© ECO-COMPTEUR

LES DOSSIERS DU RÉSEAU

SEPTEMBRE 2026

Mesurer pour agir : les données au service des politiques vélo et marche

La marche et le vélo occupent une place croissante dans les politiques locales de mobilité, d'aménagement et de santé. Face aux enjeux climatiques, économiques et sociaux, les mobilités actives apparaissent comme des solutions accessibles, efficaces et bénéfiques pour la qualité de vie des habitants. Les collectivités, de la commune à la région, sont en première ligne pour permettre une mobilité active du quotidien, proposer des itinéraires attractifs pour les touristes à vélo et à pied, pour des déplacements plus sûrs et des espaces publics apaisés et conviviaux pour tous leurs habitants, des plus jeunes aux plus âgés.

Développer ces pratiques nécessite une connaissance fine des usages et des besoins. Où circule-t-on ? Qui se déplace à pied ou à vélo ? Quels sont les axes les plus fréquentés ? Quels aménagements fonctionnent le mieux ? Où faut-il investir en priorité ?

Les données permettent d'orienter les investissements, d'objectiver leur usage, d'évaluer les politiques mises en œuvre et donc d'éclairer efficacement les territoires. Leur utilisation constitue ainsi un levier stratégique pour guider l'action publique car seul ce qui est compté compte.

Ce dossier propose un panorama des données disponibles, des standards existants et des outils développés par le Réseau vélo et marche

Chrystelle Beurrier et Françoise Rossignol,
Coprésidentes du Réseau vélo et marche

Introduction

Les mobilités actives – marche et vélo – portent une part importante des solutions pour la transition écologique des transports et l'amélioration de la qualité de vie. Pourtant, contrairement à la circulation automobile, historiquement mesurée avec précision, ces modes ont longtemps souffert d'un **déficit de données**, limitant la mesure objective de leur place dans nos vies et nos villes.

La situation a considérablement évolué ces dernières années. Enquêtes, comptages, données GPS, observatoires territoriaux : l'écosystème d'informations disponibles sur les mobilités actives n'a jamais été aussi riche ni aussi diversifié. Des standards se sont imposés, des plateformes et enquêtes nationales ont émergé, et les collectivités sont désormais de plus en plus nombreuses à **intégrer la donnée dans le pilotage** de leurs actions.

Ce dossier propose un panorama structuré de ces ressources. Il s'adresse aux collectivités, aux techniciens et aux élus qui souhaitent mieux comprendre quelles données existent, comment les obtenir et comment les utiliser pour orienter leurs politiques en faveur du vélo et de la marche. Il ne s'agit pas d'un guide méthodologique sur la collecte ou l'évaluation des données, mais plutôt d'un **inventaire des jeux de données disponibles au niveau national.**

Sont ainsi présentées les données d'utilisation et de fréquentation (parts modales, comptages, traces GPS), les données d'infrastructures (aménagements, véloroutes, stationnements) ainsi que les enquêtes (EMC², baromètres, enquêtes de politique publique, enquêtes de retombées économiques). Chacune est décrite de façon synthétique : définition, format, diffusion, périodicité, intérêt et limites. L'objectif est de permettre au lecteur de trouver rapidement les données adaptées à ses besoins et à son territoire.

Le dossier se termine par la présentation des **outils phares du Réseau vélo et marche permettant l'exploitation d'une grande partie de ces données**, ainsi que par des témoignages de collectivités et d'acteurs du vélo qui les utilisent au quotidien pour piloter et défendre leurs politiques en faveur des mobilités actives.

Les données

Données et standardisation, pourquoi est-ce important ?

Mettre en place des standards de données pour le vélo et la marche consiste à définir des formats communs pour décrire, partager et utiliser les informations liées aux déplacements actifs : aménagements cyclables, cheminements piétons, stationnements, comptages, accidents, services, etc.

Ces standards sont importants pour plusieurs raisons. Ils permettent de :

- **Rendre les données comparables entre territoires**

  Sans standard, chaque collectivité décrit ses aménagements différemment. Il devient alors difficile de comparer les situations, de **suivre les progrès ou de construire des indicateurs nationaux fiables**. Des données harmonisées permettent de mieux mesurer le développement des politiques cyclables et piétonnes.

- **Faciliter le partage et la réutilisation des données**

  Des données standardisées peuvent être facilement échangées entre collectivités, opérateurs de transport, bureaux d'études, développeurs d'applications ou services de l'État. Elles peuvent alimenter des calculateurs d'itinéraires, des cartes publiques ou des outils d'aide à la décision sans nécessiter de retraitements coûteux.

- **Améliorer les services aux usagers**

  Des données cohérentes permettent de proposer de meilleurs services : calcul d'itinéraires vélo fiables, information sur la qualité des aménagements, localisation des stationnements, continuité des cheminements piétons, ou encore intégration des modes actifs dans les applications de mobilité.

En résumé, **les standards de données permettent de transformer des informations locales dispersées en un outil collectif utile aux collectivités, aux usagers et aux décideurs**, favorisant ainsi l'analyse et le développement de la marche et du vélo à grande échelle.

Pourquoi y a-t-il si peu de données sur la marche ?

Si les mobilités actives, dans leur ensemble, disposent de moins de données que la voiture ou les transports publics, ce **déficit est encore plus marqué pour la marche.** Les données sur la marche sont aujourd'hui moins nombreuses et moins structurées que celles sur le vélo, et ce pour plusieurs raisons. La marche est un mode de déplacement **si universel qu'il en est invisibilisé.** Les politiques publiques en faveur de la marche se sont structurées plus tardivement que les politiques cyclables, entraînant un moindre investissement dans les outils et dispositifs de collecte de données. Enfin, la nature même de la marche — **fragmentée, multimodale,** souvent réalisée sur de courtes distances — complique sa captation par les outils classiques de comptage ou d'enquête.

Pour autant, grâce aux travaux réalisés pour décrire l'accessibilité, initialement autour des réseaux de transport, il existe aujourd'hui un standard et des outils pour la production de données sur les cheminements piétons. **La plupart des sources décrites dans ce dossier couvrent également la marche, au moins partiellement :** les parts modales du recensement de l'Insee, les EMC², les comptages automatiques ou encore les données de traces GPS fournissent déjà des éléments chiffrés sur la pratique. Le baromètre des villes et villages marchables constitue quant à lui un outil dédié, analogue au baromètre vélo, pour recueillir la perception des usagers piétons.

Des lacunes importantes persistent. Ainsi, il n'existe pas aujourd'hui d'équivalent national à la Plateforme nationale des fréquentations pour les données de comptage piéton. De même, les données de cheminements piétons restent incomplètes et inégalement renseignées et diffusées. Les données du baromètre des villes et villages marchables, quant à elles, ne sont actuellement pas facilement exploitables par un tableau de bord public. Et les spécificités de la marche — notamment son caractère intermodal — conduisent à une **sous-estimation structurelle de sa pratique réelle** dans la plupart des sources disponibles.

Parmi les données existantes, une étude [1] récente de l'ADEME publiée en 2025 chiffre pour la première fois les impacts socio-économiques de la marche à l'instar de l'étude ADEME sur l'Impact socio-économique des usages du vélo en France [2]. Les politiques en faveur des déplacements à pied génèrent 57 milliards d'euros de bénéfices, portés principalement par l'efficience des actifs en emploi (20 milliards) et la santé (17 milliards).

1 - www.librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8547-mobilite-a-pied-et-bilan-socio-economique-de-la-marche.html#product-presentation
2 - www.librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/9313-11108-impact-socio-economique-des-usages-du-velo-en-france.html

PART MODALE DOMICILE-TRAVAIL

DÉFINITION

La part modale dans les déplacements domicile-travail correspond au **pourcentage** de personnes déclarant utiliser un type de transport particulier comme **mode de déplacement principal** pour se rendre sur leur lieu de travail.

→ SOURCE

L'Insee dans le cadre du recensement de la population.

→ FORMAT

Fichier détail « Mobilités professionnelles des individus » en format CSV ou Parquet, désagrégé au niveau du ménage enquêté.

→ DIFFUSION

Publication sous licence Etalab 2.0 qui autorise tout type de réutilisation à condition de citer la source.

→ PÉRIODICITÉ

- Les enquêtes sont menées en janvier-février **chaque année**. Les résultats sont diffusés sous forme de millésimes, avec un décalage de trois ans entre la collecte et la publication. Par exemple, le millésime 2023, publié à l'été 2026, repose sur les enquêtes réalisées de 2020 à 2025 (pas d'enquête en 2021 à cause du Covid). Chaque millésime combine cinq ans d'enquêtes avec des interpolations et extrapolations.
- Les données sur la **marche à pied** sont disponibles depuis les premières enquêtes annuelles de recensement, soit à partir du millésime 2006.
- Le **vélo** n'a été ajouté comme mode de déplacement dans le questionnaire de l'enquête qu'à partir de 2015. Par conséquent, la part modale du vélo est disponible à partir du millésime 2017.

→ INTÉRÊT

- Les données sont disponibles à l'échelle de la commune et peuvent être agrégées à **tous les échelons** de collectivité.
- Les données se prêtent à **des comparaisons** entre territoires.
- Les données permettent de **suivre des évolutions de la part modale** sur un territoire à moyen terme (au moins 5 ans de décalage).

