

Enquête sur les politiques piétonnières et cyclables dans les villes françaises

Bilan au 1^{er} août 2008



CLUB DES
VILLES
CYCLABLES



La Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUBicy) et le Club des Villes Cyclables (CVC) ont réalisé une enquête sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises.

Cette enquête bénéficie du soutien de la Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) du Ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) et de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

L'objectif principal était de mettre au point une batterie d'indicateurs concernant les politiques en faveur des piétons et des cyclistes, puis de collecter les données correspondantes dans un nombre significatif de villes françaises, afin de mesurer l'état d'avancement des politiques des villes françaises à l'égard des piétons et des cyclistes.

1/ Elaboration du questionnaire

Le questionnaire a été élaboré par un groupe de travail coordonné par la FUBicy, avec des participants du Club des Villes Cyclables et du CERTU. La synthèse des propositions du groupe de travail et des recommandations du CERTU a été assurée par F. Héran, chercheur à l'IFRESI-CNRS, qui avait supervisé l'enquête FUBicy 2000.

L'enquête ne se limite pas aux seuls aménagements cyclables. Les zones 30, et de manière générale les aménagements de modération du trafic automobile sont aussi bien favorables aux piétons qu'aux cycles. L'enquête porte également sur les services destinés à faciliter l'usage du vélo.

Au final, l'enquête proposée comporte 8 volets d'importance inégale

- données générales (population, superficie, linéaire total de voirie)
- politique d'aménagement en faveur des piétons
- politique d'aménagement et de service en faveur des cyclistes
- politique de modération de la circulation
- plans de mobilité (PDE, PDA et PDES)
- accidentologie des non-motorisés
- politique de communication en faveur des piétons et cyclistes
- budgets consacrés aux piétons et cyclistes

PJ : exemplaire du questionnaire envoyé aux communautés d'agglomérations, communautés urbaines, communautés de communes et aux communes

2/ Collecte et consolidation des données

Comme prévu, c'est cette partie du projet qui a nécessité le plus de temps. Le questionnaire a été envoyé le 28 mai 2007 aux agglomérations françaises (DOM-TOM inclus) de plus de 120 000 habitants, à leur commune centre, ainsi qu'aux communes de plus de 60 000 habitants autres que la commune centre le cas échéant.

Le travail de collecte a été réalisé par le CVC. Il a mobilisé son réseau de contacts dans les villes concernées pour identifier les interlocuteurs directement compétents, les relancer, et collecter les questionnaires de l'enquête.

Au 12 septembre, sur les 167 questionnaires envoyés, nous avons reçu 125 réponses, ce qui constitue un bon taux de retour (75%).

Ensuite, la FUBicy s'est chargée du travail de saisie de l'ensemble des données, et d'une phase tout aussi fastidieuse mais nécessaire de vérification + consolidation.

Une fois la saisie brute + relecture des tableaux faite, la FUBicy a sollicité son réseau d'associations pour repérer les données incohérentes et les faire rectifier, s'il y avait lieu. Chaque association était sollicitée pour examiner les données de sa ville (agglomération + communes enquêtées). Il a été possible, pendant la durée de cette phase du projet, d'obtenir des réponses des associations pour 50% des collectivités enquêtées. Ce taux de retour un peu plus bas que pour la phase de collecte des données nous semble logique

- la FUBicy n'a pas encore d'association membre dans 14 des villes enquêtées, et la couverture est encore très inégale dans l'énorme agglomération «Île-de-France».
- les associations ont souvent tendance à ne répondre que lorsqu'elles détectent une anomalie dans les données renseignées par la Ville (*nous avons néanmoins relancé par courriel ou téléphone les associations qui n'avaient pas répondu par écrit*)

La FUBicy a ensuite systématiquement contacté les services techniques dans toutes les villes où l'association locale avait pointé des données «suspectes» ou insuffisamment claires. Il n'a pas toujours été possible d'obtenir des données plus précises ou plus complètes, mais cette démarche a permis de lever des ambiguïtés.

