

Faire la Vélorution des Alpes-Maritimes : Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux

Conférence de presse de **Xavier GARCIA** et **Laurent LANQUAR-CASTIEL**

21 SEPTEMBRE 2018

Introduction	2
Appel à Projets « Vélo & Territoires »	2
Nos propositions	3
Un réseau d'axes cyclables structurants et l'aménagement de zones 30	3
Le vélo partage	4
Le stationnement sécurisé	5
Développer les services vélos des villes post-carbone	5
Favoriser les vélos électriques	6
En résumé, nos 10 principales propositions pour une vélorution maralpine	7
1. Compléter l'Euro Vélo Route 8 de Cannes à Vintimille et dans la Roya	7
2. Implanter des pistes cyclables séparées dans les axes structurants	7
3. Créer des zones 30 pacifiées dans les rues résidentielles, avec contre-sens cyclables	7
4. Disposer des stationnements sécurisés gratuits dans toutes les gares TER et zones multimodales pour les abonnés TER et des réseaux de transport public	7
5. Proposer des vélos en libre-service interopérables dans les zones urbaines littorales	7
6. Ouvrir des vélostations dans les communes du moyen et haut pays	7
7. Soutenir le commerce vélo-friendly pour redynamiser les centres-villes	7
8. Offrir des services pour les usagers en soutenant les associations locales	7
9. Proposer la gratuité des parkings publics dans un espace sécurisé pour les vélos électriques	7
10. Équiper en portes-vélos les bus desservant les territoires collinaires	7
Pour aller plus loin	8
L'Euro vélo route 8	8
La FUB	8
Les services pour les usagers du vélos	8
Appel à projet ADEME/ Ministère de l'écologie	10
Texte de l'appel	10
Liste indicative des publications et outils sur les mobilités actives	17
Brochure vélos et commerces	17

Introduction

Responsables respectivement du Parti Socialiste et d'Europe Écologie - Les Verts dans les Alpes-Maritimes, Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL sont aussi tous deux des '**vélos-taffeurs**', i.d. des **citoyens cyclistes au quotidien** et connaissent tous les obstacles à la pratique du vélo dans tout le département.

Xavier GARCIA précise le contexte : « Alors que la majorité des déplacements ne dépassent pas les 5 km, **2% seulement sont effectués à bicyclette**. C'est encore moins que la moyenne nationale (3%) qui accuse déjà un retard considérable sur ses voisins européens (17% des déplacements au Pays-Bas). L'enjeu est pourtant considérable sur un territoire où les pics d'ozone se multiplient du fait notamment d'un réseau routier saturé. »

Laurent LANQUAR-CASTIEL complète : « Nous avons donc travaillé ensemble sur des propositions pour faire le vélorutiondes , souvent simples et peu coûteuses, qui peuvent permettre à nos villes de s'appuyer sur le Plan Vélo national pour faire des Alpes-Maritimes un territoire exemplaire où il sera possible de mieux circuler et de mieux respirer. »

Appel à Projets « Vélo & Territoires »

L'écologiste propose de profiter de l'élan et des annonces faites lors de la présentation du timide Plan Vélo le 17 septembre dernier, car « au-delà de l'indemnité kilométrique sous forme de 'forfait mobilité durable' imposé par François DE RUGY, le plan du Gouvernement reste vide. Plus discret mais plus prometteurs, les communes doivent saisir cet Appel à Projets 'Vélo et territoires' car Il faut penser globale t agir local. »

Laurent LANQUAR-CASTIEL fut responsable des politiques de déplacements urbains à l'Ademe pendant 10 ans, où il a développé les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) et le business modèles des vélos en libre-service et des vélostations (location courte ou longue durée).

Le socialiste précise que « cet appel à projet s'inscrit dans une démarche d'accompagnement des territoires dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Il s'agit d'une opportunité à ne pas rater pour les collectivités, qui peuvent ainsi créer des emplois pris en charge partiellement par l'Etat. »

Cet appel à projet permet de financer le recrutement de chargés de mission vélo / mobilités actives (statut contractuel) pour mettre en œuvre leur politique cyclable (réalisation du schéma, animation/communication, développement des services, évaluation, accompagnement des changements de pratiques sociales et comportement, ainsi que la création de campagnes de communication grand public, particulièrement à destination des publics jeunes.

Et Xavier Garcia d'ajouter que « cet appel à projet peut être complété par les fonds européens d'autant que le territoire maralpin est frontalier ». Le socialiste connaît bien ces dispositifs européens sur lesquels il travaille professionnellement.

En effet, le nouvel appel à projet s'adresse aux territoires de moins de 250 000 habitants pour leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du Plan Vélo et de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis. Trois axes sont proposés :

1. Axe 1 : Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études
2. Axe 2 : Soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant :

Faire la Vélorution des Alpes-Maritimes :
Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux
Conférence de presse de Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL

3. Axe 3 : Soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire

Nos propositions

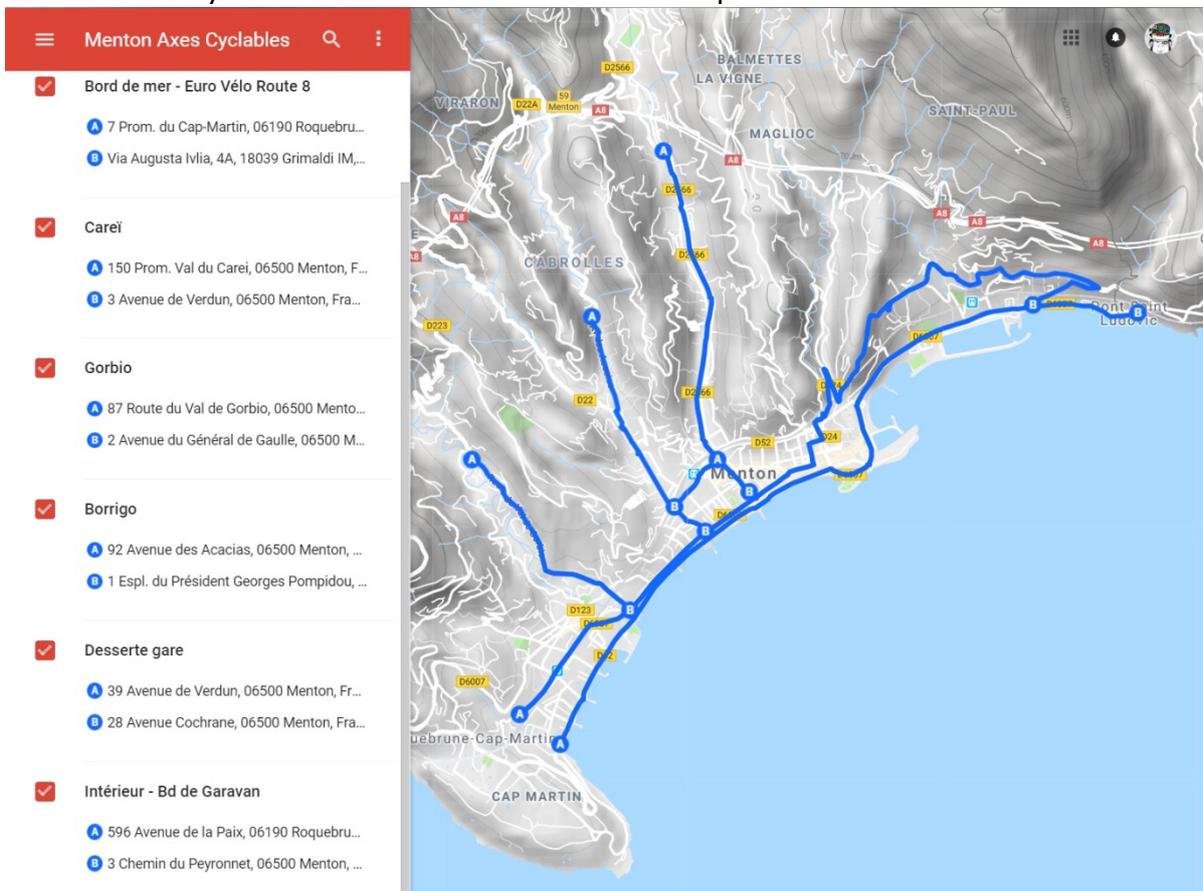
Un réseau d'axes cyclables structurants et l'aménagement de zones 30