→ LIMITES

- **Actualité de la donnée**: le décalage de trois ans ne permet pas de mesurer les tendances récentes.
- **Méthode "glissante"** : ce calcul roulant capte mal les changements brusques, comme ceux liés à la crise sanitaire. De plus, il ne permet pas de calculer les évolutions d'une année sur l'autre.
- **Seules les mobilités domicile–travail** sont prises en compte, excluant d'autres types de déplacements (scolaires, loisirs, achats, etc.). Certaines catégories de population (élèves, étudiants, retraités, demandeurs d'emploi) ne sont donc pas représentées.
- Le recensement enquête **uniquement sur le mode principal ;** les trajets multimodaux (combinant plusieurs modes) ou les variations selon les jours ne sont pas mesurés. Par conséquent, la marche est particulièrement sous-estimée, car la marche intermodale — pour rejoindre un arrêt de transport en commun, une gare ou un parking — n'est pas comptabilisée.
- Le questionnaire ne prévoit **pas de case dédiée aux trottinettes électriques**. Les utilisateurs de ce mode pourraient ainsi se déclarer dans la catégorie "Marche à pied (ou rollers, patinette)", ce qui en fait un agrégat de modes de déplacement de nature très différente.

RESSOURCES

« Mobilités professionnelles des individus » [1] **Insee,** Données par ménage et documentation pour le millésime 2023, paru en 2026.

« Fiche conseil sur les déplacements domicile-travail » [2] **Insee,** juin 2022 pour plus de précisions méthodologiques.

Fiche « Nav2B » [3] **Insee,** pour récupérer les données agrégées par territoire - pratique si on s'intéresse aux données pour un territoire précis, également pour le millésime 2023.

« Déplacements domicile-travail : les derniers chiffres de l'Insee » [4] **Blog rpuchaczewski,** cet article de blog explique la méthode du recensement et les biais liés aux données vélo de façon accessible.

Les directions régionales de l'Insee sont au service des collectivités pour des renseignements.

1 - www.insee.fr/fr/statistiques/9004842

2 - www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/8582949/fiche-depl-dom-travail.pdf

3 - www.insee.fr/fr/statistiques/zones/8573978

4 - www.rpuchaczewski.wordpress.com/2023/07/20/deplacements-domicile-travail-les-derniers-chiffres-de-linsee

DÉFINITION

Les données de comptage sont issues des **compteurs de trafic vélo et piéton.** Ces dispositifs sont généralement installés sur des aménagements cyclables, des cheminements piétons ou des routes et mesurent automatiquement le nombre de passages à un endroit donné.

→ SOURCE

Les compteurs sont généralement implantés par des collectivités territoriales, mais également par d'autres acteurs comme les parcs nationaux, parcs naturels régionaux ou l'Office national des forêts. Pour le vélo, ces acteurs peuvent choisir de partager leurs données avec la Plateforme nationale des fréquentations (PNF), qui constitue ainsi le principal jeu de données agrégé au niveau national. Il n'existe pas d'équivalent national pour les comptages piéton, dont les données restent dispersées.

→ FORMAT

Le schéma national de comptage des mobilités a été **défini par transport.data.gouv**, Réseau vélo et marche et les représentants des fabricants et des utilisateurs de la donnée. Il représente la référence pour le format des données de comptage.

→ DIFFUSION

Les données brutes restent généralement gérées par les collectivités qui les produisent, dont certaines les publient sur leurs portails open data. Les données **agrégées de la PNF sont disponibles aux adhérents de Réseau vélo et marche** et pour les contributeurs de la PNF, avec des synthèses nationales publiées régulièrement sous forme de bulletins et de bilans annuels.

→ PÉRIODICITÉ

Les compteurs produisent des données **en continu**, généralement toutes les 15 minutes ou à l'heure. Les données agrégées de la PNF sont validées et publiées une fois par an, au printemps de l'année N+1 pour l'année N.

RESSOURCES

« Normes et standard : schéma national de comptage des mobilités » [1]
transport.data.gouv.fr

« Plateforme nationale des fréquentations » [2]
Réseau vélo et marche

→ INTÉRÊT

Les données de comptages permettent :

- de suivre l'évolution d'une pratique **sur plusieurs années** et d'analyser les effets de saisonnalité,
- de **comparer les volumes** de fréquentation entre points ou axes précis d'un territoire,
- d'obtenir des données plus **rapidement** que via les grandes enquêtes (recensement, EMC²),
- de calculer la fréquentation et les **retombées économiques** d'itinéraires touristiques, en combinaison avec des enquêtes terrain (méthode ÉVA-VÉLO).

→ LIMITES

- La **qualité des données peut varier** selon les sites de comptages en raison de problèmes techniques, manque de batteries, travaux, etc. ce qui peut entrainer l'invalidation des données. Par conséquent, pour certains compteurs des données ne sont disponibles que pour des périodes limitées.
- La **comparaison de volume de fréquentation entre territoires s'envisage avec précaution** car les emplacements des compteurs peuvent ne pas être comparables. Par exemple, une collectivité peut privilégier l'installation des compteurs sur des axes principaux alors qu'une autre peut opter pour une plus grande diversité.
- La **couverture territoriale est hétérogène :** certains territoires disposent de peu de compteurs, ou ne partagent pas leurs compteurs avec la PNF.

© ANNE-LAURE TOURNIER – RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

1 - doc.transport.data.gouv.fr/type-donnees/comptage-des-mobilites/normes-et-standard-schema-national-de-comptage-des-mobilites

2 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/outils-et-chiffres-cles/plateforme-nationale-des-frequentations

DÉFINITION

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu, jalonné et sécurisé, empruntant des voies adaptées. Il en existe à plusieurs niveaux appelés schémas : départemental, régional, national et européen.

→ SOURCE

- La donnée véloroute décrite ici provient de **contributions volontaires des collectivités à l'Observatoire national des véloroutes (ONV)**, dispositif animé par le Réseau vélo et marche, avec le soutien du ministère des Transports.
- Le Réseau vélo et marche co-produit ces données, participe activement à leur collecte, les standardise et les met en qualité.

→ FORMAT

- Le **géostandard des véloroutes**, créé en 2014, est le modèle de données national pour décrire les véloroutes. Elles y sont décrites au moyen de plusieurs objets : l'itinéraire, la portion, le segment, la liaison. Le géostandard n'impose pas de référentiel géographique spécifique.
- L'objet de base, **le segment, correspond au plus petit tronçon de véloroute** présentant des caractéristiques homogènes en termes de statut de voirie, avancement, revêtement, et année de mise en service. Chaque segment est doté d'une géométrie linéaire.
- L'ONV couvre les véloroutes européennes (EuroVelo), nationales, régionales et départementales.

→ DIFFUSION

La donnée véloroute est **diffusée librement par le Réseau vélo et marche** via son portail cartographique **Velodatamap** (voir plus bas). La licence de diffusion est l'ODbL, qui autorise tout type de réutilisation à condition de citer la source et de partager les changements.

→ PÉRIODICITÉ

- L'ONV est **mis à jour en continu par le Réseau vélo et marche,** au fil des contributions des collectivités.
- En complément, une enquête annuelle auprès de l'ensemble des territoires concernés est menée chaque automne, pour maximiser le nombre de contributions et produire une donnée de référence pour l'année administrative qui s'achève.

→ INTÉRÊT

La donnée véloroute peut être utilisée :

- pour **suivre, dans le temps, l'avancement** de tout ou partie des véloroutes d'un territoire,
- pour **calculer des linéaires ou des indicateurs** (ex : nombre de kilomètres en site propre, taux de réalisation d'une véloroute),
- à des fins de **promotion touristique** (comme le font France Vélo Tourisme et la Fédération Européenne des Cyclistes - ECF).

→ LIMITES

- Même si un effort important est fait par RVM pour récupérer les données des territoires (à l'occasion de l'enquête annuelle), l'ONV est tributaire de leur contribution volontaire et n'est donc pas exhaustif.
- Actuellement, la donnée véloroute ne constitue pas **un graphe continu** (représentation d'un réseau sous forme de nœuds et de relations), elle ne peut donc pas être utilisée pour le calcul d'itinéraires sans traitement préalable.
- La donnée véloroute est souvent **confondue avec la donnée aménagement cyclable** (voir plus bas). La première décrit des itinéraires continus, la seconde des infrastructures. Une véloroute peut localement emprunter des aménagements, mais transite aussi souvent par des voies partagées. A l'inverse un aménagement cyclable n'est pas nécessairement associé à une véloroute.

RESSOURCES

« Géostandard des véloroutes » [1]
Réseau vélo et marche

« L'Observatoire national des véloroutes » [2]
Réseau vélo et marche

«Velodatamap, le portail cartographique du Réseau » [3]
Réseau vélo et marche

« Carte du Schéma national des véloroutes 2026 » [4]
Réseau vélo et marche

1 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/modeles-de-donnees/geostandard-des-veloroutes/

2 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/veloroutes/observatoire-national-des-veloroutes/enquete-annuelle-de-lobservatoire-national-des-veloroutes-2025/

3 - www.velodatamap.reseau-velo-marche.org/vmap/login

4 - www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/carte-du-schema-national-des-veloroutes/

DÉFINITION

Un aménagement cyclable est une **infrastructure** ou **dispositif de voirie** visant à faciliter les déplacements à vélo. On distingue les aménagements permettant aux cyclistes de circuler de façon séparée du trafic motorisé (aménagements en site propre) et les aménagements non séparés (aménagements en site partagés).

→ SOURCE

> **OpenStreetMap** produit un jeu de données couvrant l'intégralité du territoire national, extrait et mis en qualité par l'entreprise Geovelo ;

> les **collectivités territoriales** produisent des jeux de données dont la couverture se limite à leur propre territoire.

