé publique. Or, les modes actifs bénéficient aujourd'hui d'une promotion plus attractive axée sur l'intérêt ou le plaisir de marcher ou de faire du vélo. De nombreux bénéfices directs et indirects peuvent aussi alimenter l'argumentaire des politiques de communication :

- ▶ Le côté pratique (souplesse d'usage, liberté, fiabilité, fluidité du trafic) ;
- ▶ Les économies réalisées pour l'utilisateur et les entreprises (indépendance et faibles coûts) ;
- ▶ Les émissions de GES évitées (lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air) ;
- ▶ La diminution de la congestion automobile et du bruit, participant à une ville apaisée ;
- ▶ La convivialité.

## PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

### 10 ÉTAPES POUR UN PLAN DE COMMUNICATION SUR MESURE

- ▶ Identifier les objectifs
- ▶ Sélectionner les cibles prioritaires
- ▶ Identifier les changements souhaités pour chaque cible et les freins à lever
- ▶ Identifier les facteurs du milieu favorables ou défavorables aux changements souhaités
- ▶ Exposer les grandes lignes de messages clés
- ▶ Déterminer les canaux de communication
- ▶ Identifier les partenaires potentiels
- ▶ Organiser et planifier les actions
- ▶ Budgéter les ressources nécessaires
- ▶ Identifier les indicateurs et les outils d'évaluation

### UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE COMBINÉE À UNE COMMUNICATION INTERACTIVE

La communication peut tout d'abord s'appuyer sur des supports et des outils traditionnels, tels que le bulletin municipal et le site internet de la collectivité. Ensuite, une animation régulière sera déployée. Les journaux, les télévisions et les radios locales et associatives sont des canaux de communication grand public très efficaces qu'il est utile de solliciter. S'y adjoindront des outils facilitant et sécurisant la pratique des modes actifs (plans d'itinéraires, kits cyclistes).

FRÉQUENCE D'INFORMATION, COMMUNICATION, MÉDIA ET PROMOTION	TYPE DE COMMUNICATION	SUPPORTS DE COMMUNICATION (EXEMPLES)
PONCTUELLE	Promotion d'un itinéraire par mois, itinéraire malin et sécurisé Indication des nouveaux aménagements	Site internet et réseaux sociaux Campagne d'affichage Panneaux lumineux
RÉGULIÈRE	Articles réguliers et interviews d'usagers (particuliers, entreprises, administrations, écoles)	Site internet Médias locaux Affichage en mairie Lettre communale et intercommunale Totem de comptage
PERMANENTE	Kit du cycliste Plan des aménagements cyclistes et piétons Charte de comportement (cyclistes, piétons, automobilistes) Fascicule sur la sécurité routière (gestion des angles morts, positionnement sur la chaussée, traversée d'un rond-point) et les bons équipements (antivol, gilets)	Mairie Associations locales Maison de quartier Lors d'événements et manifestations Établissements scolaires Entreprises et administrations

#### REPÈRES

#### INDICES DE COÛTS

- ▶ Conception d'une carte des aménagements cyclables : entre 6 000 et 13 000 €
- ▶ Conception d'une vidéo de promotion : 5 000 €
- ▶ Kits cyclistes : 10 à 50 € selon l'équipement (antivol, kit rustine, gilet réfléchissant, cape de pluie, écarteur de danger)

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Sécurité routière, préfecture, DDT
- ▶ Associations de riverains, parents d'élèves
- ▶ Établissements scolaires
- ▶ Commerçants
- ▶ Entreprises
- ▶ Médias

#### FOCUS

#### VOIR PAGE 43

#### LOIR-ET-CHER (41) - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BLOIS

Avec Agglopolys, je me déplace à vélo !

#### EN SAVOIR PLUS

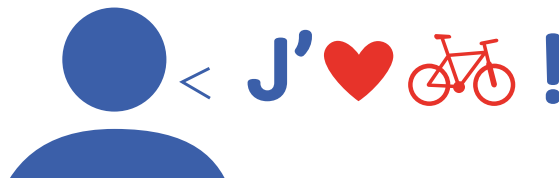
- ▶ [Développer la culture vélo dans les territoires](#) - ADEME, avril 2021
- ▶ [Comment changer les comportements de mobilité](#)  
A'urba, 2015
- ▶ [Vidéos 12 clés pour investir dans le vélo](#) - ADEME 2020



## COMMUNIQUER

POUR AIDER LES  
USAGERS À FRANCHIR  
LE PAS

## COMMUNICATION ÉVÉNEMENTIELLE : OPÉRATION SÉDUCTION !



### LES ENJEUX

L'organisation d'événements festifs, ponctuels et symboliques est un levier efficace pour la promotion de l'usage du vélo ou des déplacements à pied. Ces rendez-vous conviviaux permettent de faire connaître les aménagements cyclables et de donner l'occasion aux usagers néophytes de s'essayer à la pratique du vélo en toute sécurité. Véritables temps forts, ils permettent de lever les barrières psychologiques, d'aider à franchir le pas et surtout d'y prendre goût !

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

#### S'APPUYER SUR LES ÉVÉNEMENTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

Les collectivités peuvent s'appuyer sur la dynamique d'événements et de rendez-vous locaux, nationaux et internationaux pour profiter de leur visibilité et de leur notoriété, mais aussi pour adosser et conforter leur politique en matière de développement des modes actifs. Quelques rendez-vous ponctuent par exemple le calendrier français et disposent de sites internet officiels facilitant la communication et la promotion des événements organisés.

► **World Bicycle Day / Fête du vélo (1<sup>er</sup> dimanche de juin)** : cette manifestation repose sur la mobilisation de centaines d'associations, clubs, communes et autres collectivités territoriales et de milliers de bénévoles qui se mettent en quatre pour promouvoir l'usage du vélo.

► **Mai à vélo** : initiée en 2020 et soutenue par le ministère de la Transition écologique et le ministère des Sports, Mai à Vélo est une fête nationale qui se déroule sur un mois pour célébrer la culture vélo autour d'événements cyclables populaires

et pédagogiques. L'objectif est de partager avec tous les publics et sur tous les territoires des pratiques du vélo et d'inscrire durablement cette nouvelle dynamique dans les déplacements (au quotidien, loisirs, sport, tourisme).

► **La journée sans voiture (22 septembre)** : expérimentée pour la première fois en France à La Rochelle en 1997, cette journée vise à vivre une journée sans voiture. Dédiée aux piétons, cyclistes, rollers, trottinettes et aux transports en commun, elle est l'occasion de s'approprier l'espace urbain et de tester de nouveaux itinéraires et modes de déplacement. La journée sans voiture est désormais intégrée à la semaine européenne de la mobilité.

► **La semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre)** : initiée à l'échelle européenne en 2000, cet événement convie les collectivités, entreprises et organisations à lancer des actions de sensibilisation en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Chaque année, un thème est choisi (les enfants et la rue, le défi climatique, la santé, l'accessibilité).

► **PARK(ing) DAY** : événement international organisé le 3<sup>e</sup> week-end de septembre, il invite tous les citoyens à faire preuve d'imagination et de créativité pour détourner temporairement l'usage des places de parking au profit d'espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

## DES ÉVÉNEMENTS LOCAUX « POUR FAIRE LE BUZZ »

L'inauguration d'un nouvel aménagement, le lancement de nouveaux services (location de VAE, VLS) ou encore l'implantation de nouveaux dispositifs favorisant les déplacements actifs (stationnements vélo, chartes d'aménagement) sont autant d'occasions pour faire découvrir ou redécouvrir le plaisir de circuler à vélo.

## EXEMPLES D'ANIMATIONS

### LES PARCOURS « DÉCOUVERTE »

- Découverte à pied ou à vélo de nouveaux aménagements animée par les services techniques et les élus de la collectivité
- Vélo parade
- Carnaval à vélo

### DES ANIMATIONS GRATUITES

- Piste de maniabilité pour mesurer sa maîtrise du deux-roues
- Stands de découverte de vélos spéciaux (VAE, vélos pliables, vélos cargo)
- Contrôles techniques pour réviser et réparer son vélo
- Ateliers autour de la sécurité routière

### DES CONFÉRENCES ET PROJECTIONS THÉMATIQUES

- Échanges autour des réflexions nationales et internationales dédiés aux modes actifs, à la ville de demain, à l'espace public
- Projection de films et documentaires (exemples : Why we cycle ; Bikes vs Cars)

## REPÈRES

### INDICES DE COÛTS

- Organisation d'un challenge vélo : entre 35 000 € et 110 000 € (NB : les coûts comprennent les moyens humains internes et proviennent des retours d'expérience des métropoles de Lille et de Strasbourg)
- Organisation d'une fête du vélo : entre 5 000 et 16 000 €

### PARTENAIRES À MOBILISER

- Associations (co-construction des événements, mobilisation de bénévoles)
- Entreprises
- Parents d'élèves
- Professionnels du cycle
- Opérateurs de mobilité
- Médias

## FOCUS

### VOIR PAGE 44

#### RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Les Échappées à vélo en Centre-Val de Loire

## EN SAVOIR PLUS

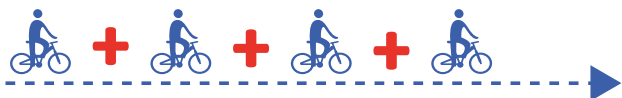
- [My Cycling Challenge](#)
- [Mai à vélo](#)
- [Challenge de la mobilité](#)



## COMMUNIQUER

POUR AIDER LES  
USAGERS À FRANCHIR  
LE PAS

# PLANS DE MOBILITÉ EMPLOYEUR (PDME) ET ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE



« VIVRE COLLECTIVEMENT  
LE CHANGEMENT... »

## LES ENJEUX

Un tiers de nos déplacements ont un motif obligé et récurrent dans le temps : il s'agit des motifs domicile-travail et domicile-école. Ces deux déplacements sont généralement liés par une chaîne de déplacement commune (domicile-école-travail).