Xavier Garcia introduit la problématique niçoise « Nice est emblématique d'une **politique de pistes cyclables destinés au vélo-loisir** et pour le reste à faire du chiffre sans considération pour la sécurisation et la praticabilité des voies. Il est absurde de ne pas s'être appuyé sur les lignes de tramway pour construire en parallèle des pistes cyclables sécurisées. Aujourd'hui, l'axe Nord-Sud est tellement dangereux avec des pistes cyclables en pointillés, livrées aux doubles files que la plupart des cyclistes préfère braver l'interdiction et empruntent les voies du tram. »

Laurent Lanquar-Castiel poursuit « Sur les autres villes du littoral, hormis Cagnes sur Mer qui a fait des efforts notables, la politique de pistes cyclables est destinée aux touristes et aux cyclistes du dimanche. Cannes, Antibes et Menton sont particulièrement à la traîne. »

Selon l'écologiste, « la première action à mettre en place est une hiérarchisation des voies. D'une part, des **axes structurants** qui doivent bénéficier d'une **véritable piste cyclable séparée à double-sens** et s'ils sont **en sens unique, une piste cyclable en sens inverse**. Les autres voies doivent être des voies résidentielles de proximité pacifiées et limitées à 30km/h où la circulation à contre-sens est possible. »

Proposition d'axes cyclables structurants sur Menton et Roquebrune et entre ces axes des zones 30 :



Faire la Véloration des Alpes-Maritimes :
Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux
Conférence de presse de Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL

Le vélo partage

Métropole NCA : pour une **évaluation des vélos bleus**. Xavier GARCIA analyse la situation niçoise : « Le système des Vélos bleus a le mérite d'exister. L'abonnement est peu onéreux et le maillage est satisfaisant en centre-ville. Il est très pratique pour des touristes, mais il a des défauts rédhibitoires pour beaucoup d'usagers réguliers et aucune évaluation n'a jamais été menée sérieusement. Les utilisateurs devraient être invités à remplir régulièrement des questionnaires de satisfaction. Or, ce n'est pas le cas et il y aurait pourtant beaucoup à dire.

L'état du matériel est souvent défaillant. Il est courant qu'on loue deux voire trois fois d'affilée un vélo hors d'état de marche, ce qui fait perdre un temps considérable. Et certains vélos bleus, s'ils sont en état de rouler, font un bruit extrêmement incommodant. Le niveau d'exigence sur l'entretien auprès du prestataire doit clairement être renforcée.

Autre motif de perte de temps : la gestion du flux des stations. Une évaluation sommaire permet de comprendre que les flux se font vers le centre-ville le matin et vers les quartiers plus excentrés en fin d'après-midi. Or, après 8h30, il est impossible de louer un vélo à Nice-Nord et difficile dans d'autres quartiers excentrés. ERT lorsqu'on y parvient, il n'est pas rare que les stations du centre-ville soit toutes complètes, ce qui oblige au bout de la 4^{ème} ou 5^{ème} station saturée à une station très excentrée de notre lieu de destination. Ce type de pertes de temps, assez fréquentes, est réellement rédhibitoires lorsqu'on a des contraintes professionnelles.

L'extension des Vélos Bleus et la mise en place de système public de vélo partage sur les bassins cannois et antibois

Communes métropolitaines Saint-André de La Roche et La Trinité sont beaucoup plus proches que Cagnes sur Mer du centre-ville de Nice et la topographie n'y est en rien dissuasive de la pratique cycliste. Pourtant Cagnes sur Mer ainsi que Saint-Laurent du Var disposent de stations de vélos bleus alors qu'il n'y en a aucune au-dessus des stations de tramway de Pasteur et de Pont Michel. Il faut remédier au plus vite à cette inégalité et mettre en place des stations jusqu'à la piscine de Saint-André d'un côté et la mairie de La Trinité de l'autre.

Pourraient être a minima desservis par une station, du Sud au Nord : l'école Bon Voyage, l'hôpital Sainte-Marie, les Liserons, la mairie de Saint-André, la piscine de Saint-André, les deux ponts de l'Ariane, le stade de l'Oli, le collège la Bourgade, la Mairie de La Trinité. Soit au total, 10 nouvelles stations pour commencer. Il faudrait en parallèle travailler sur une convention avec la Communauté de communes des Paillons pour desservir le lycée de Drap. La topographie est favorable et la route totalement saturée le matin.

La desserte du boulevard de la Madeleine est également une anomalie à corriger. »

Hors Métropole, le bassin de vie le plus favorable à un système public de vélo-partage sont les bassins antibois et cannois. La **CASA et la Communauté d'agglomération du Pays de Lérins pourraient profiter de leur rapprochement** pour mener à bien un projet commun qui sera ainsi plus pratique pour les usagers et plus facilement rentable pour les deux collectivités.

Laurent Lanquar-Castiel propose que « **des vélos électriques en libre-service** interopérables avec ceux mis en place à Monaco¹ soient proposés sur les communes littorales de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF), pour pallier aux dénivelés géographiques. Pour les communes 'perchées' de la Riviera et du Haut Pays -Roya et Bevera-, le service de **vélostations**, notamment développer en multimodalité aux gares de la ligne de vie des Merveilles. Les vélostations sont des **services vélos de location courte et longue durée, avec une offre de stationnement et de maintenance.** »

Le stationnement sécurisé

Pour Xavier Garcia, « les Alpes-Maritimes sont l'illustration de l'importance du marquage des vélos. Une seule association propos ponctuellement le **marquage** dans le département (Viavélo à Nice) et le vol de vélos est un fléau silencieux. Il n'y a généralement aucune plainte déposée, mais les conversations entre cyclistes tournent beaucoup autour de ce problème. Tout le monde fut victime de vélos volés, souvent bien attachés, mais pas marqués. Il faut une bonne dose de persévérance – et des moyens – pour continuer dans ces conditions. »

Les mesures annoncées² par le gouvernement dans le plan Vélo vont dans le bon sens, mais ont de la poudre aux yeux selon Laurent Lanquar-Castiel : « les constructeurs de vélos de ville ont déjà intégré le marquage à la fabrication. Il ne fait que formaliser une pratique déjà aboutie et n'anticipe en rien le marché. La vérité est que 70% des vélos marqués sont retrouvés car le plus souvent le vol du vélo n'est que momentanée. Pour accélérer les choses, il faudrait que les collectivités locales interviennent pour généraliser le marquage également aux vélos déjà en service ».