→ FORMAT

Les données aménagement cyclable sont diffusées au format du **Schéma de données d'aménagements cyclables**. Elles se caractérisent par une **granularité fine** correspondant à l'objet géographique élémentaire (un tronçon linéaire géoréférencé) et par la possibilité d'agréger ces données selon l'échelon territorial souhaité (communal à national).

→ DIFFUSION

Les données aménagement cyclable sont disponibles dans la **Base Nationale des Aménagements Cyclables (BNAC)**, elle-même hébergée sur le **Point d'accès national aux données de transport (PAN)**. Elles sont diffusées sous licence ODbL, qui autorise tout type de réutilisation, à condition de citer la source et de partager les changements.

→ PÉRIODICITÉ

Les données aménagement cyclable publiées par Geovelo sont mises à jour sur une **base mensuelle**. L'actualisation de celles publiées par les collectivités territoriales est en revanche plus variable, car soumise aux contraintes opérationnelles et calendaires propres à chacune.

→ INTÉRÊT

Les données aménagement cyclable présentent plusieurs cas d'usage :

> elles permettent le **recensement** et le suivi des aménagements cyclables d'une collectivité,

> elles favorisent la production d'indicateurs permettant de comparer les territoires (ex: linéaire par type d'aménagement ou par habitant),

> elles favorisent les mobilités actives en intégrant des services de calcul d'itinéraire,

> elles favorisent l'usage du vélo dans les plans de mobilités des entreprises.

→ LIMITES

La donnée aménagement cyclable étant **tributaire des données OpenStreetMap**, elle souffre des limites inhérentes à tout projet participatif. La répartition, l'activité et la pratique des contributeurs n'est homogène ni dans le temps ni dans l'espace. Certaines évolutions notables peuvent ainsi tout aussi bien refléter une dynamique particulière d'aménagement d'un territoire pendant une période donnée qu'un changement dans la pratique des contributeurs.

RESSOURCES

«Définition des aménagements cyclables»[1]
Réseau vélo et marche

«Schéma de données des aménagements cyclables» [2]
schema.data.gouv

«Base Nationale des Aménagements Cyclables - Export national OpenStreetMap» [3]
transport.data.gouv

«GéoDataMine, l'outil de téléchargement de données OpenStreetMap» [4]
GéoDataMine

© VALENTIN JOUBERT - RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

1 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/amenagements/avant-propos/

2 - www.schema.data.gouv.fr/etalab/schema-amenagements-cyclables/

3 - www.transport.data.gouv.fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine#dataset-top

4 - www.geodatamine.fr

STATIONNEMENTS CYCLABLES

DÉFINITION

Un stationnement cyclable est un équipement d'attache destiné au stationnement et à la **protection des vélos dans l'espace public ou privé**. Ce jeu de données ne doit pas être confondu avec le stationnement vélo sécurisé en gare.

→ SOURCE

La liste des stationnements cyclables en France métropolitaine et dans les territoires d'outre-mer est produite par **les contributeurs OpenStreetMap** et peut être extraite via l'outil GéoDataMine.

Certaines collectivités produisent également des jeux de données recensant les stationnements cyclables présents sur leur territoire.

→ FORMAT

Les données stationnement cyclable sont diffusées au format du **Schéma de données sur le stationnement cyclable**. Elles se caractérisent par une **granularité fine** correspondant à l'objet géographique élémentaire (un point géolocalisé) et par la possibilité d'agréger ces données selon l'échelon territorial souhaité (communal à national).

→ DIFFUSION

Les données stationnement cyclable sont disponibles dans la **Base Nationale du Stationnement Cyclable (BNSC)**, elle-même hébergée sur **le Point d'accès national aux données de transport (PAN)**. Ce dernier centralise également les données publiées par les collectivités sur leurs portails Open Data respectifs

Ces données sont diffusées sous licence ODbL, qui autorise tout type de réutilisation, à condition de citer la source et de partager les changements.

RESSOURCES

«Définition du stationnement cyclable» [1]
Réseau vélo et marche

«Schéma de données du stationnement cyclable» [2]
schema.data.gouv

«Base nationale du stationnement cyclable» [3]
transport.data.gouv

«GéoDataMine, l'outil de téléchargement de données OpenStreetMap» [4]
GéoDataMine

→ PÉRIODICITÉ

Les données publiées par OpenStreetMap sont mises à jour sur **une base quotidienne.**

→ INTÉRÊT

Les données stationnement cyclable présentent plusieurs cas d'usages concrets :

- trouver **où stationner son vélo** dans un calculateur d'itinéraire,
- connaître les espaces sécurisés et/ou abrités,
- **planifier l'aménagement** des infrastructures cyclables (notamment en identifiant les espaces nécessitant l'installation de nouveaux stationnements),
- faciliter le travail d'observatoires des dispositifs destinés au vélo.

→ LIMITES

La production de données stationnement cyclable étant **tributaire des données OpenStreetMap,** elle souffre des limites inhérentes à tout projet participatif. La répartition, l'activité et la pratique des contributeurs n'est homogène ni dans le temps ni dans l'espace. Certaines évolutions notables peuvent ainsi tout aussi bien refléter une dynamique particulière d'aménagement d'un territoire pendant une période donnée qu'un changement dans la pratique des contributeurs.

© CATHERINE PILON - RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

1 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/stationnement/modele-de-donnees-du-stationnement/

2 - www.schema.data.gouv.fr/etalab/schema-stationnement-cyclable/

3 - www.transport.data.gouv.fr/datasets/stationnements-cyclables-issus-dopenstreetmap

4 - www.geodatamine.fr

DÉFINITION

Un cheminement piéton désigne un **ensemble continu d'espaces et d'aménagements** permettant la circulation des piétons, assurant leur déplacement de manière sécurisée, accessible et lisible. Il comprend notamment les trottoirs, les passages piétons, les rues piétonnes, les places piétonnes, etc. Chaque cheminement doit respecter des critères d'accessibilité : largeur de passage sans obstacles, pente, dévers, type et état du revêtement, éclairage, ressauts, bandes de guidage et d'éveil à la vigilance….

→ SOURCE

Il existe **plusieurs sources de données** de cheminement piéton : elles peuvent provenir d'OpenStreetMap, de systèmes d'information géographique (SIG) internes aux collectivités, ou être produites et structurées à l'aide des logiciels Acesslibre Mobilités et QAccess.

→ FORMAT

Les données cheminements piétons sont déclinables en **deux formats :**

- Le **profil NeTEx Accessibilité France**, qui concerne la description de l'accessibilité au niveau des transports (arrêts, lignes, cheminements indoor) et de la voirie
- Le **standard CNIG Accessibilité** qui permet de décrire les cheminements piétons outdoor d'un territoire entier, jusqu'au quai des arrêts de transports. C'est le format actuellement obligatoire en France.

Les objets élémentaires modélisés sont :

- les **tronçons de cheminements** (trottoirs, voies piétonnes, rues piétonnes, cheminements dans un établissement recevant du public) ;
- les **traversées** (passages piétons, îlots refuge) ;
- les **éléments ponctuels** (abaissées de trottoir, obstacles, entrées de bâtiments, équipements dans un bâtiment) ;
- les quais et arrêts de transports.

→ DIFFUSION

Les données cheminements piétons sont disponibles directement sur **OpenStreetMap** où elles peuvent être consultées à l'aide d'outils tels qu'OSMarche ou Jungle Bus Sidewalker. Certaines collectivités territoriales publient leur jeu de données sur le **Point d'accès national aux données de transport (PAN)**.

Ces données sont généralement diffusées sous plusieurs types de licences :

- licence ouverte, qui autorise tout type de réutilisation, à condition de citer la source ;
- licence ODbL, qui autorise tout type de réutilisation, à condition de citer la source et de partager les changements.

→ PÉRIODICITÉ

Les données d'accessibilité sont soumises à **une obligation de collecte et de mise à disposition de la part des autorités organisatrices de la mobilité :** au niveau des transports mais aussi sur un périmètre de 200 mètres autour de chaque arrêt. Au-delà de ce périmètre, les données de cheminements piétons détaillées ne sont pas obligatoires. Ce cadre partiel se double de l'absence de cadence de mise à jour réglementaire officiellement définie.

→ INTÉRÊT

L'enrichissement et la structuration de ces données constitueraient un véritable gisement pour analyser la continuité et la qualité des cheminements à l'échelle d'un territoire. À terme, elles pourraient permettre :

- d'identifier les **ruptures d'accessibilité** et produire les PAVE,
- d'alimenter des **calculateurs d'itinéraires** réellement adaptés à la marche (obligation de la loi LOM),
- de repérer les **zones où la cohabitation** piéton véhicule est la plus sensible.

→ LIMITES

Les données cheminements piétons pâtissent de limites importantes constituant autant de freins à un usage systématique :

- une **diffusion limitée et hétérogène** (attributs insuffisamment renseignés, données non publiées),
- un **manque de continuité réseau** (les trottoirs sont rarement modélisés comme des graphes),
- une **géométrie parfois imprécise** ou approximative (simplification, ligne au centre de la rue),
- une application encore peu soutenue de la loi LOM par les collectivités,
- un format d'échange qui peut s'avérer complexe à manipuler (notamment à cause de sa structure XML fortement hiérarchisée et imbriquée).

RESSOURCES

«Les données d'accessibilité et Acceslibre Mobilités» [1]
ecologie.gouv.fr

«Les cheminements piétons sur le PAN » [2]
transport.data.gouv

«Le Standard CNIG Accessibilité du cheminement en voirie » [3]
Conseil national de l'information géographique

1 - www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/donnees-daccessibilite-acceslibre-mobilites

2 - www.transport.data.gouv.fr/datasets?type=pedestrian-path

3 - www.cnig.gouv.fr/IMG/pdf/240215_standard_cnig_accessibilite_v2021-10_rev2024-02.pdf

TRACES GPS ET DONNÉES D'APPLICATIONS MOBILES

DÉFINITION

Les traces sont des **enregistrements GPS générés par les usagers du vélo** lorsqu'ils se déplacent et qu'ils utilisent une solution de suivi (application smartphone, montre connectée, vélo connecté, etc.). Ces données permettent de suivre certains usages du vélo dans l'espace et le temps.