L'objectif de la mise en place de plans de mobilité employeur (PDME) et de plans de déplacements établissement scolaire (PDES) est de diminuer l'utilisation massive de la voiture individuelle. En accompagnant les démarches d'écomobilité scolaire, les collectivités favorisent l'émergence de solutions alternatives permettant aux habitants d'utiliser plus facilement les transports collectifs, les modes actifs ou le covoiturage vers leur travail. Dans le cadre des opérations PDME et écomobilité scolaire, il est judicieux d'accompagner les démarches par des mesures incitatives et en étudiant certains aménagements, stationnements et services aux abords des sites concernés.

## PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

### L'ÉCOMOBILITÉ POUR ALLER AU TRAVAIL

La loi d'orientation des mobilités (LOM) fait entrer le thème des mobilités domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires (NAO). Cette obligation légale s'applique aux entreprises réunissant plus de 50 collaborateurs sur un même site. Les modalités sont déterminées par accord d'entreprise, d'inter-entreprises ou de branche ; et à défaut d'accord, ces entreprises ont l'obligation d'établir un plan de mobilité employeur.

Cette nouvelle disposition renforce l'inscription de la mobilité durable dans le fonctionnement des entreprises.

Le plan de mobilité employeur (PDME), anciennement plan de déplacements d'entreprise (PDE) ou plan de déplacements d'administration (PDA), favorise l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. C'est un outil au service de la politique d'écomobilité de l'employeur. Les entreprises d'un même bassin d'emplois peuvent se regrouper pour réaliser un plan de

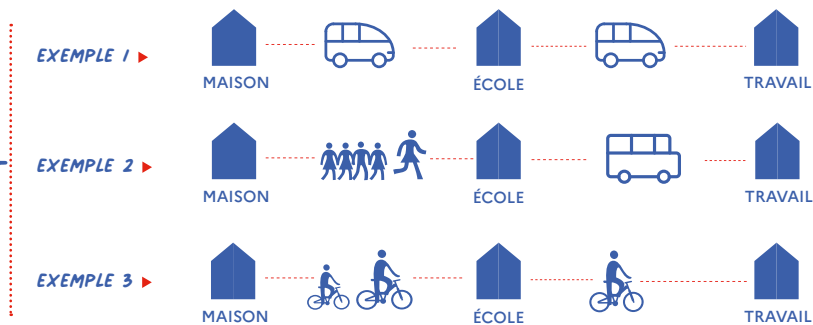
mobilité employeur commun (PDMEc). Le PDME intègre des actions pour encourager les modes alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail (stationnements sécurisés, local vélo avec outils et services, kits cyclistes, journées réparation ou contrôle technique vélo), les transports de marchandises et les déplacements professionnels.

S'y ajoute le forfait mobilités durables (FMD).

► Dans le privé, le FMD s'applique aux déplacements domicile-travail effectués à vélo et en mobilités partagée. Son montant maximum, exonéré de taxes, s'élève à 500 € par an. Son montant, ses modalités et ses critères d'attribution sont établis par chaque employeur. Le FMD est cumulable avec la participation obligatoire de l'employeur à 50 % de l'abonnement de transport public dans la limite de 600 € par an. Sa mise en œuvre est facultative.

► Dans le public, le FMD concerne uniquement les déplacements domicile-travail effectués à

## QU'EST-CE QU'UNE CHAÎNE DE DÉPLACEMENT TYPE ?



vélo ou en covoiturage, sous réserve de justifier de 100 jours minimum d'utilisation dans l'année. Il est plafonné à 200 € par an et non cumulable avec un abonnement de transport public.

Avec la prime transport, tout employeur doit rembourser 50 % du montant de l'abonnement à un service public de location de vélos (ou VAE). Il n'est pas cumulable avec le FMD. Enfin, les entreprises mettant à disposition une flotte de vélos dédiée aux déplacements domicile-travail bénéficient d'un crédit d'impôt.

## ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

Quant aux déplacements domicile-école, la demande de mise en place de vélobus et pédibus émane souvent de parents d'élèves. Au-delà des aménagements nécessaires, la collectivité peut s'appuyer sur le tissu associatif existant pour accompagner et dynamiser ces démarches volontaristes : réunions d'information sur la sécurité routière, la santé, les enjeux environnementaux, animation d'ateliers autour du vélo, prêt gratuit de matériel aux écoles, organisation du diagnostic d'accessibilité aux abords des établissements scolaires.

### LE SAVOIR ROULER À VÉLO

En 2018, le gouvernement a lancé le programme « Savoir rouler à vélo ». Cette initiative est pilotée par le ministère des Sports, avec le ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse, le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports, ainsi que la Sécurité routière. Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, il vise à généraliser l'apprentissage du vélo et l'autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. Au-delà, il répond à l'enjeu de la promotion de la pratique d'une activité physique régulière auprès des plus jeunes, de plus en plus sédentaires, et d'un mode économique et écologique de déplacement.

La formation de 10 heures est animée par des professionnels (clubs ou associations) répertoriés sur un site internet dédié [www.savoirroulervelo.fr](http://www.savoirroulervelo.fr).

### REPÈRES

#### INDICES DE COÛTS

- ▶ Plan de déplacements école : 10 000 € / école
- ▶ Plan de mobilité (site unique) : 10 000 €
- ▶ Plan de mobilité (multisite) : entre 15 000 et 30 000 €

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Associations : référencement des usages et des besoins
- ▶ Les entreprises
- ▶ Les professionnels du cycle
- ▶ Les opérateurs de mobilité

### FOCUS

#### VOIR PAGE 46

EURE-ET-LOIR (28) - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE DREUX  
Challenge mobilité dans les collèges

### EN SAVOIR PLUS

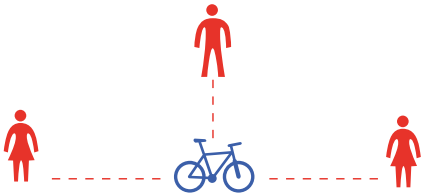
- ▶ [Site internet du portail national de l'écomobilité scolaire](#)
- ▶ [Site internet de l'association Droit au vélo](#)
- ▶ [Site internet du collectif Rues aux enfants, Rues pour tous](#)
- ▶ [Site internet du Savoir rouler à vélo](#)
- ▶ [Le plan de mobilité, qu'est-ce que c'est ?](#) - ADEME, 2019
- ▶ [Plan de déplacements établissement scolaire : se déplacer autrement, on est tous gagnants !](#) - ADEME, 2013



## DÉVELOPPER

DES SERVICES POUR  
PASSER A LA VITESSE  
SUPÉRIEURE

## PRÊT ET LOCATION DE VÉLOS POUR TESTER DE NOUVELLES MOBILITÉS



« UN VÉLO QUAND JE VEUX,  
SI JE VEUX ! »

---

### LES ENJEUX

---

Parmi les services qui peuvent être développés par les collectivités figurent la location et le prêt de tous types de vélos. Le principe repose sur l'utilisation d'un même vélo par plusieurs personnes sur des courtes, moyennes et longues durées.

Plusieurs dispositifs ont vu le jour en France. Le vélo en libre-service (VLS) répond à un usage ponctuel et sur de très courtes périodes avec un remisage en station dédiée sur voirie. La location de vélos classiques, pliants, à assistance électrique (VAE), voire plus récemment de vélos cargos ou triporteurs électriques, répond à un usage sur une plus longue durée (pouvant s'étendre au-delà d'une année). Ce service a largement été développé par les collectivités ces dernières années et connaît un réel succès auprès des habitants.

Ces initiatives publiques viennent compléter et dynamiser les offres privées existantes (souvent cantonnées à la location saisonnière et touristique) et participent au report modal sur les déplacements courts et à la réussite de l'intermodalité sur les territoires. Elles sont également source d'emplois, de lien social et d'insertion professionnelle. À noter que les services de location publique de vélo (VLS compris) sont éligibles à la prime transport pour les déplacements domicile-travail, avec une prise en charge de 50 % du coût de l'abonnement par l'employeur.

---

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

---

Les systèmes de VLS ou de location de vélos de longue durée contribuent à la promotion du vélo et participent au report modal vers les modes actifs. Cependant, l'offre, le dimensionnement de la flotte et son implantation devront être mûrement réfléchis pour être en parfaite adéquation avec les besoins de déplacements.

#### UNE OFFRE DÉDIÉE ET CIBLÉE EN COHÉRENCE AVEC UNE DEMANDE NAISSANTE

Sur les territoires à faible densité urbaine, la mise en place de systèmes de location ou prêt de vélos de moyenne et longue durée est mieux adaptée.

Il est essentiel de proposer une offre ciblée sur les types de publics (étudiants, entreprises, actifs) et sur l'usage et la fonction recherchée (tourisme, déplacements professionnels, domicile-travail, accompagnement à l'école). Cela influera sur la gamme de vélos à proposer : vélo à assistance électrique, vélo cargo, tandem, vélo pliant, vélo standard). Cette offre « sur mesure » constitue un réel attrait pour les usagers qui se questionnent sur les alternatives à la voiture individuelle. Les services de location de vélo sont également l'occasion de tester sur une période définie (belle saison, par exemple) des vélos spécifiques avant d'envisager une acquisition.

Afin de favoriser une bonne complémentarité avec les offres de location privées, il est judicieux d'envisager certains partenariats avec les vélocistes locaux. Ces partenariats peuvent porter sur de l'assistance technique, de la fourniture de pièces détachées ou de l'entretien.

De plus en plus de collectivités subventionnent également l'acquisition de vélos (électriques bien souvent) via une aide à l'achat pour les habitants ou actifs travaillant sur leur périmètre. Ces différentes actions dynamisent les ventes de cycles sur le territoire.