Développer les services vélos des villes post-carbone

Laurent Lanquar-Castiel propose d'anticiper les « **villes post-carbone** où le vélo aura un rôle fondamental. Pour cela il faut s'appuyer tant sur le milieu associatif très moteur que sur le milieu économique. L'implication des associations permettent de changer la perception du vélo et ainsi la physionomie de la ville comme à Paris ou Lyon. Ceux-ci peuvent mettre en place des **services divers**, comme la **réparation** pour aider les usagers à maintenir leur bicyclette, la mise en place de 'bourses aux vélos', le conseil à l'usager, comme des **vélo-écoles** pour vulgariser la pratique du vélo notamment auprès des publics sensibles, des services de **gonflage** des roues avec la mise à disposition de compresseurs adaptés aux valves des vélos. »

« D'autre part, le vélo doit être considéré comme **un outil de redynamisation des centres-villes.** » Laurent LANQUAR-CASTIEL précise « Lorsque j'étais à l'Ademe, j'avais commandé une enquête sur les pratiques des clients à vélos et il s'est avéré que les clients cyclistes s'ils ont des paniers plus modestes que les automobilistes, sont plus fidèle et plus réguliers. Ils dépensent également plus en commerces de proximité avec une meilleure plus-value. Cette étude fut actualisée par la FUB et mène aux mêmes conclusions. Il faut donc **développer les commerces vélo-friendly**, notamment avec de simples services comme des arceaux à vélos devant les commerces, arceaux personnalisés au nom de l'enseigne, qui bénéficiera d'une meilleure visibilité. »

¹ Les vélos électriques en libre-service ont été développés par LLC à Monaco en partenariat avec l'exploitant des transports monégasques (Compagnie des Autobus de Monaco-CAM) et une start-up sophopolitaine de vélos électriques et leurs bornes (Clean Energie Planet).

² Chaque bicyclette neuve devra, à compter de 12 mois après la promulgation de la loi, porter un numéro d'immatriculation pour aider les forces de l'ordre à retrouver les vélos volés. Pour les vélos d'occasion, l'obligation prendra effet 24 mois après la promulgation de la loi.

Xavier Garcia propose que « Dans le cadre des PDE, devenus obligatoires pour tous les établissements de plus de 100 employés, il faut **faciliter le prêt gratuit de vélos aux salariés**. Au bout d'un an en fourrière, les vélos non réclamés pourraient être concédés à des associations, à des collectivités ou des entreprises qui souhaitent organiser le prêt de vélo aux salariés. »

Pour favoriser l'intermodalité, les bus desservant les zones collinaires pourraient disposer de portes-vélos à l'instar de ce qui se fait à Madrid.

Pour sensibiliser à la pratique du vélo et en faire la promotion, les artères azuréennes les plus fréquentées pourraient être régulièrement réservées aux vélos, tous les premiers dimanches du mois par exemple. La Promenade des Anglais, **l'avenue Félix Faure et le Port de Nice, la Croisette, la Corniche du Cap d'Antibes** ou les **Promenades du Soleil et de la Mer à Menton** sont des lieux idylliques pour inciter à renouer avec la petite reine.

Favoriser les vélos électriques

Pour Xavier Garcia, il faut **accompagner les changements de mentalité et favoriser le marché d'avenir que constituent les vélos électriques** « Les vélos à assistance électrique posent un problème particulier. Ils sont chers et donc très convoités par les délinquants. Il y a un effet de mode incontestable, en particulier dans notre département du fait de la topographie favorable à l'assistance électrique, mais de nombreux cyclistes qui en possèdent un ou voudraient en acquérir un renoncent à l'utiliser quotidiennement par peur de se le faire voler. De fait, l'usage quotidien pour les déplacements professionnels est moins développé que l'usage récréatif. »

Il faudrait donc que, via un accord des collectivités avec les concessionnaires, tous les parkings publics du département permettent aux utilisateurs de garer leur vélo électrique, dans un espace protégé et surveillé. La construction de parkings sécurisés et vidéo-surveillés à proximité de toutes les gares, hôpitaux, lycées, universités, centres commerciaux, zones d'activités, salles de spectacle doit aussi être une priorité au même titre que les pistes cyclables.

Enfin, une campagne d'information devra être menée en appui des mesures prises et insister sur les bons gestes à adopter pour prévenir le vol (marquage, matériel de protection adéquat, zones à privilégier pour garer son vélo...) ».

**En résumé,
nos 10 principales propositions pour une vélorution maralpine**

- 1. Compléter l'Euro Vélo Route 8 de Cannes à Vintimille et dans la Roya**
- 2. Implanter des pistes cyclables séparées dans les axes structurants**
- 3. Créer des zones 30 pacifiées dans les rues résidentielles, avec contre-sens cyclables**
- 4. Disposer des stationnements sécurisés gratuits dans toutes les gares TER et zones multimodales pour les abonnés TER et des réseaux de transport public.**
- 5. Proposer des vélos en libre-service interopérables dans les zones urbaines littorales**
- 6. Ouvrir des vélostations dans les communes du moyen et haut pays**
- 7. Soutenir le commerce vélo-friendly pour redynamiser les centres-villes**
- 8. Offrir des services pour les usagers en soutenant les associations locales**
- 9. Proposer la gratuité des parkings publics dans un espace sécurisé pour les vélos électriques**
- 10. Équiper en portes-vélos les bus desservant les territoires collinaires**

Pour aller plus loin

L'Euro vélo route 8

<http://fr.eurovelo8.com/>

La route EuroVelo 8 relie de nombreuses destinations reconnues comme de populaires attractions touristiques : Barcelone, Monaco, Venise, la côte croate, Chypre - la liste est longue. On ne sera donc pas surpris que la Route de la Méditerranée attire plus d'intérêt que toute autre route EuroVelo. Et bien que beaucoup de ses destinations soient déjà mondialement célèbres, le chemin nous réserve des petites merveilles à découvrir, notamment en Albanie et au Monténégro.



5888KM DE LONG / 11 PAYS TRAVERSÉS/ 23 SITES PATRIMOINE DE L'HUMANITÉ

712 ESPÈCES DE POISSONS DANS LA MÉDITERRANÉE

La FUB

Les services pour les usagers du vélos

Les actions de la FUB

Créée en 1980, la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, est une association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

Télécharger les statuts et le règlement intérieur de la FUB (révisés du 29 avril 2017)

Un réseau dynamique

La FUB coordonne les échanges d'expériences entre ses associations-membres et vient en appui à tous ceux qui veulent agir pour développer le vélo en ville (particuliers, élus et techniciens des collectivités, bureaux d'études) : journée d'étude annuelle, forum des associations membres, journées de formation pour bénévoles et professionnels, réalisation d'études et enquêtes, de supports de communication...

La FUB regroupe aujourd'hui plus de 270 associations (et antennes) de cyclistes urbains.

Retrouvez l'ensemble des associations membres de la FUB sur notre carte de géolocalisation.

La FUB défend les intérêts de 3 millions de cyclistes quotidiens et 17 millions d'usagers réguliers.

Les actions pro-vélo

- Concertation entre usagers et collectivités
- Conseils : sécurité, itinéraires...
- Bourses aux vélos

Faire la Vélorution des Alpes-Maritimes :
Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux
Conférence de presse de Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL

- Marquage BICYCODE®
- Mise à disposition de documentation
- Ramassage scolaire à pied et à vélo
- Ateliers d'auto-réparation
- Vélo-école pour adultes et enfants

Il y a sûrement une association FUB [près de chez vous](#).