→ SOURCE

Ces données peuvent provenir de différentes sources :

- **Geovelo** propose, via une application mobile, un calculateur d'itinéraires dédié au vélo, s'appuyant notamment sur les données OpenStreetMap, et collecte en retour les traces GPS des déplacements des usagers,
- L'application mobile **Strava** propose un service de suivi d'activités sportives (et donc d'enregistrement des traces également) et peut également être synchronisée avec des services tiers (montres et compteurs connectés). Une fois anonymisées, le service Strava Metro met ces données à disposition des collectivités et chercheurs à des fins d'analyse,
- **Outdoorvision** est une initiative du Pôle ressources national transition écologique et sports de nature (PRNTESN – Ministère en charge des sports) qui agrège de manière anonymisée, des traces GPS de pratiques de sports de nature, sur la base du volontariat des utilisateurs d'applications mobiles et services tiers,
- Les **opérateurs de flotte** de vélos en libre-service et de location moyenne ou longue durée peuvent également équiper leurs vélos de capteurs GPS et produire des données de déplacements des usagers, et les mettre à disposition des collectivités.

→ FORMAT

- Il n'existe aujourd'hui pas de standard de données pour les données des traces GPS, les différentes solutions font intervenir des formats différents et généralement propriétaires.
- La donnée brute comprend à minima les **coordonnées géographiques horodatées** de chaque point de passage, et souvent aussi des informations dérivées (vitesses, distances, durées).

→ DIFFUSION

Les données brutes ne sont généralement jamais accessibles, elles sont toujours prétraitées, agrégées, anonymisées et diffusées sous des formes variables. Certaines solutions produisent des fichiers de données géolocalisées exploitables dans un SIG (flux par section de voirie par exemple), d'autres ne sont exploitables que via une plateforme propriétaire, sous forme de tableaux de bord, indicateurs et analyses de flux.

→ PÉRIODICITÉ

La collecte des données est généralement continue, pour permettre l'analyse de l'évolution des pratiques au fil du temps.

→ INTÉRÊT

L'exploitation des données GPS permet :

- de **cartographier les itinéraires** réellement empruntés par les utilisateurs,
- de **quantifier les flux** et leur répartition horaire ou saisonnière,
- d'identifier les **points de congestion** ou de discontinuité sur les réseaux,
- d'évaluer les dynamiques d'**évolution des pratiques,** après la réalisation d'une infrastructure ou lors de travaux.

→ LIMITES

- Aucune source de données de traces GPS ne peut être considérée comme représentative de l'ensemble des usagers du vélo. Chaque source reflète une communauté spécifique d'utilisateurs, associée à des pratiques particulières, en lien avec le positionnement et les usages propres à chaque service :
  - Les données produites par Geovelo proviennent plutôt de **cyclistes du quotidien**, majoritairement urbains, utilisant le calculateur d'itinéraires pour leurs déplacements,
  - celles de Strava proviennent de **pratiquants sportifs** souvent réguliers, équipés et connectés, avec une forte dimension de performance et de partage social,
  - Outdoorvision collecte à priori des données de pratiquants de sports de nature souvent orientés découverte.
- Ces spécificités introduisent des **biais de représentativité** dans les données, qui nécessitent souvent d'être exploitées au regard d'autres données (comptages, enquêtes, données socio-démographiques, etc.) pour améliorer les modèles de mobilité et la planification.

© VALENTIN JOUBERT - RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

ENQUÊTES MOBILITÉS CERTIFIÉES CEREMA (EMC²)

DÉFINITION

Les **Enquêtes Mobilités Certifiées Cerema (EMC²)** sont des enquêtes détaillées sur les déplacements des habitants d'un territoire donné (agglomération, métropole ou territoire élargi). Elles sont conçues pour fournir **une photographie fiable et comparable des pratiques de mobilité,** tous modes confondus (voiture, transports en commun, marche, vélo, etc.). Réalisées selon un protocole standardisé et labellisé par le Cerema, elles recueillent, pour un échantillon représentatif de personnes de plus de 5 ans, l'ensemble des déplacements effectués la veille de l'enquête (origine, destination, modes, motifs, horaires) ainsi que les caractéristiques sociodémographiques des enquêtés. Elles sont conduites sur commande des collectivités.

→ SOURCE

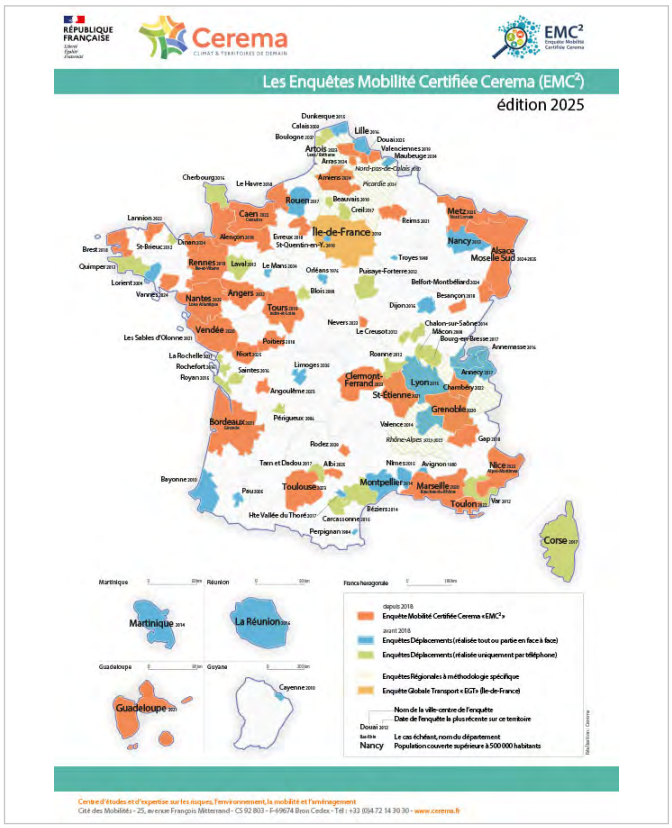
Le **Cerema** accompagne les collectivités dans la mise en œuvre et la certification de ces enquêtes, en couvrant la méthodologie, l'échantillonnage, le suivi de collecte et le traitement des données.

→ DIFFUSION

Les rapports de résultats sont accessibles sur le site du Cerema, généralement au format PDF. Les données brutes sont **réservées aux commanditaires** des études et ne sont pas accessibles librement.

→ PÉRIODICITÉ

Les EMC² ne suivent pas un calendrier fixe : elles sont **conduites à l'initiative des collectivités,** généralement tous les dix ans. Elles couvrent aujourd'hui une grande partie du territoire et de la population française.



→ INTÉRÊT

Les enquêtes EMC² permettent notamment de mesurer :.

- **La part modale du vélo et de la marche** dans les déplacements quotidiens (combien de trajets, combien de kilomètres),
- Les **caractéristiques des pratiques cyclistes** (ex. utilisation d'un vélo à assistance électrique) à partir d'analyses de données recueillies,
- Les **profils des usagers actifs** selon l'âge, le genre, la localisation, etc., ce qui aide à mieux cibler les politiques d'incitation ou d'aménagement,
- Les **pratiques intermodales :** distance marchée avant/après les différents modes de transport, utilisation du vélo en combinaison avec les transports collectifs, etc.

Des tableaux de bord thématiques (ex. Mobilité & Santé) exploitent ces données pour relier déplacements à l'activité physique, notamment la marche ou le vélo.

→ LIMITES

- Les enquêtes sont **ponctuelles et coûteuses**, ce qui ne permet pas un suivi régulier de l'évolution des pratiques.
- Toutes les EMC² n'incluent **pas la mobilité du week-end** (c'est une option de la méthodologie).
- Il est **difficile de produire un suivi** national à partir des données de ces enquêtes même si de nombreux territoires ont été enquêtés.

RESSOURCES

«Enquêtes mobilité / L'actualité des EMC²: enquêtes en cours et derniers résultats» [1] **Cerema**

«Les enquêtes mobilité EMC²» [2] **Cerema**

1 - www.cerema.fr/fr/actualites/enquetes-mobilite-actualite-emc2-enquetes-cours-derniers

2 - www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/enquetes-mobilite-emc2

DÉFINITION

Le baromètre vélo est **une enquête nationale participative** qui mesure les conditions de pratique du vélo au quotidien, telles que perçues par les cyclistes eux-mêmes.

→ SOURCE

La Fédération française des usagères et usagers de la bicyclette (FUB) coordonne l'enquête en collaboration avec ses associations membres locales. Elle bénéficie du soutien d'organisations partenaires dont l'ADEME et les ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique.

→ FORMAT

Fichier zip par région, département, EPCI ou commune avec :

- des fichiers geojson pour les données géographiques (points / clusters) :
  - position des **points à améliorer** en priorité,
  - position des **améliorations perçues** depuis 2 ans,
  - position des **souhaits de stationnements** vélos.
- des fichiers csv / xlsx pour les réponses individuelles et les notations par territoire.

→ DIFFUSION

Les données sont disponibles sur le portail open data de la FUB en Open Database Licence (ODbL) qui autorise tout type de réutilisation, à condition de citer la source et de partager les changements.