## UNE OFFRE AU BON MOMENT ET AU BON ENDROIT

Dans un tissu urbain dense, qui présente un potentiel important d'utilisateurs, la location de très courte durée peut être envisagée. Au regard des coûts élevés de ce système, l'implantation des VLS sera coordonnée à une connaissance fine des pôles générateurs de déplacements (pôles multimodaux, entreprises, administrations, écoles) pour optimiser leur utilisation. Par ailleurs,

les VLS peuvent être complétés par une offre de location de moyenne ou longue durée de vélos classiques ou spécifiques, les deux systèmes de vélopartage ne visant pas les mêmes usages.

Quelle que soit l'offre proposée, la collectivité joue ici un rôle de facilitateur et d'incitateur au changement et œuvre concrètement pour la découverte ou la redécouverte des avantages de circuler à vélo.

### REPÈRES

#### INDICES DE COÛTS

- ▶ Service humanisé de location longue durée de vélo :
  - Vélo classique : 200 à 300 €/an/vélo
  - Vélo à assistance électrique : 800 €/an/vélo
- ▶ Pompe et outils en libre-service :
  - Station de gonflage : 1 560 €
  - Station de réparation : 1 700 €

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ ADEME
- ▶ Cerema
- ▶ Opérateurs de mobilité
- ▶ Professionnels du cycle

### FOCUS

#### VOIR PAGE 45

#### INDRE-ET-LOIRE (37) - AMBOISE

Mise à disposition de VAE en libre-service

### EN SAVOIR PLUS

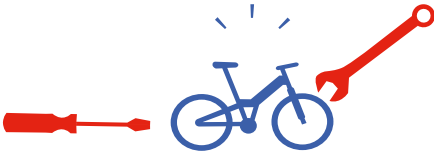
- ▶ [Étude d'évaluation sur les services vélos](#) - ADEME, 2017 (mise à jour à paraître en 2021)
- ▶ [Vélos en libre-service avec station : de l'étude de faisabilité du service à sa mise en œuvre](#) - Cerema, 2019
- ▶ [Les coûts et les avantages des vélos en libre-service](#) - CGDD, 2010



## DÉVELOPPER

DES SERVICES POUR  
PASSER A LA VITESSE  
SUPÉRIEURE

## APPRENTISSAGE DU VÉLO ET MÉCANIQUE VÉLO



« DES ATELIERS POUR GAGNER  
EN VÉLONOMIE »

---

### LES ENJEUX

---

En parallèle de toutes les actions déjà citées et menées en faveur des modes actifs, le développement de services liés à la maîtrise de la pratique du vélo est indispensable. Nombreux sont les cyclistes qui, faute de connaissances suffisantes sur l'entretien et la réparation de leur monture, hésitent à l'utiliser au quotidien. Nombreux sont ceux également qui, n'ayant pas pratiqué depuis longtemps, estiment difficile de se remettre en selle. Dans ce domaine, les associations, appuyées par les collectivités, jouent aujourd'hui un rôle essentiel pour permettre aux cyclistes de gagner en confiance.

Par ailleurs, dans un contexte socio-économique difficile et une situation de l'emploi tendue, le vélo devient un moyen de locomotion très économique, voire une solution pour retrouver une autonomie sociale.

---

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

---

En s'appuyant sur le savoir-faire et le savoir-être des acteurs de terrain (associations, vélocistes, opérateurs de mobilité), les collectivités peuvent inciter le développement de différents services, sous la forme d'ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation :

- ▶ Des ateliers de réparation fixes et mobiles pour apprendre à entretenir sa monture et à la réparer ;
- ▶ Des contrôles techniques pour apprendre à diagnostiquer l'état de son vélo et constituer son kit de réparation complet ;
- ▶ Des bourses aux vélos ou de pièces de rechange pour faciliter l'acquisition d'un vélo ou son recyclage ;

▶ Des vélo-écoles pour retrouver confiance ou apprendre à circuler en toute sécurité ;

▶ Des séances de remise en selle (formation express) pour maîtriser 3 ou 4 parcours stratégiques ;

▶ Des cours de vélo-insertion pour faciliter la réinsertion de personnes isolées socialement et géographiquement.

Les bénéfices socioéconomiques d'une politique menée en faveur des modes actifs sont souvent sous-estimés. Pourtant, ils permettent de recréer du lien social, de la convivialité et sont une source de création d'emplois ou en facilitent l'accès.

## LES ATELIERS VÉLO EN CHIFFRES (2018)



### 110 000 UTILISATEURS

ont participé à des ateliers vélo pour améliorer leurs connaissances sur l'entretien et la réparation de leur vélo.



### 3 700 ATELIERS MOBILES

ont été organisés dans toute la France, dont 46 % dans la rue, 22 % dans des locaux associatifs ou chez un particulier et 6 % dans un établissement scolaire. Le reste était organisé en entreprise ou dans une collectivité.



### 70 % DES ADHÉRENTS

aux ateliers vélo sont autonomes dans leurs réparations.



dont 30 % de vélos pour enfants



### 57 000 VÉLOS RÉCUPÉRÉS



dont 70 % remis en état (3 fois plus qu'en 2014)

## LES AVANTAGES DES ATELIERS VÉLO

Pour les cyclistes	Pour les collectivités
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ consolident leur pratique du vélo, à un moindre coût;</li> <li>▶ roulent avec un/ou plusieurs vélos en bon état;</li> <li>▶ se déplacent plus fréquemment, surtout pour les trajets domicile-travail;</li> <li>▶ se rencontrent, échangent, se forment dans des lieux conviviaux...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ disposent d'un parc de vélos mieux entretenus et plus sûrs dans les rues;</li> <li>▶ organisent des actions de promotion de la pratique du vélo (information, animation) avec les habitants dans ces lieux de proximité;</li> <li>▶ résolvent le problème des épaves de vélos abandonnés dans l'espace public, avec le recyclage de ceux destinés à la déchèterie.</li> </ul>

Sources : Les ateliers vélo - mode d'emploi, CVTC et L'Heureux Cyclage, 2013

### REPÈRES

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Département
- ▶ Région
- ▶ ADEME
- ▶ Maisons de l'emploi
- ▶ Opérateurs de mobilité
- ▶ Associations

### FOCUS

VOIR PAGE 46

CHER (18) - BOURGES

Mon Cher Vélo : « mettre les gens à vélo ! »

### EN SAVOIR PLUS

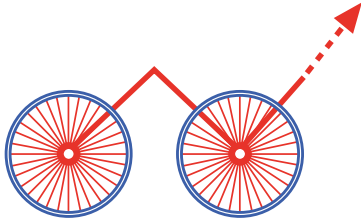
- ▶ [Les ateliers vélo participatifs et solidaires en territoires peu denses, guide de mise en œuvre](#) - L'Heureux Cyclage, 2020
- ▶ [Panorama 2019 des ateliers vélo en France](#) - L'Heureux Cyclage, 2019
- ▶ [Guide pour créer et animer une association pro-vélo](#) - FUB, 2019
- ▶ [Étude d'évaluation sur les services vélos](#) - ADEME, 2017
- ▶ [Qu'est-ce qu'une vélo-école ?](#) - FUB



## DÉVELOPPER

DES SERVICES POUR  
PASSER A LA VITESSE  
SUPÉRIEURE

## UNE ÉCONOMIE EN MARCHÉ



« LE VÉLO : UN SECTEUR  
EN PLEIN ESSOR »

---

### LES ENJEUX

---

L'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 » montre que l'essor du secteur du vélo se poursuit et génère chaque année en France des retombées économiques directes estimées à 30 milliards d'euros, dont 4,2 milliards d'euros pour le secteur du tourisme. Le secteur représente près de 160 000 emplois. Selon l'Observatoire du cycle, le marché français du cycle progresse de +10,1 % en 2019 et s'établit à 2,33 milliards d'euros (13 500 emplois). La vente de vélos traditionnels recule de -2 % au bénéfice des vélos à assistance électrique (388 100 VAE vendus, soit +12,1 % par rapport à 2018). Le VAE représente désormais 45,2 % du marché en valeur.

Ces résultats confirment la belle dynamique que connaît le secteur et promettent un fort potentiel pour l'économie locale et les territoires.

La principale externalité positive de la pratique du vélo concerne bien sûr les effets sur la santé publique. Un des principaux enjeux sanitaires est l'augmentation de la sédentarité des Français et les pathologies qui l'accompagnent (diabète de type 2, obésité, pathologies cardio-vasculaires, cancers, maladies respiratoires et maladies ostéo-articulaires). Selon les études, une activité régulière pourrait réduire la mortalité précoce de 29 % à 41 % (Anses, 2016).

Les bénéfices économiques de la pratique du vélo sont évalués de 0,69 €/km à 0,91 €/km. Ils proviennent essentiellement de la réduction du nombre de décès et de la baisse de la morbidité. Le vélo génère des bénéfices externes (ou bénéfices publics), alors que le transport routier génère des coûts externes (ou coûts publics). Pour le vélo, les bénéfices retirés de l'amélioration sanitaire provoquée par la pratique du vélo compensent intégralement les coûts du vélo (sécurité, dépenses nécessaires à la pratique du vélo et utilisation de l'espace).

---

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

---

Une politique menée en faveur du vélo et de la marche doit viser un objectif de retombées économiques diversifiées, équilibrées et créatrices d'emplois pour tous. Plusieurs secteurs

peuvent être soutenus par les collectivités et se démarquent : l'entrepreneuriat local, l'industrie et l'innovation, le développement de services et bien sûr le tourisme.