Les rendez-vous vélo

- Semaine du développement durable
- Journée d'étude, formations et rencontres FUB
- Semaine du vélo à l'école et au collège
- Semaine européenne de la mobilité
- Campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »

Consultez notre agenda pour ne pas manquer les rendez-vous vélo.

Documentation vélo

La FUB propose aux cyclistes :

- Des dépliants d'information (éclairage, angles morts, stationnement, aménagements...)
- Des affiches et posters d'exposition (marquage, angles morts, santé, éclairage, 7 bonnes raisons de pédaler...)
- Des outils pédagogiques (jeu MOBIVÉLO)
- Des accessoires (gilets fluo, pinces à vélo, ...)

En savoir plus sur notre Boutique FUB.

Vélocité, la revue du cycliste au quotidien

- Une revue de référence comprenant des actualités, des dossiers de fond et des informations pratiques sur le vélo au quotidien
- Cinq numéros par an, uniquement sur abonnement
- Vélocité s'adresse à tous : usagers cyclistes, associations de promotion du vélo, élus et techniciens en charge des politiques cyclables, ...

En savoir plus sur Vélocité. Vous abonner à Vélocité.

La lutte contre le vol de vélos

- Le marquage BICYCODE® : un numéro gravé sur le cadre du vélo permet de l'identifier et de favoriser sa restitution après un vol
- Une plateforme interactive de tests de résistance sur les antivols du marché : venez choisir et comparer les antivols testés par la commission antivols FUB, donner votre avis, échanger et suggérer des nouveautés à tester.

Plus d'infos sur le marquage BICYCODE®. Plus d'infos sur les antivols.

Apprentissage de la mobilité à vélo et réseau de vélo-écoles

- Des associations vélo-écoles dispensent auprès des adultes ou des enfants des cours pratiques d'apprentissage du vélo en ville ou de remise en selle. A ce jour, le réseau de la FUB compte 94 structures proposant un activité "vélo-école". Plus d'infos sur [le réseau de vélo-écoles de la FUB](#).
- Avec l'investissement de bénévoles et/ou de formateurs salariés, les vélo-écoles interviennent notamment auprès du public adulte, en particulier les femmes ou les séniors.
- Au sein de l'Instance de coordination pour l'apprentissage de la mobilité à vélo, la FUB a participé à la professionnalisation de l'activité vélo-école par la création d'un Certificat de qualification professionnelle "Educateur mobilité à vélo" (formation qualifiante de 140 heures) et d'une attestation de type brevet fédéral pour la formation Initiateur mobilité à vélo (24h). Depuis 2010, des formations d'initiateurs mobilité à vélo sont organisées chaque année par les associations membres du réseau FUB.

Plus d'infos sur : [Les formations Initiateurs mobilité à vélo / le Certificat de qualification professionnelle Educateur mobilité à vélo](#)

- La FUB est agrée par l'Education nationale pour intervenir en milieu scolaire. Cet agrément est étendu aux associations membres de la fédération.

Télécharger le projet éducatif de la FUB (en date de décembre 2016).

Cellule juridique FUB

La FUB accompagne ses associations membres dans leurs recours juridiques gracieux ou contentieux pour non respect de la loi LAURE et de l'article du code de la route sur les doubles sens cyclables. Pour en savoir plus et contacter la cellule juridique, rendez-vous dans l'espace adhérents.

Le bicycode

Qu'est-ce que c'est ?

Le marquage BICYCODE® consiste à graver sur le cadre des vélos un numéro unique et standardisé, référencé dans un fichier national accessible en ligne : www.bicycode.org. L'objectif du dispositif est de permettre la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de police / gendarmerie, et de lutter contre le recel et la revente illicite.

Le BICYCODE® est LE SEUL DISPOSITIF reconnu par l'Etat pour la lutte contre le vol et le recel de vélos. Il est soutenu par le Ministère de l'Environnement et par le Ministère de l'Intérieur. Une convention de partenariat signée entre le Ministère de l'Intérieur et la FUB, met le fichier des vélos marqués à disposition des services de police et de gendarmerie nationale de l'ensemble du territoire.

Le BICYCODE® a été créé et mis en place par **la FUB** (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) en 2004. Depuis 2004, plus de 202 000 vélos ont été gravés, grâce à un réseau de plus de 130 opérateurs de marquage, répartis sur tout le territoire français.

Le marquage BICYCODE® doit être visible. Reconnaissable facilement grâce à l'autocollant anti-corrosion bleu qui protège le cadre et met en valeur le numéro BICYCODE®, il est généralement situé en haut du tube recevant la selle, côté pédalier.

Appel à projet ADEME/ Ministère de l'écologie

Accompagnement à la réalisation de travaux de définition et mise en œuvre de politiques cyclables

