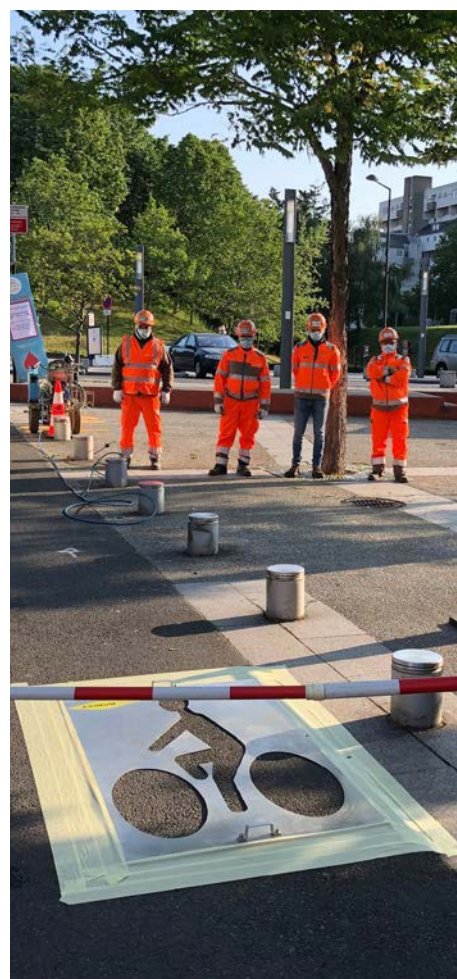




Club des villes et territoires cyclables

Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France

PHASE 3



Étude réalisée par :

Solcy.

Marrec + Le Villain
Consultants en mobilités actives

SOMMAIRE

Sommaire	2
Synthèse	4
Résultats de l'enquête en ligne	8
148 collectivités ont répondu à l'enquête en ligne	8
Revue de presse	8
Une grande diversité géographique de collectivités	8
Une bonne représentation des territoires à dominante rurale	10
Les projets d'aménagement de transition sont en train d'être finalisés et mis en service	11
Les projets d'aménagements cyclables de transition sont en moyenne plus avancés que les projets piétons	11
La part des projets d'aménagements cyclables de transition finalisés et en service est en forte progression	12
Les territoires ruraux sont moins avancés dans la réalisation des projets d'aménagement de transition	12
Les difficultés ressenties par les collectivités sur ces sujets n'ont pas significativement évolué	14
La crise sanitaire de 2020 a eu un effet accélérateur sur les politiques cyclables, dont l'effet sera durable	15
87% des collectivités prévoient de pérenniser voire d'étendre leurs aménagements de transition	15
2020 et sa crise sanitaire ont accéléré ou amorcé les politiques cyclables dans de nombreux territoires	15





Liste des collectivités répondantes	16
Conclusion	17
ENTRETIENS avec des acteurs impliqués dans la dynamique des aménagements de transition	18
<u>Focus 1</u> : Les nouveaux convertis au vélo : quels impacts des aménagements de transition ?	20
<u>Focus 2</u> : Les aménagements de transition qui bénéficient à la fois au vélo et au piéton	38
<u>Focus 3</u> : Les élu.e.s aux prises avec la crise sanitaire : l'occasion de réinterroger et de bousculer les mobilités sur le territoire	54
<u>Focus 4</u> : Les entreprises de la voirie se préparent pour l'évolution des espaces publics en faveur des mobilités actives	64
<u>Focus 5</u> : Financement des projets cyclables : un retour des territoires sur les freins et leviers	68

SYNTHÈSE

Cette étude a été lancée par le Club des villes et territoires cyclables dans l'objectif de **suivre et évaluer la dynamique de mise en place des aménagements cyclables et piétons de transition dans les collectivités territoriales françaises, dans le contexte de l'épidémie de la Covid-19 de 2020**. Au final, **sur l'ambition des 1000 kms d'aménagements annoncés au début du premier confinement, l'objectif aura été atteint à environ 70% en moins d'une année !**

En première ligne pour impulser la dynamique de ces aménagements, le Club a réalisé un premier sondage auprès de ses membres pendant le premier confinement pour mesurer les premières pistes envisagées par les collectivités. Ensuite, une première phase d'enquête auprès des collectivités a été réalisée en juin 2020 et une deuxième fin août, début septembre ; **les résultats sont en accès libre sur le site du Club des villes et territoires cyclables**¹. Cette troisième phase d'enquête a été réalisée entre le 19 novembre et le 9 décembre 2020, soit pendant la période du deuxième confinement national. À chaque phase de l'enquête, on a pu constater un fort intérêt pour les aménagements cyclables, et ce quelque soit la taille des collectivités répondantes ; même s'il est moins développé que dans les centres villes, le développement du vélo s'engage dans des territoires moins denses, que ce soit du périurbain ou du rural.

Cette **dernière enquête a été réalisée via un questionnaire en ligne** ; 148 questionnaires complets et valides ont pu être exploités. Des **entretiens ciblés** ont également été réalisés pour compléter l'enquête en ligne, auprès de **néo-cyclistes, de collectivités, d'entreprises du secteur de la voirie et d'élu.e.s**.