### ENTREPRENEURIAT LOCAL

- ▶ Développement d'activités entrepreneuriales ou de services publics réalisées en triporteur ou en VAE (logistique, services à la personne, artisans, « food bike »)
- ▶ Installation de vélocistes
- ▶ Accompagnement possible de la collectivité par une aide à l'achat d'un VAE chez un vélociste local
- ▶ Acquisition d'une flotte de vélos et VAE pour les services administratifs et techniques de la collectivité
- ▶ Appels à projets pour le développement des modes actifs

### INNOVATION ET INDUSTRIE

- ▶ Innovation industrielle sur les cycles et leurs composants
- ▶ Innovation industrielle sur les revêtements des aménagements
- ▶ Innovation sur les produits destinés aux cyclistes (équipements de sécurité : casque, lumière, antivol, vêtements, accessoires)
- ▶ Relocalisation d'usines de production et d'assemblage de vélos et de composants
- ▶ Systèmes d'information et gestion de données (comptage, cartographie)
- ▶ Développement d'applications smartphone dédiées au vélo (itinéraires et offres touristiques)
- ▶ Salons professionnels
- ▶ Clusters régionaux de professionnels du vélo

### SERVICES

- ▶ Vélo en libre-service et en free floating
- ▶ Location de courte et longue durée de vélos (VAE, trois-roues, triporteur, vélo cargo, tandem, vélo additionnel, remorque, vélo pliant)
- ▶ Organismes de formation aux métiers du vélo
- ▶ Apprentissage du vélo
- ▶ Ateliers d'autoréparation
- ▶ Produits d'assurance
- ▶ Stationnement
- ▶ Marquage et lutte contre le vol

### TOURISME & VIE LOCALE

- ▶ Développement du réseau de véloroutes et voies vertes
- ▶ Création de labels (Accueil Vélo) et partenariats avec les professionnels de l'hébergement touristique
- ▶ Développement de marques spécifiques au territoire
- ▶ Édition de guides
- ▶ Activité des clubs vélo
- ▶ Organisation d'événements vélo : courses, épreuves professionnelles, circuits découverte, rassemblements thématiques

### REPÈRES

#### CHIFFRES CLÉS

- ▶ Économie globale du vélo en France : 29,5 Md€
- ▶ 8,2 Md€ d'économie directe, 78 000 emplois

#### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ Chambre de commerce et d'industrie
- ▶ Agences de développement économique
- ▶ Professionnels du tourisme
- ▶ Opérateurs de mobilité
- ▶ Fédérations sportives et clubs
- ▶ Professionnels du cycle

### FOCUS

#### VOIR PAGE 48

#### EURE-ET-LOIR (28) - MAINVILLIERS

À ma porte : livraison écologique du dernier kilomètre en vélo cargo

### EN SAVOIR PLUS

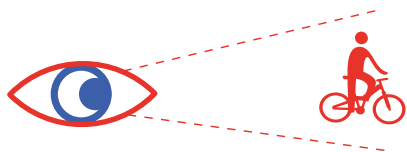
- ▶ [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020](#) - Inddigo, Vertigo Lab, Direction générale des entreprises, ADEME, DGITM, FFC, 2020
- ▶ [Observatoire du cycle : le vélo, une solution d'avenir incontournable](#) - Union Sport & Cycle, 2020
- ▶ [Fréquentation et retombées économiques La Loire à Vélo](#) - CRT Centre-Val de Loire, 2018
- ▶ [Baromètre du tourisme à vélo](#) - Direction générale des entreprises, 2017
- ▶ [Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail](#) - Ciduv - Corinne Praznocy, 2013
- ▶ [Site internet de l'association Les Boîtes à Vélo](#)



## ÉVALUER

POUR S'AJUSTER  
AUX RYTHMES DES  
USAGERS

# L'ÉVALUATION, CLÉ DE VOÛTE D'UNE POLITIQUE CYCLABLE RÉUSSIE



« IDENTIFIER LES DYNAMIQUES  
POSITIVES ET LES CONFORTER... »

## LES ENJEUX

L'évaluation d'une politique cyclable ne répond pas seulement à un impératif budgétaire. Il s'agit aussi et surtout d'améliorer l'efficacité de l'intervention publique et d'en dégager les points forts et les points faibles pour définir des priorités. À cet effet, il faut disposer d'une information objective pour identifier les axes et les dispositifs permettant d'accroître le développement du vélo. Cette évaluation s'intègre dans les différentes composantes du système vélo.

## DES DONNÉES OBJECTIVES AU CŒUR DU SYSTÈME VÉLO

### PLANIFIER

- ▶ Évaluer le potentiel et dimensionner un aménagement cyclable ;
- ▶ Améliorer la connaissance des pratiques vélos sur la fréquentation (heures de pointe ou fréquentation lissée, rythmes horaires et hebdomadaires) ;
- ▶ Connaître les usages et pratiques (loisirs, utilitaires, professionnels) sur des périmètres stratégiques ;
- ▶ Localiser les flux à différentes échelles (centre-ville ou centre-bourg, périphérie et cœur d'une agglomération, liaisons intercommunales) ;
- ▶ Tester un aménagement cyclable temporaire (urbanisme tactique).

### AMÉNAGER

- ▶ Disposer d'une base d'information pour la planification, la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau cyclable ;
- ▶ Effectuer un suivi de l'évolution de la pratique du vélo en temps réel et sur le long terme sur des aménagements plus ou moins récents et ainsi vérifier le « retour sur investissement » de la collectivité ;
- ▶ Évaluer un aménagement (par exemple :

mise à sens unique avec double-sens cyclable, élargissement d'un aménagement cyclable, suppression d'une file de circulation).

### COMMUNIQUER

- ▶ Légitimer la création d'un aménagement cyclable particulier en comparant la fréquentation cycliste et la cyclabilité ;
- ▶ Communiquer sur l'évolution de la pratique du vélo ;
- ▶ Communiquer sur la politique vélo auprès du grand public et démontrer l'efficacité des investissements réalisés en faveur du vélo.

### ADAPTER LES SERVICES VÉLO

- ▶ Mesurer les reports du trafic ;
- ▶ Mesurer les impacts de la météo et de la saisonnalité ;
- ▶ Identifier les points forts et les points faibles en constatant la sous-utilisation (infrastructure cyclable mal conçue) ou la sur-fréquentation des aménagements (bouchons de vélos sur certains axes) ;
- ▶ Identifier le besoin d'installation d'un nouvel équipement (service de location vélo, stationnement sécurisé).

## APPROCHE ET MÉTHODES D'ÉVALUATION

L'évaluation de la fréquentation sur les itinéraires ou sur un territoire s'appuie sur deux piliers : l'évaluation quantitative et l'évaluation qualitative. Chacune permet de collecter des données pour mieux connaître les pratiques, prendre en compte les besoins des usagers et faire évoluer la politique cyclable.

### APPROCHE GLOBALE

La méthode d'audit Bypad (Bicycle Policy Audit) considère la politique cyclable comme un processus dynamique, un ensemble de neuf champs d'intervention se développant en permanence et ayant des interdépendances fortes.

Avec cette méthode, tous les territoires peuvent faire leur propre évaluation via une analyse des forces et faiblesses de chaque champ de la politique cyclable. Il est aussi possible de faire appel à des auditeurs Bypad.

### APPROCHE QUANTITATIVE DE L'ÉVALUATION

Il existe plusieurs sources de données pour obtenir la part modale du vélo :

- ▶ Les enquêtes nationales transports et déplacements : conduites environ tous les dix ans, ces enquêtes de référence portent sur les déplacements des Français de 6 ans ou plus et sont réalisées sur tout le territoire métropolitain. Elles apportent des données sur la part modale du vélo au niveau national et selon les lieux de résidence.
- ▶ Les enquêtes ménages déplacements ou EMD villes moyennes : menées par un EPCI selon une méthodologie définie par le Cerema, ce type d'enquête permet de disposer de connaissances sur les pratiques de déplacement d'une population. Un échantillon d'habitants est interrogé sur ses déplacements sur les jours ouvrables d'une semaine entre octobre et avril. Cette enquête permet de déterminer la part modale du vélo à l'échelle d'un EPCI.

- ▶ Le recensement de la population : réalisée chaque année, cette enquête permet depuis 2017 de connaître la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail.
- ▶ Les comptages de cyclistes (cf. fiche 6.2).

### APPROCHE QUALITATIVE DE L'ÉVALUATION

Plusieurs méthodes peuvent être mobilisées pour recueillir des informations plus qualitatives :

- ▶ Constitution de focus groupes pour mieux analyser les freins à la pratique ;
- ▶ Diffusion d'enquêtes mobilité auprès des citoyens (cyclistes ou non) ;
- ▶ Diffusion de questionnaires auprès des bénéficiaires d'une aide à l'achat de vélo ou d'un service vélo de la collectivité (location, stationnement) ;
- ▶ Recueil d'avis auprès d'un groupe d'usagers avant et après la création d'un aménagement ou d'un équipement ;
- ▶ Réalisation d'un audit des services vélos pour mesurer le taux d'utilisation, la satisfaction des usagers, le coût des services ;
- ▶ Réalisation d'un audit de la qualité du réseau cyclable du territoire ou d'un aménagement en particulier. Certaines DREAL ainsi que le Cerema disposent de ressources documentaires et de méthodologies appliquées et établies à partir de retours d'expérience.