<https://appelsprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>

Texte de l'appel

Date d'ouverture : 14/09/2018

Date de 1^{er} relevé : 10/12/2018

Date 2nd relevé : 11/02/2019

CONTEXTE ET ENJEUX

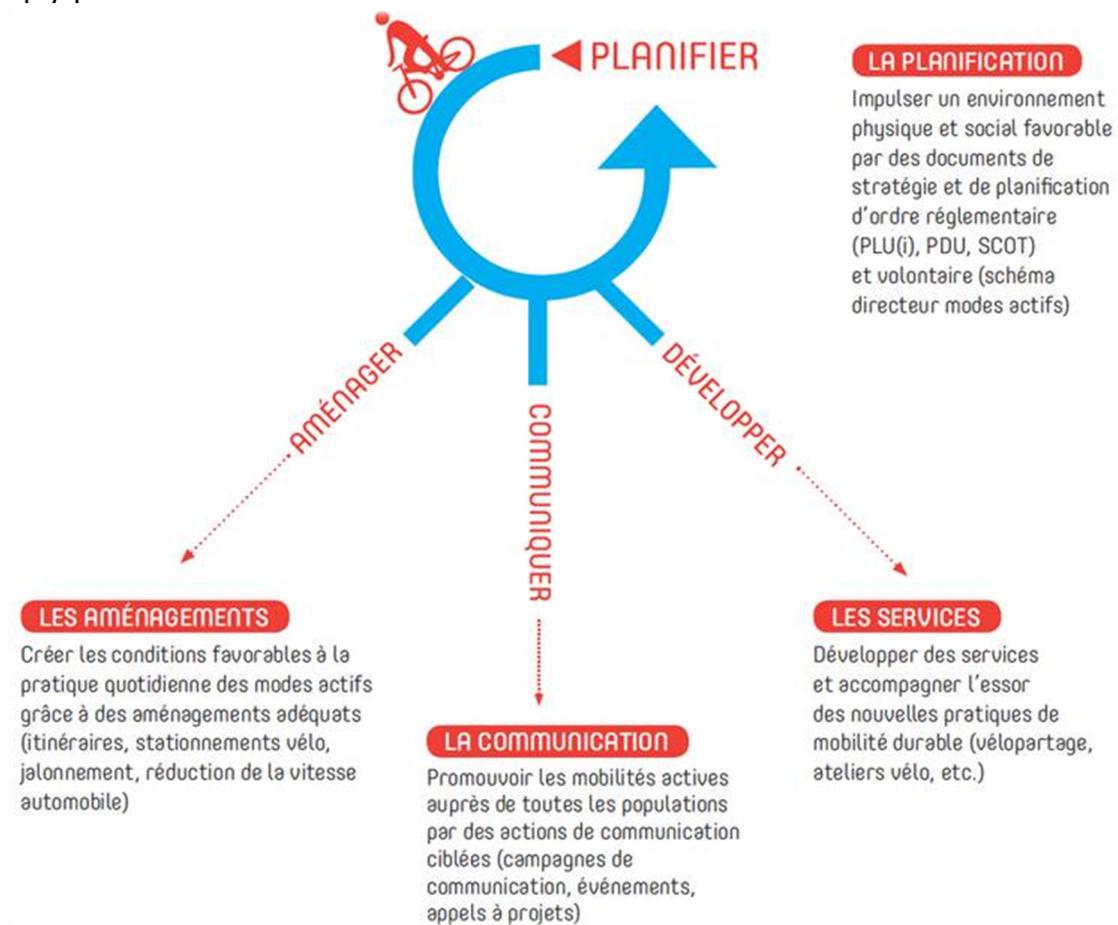
La part modale du vélo est aujourd'hui faible en France (2.7% de l'ensemble des déplacements) et positionne la France 25^{ème} dans l'Union Européenne où la part modale moyenne dépasse 7%. Or, au moins depuis la fin des années 2000 dans les métropoles, plus récemment dans certaines agglomérations moins denses, les attentes des citoyens en matière de politiques cyclables reviennent sur le devant de la scène. Les enjeux du développement d'un écosystème cyclable sont immenses à la fois en termes d'aménagement (infrastructures dédiées, partage de la voirie, traitement des discontinuités, stationnement sécurisé...) mais également en termes d'accompagnement (offre de services, appui au changement de pratique...). Il faut dire que le potentiel d'usage du vélo est très important : pour les trajets domicile-travail inférieurs à 5 km, la part de la voiture s'élève à 60% environ tandis que le vélo reste très minoritaire (<4%) selon l'INSEE alors qu'il s'agit d'un mode particulièrement efficace, avec des bénéfices sur la qualité de l'air, la santé, l'attractivité des villes, la transition écologique et énergétique, l'accès à la mobilité pour tous ou encore l'emploi.

Faire la Vélorution des Alpes-Maritimes :

Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux

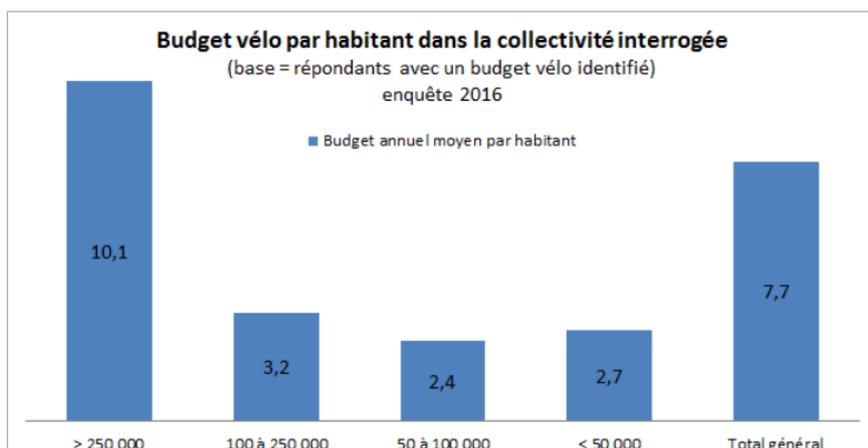
Conférence de presse de Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL

L'ADEME a publié en 2016 un cahier ressources à destination des collectivités explicitant le mode opératoire d'une politique cyclable efficiente (<http://www.ademe.fr/developper-modes-actifs-territoires-etape-etape>). Partant d'une planification stratégique (ou schéma directeur), elle se décline selon le triptyque ci-dessous :



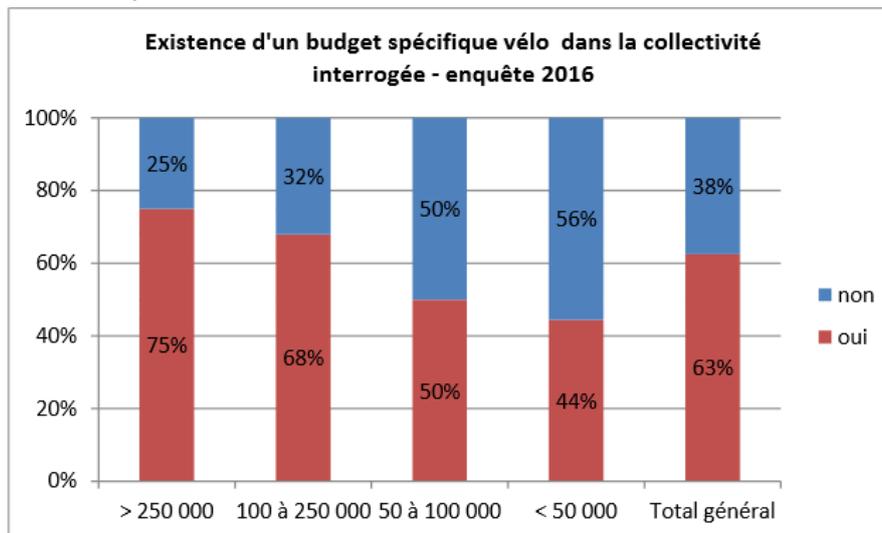
Le club des villes et territoires cyclables publie tous les deux ans son observatoire des mobilités actives. L'enquête de 2016 donne un éclairage sur la situation actuelle de la cinquantaine de territoires répondants :

- Le budget moyen annuel alloué au vélo est en augmentation par rapport à 2013 (+32%), mais des disparités marquées apparaissent selon la taille des collectivités (figure ci-dessous en euro/habitant) :



Faire la Vélorution des Alpes-Maritimes :
Propositions pour un plan vélo maralpin ambitieux
Conférence de presse de Xavier GARCIA et Laurent LANQUAR-CASTIEL

- Deux tiers des collectivités interrogées disposent d'un budget alloué à la politique cyclable, une collectivité sur deux pour les territoires de moins de 100 000 habitants.



- Les territoires structurent leur approche par des exercices de planification : toutes les collectivités de plus de 250 000 habitants qui ont répondu à l'enquête disposent d'un schéma directeur, 8 sur 10 territoires de 100 000 à 250 000 habitants et environ deux sur trois territoires de moins de 100 000 habitants.
- En revanche, peu d'entre eux (1 sur 7) ont mis en œuvre un véritable dispositif d'évaluation et de suivi de leur politique cyclable.
- La question du développement des services vélos si elle est déjà bien engagée dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, est seulement en émergence dans les territoires plus petits. Or, la synthèse technique de l'étude de l'ADEME d'évaluation des services vélos (2016) montre que le développement de ces services (vélos-écoles, services de location de vélos de moyenne ou longue durée, stationnements sécurisés en gare) a un effet important sur le développement du vélo.