Lorsqu'il pouvait subsister un doute, nous avons laissé dans le fichier final la donnée fournie par la Ville, et, sur une ligne séparée, reproduit (*au besoin en le résumant*) le commentaire de l'association. Il reviendra aux experts de définir la façon dont ils tiendront compte de ces cas, selon le degré de finesse avec lequel ils souhaitent exploiter tel ou tel résultat.

PJ : liste des communes et agglomérations destinataires du questionnaire

3/ Exploitation et communication

Nous avons proposé de produire à partir des données brutes

- **une synthèse**, relativement succincte. L'objectif était de rendre les principaux résultats facilement accessibles à un public certes ciblé, mais bien plus large que les seuls experts, en particulier nouveaux élus suite aux Municipales 2008, et bénévoles des associations.
- **un fichier de résultats** dans un format compatible avec des logiciels très courants, pour que tous les acteurs intéressés (*bureaux d'études, mais aussi services techniques de villes moyennes ou de petites communes, et associations*) puissent lire et/ou exploiter toutes les données, en fonction de leurs besoins

Ainsi, l'apport des réseaux d'adhérents du CVC et de la FUBicy est mis au service de l'intérêt général, et d'experts que nous n'avons pas vocation à remplacer.

Les résultats de l'enquête ont fait l'objet d'une synthèse publiée par le magazine **Villes & Transports**, numéro 442 du 27 février 2008, et reproduite avec son autorisation dans notre revue *Vélocité*, numéro 94 – février 2008. Le choix du magazine *Villes & Transports* nous a semblé particulièrement bien adapté à l'objectif visé – non pas publier un éphémère palmarès simpliste de plus, comme le font assez régulièrement les magazines grand public, mais bien poser les jalons d'un véritable « observatoire » des modes doux, qui sera un outil et non une fin en soi. Nous remercions la rédaction d'avoir rapidement donné une suite favorable à notre proposition, sur laquelle nous avons travaillé directement avec une journaliste de *Villes & Transport*.

Cette synthèse a été remise à tous les participants de notre Journée d'étude 2008. Elle est également téléchargeable au format PDF sur notre site internet <http://fubicy.org>, menu *Dossiers*, rubrique *Enquêtes*.

Les résultats complets sont compilés sous forme d'un fichier *Excel* en 16 tableaux, lisible également avec le logiciel libre *Open Office*.

La synthèse porte sur les points suivants :

- **aménagement de voirie** – la plupart des villes ont fait l'effort de détailler leurs données en distinguant, ainsi que le questionnaire le demandait, les voies unidirectionnelles ou bidirectionnelles, qui interviennent avec un coefficient différent dans le calcul du linéaire total.
- **Zones 30** – l'évolution progressive d'une logique de ségrégation des flux à un vrai partage de la rue conduit naturellement à compter les Zones 30 comme « cyclables », mais en les mettant en valeur sous une rubrique à part, compte tenu de leur impact positif pour toutes les catégories d'usagers – piétons, riverains, cyclistes...
- **aires piétonnes** – les aires piétonnes sont étroitement associées à la redynamisation des petits commerces et à la valorisation du patrimoine, des retombées souvent sous-estimées du développement des modes doux.
- **stationnement** – les vélos ont ceci de commun avec les voitures que même lorsqu'ils constituent le mode principal d'un citoyen, ils restent plus de 90% du temps en stationnement. Par contre, ils sont plus vulnérables au vol, et ces deux constats font du stationnement un enjeu très important, en particulier au niveau des gares ou des pôles d'échange avec les Transports en Commun.
- **doubles sens cyclables** – malgré de nombreux préjugés défavorables, cette solution commence à se répandre. A la veille d'une évolution de la réglementation sur les double sens cyclables, qui seront généralisés dans les Zones 30, il nous a semblé opportun de mettre en avant cette solution d'un excellent rapport qualité/prix.
- **bicyclettes publiques** – cette enquête ne fait qu'effleurer l'aspect vélos en libre-service, puisque ce service a véritablement décollé après la phase de collecte des données. Mais au vu du succès contagieux remporté par Vélov, ce sujet devient incontournable.