Les données ne sont diffusées que pour les communes ayant atteint un nombre minimum de répondants : 30 réponses pour les communes de moins de 5 000 habitants, 50 réponses au-delà.

→ PÉRIODICITÉ

Des baromètres ont été réalisés en 2017, 2019, 2021 et 2025.

→ INTÉRÊT

- Permet d'obtenir une vision directe et non filtrée de **l'avis des usagers** sur la pratique du vélo sur un territoire.
- Le s**uivi sur plusieurs éditions** (2017, 2019, 2021, 2025) en fait un outil de suivi de la politique cyclable dans le temps.
- Les données géographiques permettent aux collectivités d'**identifier et de prioriser les sites à améliorer** (points rouges), les progrès réalisés (points verts) et les manques de stationnements (points bleus).
- Sous réserve d'un nombre de répondants suffisant, l'enquête permet d'obtenir un **profil des usagers** mais aussi des non-usagers et d'identifier les freins à la pratique.

→ LIMITES

- **Biais de sélection :** l'enquête étant participative et auto-administrée, les répondants sont majoritairement des cyclistes déjà convaincus, ce qui sous-représente les non-cyclistes et les cyclistes occasionnels.
- La **mobilisation locale** influe fortement sur le nombre de répondants par territoire, rendant les comparaisons entre communes de taille très différente délicates.
- Les données reflètent des **perceptions subjectives** et non des mesures objectives de la qualité des infrastructures.

RESSOURCES

Sur le site du Baromètre vélo[1] on peut trouver des explications approfondies sur l'outil ainsi que :

- Un tableau de bord avec des résultats par commune ;
- Une carte interactive avec des sites à améliorer, des progrès réalisés et des manques de stationnement ;
- Le portail Opendata de la FUB ;
- Des fiches par territoire.

1 - www.barometre-velo.fr/2025/

BAROMÈTRE DES VILLES ET VILLAGES MARCHABLES

DÉFINITION

Le baromètre des villes et villages marchables est **une enquête nationale participative** qui mesure la perception des usagers piétons sur la marchabilité de leur environnement.

→ SOURCE

Ce baromètre est coordonné par le **collectif Place aux Piétons,** constitué de la Fédération Française de Randonnée, de Rue de l'Avenir, de 60 Millions de Piétons et enfin du Réseau vélo et marche.

→ FORMAT

Place aux Piétons publie les résultats du Baromètre sous deux formes distinctes :

- un fichier Excel contenant **l'intégralité des réponses** aux questions pour chaque **commune ayant enregistré au moins une réponse à l'enquête**,
- Un fichier PDF contenant un **rapport complet** pour les **communes dites classées**, où le nombre de réponses est supérieur à un seuil déterminé par la population de la commune interrogée. Ce seuil se situe entre 20 et 100 questionnaires complets.

→ DIFFUSION

Les données sont **disponibles en open data** pour l'échelon communal sur le site de Place aux Piétons.

Il est également possible d'accéder au jeu de données complet et anonymisé (échelon national) sous demande et à condition de s'engager à respecter la charte d'utilisation des données.

→ PÉRIODICITÉ

Des baromètres ont été réalisés en 2021 et en 2023.

→ INTÉRÊT

Cette enquête permet :

- d'obtenir une vision directe et non filtrée de **l'avis des usagers** sur la pratique de la marche sur un territoire ;
- de faire émerger des pistes d'amélioration en termes d'investissement, de gestion/entretien ou encore de gouvernance ;
- d'obtenir un **profil des usagers** mais aussi des **non-usagers** et d'identifier les freins à la pratique (sous réserve de participation suffisante).

→ LIMITES

Les limites de ce Baromètre sont largement comparables à celles du Baromètre vélo, à savoir :

- **biais de sélection :** l'enquête a d'abord été largement diffusée auprès de marcheurs et de randonneurs aguerris dont l'opinion n'est pas forcément représentative de celle des piétons du quotidien,
- la **mobilisation locale** influe fortement sur le nombre de répondants par territoire, rendant les comparaisons entre communes de taille différente délicates,
- les données reflètent des **perceptions subjectives** et non des mesures objectives de la qualité des infrastructures.

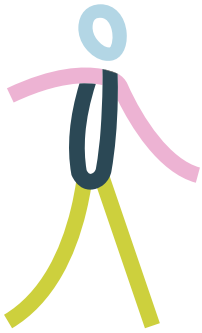
RESSOURCES

« Dossier de presse du Baromètre des villes et villages marchables 2023 »[1] **Place aux piétons**

« Résultats des Baromètres des villes et villages marchables 2021 et 2023 »[2] **Place aux piétons**

1 - www.reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/09/placeauxpietons_2023_dp_resultats_barometre_villes-villages-marchables1.pdf

2 - www.placeauxpietons.eu/resultats-du-barometre-des-villes-et-villages-marchables-2021-et-2023-a-telecharger/



ENQUÊTES SUR LES POLITIQUES MODES ACTIFS

Depuis le début des **années 2000**, le Club des Villes et Territoires Cyclables et marchables, ainsi que Vélo & Territoires ont mené séparément, puis en commun, des **enquêtes auprès des collectivités sur les politiques vélo** puis plus largement sur les modes actifs.

DÉFINITION

Les enquêtes sur les politiques modes actifs visent à interroger les collectivités sur leurs politiques en faveur des modes actifs. Elles abordent un champ très large de thématiques allant de la planification à la gouvernance, en passant par les aménagements, les équipements et les services dédiés aux modes actifs.

La dernière édition, dénommée Enquête nationale sur les politiques modes actifs [1], a eu lieu en 2022 et a notamment permis d'interroger les collectivités françaises sur les stratégies et actions visant à développer le vélo et la marche sur leur territoire.

→ SOURCE

Ces enquêtes ont d'abord été menées séparément par le Club des Villes et Territoires Cyclables et par Vélo & Territoires, avec le **soutien de l'ADEME**. Elles sont menées conjointement depuis 2022 et sont désormais portées par le Réseau vélo et marche, issu de la fusion entre les deux structures.

→ FORMAT

Les résultats de ces enquêtes sont compilés dans **un rapport détaillé** publié au format pdf. Le rapport est complété par un document de synthèse recensant de manière thématique les principaux résultats chiffrés.

→ DIFFUSION

Le rapport et le document de synthèse sont **accessibles librement sur le site du Réseau vélo et marche.**

→ PÉRIODICITÉ

Le Club des villes et territoires cyclables et marchables a conduit ces enquêtes en respectant un rythme triennal entre 2007 et 2019.

Vélo & Territoires menait pour sa part des enquêtes à une fréquence moins régulière et sur un périmètre géographique plus resserré. Les quatre premières, à partir de 2000, ciblaient les départements puis ont été élargies aux régions en 2006 avant d'élargir le spectre d'étude à l'échelon intercommunal en 2019.

En 2022, les deux associations ont convergé vers une enquête commune et unifiée dont les résultats constituent à ce jour la dernière édition. Une nouvelle enquête sera menée en 2027.

Aujourd'hui, la réalisation et la publication des enquêtes ne suivent pas un calendrier fixe ou préétabli. Leur déclenchement dépend de la conjonction de plusieurs facteurs parmi lesquels les cycles politiques locaux tiennent une place prépondérante.

→ INTÉRÊT

Ces enquêtes permettent de :

- rendre compte des **efforts politiques et stratégiques des collectivités** en faveur du développement du vélo et de la marche,
- observer la mobilisation des collectivités **vis-à-vis des politiques nationales** de développement des modes actifs (dotations, fonds et appels à projets de l'État, programmes CEE, etc.),
- mesurer à l'échelle nationale les **efforts financier et humain** fournis par les collectivités sur le vélo et la marche,
- observer les évolutions des politiques cyclables et marchables dans le temps via la comparaison des données récoltées lors des enquêtes précédentes.

Plus concrètement, les données collectées permettent d'identifier ou de quantifier :

- les tendances de développement des infrastructures cyclables et piétonnes,
- les **budgets consacrés** à ces politiques, aussi bien en termes d'investissement que de fonctionnement,
- les dispositifs de sécurité et de stationnement,
- les actions de sensibilisation ou encore les **stratégies de planification** mises en œuvre,
- les facteurs qui favorisent leur progression,
- les **difficultés rencontrées** par les territoires.

→ LIMITES

Malgré son intérêt indéniable, ce type d'enquête pâtit de certaines limitations :

- la **non-périodicité** ne permet pas de suivre l'évolution des collectivités répondantes dans le temps,
- sa mise en œuvre est soumise à de fortes **contraintes financières** dont la mobilisation n'est pas garantie à intervalles fixes,
- un **biais de sélection :** la participation des collectivités varie selon les territoires et interpelle vraisemblablement davantage les collectivités engagées sur ces thématiques.

RESSOURCES

« Les politiques cyclables et marchables » [2]
Réseau vélo et marche

« Le rapport complet de l'édition 2022 » [3]
Réseau vélo et marche

« Le document synthèse de l'édition 2022 » [4]
Réseau vélo et marche

1 - www.reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/08/enquete-modes-actifs-2022_rapport-complet.pdf

2 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/politiques-cyclables-et-marchables/

3 - www.reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/08/enquete-modes-actifs-2022_rapport-complet.pdf

4 - www.reseau-velo-marche.org/app/uploads/2025/08/synthese-enquete-modes-actifs-2022.pdf

ENQUÊTES DE FRÉQUENTATION ET DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ITINÉRAIRES CYCLABLES (ÉVA-VÉLO)

DÉFINITION

Les enquêtes de fréquentation et de retombées économiques des itinéraires cyclables en France se basent sur la méthode dite **« ÉVA-VÉLO »**. Cette méthode open source, **standardisée** et détaillée qui permet d'évaluer le **volume de cyclistes** fréquentant un itinéraire touristique et les retombées économiques générées dans les territoires traversés. Ces enquêtes permettent également d'apporter une connaissance sur le profil, les comportements et la satisfaction des cyclistes.