Les travaux menés dans le cadre des Assises de la Mobilité ont mis en avant le potentiel du vélo pour notre mobilité et la nécessité de renforcer les efforts en faveur du développement du vélo. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a proposé la création d'un fonds pour accompagner financièrement les collectivités dans la mise en œuvre de leur politique cyclable. Dans le cadre du Grand Plan pour l'investissement, l'Etat a décidé de consacrer sur le quinquennat 500 M€ de la dotation de soutien à l'investissement local (mise en œuvre par les Préfets) aux mobilités, et notamment aux mobilités actives. Le Gouvernement a présenté le 14 septembre 2018 un plan vélo qui vise à augmenter la part modale du vélo à 9 % d'ici 2024. Ce plan prévoit notamment la mise en place d'un fonds vélo dédié, doté de 350 M€ sur 7 ans et visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes structurants vélo, en ciblant en priorité les discontinuités d'itinéraires et notamment les coupures créées par des infrastructures liées au domaine publics de l'Etat. Ce fond sera déployé partir de l'année 2019.

OBJECTIFS ET AXES DE L'APPEL A PROJETS

Le présent Appel à Projets (AAP) intitulé « **Vélo et territoires** », opéré par l'ADEME, a pour objectif **d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du plan vélo, de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement** sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis et plus globalement de **soutenir les territoires dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leur politique cyclable.**

Trois axes sont proposés dans le cadre de cet AAP :

- Axe 1 : soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études :

- De planification stratégique ou schéma directeur « vélo » (ce schéma directeur sera établi en cohérence avec les schémas interurbains des Départements et Régions).
- De maîtrise d'ouvrage pré opérationnelle d'aménagement.
- De maîtrise d'œuvre opérationnelle d'aménagements sur des itinéraires (ou des tronçons d'itinéraires) complexes :
 - Tronçon d'aménagement de réseau cyclable principal (réseau express vélo, piste cyclable, voie verte...) significatif entre deux pôles de l'EPCI ou deux EPCI ;
 - Franchissement d'un point dur (voie de communication, barrières naturelles, voie d'eau...) ;
 - Dispositifs de stationnement capacitaires ;
 - Jalonnement.
- Axe 2 : soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant :
 - L'émergence de services vélos (ateliers de réparation, vélo-écoles, accompagnement, stationnement...) dans des territoires qui en sont peu dotés ou dépourvus.
 - La mise en œuvre de services innovants (vélos spéciaux par exemple vélos cargos ou pour le transport d'enfants, concept de stationnements, vélos en libre-service sans station, signalétique ou cartographie dynamique...).
- Axe 3 : soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en finançant :
 - Le recrutement de chargés de mission vélo / mobilités actives (statut contractuel) pour mettre en œuvre leur politique cyclable (réalisation du schéma, animation/communication, développement des services, évaluation, accompagnement des changements de pratiques sociales et comportement).
 - La création de campagnes de communication grand public, particulièrement à destination des publics jeunes.

Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront répondre à un ou plusieurs de ces trois axes. Le dépôt de projets conformes aux axes 2 et 3 est conditionné au dépôt d'un projet sur l'axe 1 ou au fait de disposer d'un schéma directeur validé par les instances délibératives de la collectivité.

MODALITES DE L'APPEL A PROJETS

Territoires éligibles

Le présent AAP est ouvert aux :

- Territoires ruraux : Pays, PNR, Communautés de communes rurales, communes rurales.
- Périphéries des communautés urbaines ou des Métropoles (2^{ème} couronne) : EPCI, pôle métropolitain³, communes...
- Communautés d'agglomérations, plus particulièrement les EPCI qui ne font pas l'objet d'un PDU obligatoire, ou EPCI dont la ville la plus peuplée ne dépasse pas 100 000 habitants.

L'axe 1 est privilégié pour les territoires de moins de 100 000 habitants. L'axe 2 et 3 sont ouverts pour les territoires jusqu'à 250 000 habitants. Cet AAP est ouvert sur l'ensemble du territoire national (en métropole et départements, régions et collectivités d'outre-mer).

Budget de l'appel à projets et nature de l'assistance

Les règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME sont applicables aux projets retenus dans le cadre cet AAP. Elles sont disponibles sur <http://www.ademe.fr/deliberations-conseil-dadministration>. L'ADEME mobilisera un budget d'environ 2 M€ dans le cadre de cet AAP. Plusieurs projets seront subventionnés. Sous réserve que l'enveloppe n'ait pas été consommée en

³ Un pôle métropolitain est un syndicat mixte regroupant des EPCI à fiscalité propre formant un ensemble de plus de 300 000 habitants. L'un d'entre eux doit comporter plus de 150 000 habitants. Le pôle métropolitain est destiné à promouvoir un modèle de développement durable ainsi que l'aménagement du territoire infra-départemental et infra-régional. Son champ d'action comprend notamment l'aménagement de l'espace et le développement des infrastructures et des services de transport.

totalité pour les projets lauréats déposés à la clôture intermédiaire du 10/12/2018, le budget restant sera reporté pour les projets déposés à la clôture du 11/02/2019.

Les aides financières apportées par l'ADEME dans le cadre de cet AAP seront versées sous forme de subventions à des activités non économiques pour les différents axes de l'AAP :

- Axe 1 : Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études de planification stratégique, de maîtrise d'ouvrage pré opérationnelle d'aménagement ou de maîtrise d'œuvre opérationnelle d'aménagements sur des itinéraires complexes

Les aides financières apportées seront conformes au système d'aide à la réalisation, aide à la décision, étude d'accompagnement de projet pour un bénéficiaire dans le cadre d'une activité non économique. Le taux maximal d'aide sera de 70% avec une assiette des dépenses éligibles plafonnée à 100 000 euros.

- Axe 2 : Soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant l'émergence de services vélos et la mise en œuvre de services innovants.

Les aides financières apportées seront conformes au système d'aide à la connaissance (études générales). Le taux maximal d'aide sera de 70% avec une assiette des dépenses éligibles plafonnée à 100 000 euros.

- Axe 3 : soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en finançant le recrutement de chargés de mission vélo / mobilités actives et la création de campagnes de communication grand public, particulièrement à destination des publics jeunes.

Les aides financières apportées seront conformes au système d'aide au changement de comportement (aides aux programmes d'actions des relais via le recrutement de chargés de missions et aides aux actions ponctuelles de communication, de formation et d'animation). Le montant maximal d'aide ne pourra dépasser 147 000 euros (sur trois ans) pour les programmes relais. Pour les actions ponctuelles, le taux maximal d'aide sera de 70% avec une assiette des dépenses éligibles plafonnée à 100 000 euros. Le montant total maximal de l'aide par porteur de projet est fixé à 200 000 euros.

DEROULEMENT DE L'APPEL A PROJETS

Soumission du dossier de demande d'aide

Le projet sera porté par une personne coordonnant le projet appelé « porteur du projet », représentant le territoire qui devra présenter, coordonner et animer l'étude dans toutes ses phases. Il devra disposer des moyens nécessaires à cette fin.

Les candidatures doivent être transmises sur la plateforme www.appelaprojets.ademe.fr selon le modèle fourni en annexe.