#### EN SAVOIR PLUS

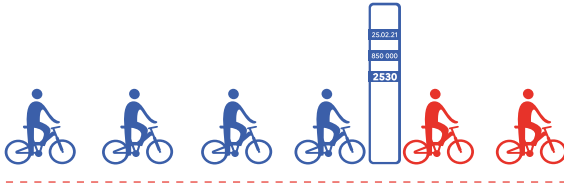
- ▶ [Méthode nationale pour l'évaluation des retombées des véloroutes - Méthode Éva-Vélo](#) - Vélo & Territoires, février 2021
- ▶ [Grenoble Métropole Apaisée - Évaluation du dispositif « villes et villages à 30 km/h »](#) - Cerema, 2020
- ▶ [Méthodologie d'évaluation des impacts économiques d'un aménagement cyclable](#) - DREAL Pays de la Loire, 2019
- ▶ Méthode d'audit Bypad : [www.bypad.org](http://www.bypad.org)
- ▶ [www.ville-ecomobile.org](http://www.ville-ecomobile.org)



## ÉVALUER

POUR S'AJUSTER  
AUX RYTHMES DES  
USAGERS

## LE COMPTAGE POUR MESURER LE FLUX DES CYCLISTES



« SEULS COMPTENT CEUX  
QUI SONT COMPTÉS... »

### LES ENJEUX

L'observation des fréquentations vélo par comptage ne permet pas de calculer la part modale du vélo dans une agglomération, ni d'établir le nombre de cyclistes. En revanche, ces données permettent d'évaluer le volume de vélos empruntant des axes précis et d'en mesurer l'évolution de la fréquentation sur la durée. Par ailleurs, le comptage peut compléter les statistiques issues des enquêtes ménages réalisées en automne et en hiver et qui, par conséquent, ne traduisent pas la dynamique vélo constatée au printemps. Il rend visibles des déplacements mal connus et peu médiatisés.

### PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

#### COMMENT DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE COMPTAGE ?

- 1 ► Identifier les caractéristiques du réseau : type de voies, points durs, vitesse, état de la voirie.
- 2 ► Équiper les « goulots de trafic » qui sont des « passages obligés » : pont, tunnel, franchissement d'un fleuve ou d'une rivière, d'une voie de chemin de fer, d'une voie rapide ou d'une autoroute.
- 3 ► Équiper les axes les plus fréquentés, desservant les pôles générateurs de trafic (gares, établissements scolaires, campus universitaires, quartiers de bureaux, hôpitaux, centre-ville, cinémas, équipements sportifs, etc.) et reliant les centres-bourgs des communes d'une même agglomération (centre-ville ou en périphérie).
- 4 ► Varier les points de comptage selon le type d'aménagements pour observer la diversité des pratiques : piste cyclable, bande cyclable, voie verte, couloir bus et vélo en site propre ou non, voiries avec des régimes de vitesse différents.

5 ► Varier les points de comptage selon les sites géographiques : en tissu urbain et en zone rurale, sur des aménagements de type voie verte ou allées d'un parc, plutôt orientés vers une pratique loisir du vélo.

#### COMMENT BIEN COMPTER LES CYCLISTES ?

Plusieurs techniques existent pour recenser les volumes de cyclistes : on peut distinguer le comptage permanent et le comptage non permanent qui apportent respectivement une évaluation quantitative et qualitative. Le comptage permanent permet d'obtenir une vision assez exacte du flux de vélos, tandis que le comptage non permanent permet de disposer d'informations plus qualitatives et de données chiffrées sur des plages précises.

## Comptages permanents

- ▶ Les boucles à induction
- ▶ Les compteurs piézoélectriques
- ▶ Le comptage par cellule pyroélectrique
- ▶ Le comptage par radar
- ▶ Les données issues d'applications mobiles (traces GPS, cartes de chaleur)

## Comptages non permanents

- ▶ Le comptage manuel
- ▶ Les tubes pneumatiques
- ▶ Les boucles à induction mobiles
- ▶ Le comptage vidéo

## REPÈRES

### INDICES DE COÛTS

- ▶ Campagne de comptage manuel (4 jours, 8 points de comptage) : 6 500€
- ▶ Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000€ et 6 800€/compteur
- ▶ Transmission des données : 300€/compteur
- ▶ Compteur-totem : entre 13 680€ et 26 000€
- ▶ Les coûts « cachés » :
  - Maintenance : vérifier que les compteurs comptent, anticiper les interruptions lors de travaux
  - Détection et compréhension des erreurs : événements vélo (sur-fréquentation), météo, accident, compteur inaccessible
  - Analyse des données, mise en forme, exploitation, communication

### PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ État (Fonds mobilités actives et DSIL)
- ▶ Cerema (guides techniques, OBSMMA)
- ▶ ADEME (appels à projets nationaux)
- ▶ Vélo & Territoires (Plateforme nationale des fréquentations)
- ▶ Département et région (financements de compteurs, évaluation d'ensemble)
- ▶ Comité départemental et/ou régional du tourisme en charge de l'observation touristique : études fréquentations et impacts liées aux véloroutes, cols de montagne
- ▶ Europe (la Smart City, Interreg, FEDER)

## Combien de compteurs pour bien comparer ?

- ▶ Collectivité de petite taille : trois compteurs au minimum.
- ▶ Collectivité de taille moyenne : une dizaine de compteurs

À noter que pour les communautés de communes ou d'agglomération, il est conseillé d'équiper la ville centre et l'ensemble des communes de l'agglomération

## EN SAVOIR PLUS

- ▶ [Comptage des vélos : comment nettoyer les données ?](#) Vélo & Territoires, 2020
- ▶ [Guide à destination des collectivités sur le comptage des cyclistes en milieu urbain](#), Club des villes et territoires cyclables, CVTC, 2019
- ▶ [Plateforme nationale des fréquentations](#), Vélo & Territoires, données 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019

## AUTRES RESSOURCES

- ▶ La Plateforme nationale des fréquentations (PNF) est un dispositif technique animé par Vélo & Territoires. Il mutualise, agrège et communique sur des données de comptages vélo au niveau national sur la base de données collectées au niveau local.
- ▶ L'Observatoire de la mobilité des modes actifs (OBSMMA) est porté par le Cerema, Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables, pour le compte de la Délégation à la sécurité routière. C'est un outil permettant d'appréhender les risques relatifs aux usagers vulnérables et de mieux connaître les usages des modes actifs.

## FOCUS

### VOIR PAGE 47

#### INDRE-ET-LOIRE (37) - TOURS MÉTROPOLE

Baromètre trimestriel des mobilités et comptage vélo



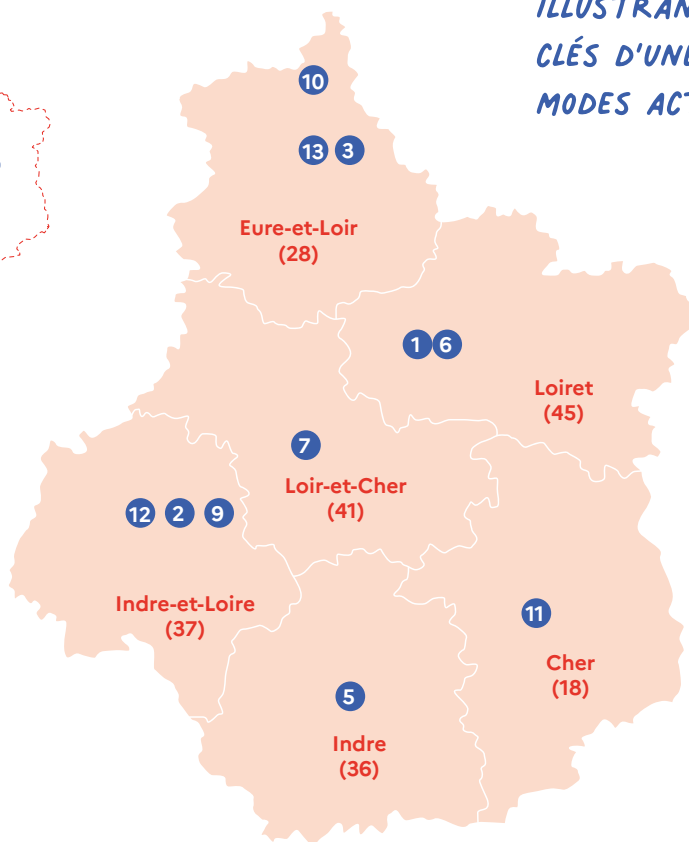
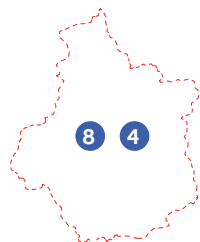
## LEXIQUE

- CAUE** : conseil en architecture urbanisme et environnement
- CEREMA** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- DSIL** : dotation de soutien à l'investissement local
- DDT** : Directions départementales des territoires
- EPCI** : établissement public de coopération intercommunale
- GES** : gaz à effet de serre
- LOM** : loi d'orientation des mobilités
- LOI SRU** : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain
- MTE** : ministère de la Transition écologique
- PAMA** : plan d'actions mobilités actives
- PCAET** : plan climat-air-énergie territorial
- PDU** : plan de déplacements urbains
- PDM** : plan de mobilité
- PDME** : plan de mobilité employeur
- PDMS** : plan de mobilité simplifié
- PÉDIBUS / VÉLOBUS** : autobus pédestre ou cycliste vers l'école
- PLU / PLU(I)** : plan local d'urbanisme / plan local d'urbanisme intercommunal
- PRSE** : plan régional santé environnement
- SCOT** : schéma de cohérence territoriale
- SRCAE** : schéma régional climat air énergie
- SRADDET** : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- VAE** : vélo à assistance électrique
- VÉLONOMIE** : abréviation subtilement suggestive de « vélo-autonomie » : autonomie dans l'entretien et la réparation mécanique d'un vélo.
- VLS** : vélo en libre-service



## INITIATIVES EN RÉGION

« FOCUS SUR QUELQUES  
RETOURS D'EXPIÉRIENCE  
ILLUSTRANT LES ÉTAPES  
CLÉS D'UNE POLITIQUE  
MODES ACTIFS. »