À l'échelle nationale, 30 itinéraires ou boucles ont été couverts en intégralité ou partie entre 2010 et 2023 dont notamment 8 véloroutes et 4 réseaux régionaux entre 2021 et 2023.

→ SOURCE

Ces enquêtes s'appuient sur deux sources de données : d**es comptages automatiques** de vélo et des **enquêtes auprès des cyclistes** réalisées directement sur le ou les itinéraires étudiés. Elles sont réalisées par des instituts ou bureaux d'études spécialisés pour le compte des itinéraires ou des régions.

La méthode s'appuie sur la méthodologie développée en 2006 sur l'EuroVelo 6. Elle a été rédigée de sorte à être mieux diffusée par Réseau vélo et marche dans le cadre du projet européen AtlanticOnBike, avec le soutien des cabinets Inddigo et Symétris.

→ FORMAT

Les livrables issus de ces enquêtes peuvent prendre différentes formes. Ils se composent notamment d'un fichier Excel pour la base de données des enquêtes. L'ensemble des éléments liés à l'enquête (questionnaires, grilles de comptages, chaîne de traitement de données) est décrit dans le guide méthodologique.

→ DIFFUSION

La méthode est accessible à tous. Le guide méthodologique, ainsi que des webinaires de présentation de la méthode (grand public et experts) sont disponibles sur le site Internet de Réseau vélo et marche et/ou sur demande.

Les principaux résultats des études conduites par les territoires ou itinéraires sont généralement rendus publics sur leur site Internet.

→ PÉRIODICITÉ

Sauf évènement exceptionnel, le profil et le comportement de cyclistes évoluent sur un temps long. Il est donc conseillé de conduire ce type d'enquête tous les cinq ans, mais elles peuvent être réitérées autant que de besoin.

→ INTÉRÊT

Pour les territoires et itinéraires étudiés, ces enquêtes sont réalisées pour répondre à différents objectifs :

- Mesurer la fréquentation des itinéraires ou réseaux de boucles pour :
  - Vérifier que les aménagements réalisés correspondent aux **besoins des populations** résidentes et touristiques,
  - Mesurer **les effets des actions mises en œuvre**,
  - Disposer d'un **suivi continu de la fréquentation** et de son évolution.
- Analyser la retombée économique des aménagements réalisés pour :
  - Identifier le retour sur investissement des fonds publics,
  - **Orienter l'investissement public et privé,** prioriser et dimensionner les actions,
  - **Évaluer les impacts directs et indirects** pour les territoires et les usagers, en mesurer les effets sur la sécurité, la santé, l'environnement…
- Mieux **connaître les clientèles** pour promouvoir efficacement l'itinéraire ou le réseau et orienter la stratégie marketing et la communication.
- Être à l'écoute des besoins des usagers afin d'améliorer l'offre qui leur est proposée et ainsi mieux répondre à leurs attentes.

Le fait de disposer d'une méthode « standardisée » et éprouvée permet une comparabilité entre territoires et dans le temps.

→ LIMITES

La mise en œuvre de ce type d'enquête s'appuie sur une méthode rigoureuse mais nécessitant des **moyens financiers et humains conséquents,** à la fois pour organiser et conduire les enquêtes, assurer le suivi des comptages et analyser et diffuser les résultats. Elle peut donc s'avérer fastidieuse.

Le plus souvent, ces enquêtes nécessitent un **accompagnement par un bureau d'étude** et donc une enveloppe budgétaire dédiée.

RESSOURCES

« Présentation de la méthode ÉVA-VÉLO » [1]
Réseau vélo et marche

« Guide méthodologique ÉVA-VÉLO » [2]
Réseau vélo et marche

« Webinaire de présentation de la méthode » [3]
Réseau vélo et marche

« Chiffres clés du tourisme à vélo » [4]
Réseau vélo et marche,

« Résultats des principales études conduites entre 2021 et 2023 » [5]
Réseau vélo et marche

1 - www.reseau-velo-marche.org/actualites/eva-velo-la-methode-opensource-pour-evaluer-les-retombees-economiques-des-veloroutes/

2 - www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/guide-eva-velo-methode-nationale-pour-levaluation-des-retombees-des-veloroutes/

3 - youtu.be/dVjXJ_u4eBE

4 - www.reseau-velo-marche.org/ressources/etudes-et-publications/chiffres-cles-du-tourisme-a-velo-2024/

5 - www.reseau-velo-marche.org/observatoires/frequentation/frequentation-et-retombees-des-veloroutes/

Les principaux outils du Réseau vélo et marche

Observatoire du vélo dans les territoires

L'Observatoire du vélo dans les territoires créé en 2026 est la plateforme de visualisation de données proposée par Réseau vélo et marche, réalisée avec le soutien financier de l'ADEME. Il permet de présenter les chiffres clés du vélo par type de territoire (du national à la commune) et offre à chaque collectivité la possibilité de se comparer à des territoires de même type.

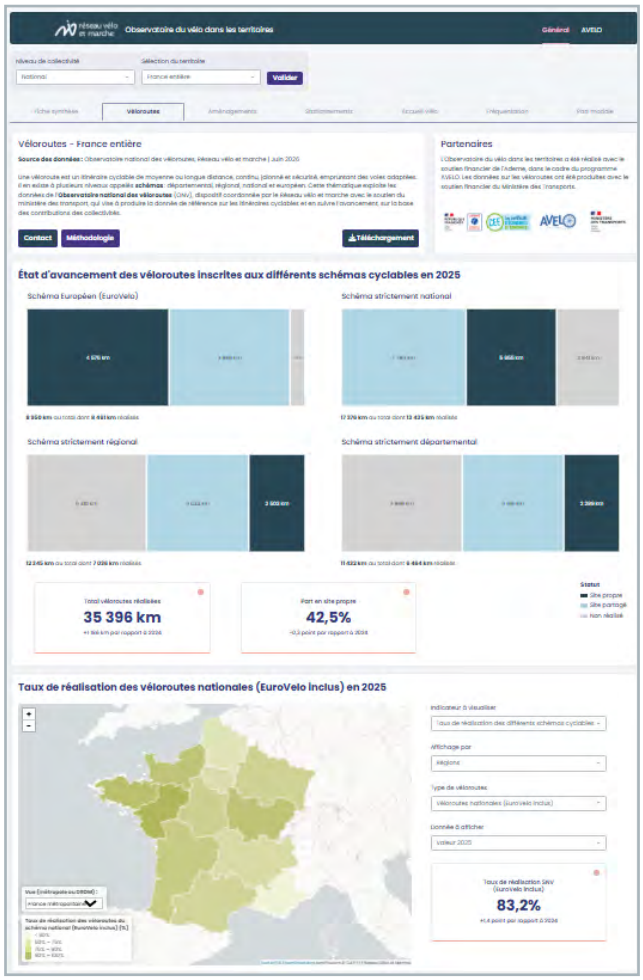
Type : tableau de bord interactif

Public cible : collectivités, agences de l'État, élus, lauréats des programmes AVELO

Données présentées :

- Chiffres clés du vélo sur six thématiques : véloroutes, aménagements cyclables, stationnements vélo, prestations Accueil Vélo, fréquentation (comptages) et parts modales.
- Chiffres présentés à cinq niveaux de collectivités : Commune, EPCI, Département, Région, National
- Un focus sur les projets des lauréats des programmes AVELO

Fréquence d'actualisation : annuelle (date variable selon les thématiques)



Vélodatamap, le portail cartographique des données vélo

Velodatamap est le portail cartographique du Réseau vélo et marche consultable depuis un navigateur internet, conçu pour rendre les données vélo accessibles et exploitables par le plus grand nombre. Il permet de consulter et de télécharger les données véloroute et aménagement cyclable, mais aussi de produire des données sur les équipements et aires de service à proximité des véloroutes, et enfin d'administrer l'outil de signalement des anomalies cyclables sur son territoire (moyennant un compte personnel ouvert sur demande).

Type : portail cartographique interactif (avec outils d'édition/administration accordés sur demande), et tableaux de synthèse et indicateurs

Public cible : collectivités, services et agences de l'État (DREAL, ADEME, etc.), agences techniques, comités d'itinéraires, bureaux d'études

Données présentées :

- Données sur les véloroutes (tracés, niveaux de réalisation, types d'aménagements)
- Données sur les aménagements cyclables
- Données sur les équipements vélo à proximité des véloroutes
- Données de signalement des anomalies (selon les territoires contributeurs)

Fréquence d'actualisation : en continu, selon les contributions des territoires.

© VALENTIN JOUBERT - RÉSEAU VÉLO ET MARCHE

Plateforme nationale des fréquentations

La Plateforme nationale des fréquentations (PNF) est un dispositif technique animé par Réseau vélo et marche et développé en partenariat avec Eco-Compteur. Elle permet de mutualiser, d'agréger et de communiquer sur des données de comptage vélo à l'échelle nationale, à partir des données collectées localement. La PNF et ses livrables sont cofinancés par l'ADEME et le ministère des Transports.

Lancée en 2013, la PNF rassemble aujourd'hui plus de 1 800 compteurs vélo, partagés par plus de 190 contributeurs. N'hésitez pas à contacter Réseau vélo et marche si votre collectivité souhaite partager ses données avec la PNF.