Il s'est avéré difficile d'établir une synthèse sur les volets :

- **PDE et PDES** – l'émergence des plans de mobilité ne peut pas être décrite uniquement en se basant sur les initiatives des collectivités locales. L'effet d'entraînement de la collectivité est essentiel notamment pour les établissements scolaires. Mais les CCI et les grandes entreprises jouent aussi un rôle moteur dans l'essaimage des PDE, avec des résultats parfois impressionnants – 15% de report modal vers les alternatives à la voiture individuelle en moins

de 3 ans, le vélo faisant jeu égal —pour un coût dérisoire— avec les Transports en Commun dans ce choix.

- **accidents** □ peu de villes collectent des données précises sur les accidents. Il faudra sans doute attendre la création effective d' « Observatoires » théoriquement prévus dans le cadre des PDU pour obtenir des données plus fines. Mais les résultats obtenus à Lyon (*stabilité du nombre d'accidents corporels malgré une hausse de 80% du trafic vélo en 2 ans*) et Paris sont très encourageants, dans la mesure où ils confirment de manière incontestable la tendance à la réduction du risque (*nombre d'accidents rapportés au nombre de déplacements à vélo, ou à pied*) lorsque le nombre d'usagers cyclistes augmente.
- **actions de communication** □ dans ce domaine, l'impact est tellement lié au contenu et à la qualité de la conception qu'il est un peu illusoire de présenter un bilan quantitatif. Mais ce levier pouvant avoir un impact significatif avec des moyens relativement légers, il nous semblait important de commencer à collecter des indicateurs même sans être sûrs de pouvoir les exploiter rigoureusement à court terme.
- **budget** □ il convient d'être très prudent dans la comparaison entre villes, car toutes n'ont pas choisi les mêmes modalités pratiques. Nous avons été attentifs dans la collecte des données pour éviter les ambiguïtés de type « double compte » (*commune + agglomération*), mais nous ne disposons pas de données complètes. Une part variable du budget peut être intégrée dans de gros chantiers (*par exemple création de lignes de Transport en commun en site propre*) sans apparaître explicitement au titre des aménagements cyclables ou piétons □ une partie des aménagements peuvent être créés par une commune autre que la ville-centre (*donc en général non enquêtée*) sans que l'agglomération soit impliquée □ et enfin, les dépenses d'entretien peuvent être ventilées non pas par catégorie d'usagers ou d'aménagements, mais en fonction des compétences précises des équipes d'intervention (*marquage au sol, revêtement, poteaux, bordures...*).
- **part modale du vélo** □ pour comparer de manière fiable les évolutions dans différentes villes, on se base en général sur les Enquêtes Ménage Déplacements. Ces enquêtes étant assez lourdes, elles n'ont lieu qu'environ une fois tous les 10 ans dans chaque ville. On ne peut pas comparer valablement une ville où l'EMD daterait de 1999 avec une ville où l'EMD date de 2007. Il faut aussi noter que toutes les EMD ne sont pas faites à la même période de l'année, or la pratique du vélo, même pour les déplacements utilitaires, est sujette à des variations saisonnières, même si il semblerait que ces variations tendent à s'atténuer dans les villes où le nombre d'usagers réguliers est plus élevé. Très peu de villes organisent à ce jour un suivi régulier par des combinaisons de comptages automatiques, comptages manuels (*pour la calibration des comptages automatiques et le choix des sites*), et enquêtes déplacement.

Nous espérons que tous ceux qui souhaitent aller plus loin dans l'analyse des résultats trouveront dans cette enquête l'outil qui leur manquait. Nous pourrions naturellement tenir compte de leur retour d'expérience pour améliorer l'édition suivante, qui nous semblerait utile à l'échéance 2010/2011, i.e. à mi-mandat pour les équipes municipales.