### COMPRENDRE

1 LOIRET (45)  
Orléans Métropole

### PLANIFIER

2 INDRE-ET-LOIRE (37)  
Communauté de communes  
Touraine Est-Vallées

### AMÉNAGER

3 EURE-ET-LOIR (28)  
Communauté d'agglomération  
de Chartres

### AMÉNAGER

4 RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE  
La Loire à vélo

### AMÉNAGER

5 INDRE (36)  
Châteauroux Métropole

### AMÉNAGER

6 LOIRET (45)  
Orléans Métropole

### COMMUNIQUER

7 LOIR-ET-CHER (41)  
Communauté d'agglomération  
de Blois (Agglopolys)

### COMMUNIQUER

8 RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE  
Les Échappées  
à vélo en Centre-Val de Loire

### DÉVELOPPER

9 INDRE-ET-LOIRE (37)  
Amboise

### COMMUNIQUER

10 EURE-ET-LOIR (28)  
Communauté d'agglomération  
du Pays de Dreux

### DÉVELOPPER

11 CHER (18)  
Bourges

### ÉVALUER

12 INDRE-ET-LOIRE (37)  
Tours Métropole

### DÉVELOPPER

13 EURE-ET-LOIR (28)  
Mainvilliers

LOIRET (45)

# 1 ORLÉANS MÉTROPOLE

## Démarche de concertation autour du plan vélo

Le premier schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC) de la métropole orléanaise a été adopté en 1997. Révisé en 2006, il porte un programme annuel de travaux et un budget annuel variant de 500 000 euros à 2 millions d'euros, pour réaliser des travaux sur 2 à 5 km par an. En 2019, 5,5 % des déplacements sont effectués à vélo. Dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDU) 2019-2028, la seconde révision du plan vélo de façon concertée vise à atteindre un taux de 10 % à l'horizon 2028.

**PORTEUR :** métropole (22 communes, 282 800 hab.)

**CONTEXTE :** territoire urbain et périurbain

**ACTION :** les objectifs du plan vélo se déclinent en 4 axes : mettre à jour le schéma directeur des itinéraires cyclables, élaborer un plan d'action d'accompagnement, identifier deux cibles principales (déplacements utilitaires et de loisir) et développer une « vision commune » à l'échelle de la métropole. Débutée mi-2018, la révision du plan vélo métropolitain s'est déroulée en trois étapes (diagnostic, propositions, plan d'action) et s'appuie sur une démarche de co-construction associant élus, services techniques, associations et usagers :

- un CoPil regroupant les vice-présidents en lien avec la politique cyclable et une vingtaine d'élus communaux ;

- un CoTech associant les différents services de la métropole concernés et des partenaires (Loire & Orléans Eco, département du Loiret, région Centre-Val de Loire, agence d'urbanisme) ;

- un groupe de travail d'une vingtaine de personnes regroupant élus, techniciens et représentants associatifs pour mener un audit de la politique cyclable via la méthodologie européenne d'audit Bypad ;

- des présentations auprès des principaux services maîtres d'ouvrage des aménagements cyclables et des communes ;

- 6 ateliers ouverts à tous les habitants et usagers cyclistes entre novembre et mars 2019, soit une participation de 150 personnes.

### RÉSULTATS :

la mise à jour du schéma directeur des itinéraires cyclables a abouti à :

- une hiérarchisation des itinéraires (structurants, secondaires, dessertes locales et liaisons loisirs et tourisme) et une typologie d'aménagements le long de ces axes ;

- une demande de réaliser un réseau de magistrales vélo sur un axe nord-sud et sur un axe ouest-est ;

- l'identification de 268 km d'itinéraires cyclables utilitaires, 119 km d'itinéraires loisirs (existants, à créer ou à réaménager), ainsi que 69 points durs à sécuriser.



INDRE-ET-LOIRE (37)

## 2 COMMUNAUTÉ DE COMMUNES TOURAINE EST-VALLÉES

### Définition collaborative des liaisons cyclables du réseau armature

Le territoire est traversé par trois véloroutes à vocation touristique : la Loire à vélo, le Cher à vélo et la liaison Saint-Jacques à vélo via Chartres. Elles représentent un potentiel très qualitatif pour les déplacements utilitaires. Néanmoins, il existe peu de liaisons cyclables entre ces véloroutes et le territoire présente des coupures importantes (deux fleuves, A10, voies et emprises ferroviaires).

**PORTEUR :** communauté de communes (10 communes, 40 000 hab.)

**CONTEXTE :** périurbain, peu dense

**ACTION :** la communauté de communes Touraine Est-Vallées est accompagnée par un bureau d'études pour développer son schéma directeur cyclable à l'horizon 2035. La phase de diagnostic s'appuie



sur une enquête déplacements et des entretiens individuels sur dix communes (élus et associations). En octobre 2019, les élus ont participé à un atelier pour identifier des liaisons du réseau armature à partir des axes de demandes cyclables issus des analyses statistiques de la phase de diagnostic et des données de l'Insee (déplacements domicile-travail et domicile-études).

#### RÉSULTATS :

- Sept liaisons prioritaires ont été retenues (75,4 km de voie dédiée aux cyclistes, dont 39,3 km déjà aménagés) ;
- 27 points durs ont été identifiés ;
- Moins d'une dizaine d'aménagements sont à prévoir sur le réseau secondaire pour résorber les discontinuités existantes et assurer un maillage complet du réseau.

EURE-ET-LOIR (28)

## 3 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CHARTRES

### Abris vélo à proximité des gares

Pour répondre à la demande des usagers, la communauté d'agglomération de Chartres a équipé les gares de Chartres, Saint-Prest et La Taye à Saint-Georges-sur-Eure d'abris vélo sécurisés. Ils sont accessibles 24h/24 grâce à la carte de transport JVMalin utilisable sur plusieurs réseaux urbains ou non-urbains de la région Centre-Val de Loire.

**PORTEUR :** communauté d'agglomération (66 communes, 140 000 hab.)

**CONTEXTE :** urbain, dense

**ACTION :** les trois abris vélo offrent 110 places de stationnement vélo en gare de Chartres, 20 places à Saint-Prest et 10 places à La Taye à Saint-Georges-sur-Eure. Ils sont dotés de gonfleurs et d'outillages nécessaires aux petites réparations. Les usagers

peuvent charger un titre d'accès à l'abri vélo sur leur carte JVMalin pour un coût annuel de 5 €. Ce système permet aux utilisateurs de posséder une carte unique pour leurs différents déplacements. En 2021, un nouvel abri couvert non sécurisé de 100 places vient renforcer l'offre de stationnement en sus des arceaux, en gare de Chartres. Leur taux d'utilisation est de l'ordre de 37 % (mars 2021).

#### MOYENS FINANCIERS (HORS GÉNIE CIVIL) :

- Abris sécurisés de 110 places et non sécurisés de 100 places en gare de Chartres : 130 000 € HT et 120 000 € HT
- Abris sécurisés de Saint-Georges-sur-Eure et de Saint-Prest : 30 000 € HT



## RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

## 4 LA LOIRE À VÉLO

## Première véloroute de France

Du Centre-Val de Loire aux Pays de la Loire, La Loire à vélo s'étend sur 900 km de voies cyclables aménagées et balisées dans les deux sens. Elle relie Cuffy dans les terres du Cher à Saint-Brévin-les-Pins à l'embouchure de la Loire. L'itinéraire est le premier tronçon de l'Eurovélo 6 qui relie sur plus de 3 600 km l'Atlantique à la mer Noire. Première véloroute de France, dès 2003, l'enjeu a été de miser sur un jalonnement uniforme en privilégiant des boucles cyclables locales.

**PORTEUR :** région (2,567 millions hab.)

**CONTEXTE :** rural, urbain et périurbain

**ACTION :** les boucles cyclables locales répondent à des demandes reçues des voyageurs à vélo désireux de parcourir des courtes et moyennes distances. Ces boucles ont été formalisées en s'appuyant sur une méthodologie unique et réalisée par un bureau d'études expert, en coopération avec des



partenaires français, suisses et allemands. Ce travail a été valorisé en 2008 avec la parution du Guide de la signalisation cyclotouristique et de loisir en région Centre - Schéma régional de véloroutes et voies vertes. Tous les cas de figure en lien avec le jalonnement (boucle, vélo route, variante, etc.) y sont abordés pour aider les services communaux et intercommunaux experts et non-experts (voirie, tourisme, développement économique, etc.) à se saisir de l'importance de la qualité et de la continuité de la signalisation des itinéraires, au même titre que la qualité du revêtement.

## INDRE (36)

## 5 CHÂTEAUX MÉTROPOLE

## Résorption d'une discontinuité cyclable et piétonne entre la ville centre et un pôle majeur d'emploi

Châteaurox Métropole a mis en place un schéma directeur des pistes cyclables et modes doux en 2017. L'un des objectifs est de faciliter un transfert modal pérenne entre la voiture et le vélo. Révisé chaque année en concertation avec les communes du cœur d'agglomération et les associations, il intègre une priorisation des axes à aménager ainsi qu'un relevé des points noirs pour les usagers à vélo.

**PORTEUR :** communauté d'agglomération (14 communes, 80 000 hab.)

**CONTEXTE :** périurbain, dense à peu dense

**ACTION :** le projet vise à créer une piste cyclable de 950 mètres linéaires reliant la ville centre à la zone industrielle de la Martinerie. Cette zone compte environ 1 500 emplois. L'itinéraire emprunté suit l'ancienne RD925, route rétrocedée par le département à l'agglomération en 2019 reliant

Châteaurox et Déols. Le contexte environnemental et routier est très complexe : le tracé borde une voie sinueuse traversant le lit majeur d'une rivière et comportant cinq ouvrages d'art. Il se situe également dans la coulée verte de la vallée de l'Indre classée en zone Natura 2000 (appartenant en partie à un zonage en site patrimonial remarquable -SPR).