Les outils et communications de la PNF incluent :

BULLETINS DES FRÉQUENTATIONS

- **Type :** tableau de bord interactif accompagné par un rapport pdf succinct
- **Public cible :** collectivités, agences et services de l'État, médias, grand public
- **Données présentées :** évolution de la fréquentation cyclable sur un échantillon représentatif et permanent de compteurs de la PNF, permettant un suivi au fil de l'année
- **Fréquence d'actualisation :** 4 fois par an

BILAN ANNUEL DE LA FRÉQUENTATION CYCLABLE EN FRANCE

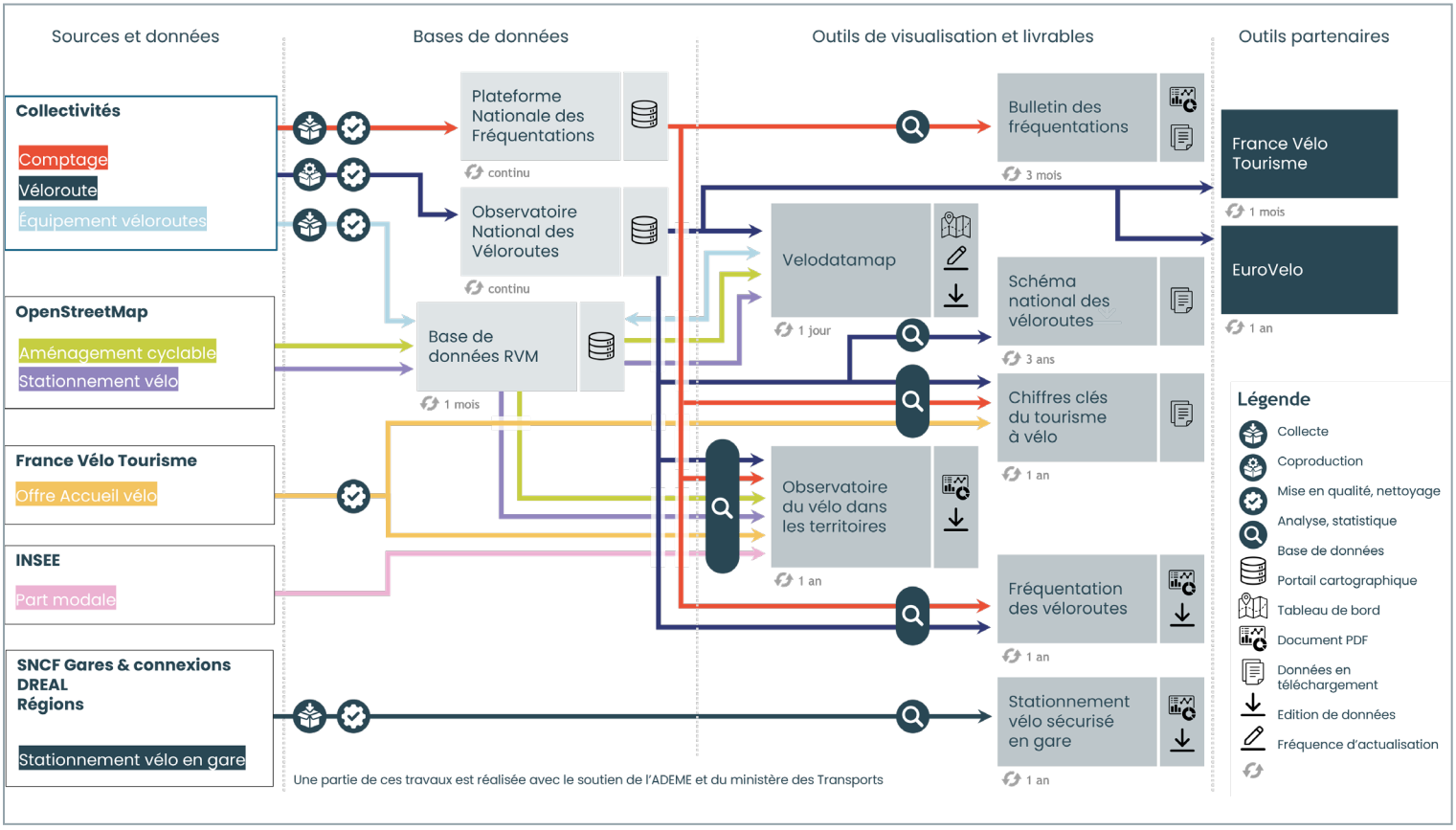
- **Type :** article / rapport pdf
- **Public cible :** collectivités, agences et services de l'État, médias, grand public
- **Données présentées :** synthèse nationale de la fréquentation cyclable sur l'ensemble des compteurs validés de la PNF pour l'année écoulée, avec analyses des tendances et comparaisons annuelles
- **Fréquence d'actualisation :** annuelle (généralement au printemps de l'année N+1 pour l'année N).

TABLEAU DE BORD FRÉQUENTATION DES VÉLOROUTES

- **Type :** tableau de bord interactif
- **Public cible :** comités d'itinéraires, collectivités riveraines, acteurs du tourisme à vélo
- **Données présentées :** fréquentation détaillée par itinéraire EuroVelo ou véloroute national, avec comparaisons entre points de comptage et évolutions annuelles
- **Fréquence d'actualisation :** annuelle (généralement au printemps de l'année N+1 pour l'année N)

Les données de la PNF alimentent également l'Observatoire du vélo dans les territoires et les études ÉVA-VÉLO.

Les travaux du Réseau vélo et marche sur les données vélo, au service des territoires



Retours d'expérience

→ ERDRE ET GESVRES (44)

Affiner, défendre et évaluer la politique cyclable grâce aux données

© COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

Comment savoir où agir en priorité, quels aménagements fonctionnent vraiment, et comment convaincre les partenaires d'investir ? La Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres (CCEG) utilise des données issues du **baromètre vélo** pour capter **la perception des usagers**, et les **données de comptage** pour mesurer **les flux réels**. Combinées, elles permettent de cibler, évaluer et défendre la politique cyclable.

Le baromètre vélo permet d'affiner sa politique cyclable. Les données sur les points rouges (aménagements à risque), points verts (progrès) et points bleus (souhaits de stationnements) alimentent directement la définition et la priorisation des projets. **Les données intéressent les élus :** la concentration de points rouges sur un secteur, et leur persistance d'une édition à l'autre, constituent **un signal fort qui peut peser dans la décision** de lancer un nouvel aménagement. Le baromètre joue également un rôle d'évaluation. Très attendu en interne, il offre un retour concret des usagers sur les aménagements récemment réalisés. La montée en puissance de l'outil a été progressive. Lors de l'édition 2021, les données étaient partielles et certaines communes n'avaient pas recueilli suffisamment de réponses pour être classées.

La CCEG en a tiré une leçon : *« Pour l'édition de 2025, nous avons redoublé les efforts de communication. Grâce à cette campagne, toutes les communes de la CCEG figurent désormais dans le baromètre »*, explique Noémie Debard, Chargée de missions itinéraires cyclables. Une mine de données reste à exploiter : les commentaires qualitatifs des cyclistes à propos des aménagements existants pourraient aider à affiner davantage la compréhension des usages.

Les données de comptage viennent compléter ce tableau. La CCEG dispose d'une **dizaine de compteurs** permanents et partage ses données sur la **Plateforme nationale des fréquentations (PNF)**, dont elle exploite également les données des autres contributeurs. Elle peut ainsi situer ses propres résultats dans un contexte plus large : une piste cyclable peu fréquentée l'est-elle réellement, ou y a-t-il autant de cyclistes que sur des aménagements comparables ailleurs ? À l'inverse, elle utilise également des données d'autres collectivités pour estimer **la fréquentation potentielle d'un futur aménagement** sur un axe comparable.

Pour la CCEG, les données ne servent pas uniquement à piloter les projets en interne — elles permettent aussi de les défendre. *« Se baser sur le baromètre vélo et les données de comptage nous donne des arguments solides, notamment lorsqu'il faut négocier l'acquisition de foncier pour de nouvelles infrastructures »*, souligne Noémie Debard. Une utilisation encore en développement, mais qui illustre tout le **potentiel des données comme levier de dialogue** avec les financeurs et les propriétaires fonciers.

→ GOLFE DU MORBIHAN - VANNES AGGLOMÉRATION (56)

Un outil cartographique partagé pour piloter les itinéraires cyclables

Sous la coordination de l'intercommunalité Golfe du Morbihan-Vannes agglomération, les sept EPCI constituant la Destination touristique Bretagne Sud – Golfe Morbihan (BSGM) ont entrepris à partir de 2023 de se doter d'un outil cartographique de gestion des véloroutes et des voies vertes.

Claire Lefeuvre (chargée de mission vélo, Golfe du Morbihan-Vannes agglomération) et Marine Tailfer (technicienne SIG, Golfe du Morbihan-Vannes agglomération) témoignent de la genèse de l'outil et de son fonctionnement.

Aux origines de l'outil cartographique : les besoins métier

Cet outil cartographique a d'abord été pensé comme un dispositif de **gestion des grands itinéraires vélo** déployé à l'échelle de la Destination BSGM et destiné à assurer une meilleure coordination entre les différents gestionnaires de chaque itinéraire.

« Le besoin […], c'était **un outil commun, partagé, pour savoir qui fait quoi et qui entretient quoi**. *C'était la grande question du fait de la multiplicité des gestionnaires sur un même itinéraire ».*

L'outil et les données vélo : des standards pour un langage commun.