Attention, le dossier de demande d'aide est à communiquer à l'ADEME uniquement via la plateforme « appelsaprojets.ademe.fr ». Aucun dossier remis au format « papier » ou transmis par courriel ne sera accepté. En cas de partenariat, prévoyez un temps suffisant (recommandation : 48h) avant la date limite de dépôt de dossier pour que chaque partenaire ait le temps de valider les pièces sur la plateforme. Le porteur du projet ne pourra pas valider le dépôt du projet sans que les partenaires aient au préalable saisi les éléments attendus. Il est conseillé de se connecter à la plateforme suffisamment à l'avance (minimum une semaine) pour vérifier la réussite de l'accès et, le cas échéant, prendre contact auprès de l'ADEME. **Le dépôt du dossier est effectif lorsque le déposant reçoit un courriel accusant réception du dossier de candidature.**

Le dossier de demande d'aide doit être constitué :

- D'un dossier technique (format word, ou équivalent, et pdf), dont le plan est structuré selon la trame proposée en annexe 1. Les éléments fournis doivent permettre d'évaluer le projet selon les critères mentionnés dans le paragraphe suivant, de justifier de l'intérêt du projet et le caractère incitatif de l'aide de l'ADEME.
- D'une lettre d'engagement sur l'honneur signée par la personne habilitée à engager le territoire selon le modèle en annexe 2.
- D'un dossier administratif et financier (fichier excel, ou équivalent selon le modèle en annexe 3).

- D'une image du relevé d'identité bancaire du candidat.

Ces documents sont à déposer sur la plateforme de l'appel à projets avant le 10 décembre 2018 à 16h. Une deuxième date de clôture est fixée au 11 février 2019 à 16h.

Si des partenaires sont associés au projet, ils devront valider le dépôt des pièces pour que le porteur de projet puisse définitivement valider la candidature du consortium.

Le lien pour accéder à la plate-forme de dépôt des dossiers est disponible sur www.ademe.fr Rubrique Actualités / Appel à Projets (<http://www.ademe.fr/actualites/appels-a-projets>). Ce site renverra à la plate-forme de dépôt en ligne des appels à projets (www.appelsaprojets.ademe.fr). **Les modèles de dossier de candidature du projet sont disponibles en téléchargement sur le site internet de l'ADEME.**

La qualité rédactionnelle des pièces du dossier est essentielle. La demande d'aide devra comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre d'évaluer les aspects techniques et financiers (dont la justification des coûts du plan de travail).

Critères de recevabilité et d'éligibilité

L'ADEME s'assure de la recevabilité et de l'éligibilité des dossiers.

Ne sont pas recevables :

- Les dossiers soumis hors délai.
- Les dossiers incomplets (une attention toute particulière doit être portée aux champs devant être remplis dans le document administratif et financier).
- Les dossiers ne respectant pas les formats de soumission (utilisation des modèles fournis, envoi des documents aux formats word, pdf et excel, ou équivalent).
- Les dossiers présentant des incohérences entre le document technique et le document financier (exemple : un partenaire déclaré dans le dossier technique et non mentionné dans le dossier financier).
- Les dossiers non déposés via la plate-forme « appelsaprojets.ademe.fr » (sauf problèmes techniques de mise en œuvre de la plate-forme et imputables à l'ADEME).

Ne sont pas éligibles :

- Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B).
- Les territoires ne répondant pas aux critères mentionnés (cf. partie C).
- Les projets de plus de 36 mois.

Évaluation des propositions

Les dossiers de soumission devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées selon les critères suivants :

- L'enjeu local (cohérence avec les spécificités et ambitions locales répondant aux enjeux et besoins du territoire, pertinence de l'échelle territoriale, cohérence avec les infrastructures existantes) ;
- La qualité technique et le soin apporté au mémoire technique ;
- Les bénéfices attendus en termes de transition écologique et énergétique, par exemple les objectifs de part modale / report modal au regard des distances entre les principaux pôles générateurs de déplacements ;
- La qualité de l'organisation, la gestion ainsi que les qualifications de l'équipe projet ;
- La justification du programme de travail (définition des jalons, des résultats intermédiaires / finaux et des livrables) ;
- L'adaptation des moyens mis en œuvre à la conduite du projet, l'adaptation et la justification du montant de l'aide demandée ;
- L'adéquation entre le programme de travail et la durée du projet ;
- Les modalités d'évaluation du projet ;
- L'intérêt et la mobilisation du territoire : implication des élus, ressources humaines et moyens mobilisés pour le projet et les phases suivantes ... ;
- L'effet incitatif de l'aide (comment le projet serait mené sans l'aide de l'ADEME).

En cas de recours à un prestataire externe (prestation de service ou sous-traitance), le mémoire technique devra préciser les modalités de recrutement (notamment les délais liés au recrutement du prestataire), les qualités du prestataire attendues et le détail des tâches qui lui seront confiées.

Décision de financement

La qualité technique des propositions finales détaillées sera examinée par un comité d'évaluation composé d'ingénieurs de l'ADEME et de représentants du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. Ce comité d'évaluation sera soumis à des exigences de confidentialité.

Les propositions seront classées en trois catégories :

- A : très bon projet ou bon projet nécessitant des modifications mineures ;
- B : bon projet sous réserve de modifications majeures ou en liste d'attente ;
- C : projet non retenu.

L'ADEME se réserve la possibilité de demander aux porteurs de projets des modifications du projet final si le comité d'évaluation a formulé des recommandations conditionnant l'octroi de l'aide financière. La décision de financement sera fondée sur la proposition du comité d'évaluation et le budget disponible, après avis d'un comité décisionnel composé des chefs des services concernés de l'ADEME, ou de leurs représentants. A l'issue de ces comités, l'ADEME informera les demandeurs de la décision prise, et des raisons ayant entraîné le rejet de la proposition pour les demandeurs concernés.

Date de prise en compte des dépenses et modalités de paiement

Conformément à l'article 11-1 des règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME, la demande d'aide doit être déposée avant tout commencement de réalisation de l'opération aidée. Toutes les dépenses constatées par une facture antérieure à la date de cette demande ne seront pas prises en compte par l'ADEME.

L'ADEME ne versera pas d'avance à notification pour les lauréats de cet appel à projets. Aucun paiement intermédiaire ne sera proposé pour les projets dont la durée est inférieure à 18 mois. Pour les autres projets, un paiement intermédiaire unique pourra être fait sur demande expresse du candidat au moment du dépôt du dossier.

Confidentialité des résultats et suivi des projets retenus

Conformément à l'article 3-1 des règles générales d'attribution et de versement des aides financières de l'ADEME, les documents et toute information appartenant au bénéficiaire et communiqués à l'ADEME sur quelque support que ce soit ainsi que les résultats décrits dans le rapport final et obtenus en application de la décision ou de la convention de financement, ne sont pas considérés comme confidentiels.

Toutefois, par exception, la décision ou la convention de financement peut prévoir l'institution d'un régime de confidentialité permettant la limitation de la diffusion des informations communiquées par le bénéficiaire au seul personnel de l'ADEME. Le bénéficiaire s'engage alors à publier et à autoriser l'ADEME à publier une synthèse des résultats non protégés définis dans la décision ou la convention de financement.

Le résumé proposé lors du dépôt de dossier pourra être utilisé à des fins de communication autour de l'appel à projets.

Par ailleurs, l'attribution d'une subvention dans le cadre de l'appel à projets vaut pour acceptation à :

- À participer aux réunions d'animation et de valorisation de l'appel à projets que pourraient organiser le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire ou l'ADEME ;
- De la participation de l'ADEME et de la DREAL territorialement compétente à la structure de pilotage du projet qui devra être mise en place par le bénéficiaire ;
- À rédiger un rapport diffusable sur le site internet de l'ADEME ;
- À utiliser un outil de suivi du projet (qui sera fourni par l'ADEME) ;
- À fournir à l'ADEME différents livrables (par exemple pour l'axe 1 : CCTP, schéma directeur validé, programmation pluriannuelle des investissements votés par les élus).