• Date de réalisation / livraison : 2021 / 2022

**BUDGET ESTIMATIF :** 1 000 000 € TTC

Cet aménagement est lauréat de l'appel à projet du Fonds mobilités actives.

**RÉSULTAT :** le potentiel de report modal vers le vélo est estimé à 100 cyclistes supplémentaires par jour sur le nouvel itinéraire cyclable en prenant en compte le contexte suivant : hors aire urbaine, 1 600 personnes et présence d'une desserte de bus gratuit en journée.

LOIRET (45)

## 6 ORLÉANS MÉTROPOLE

### Franchissement de pont : suppression d'une voie de circulation automobile au profit des vélos

En mai 2020, Orléans Métropole a mis en place des itinéraires cyclables transitoires pour faciliter l'usage du vélo sur les axes structurants et en hyper-centre d'Orléans, en réponse à la crise sanitaire. Parmi ces aménagements, le franchissement du pont Royal a été facilité pour les vélos. La pérennisation de la piste cyclable temporaire a été actée par la municipalité en septembre 2020.

**PORTEUR :** métropole (22 communes, 282 800 hab.)

**CONTEXTE :** urbain

**ACTION :** les voies ouest du pont Royal et de la rue Royale ont été fermées à la circulation motorisée pour y créer une piste cyclable bidirectionnelle.



**RÉSULTATS :** sur le pont Royal, le trafic cycliste a augmenté de 50 % entre juin et septembre (3 500 cyclistes) et s'est accompagné d'une résorption du « point noir » le plus cité par les cyclistes et d'un report du trafic motorisé sur les autres ponts sans occasionner de congestion. Le pont a aussi été emprunté par 5 000 à 6 000 piétons/jour.

Chaque jour, 1 500 cyclistes ont emprunté la rue Royale. Cette fermeture à l'automobile a engendré un apaisement de la circulation pour les piétons et peu de modifications des pratiques de livraison. Néanmoins, cela révèle des pratiques accidentogènes nécessitant des adaptations (renforcement de marquage en carrefour, déplacement de mobilier et suppression de balises).

LOIR-ET-CHER (41)

## 7 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BLOIS (AGGLOPOLYS)

### Avec Agglopolys, je me déplace à vélo !

Depuis 2010, pour intensifier le report modal de la voiture vers le vélo, Agglopolys mise sur une communication multi-supports et renouvelée, notamment pour promouvoir l'aide à l'achat d'un VAE (400 €) et le service de location de vélos classiques et VAE.

**PORTEUR :** communauté d'agglomération (43 communes et 109 000 hab.)

**CONTEXTE :** urbain

**ACTION :** depuis 2010, la collectivité fait la promotion des services proposés autour du vélo :

- subvention pour l'achat d'un VAE (2010) : création de plaquettes et d'affiches, messages radio, campagnes d'affichage, insertion presse, affichage sur les bus et sur le réseau d'affichage des 43 communes d'Agglopolys.

- relance de la campagne en 2012 : affichage sur abris bus et flancs de bus, boîtage de flyers (109 000 hab.) et mise à disposition de formulaires d'inscription dans les magasins partenaires, spots radio, vidéo humoristique Course folle dans les rues de Blois sur le site internet et Facebook.

- location de vélos (depuis 2013) : distribution chaque année de 10 000 flyers disponibles chez les vélocistes et dans des lieux publics, mairies et dépositaires.

- promotion autour de la pratique (2014) : flyers et campagne d'affichage sur les trois thématiques suivantes : la santé, l'économie financière et le gain de temps.

**RÉSULTATS :** depuis 2010, 3 700 personnes ont bénéficié de la subvention à l'achat de vélo. En 2020, 702 dossiers ont été validés, 234 523 € d'aides ont été accordés.

La politique mobilité est en pleine expansion, avec notamment un projet de maison des mobilités en 2023.



RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

## 8 LES ÉCHAPPÉES À VÉLO EN CENTRE-VAL DE LOIRE

Depuis 2012, les Échappées à vélo se déroulent entre mai et septembre le long du réseau cyclable régional du Centre-Val de Loire. En 2021, il compte plus de 5 000 km d'itinéraires, 150 boucles et de cinq véloroutes majeures : la Loire à vélo, la Véloscénie, Saint-Jacques à vélo, l'Indre à vélo, la Scandibérique et Cœur de France à vélo. Les collectivités, les acteurs du tourisme et les associations locales, situés sur un itinéraire ou une boucle, sont invités à proposer des parcours vélo thématiques et festifs à découvrir en famille ou entre amis.

**PORTEUR :** région (2,567 millions hab.)

**CONTEXTE :** rural, urbain, périurbain

**ACTION :** l'appel à candidature est lancé chaque année en mars par la direction de la communication de la Région qui assure la coordination et le suivi de l'événement. Pour être retenus, les projets proposés doivent intégrer quatre critères majeurs :

- Le parcours doit avoir une longueur inférieure ou égale à 30 km ;
- Les attraits touristiques et paysagers sont prioritaires dans la définition du parcours ;
- Le parcours emprunte obligatoirement une partie d'une boucle ou d'une véloroute du réseau cyclable aménagé de la région ;

• Le parcours est agrémenté d'un programme d'activités diverses (culturelles, naturelles, agricoles, urbains, culinaires, sportives, etc.).

Les porteurs des projets retenus bénéficient d'une communication large et mutualisée. Le plan de communication régional s'appuie sur un programme général et une cartographie de l'ensemble des parcours, un site internet dédié à la manifestation et une page Facebook. S'y ajoute un relais dans les médias régionaux sur l'ensemble des événements (relations presse et achat d'espaces publicitaires).

La région Centre-Val de Loire intervient également en soutien logistique et technique de la manifestation par la fourniture de matériel et d'un kit de communication « les Échappées à vélo » décliné à partir de la charte graphique de l'événement :

- Visuels génériques et adaptables (à télécharger sur le site internet : affiches A3, bannières web) ;
- Signalétique événementielle : banderoles, panneaux, kakemonos, fléchage, tentes des Échappées à vélo au point de départ et de déjeuner de la manifestation.

**RÉSULTATS :** une trentaine de manifestations organisées chaque année.



## 9 AMBOISE

### Mise à disposition de VAE en libre-service

Fin avril 2019, la ville d'Amboise a lancé une expérimentation de mise à disposition de 12 VAE en libre-service, implantés sur 3 stations. L'objectif était de fournir des VAE aux habitants d'un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) pour leur permettre de se rendre en centre-ville et à la gare. La collectivité envisage d'ajuster son dispositif pour mieux répondre aux besoins des habitants et réduire les coûts.

**PORTEUR :** ville (12 700 hab.)

**CONTEXTE :** urbain, dense

**ACTION :** les 12 VAE en libre-service sont répartis sur 3 stations (centre-ville, gare et le quartier Maletrenne) comprenant chacune 7 bornes de stockage. Pour les usagers, les 10 premières minutes d'utilisation sont offertes ; au-delà, l'emprunt d'un vélo est facturé 1,50€ de l'heure. Durant la première année d'exploitation, la collectivité a loué les 12 vélos auprès d'une société privée et signé un contrat de maintenance pour l'utilisation du logiciel et l'entretien. Pour s'affranchir des lourds investissements de recharge au niveau des stations, la ville d'Amboise a acquis 24 batteries, dont la mise en œuvre des rotations a été confiée à un loueur de vélo local.

**RÉSULTATS :** après une année d'expérimentation, le bilan reste mitigé. Les rapports d'exploitation démontrent un réel engouement dès la mise en service avec une moyenne de 15 locations/jour. En fin d'opération, ce ratio chute à une moyenne de 1,75 location/jour. L'usage est homogène en semaine et se concentre sur le

créneau 9h-18h pour des déplacements visiblement orientés sur les loisirs. D'un point de vue financier, les coûts de réparation et d'entretien courant ont été sous-évalués, ainsi que le risque de perte de VAE et d'impayés (problèmes de facturation).

**BILAN ET PERSPECTIVES :**

une première convention couvrait la période d'avril à octobre 2019. Une seconde convention a été réalisée allant d'octobre 2019 à avril 2020. Les coûts de location de VAE représentent un total de 40 800€ et les coûts d'entretien et de réparation

s'élèvent à 5 655€. Les recettes s'élèvent à 1 210€. Le rachat des VAE par la ville d'Amboise durant l'été 2020 (30 000€ environ) est la solution trouvée pour réduire considérablement les coûts. Le coût annuel s'établit à 5 300€, il comprend l'abonnement annuel au dispositif et à la hotline. Concernant les usages, l'offre pourrait à l'avenir être un mix entre des vélos simples et des VAE, avec options de tarification et caution et s'étendre sur les zones d'activités ou les zones commerciales du territoire.



EURE-ET-LOIR (28)

## 10 COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE DREUX

### Challenge mobilité dans les collèges

Depuis 2019, la communauté d'agglomération du Pays de Dreux dispose d'un schéma directeur des modes actifs. Appuyé sur un diagnostic réalisé en 2019, l'un des enjeux est de sensibiliser les scolaires à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture. En 2019 et 2020, un challenge de la mobilité a été organisé à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

**PORTEUR :** communauté d'agglomération (81 communes, 117 445 hab.)

**CONTEXTE :** périurbain et rural, dense à peu dense

**ACTION :** le challenge mobilité, organisé au titre de la compétence mobilité et du transport scolaire, cible les collèges de Dreux et de territoires plus ruraux et étendus. Il repose sur un système de



points attribués aux élèves en fonction des modes de déplacement alternatifs à la voiture choisis pour se rendre à l'école et de la distance parcourue (car, trottinette, marche, vélo, covoiturage, etc.). L'animation est assurée par un référent volontaire au sein des collèges (CPE, professeurs, infirmières) qui inscrit plusieurs classes et pointe les élèves à leur arrivée chaque matin. La communauté d'agglomération récupère ensuite les tableaux remplis pour effectuer un classement selon différents critères, avec une remise de prix à la clé.