Chaque collectivité contributrice fait remonter et maintient les données vélo suivantes :

> **véloroutes** et **aménagements cyclables** au format BNAC amendé de champs métiers supplémentaires (par exemple : état et type de revêtement, gestionnaire, existence d'une convention de gestion) ;

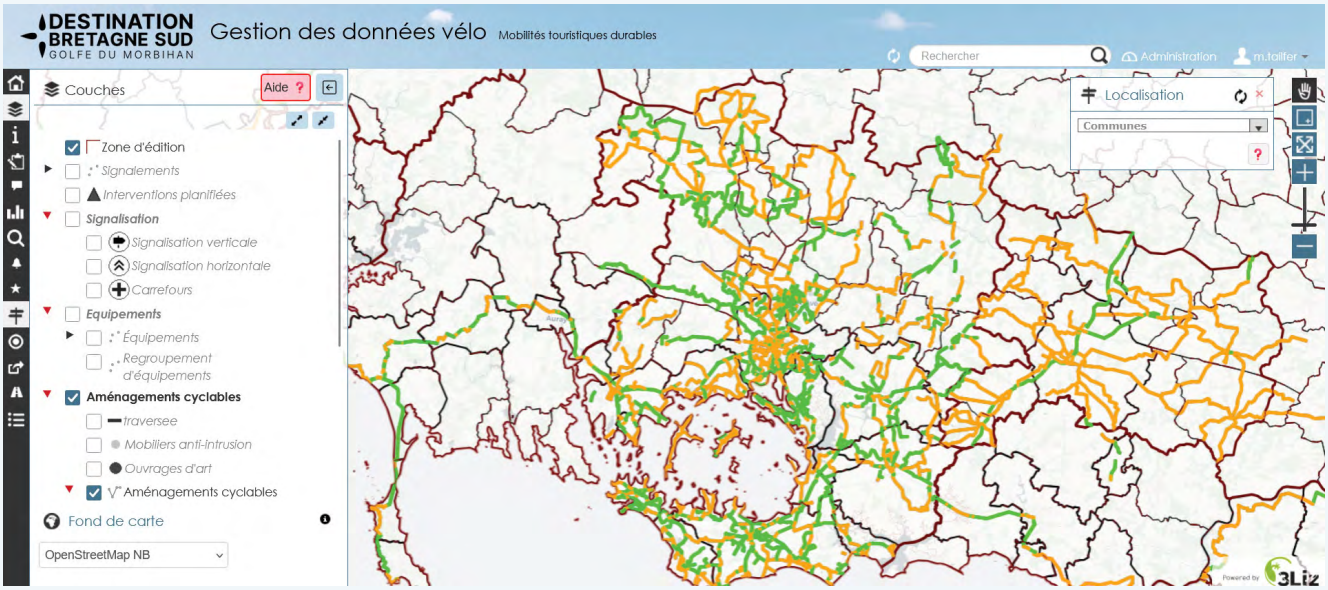
> **équipements** (y compris les **stationnements cyclables**) standardisés d'après le référentiel de données des équipements vélo et le schéma de données BNSC.

« On est parti des standards […] pour faciliter l'échange à différentes échelles : entre les communes et l'agglomération, entre l'agglomération et les autres EPCI, au sein de la Destination. […] Cela a permis de normaliser les choses et [d'avoir l'assurance] que l'on parle bien des mêmes infrastructures et des mêmes équipements. »

Un outil partagé au service du tourisme et des mobilités

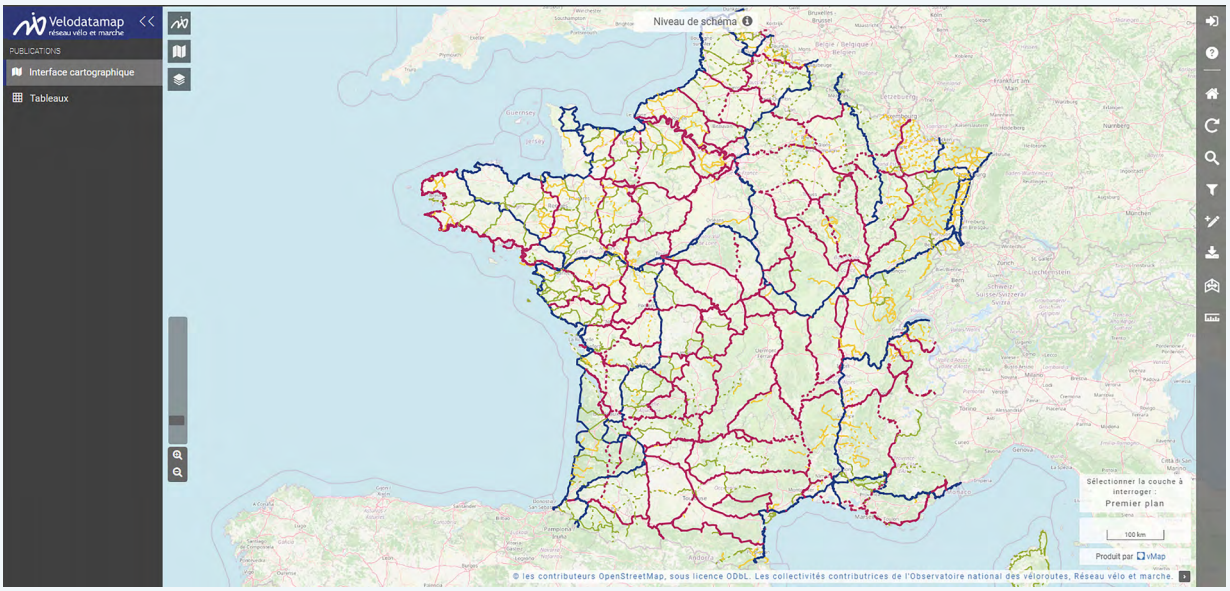
Chaque utilisateur dispose désormais d'un accès simplifié à une base de données unique où il peut consulter, sans compétences SIG particulières, les données vélo régulièrement actualisées de l'ensemble de la Destination. Leur mise à disposition a entraîné une harmonisation des pratiques tandis que l'utilisation des standards nationaux a permis l'adoption d'un langage commun. Certains EPCI l'utilisent désormais au quotidien pour la gestion de l'ensemble de leurs infrastructures cyclables. Tourisme et mobilités travaillent ainsi, pour leur plus grand bénéfice, sur les mêmes données.

« C'est vraiment [devenu] ***un outil métier dédié au vélo du quotidien****. »*



→ EUROVELO 4 ET V40

Velodatamap au cœur de la coordination des véloroutes



Une **quarantaine de véloroutes françaises,** coordonnant chacune plusieurs dizaines de collectivités partenaires, ont choisi d'utiliser **Velodatamap** [1] pour le développement et la qualité de leurs actions.

Emma Le Conte, coordinatrice de **la Véloscénie** (V40) et de **la Vélomaritime** (partie française de l'EuroVelo 4), se sert de Velodatamap au quotidien. Elle explique n'avoir *« pas de compétence en SIG »* et apprécie donc ***« l'interface assez simple et instinctive »*** de l'outil, qui lui permet de suivre, année après année, la réalisation des infrastructures, le déploiement des équipements et des aires de services, les signalements effectués par les usagers. Elle constate que cette facilité d'utilisation profite d'ailleurs aussi aux territoires partenaires de l'itinéraire : *« certains préfèrent produire leurs données d'équipement directement dans Velodatamap plutôt que dans un SIG interne ».*

La Véloscénie et la Vélomaritime, au même titre qu'environ 80 autres itinéraires, ont choisi de **confier leur promotion touristique à France Vélo Tourisme.** Les données qui alimentent les sites internet de ces véloroutes sont donc celles de l'ONV. Elles sont co-produites par les territoires et le Réseau vélo et marche. *« Pour nous, Velodatamap, c'est un peu la vision «back-office »de ce qui va arriver en «front-office » sur France Vélo Tourisme. On s'est fixé pour objectif que tout l'itinéraire soit parfait. Velodatamap permet de s'assurer que les maîtres d'ouvrage ont bien transmis leurs données en amont de chaque actualisation des sites internet. »,* indique Emma Le Conte.

Velodatamap permet également de suivre des **indicateurs de performance** tels que le taux de réalisation de la véloroute, la part de sites propres, ainsi que les délais de résolution des signalements. Des informations qui alimentent les échanges avec les départements que la coordinatrice rencontre périodiquement et qui lui sont également utiles pour produire les bilans présentés en comités de pilotage et en assemblées générales. *« Concrètement, Velodatamap, pour moi, c'est l'outil cœur aujourd'hui. Sans, ce serait compliqué de monitorer des indicateurs facilement. L'outil nous donne cette vision globale alors qu'on a des moyens limités* ***pour coordonner l'action à l'échelle de l'itinéraire****. C'est vraiment utile.»*

Si certaines fonctionnalités doivent encore être mieux valorisées auprès des utilisateurs, l'outil offre déjà une vision d'ensemble précieuse pour coordonner des projets multi-acteurs à l'échelle d'un itinéraire. Dans un contexte de ressources contraintes, il apporte ainsi un appui concret pour suivre l'avancement, identifier les points de blocage et orienter l'action collective.

1 - www.velodatamap.reseau-velo-marche.org/

réseau vélo et marche

Collectivités engagées pour les mobilites actives

09 72 56 85 05
info@reseau-velo-marche.org
www.reseau-velo-marche.org

QUI SOMMES-NOUS ?

Le Réseau vélo et marche regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités oeuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

La collection des dossiers du Réseau fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Dossier réalisé par Fabien Commeaux, Simon Dietrich, Stéphanie Mangin et Miguel Rodriguez, Réseau vélo et marche