Conformément aux règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence à l'aide de l'ADEME, en précisant en particulier les références du contrat et du présent appel à projet.

La communication sur le projet et la valorisation de résultats avant validation du rapport final de l'étude sera préalablement soumise à l'accord de l'ADEME.

Liste indicative des publications et outils sur les mobilités actives

- Cahier Ressources Modes Actifs ADEME, <https://www.ademe.fr/developper-modes-actifs-territoires-etape-etape>
- http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/A_Introduction_Guide_Velo_28pages_sept_2014_ORT_light.pdf
- Etude d'évaluation des services vélos, ADEME
 - Infographies synthétiques : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographies_par_service-services_velos_ademe_v2.pdf
 - Livrables : <https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>
- Planification des déplacements : <https://occitanie.ademe.fr/expertises/mobilite-et-transports/planification-des-deplacements>
- Exemples de fiches exemples à suivre :
 - Location publique de VAE – Le Mans Métropole / SETRAM https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/eas-tmd136-010545_location-publique-velos.pdf
 - Démarche cyclable intégrée – CARENE Saint Nazaire agglomération https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/eas-tmd132-010540_demarche-cyclable-integree-stnazaire.pdf
 - Livraison en vélo cargo – MANA Tahiti https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/transport_velo-assistance-electrique-010443.pdf

Brochure vélos et commerces

Transporter les achats à vélo ou à pied

Les achats lourds ou encombrants sont en fait assez rares. Et on peut transporter jusqu'à 10 kg à pied et 30 kg à vélo, ou utiliser la livraison à domicile.

Les achats à vélo, c'est facile !



- Avec un **caddy** : simple, efficace et tendance !

- Avec un **panier** fixé au guidon ou sur le porte-bagages



- Avec une **remorque-caddy** utilisable à la fois à pied et à vélo



- Et aussi... : avec des sacoches en treillis métalliques ou imperméables, un sac à dos, un porte-bagages, des remorques diverses, etc.



La livraison à domicile est à développer

Elle est très complémentaire pour les achats lourds et encombrants, qui peuvent être transportés par des véhicules non polluants.



Les commerces de proximité : des atouts incontestables

Ils font vivre la ville

Les commerces jouent un rôle :

- d'animation de la ville ;
- de renforcement des liens sociaux ;
- de sécurité de la rue grâce à leur présence permanente ;
- sans parler du service et de l'accueil personnalisé que ne peuvent offrir que les commerces de proximité, pour des prix équivalents aux grandes surfaces.

"La mise en place d'arceaux pour l'opération « Mes courses à vélo » de Vélo-Cité Bordeaux a été très appréciée. C'était une demande forte à la fois des commerçants et des clients. Les besoins en stationnement vélo sont grandissants et il en manque encore beaucoup en de nombreux endroits de la ville. Ma clientèle vient à vélo et est forcément heureuse de trouver des arceaux devant mon salon de coiffure."

Mme Brettes, présidente de l'association des commerçants au service des Chartronnais, Bordeaux

N'hésitez pas à solliciter votre mairie pour faire installer des arceaux (même provisoires) devant votre commerce.



Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)
12 rue des Bouchers • 67000 Strasbourg
Tél. : 03 88 75 71 90 • Fax : 03 88 36 84 65
fub@fubicy.org
www.fubicy.org

Tampon de votre organisme :

Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces



Credits photos : ADIC, Cadr. Mulhouse, La Petite Reine, FUB, Vélo-Cité Bordeaux, J. Dohkel (CUS Strasbourg), P. Léger



Piétons et cyclistes : des clients fidèles et dépensiers

Des commerces plus accessibles grâce aux piétons et cyclistes

Quels aménagements pour attirer piétons et cyclistes ?

Une clientèle piétonnière

A la différence des automobilistes, les piétons et les cyclistes peuvent :

- flâner et **regarder les vitrines** ;
- **s'arrêter** à tout moment sans difficulté ;
- **enchaîner les visites** chez plusieurs commerçants ;
- se déplacer presque **gratuitement**.

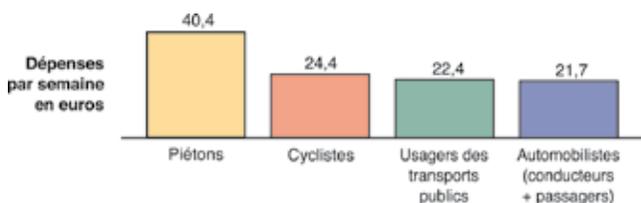


Des dépenses supérieures

Le saviez-vous ?

Piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants de quartier. Par semaine, **ils dépensent presque deux fois plus que les automobilistes** même si, par visite, leurs dépenses moyennes sont inférieures.

Dépenses par semaine selon les modes de déplacement
Source : enquête FUB, 2003



Les cyclistes, des clients peu encombrants

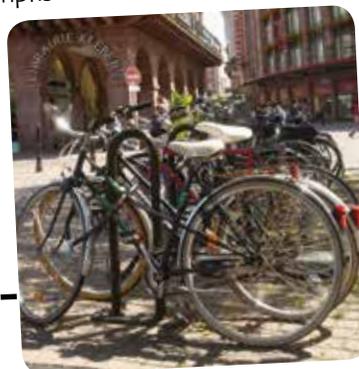
En ville, l'espace disponible étant rare, si on **encourage les modes de déplacement économes en espace**, les clients viendront plus nombreux !



Le saviez-vous ?

L'espace de stationnement occupé par mode de déplacement :

- Voiture : 10 m² le long du trottoir, et 25 m² dans un parking déagements compris
- Bus : 30 m² sur voirie pendant de brefs arrêts
- Vélo : 0,7 à 1 m², soit **10 vélos pour une voiture**
- et un piéton ne stationne pas !



Moins de voitures = plus de clients !

Sur un espace donné, il circule **beaucoup plus de piétons, de cyclistes ou d'usagers des transports publics** que d'automobilistes.

Débits maximum des **espaces de circulation**, selon les modes de déplacement, sur une bande de 3,50 m de large (en personnes par heure) :



La **rue piétonne** a l'avantage de libérer l'espace au profit des piétons et des commerces. On peut ainsi y maintenir une diversité d'enseignes, de services et de loisirs : restaurants, bars, cinémas, ...



L'« **aire piétonne circulée** » autorise l'accès des rues commerçantes aux piétons, vélos, bus et autres véhicules habilités aux heures d'affluence, grâce à un dispositif adapté (bornes rétractables).

La **zone 30** et la **zone de rencontre** respectent bien la diversité urbaine. Elles autorisent le mélange de tous les véhicules – voitures, bus, vélos – et facilitent la traversée des piétons en sécurité.

A quel coût ?

Coût d'investissement dans un parking souterrain pour autos	15 000 € la place
Coût d'un parc de stationnement pour vélos devant un commerce	50 € la place
Coût d'une aire piétonne circulée	100 € le m ²
Coût d'une zone 30 bien aménagée	1 000 € par mètre de voirie
Coût d'une politique cyclable efficace	8 à 10 € par an et par habitant
Arceaux x 5 avec pose	1 500 €