#### RÉSULTATS :

- En 2019 : 7 classes participantes
- En 2020 : 10 classes participantes (246 élèves)

**MOYENS HUMAINS :** un étudiant en stage

CHER (18)

## 11 BOURGES

### Mon Cher Vélo : « mettre les gens à vélo ! »

Créée en 2011, l'association Mon Cher Vélo organise des ateliers de réparation de vélos, ainsi que des vélo-écoles. L'atelier répond à un besoin d'utilité publique : il accompagne la prise d'autonomie de tous les habitants dans leur pratique du vélo et anime le quartier récemment construit et situé en zone urbaine sensible.

**PORTEUR :** association

**CONTEXTE :** urbain, dense

**ACTION :** Depuis 2015, l'association occupe un local (60 m<sup>2</sup>) mis à disposition par un bailleur social. Ce dernier y trouve un intérêt pour animer le quartier et gérer l'abandon de vélos dans les logements sociaux. Les ateliers de réparation sont animés par des bénévoles les jeudis soir et un samedi après-midi par mois. L'atelier est ouvert à tous, gratuit ou moyennant une adhésion calculée en fonction

des ressources. Une convention a été signée avec une association qui accompagne des personnes en situation de vulnérabilité pour leur permettre de retrouver une autonomie. La remise en état de vélos et leur revente à petit prix équipt aussi les familles du quartier.

#### MOYENS :

- 10 bénévoles
- 100 % en autofinancement (adhésions, bourse aux vélos, marquage, dons)

**PERSPECTIVES :** l'association et la communauté d'agglomération de Bourges réfléchissent à répondre à une demande accrue d'acteurs de l'agglomération (établissements scolaires, points accueil jeunes, associations d'insertion professionnelle, etc.).



## 12 TOURS MÉTROPOLE

### Baromètre trimestriel des mobilités et comptage vélo

Créé en 2018, le Syndicat des mobilités de Touraine assure les compétences d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dans le périmètre de Tours Métropole Val de Loire et de trois communes, Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames. Depuis 2016, un baromètre des mobilités est publié et est en accès libre sur son site internet. Les comptages vélo automatiques sont aussi disponibles en temps réel et en open data sur une plateforme dédiée.

**PORTEUR :** métropole (22 communes, 299 100 hab.)

**CONTEXTE :** urbain, dense

**ACTION :** le baromètre est une publication trimestrielle qui vise à partager les données des services de mobilités gérés par le Syndicat des mobilités de Touraine (transports en commun, vélo, intermodalité P+R, accessibilité). Parmi ces chiffres, sont recensées les données du service de location de vélo longue durée (Velociti), la fréquentation moyenne des parkings vélo sécurisés et la fréquentation moyenne journalière en milieu urbain.

**MOYENS :**

- 22 compteurs ont été installés depuis 2016 : la position de Tours entre la Loire et le Cher a incité à équiper prioritairement les ponts, soit huit points de comptage ;
- Permanentes ou semi-permanentes (généralement sur une période de 12 mois), les données des compteurs sont chargées quotidiennement sur l'interface d'Eco-Compteur, fournisseur de la technologie de comptage par boucles

Zelt ou Easy-Zelt (boucles électromagnétiques permettant de distinguer les vélos des autres usagers d'une infrastructure) ;

- Mise en place d'un logiciel de gestion de flotte et de contrat (CILEA) et enquêtes satisfaction clients ;
- Les abris vélo sécurisés sont intégrés à la billettique du réseau de transport en commun (leur accès est conditionné à la validation d'un abonnement ou d'un titre spécifique Parc à vélo) ;
- Mobilisation d'un ingénieur pour le suivi des données (1/2 ETP).

**• RÉSULTATS :**

- Tendances longues des profils de pratique) depuis 2016 :
- Près de 2000 contrats de locations passés ou renouvelés en 2019 soit + 25 % en 5 ans ;
  - Près de 9 300 entrées dans les abris vélo sécurisés en 2019, soit + 60 % en 5 ans ;
  - + 13 % de fréquentation entre 2017 et 2018, + 11 % de fréquentation entre 2018 et 2019.

**LIENS :**

- Baromètre des mobilités
- Plateforme métropolitaine (données en temps réel et en open data)



EURE-ET-LOIR (28)

## 13 MAINVILLIERS

## À ma porte : livraison écologique du dernier kilomètre en vélo cargo

En mai 2019, la Scic Oxygène, composée d'artisans et soutenue par la commune de Mainvilliers et Chartres Métropole, a développé une activité innovante de livraison du dernier kilomètre en vélo cargo. Après un an d'exercice, l'activité a été confiée à l'association et régie de quartier de Mainvilliers Reconstruire ensemble, dont l'objectif est d'embaucher des livreurs à vélo sous la forme de contrats d'insertion.

**PORTEUR :** association à Mainvilliers (11 300 hab.)

**CONTEXTE :** périurbain

**ACTION :** l'association a racheté les trois vélos cargos (deux biporteurs et un triporteur équipé d'une plateforme à l'arrière), embauché les deux livreurs en CDI et repris la gestion de l'espace de stockage (150 m<sup>2</sup>). Les contrats de service signés avec deux transporteurs locaux et une boulangerie de Mainvilliers (pour la livraison quotidienne de pain dans les cantines scolaires de la ville) sont reconduits.

**RÉSULTATS :**

- CA mensuel moyen de l'activité : 4 000 €
- Livraison de 2 528 colis (entre juillet 2020 et janvier 2021)
- 20 tonnes livrées par mois

**PERSPECTIVES :** le budget de fonctionnement 2021 s'établit à 144 000 € (aide de l'État pour les contrats aidés comprise). Le premier salarié en parcours d'insertion a été embauché mi-février 2021. D'autres embauches sont prévues avec l'extension des filières de collecte (bouchons plastiques, papier, cartouches, bio-déchets des cantines scolaires de Mainvilliers en vue de leur recyclage / compostage).





# PRÊT À PASSER A L'ACTION

## INTERLOCUTEURS TECHNIQUES RÉGIONAUX

- ▶ ADEME Centre-Val de Loire  
[www.centre.ademe.fr](http://www.centre.ademe.fr)
- ▶ Cerema Normandie-Centre  
[www.cerema.fr/fr/cerema/directions/cerema-normandie-centre](http://www.cerema.fr/fr/cerema/directions/cerema-normandie-centre)
- ▶ Direction régionale environnement aménagement logement (DREAL) Centre-Val de Loire  
[www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr)
- ▶ Cellule régionale d'appui France Mobilités  
<https://www.francemobilites.fr/regions/centre-val-loire>

## INTERLOCUTEURS TECHNIQUES NATIONAUX

- ▶ Agence de la transition écologique (ADEME)  
[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)
- ▶ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)
- ▶ Ministère de la Transition écologique (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo - CIDUV)  
[www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche](http://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche)
- ▶ Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité  
[www.onaps.fr](http://www.onaps.fr)

## RÉSEAUX ET ASSOCIATIONS

- ▶ Vélo et Territoires  
[www.velo-territoires.org](http://www.velo-territoires.org)
- ▶ Club des villes et territoires cyclables (CVTC)  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)
- ▶ Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)  
[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)
- ▶ Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V)  
[www.af3v.org](http://www.af3v.org)
- ▶ Réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires, L'Heureux Cyclage  
[www.heureux-cyclage.org](http://www.heureux-cyclage.org)
- ▶ Association Rue de l'avenir  
[www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)
- ▶ Union Sport et Cycle  
[www.unionsportcycle.com](http://www.unionsportcycle.com)
- ▶ Les Boîtes à vélo  
[www.lesboitesavelo.org](http://www.lesboitesavelo.org)
- ▶ Groupement des autorités responsables de transport (GART)  
[www.gart.org](http://www.gart.org)
- ▶ Association pour la gestion indépendante des réseaux de transport public (AGIR)  
[www.agir-transport.org](http://www.agir-transport.org)

## L'ADEME EN BREF

À l'ADEME – l'Agence de la transition écologique –, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines – énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... – nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

[@ademe](https://twitter.com/ademe)

### Les collections de l'ADEME



#### ILS L'ONT FAIT

##### L'ADEME catalyseur :

Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



#### EXPERTISES

##### L'ADEME expert :

Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



#### FAITS ET CHIFFRES

##### L'ADEME référent :

Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



#### CLÉS POUR AGIR

##### L'ADEME facilitateur :

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



#### HORIZONS

##### L'ADEME tournée vers l'avenir :

Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



## DÉVELOPPER LE SYSTÈME VÉLO DANS LES TERRITOIRES

**Résumé :** Le vélo est un moyen de déplacement très efficace et pertinent pour des trajets urbains et périurbains sur de courtes et moyennes distances. Les collectivités et les intercommunalités, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ou au titre de leur compétence voirie et des pouvoirs de police et de circulation, ont un rôle essentiel à jouer dans l'accompagnement de la pratique du vélo utilitaire dans les territoires.

Ce cahier ressources est un outil d'aide à la mise en œuvre de politiques cyclables à destination des collectivités et des intercommunalités. Il présente les différents leviers à combiner pour bâtir un système vélo performant et attractif.

Illustré par des retours d'expérience locaux, ce cahier valorise des bonnes pratiques repérées en fonction de leur niveau d'appropriation et de transférabilité par les collectivités et les intercommunalités. Il veille également à représenter toutes les échelles de territoire (territoires urbains, périurbains et ruraux)

*Un système vélo performant repose sur cinq leviers essentiels et concomitants : la planification, l'aménagement, la communication, le développement des services et l'évaluation.*