La dynamique des aménagements de transition se transforme en une accélération durable des politiques en faveur des mobilités actives

Parmi les 148 collectivités interrogées dans cette phase 3, 124 ont travaillé sur un ou plusieurs projets d'aménagements de transition en faveur des mobilités actives, marche et/ou vélo. Certaines collectivités sont encore au stade de l'étude (19 collectivités), d'autres en cours de déploiement (10 collectivités), la plupart ont terminé leur projet (83 collectivités), et enfin une partie n'a pas été au bout du projet, finalement sans suite ou reporté (12 collectivités).

Le pourcentage de collectivités qui a conduit ses projets d'aménagement de transition à son terme atteint 67% à mi-décembre 2020, chiffre en forte progression depuis septembre (35%) et juin (14%).

En tout, ce sont 93 collectivités locales qui ont réussi, en moins de 6 mois, à lancer concrètement des chantiers de voirie pour répondre dans l'urgence aux enjeux de mobilité à pied et à vélo dans le contexte de crise sanitaire.

Les projets en cours d'étude ou de réalisation ne représentent plus que 23% des cas, tandis que le nombre de projets finalement abandonnés s'établit désormais à 10%.

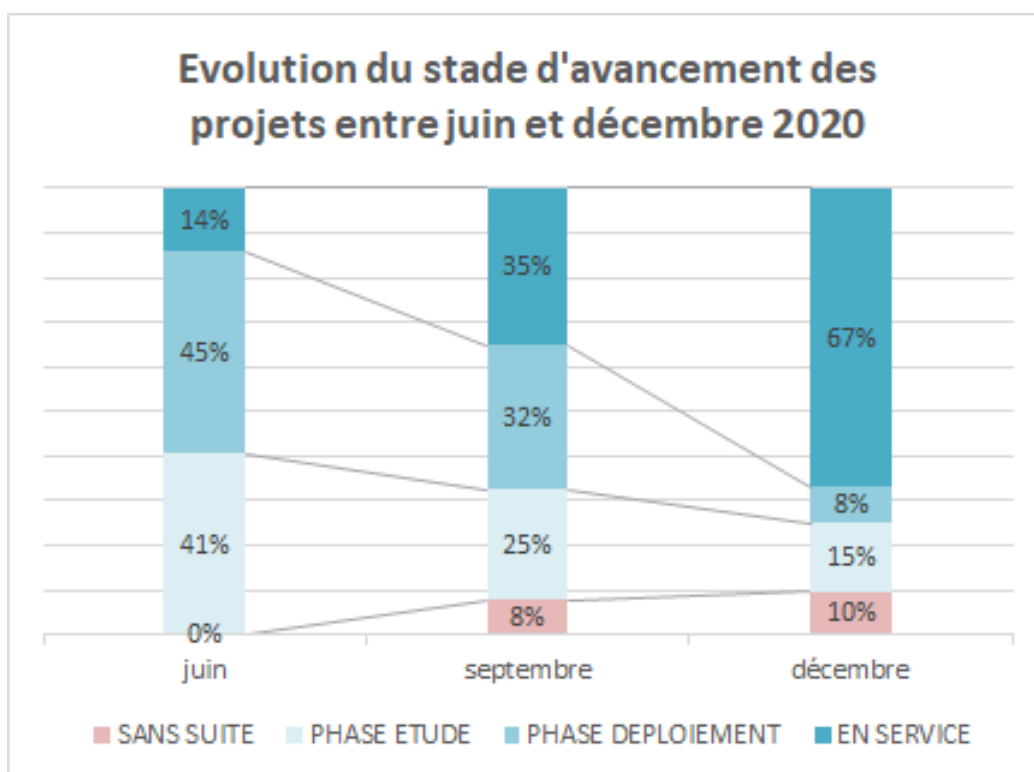
¹<http://www.villes-cyclables.org/?titre=la-premiere-phase-d-enquete-du-club-sur-les-amenagements-cyclables-de-transition-est-disponible--&mode=actualite&id=7886>

Dans les collectivités interrogées, le 2e confinement n'a pas suscité une nouvelle vague de projets d'aménagements de transition. Fin 2020, cette dynamique d'aménagements « en urgence » est en train de se terminer.

Les nouveaux projets cyclables et piétons pourraient être désormais réalisés selon un processus plus classique. Néanmoins, l'approche "expérimenter, évaluer, décider" (résumée par la notion d'"urbanisme tactique") a convaincu plusieurs collectivités, qui souhaitent y recourir plus fréquemment et envisagent de l'intégrer à leurs pratiques.

81 des 93 collectivités (soit 87%) ayant mis en place au moins un aménagement de transition prévoient de le pérenniser voire de l'étendre. Les collectivités concernées sont nombreuses à déclarer que ces aménagements ont trouvé leur public et que la crise sanitaire a joué le rôle d'accélérateur pour leur politique cyclable. Certaines ont déjà entamé des travaux de pérennisation, comme Versailles, Rennes, Aix-les-Bains - dans ces dernières villes, le jaune a laissé la place au blanc).

Stade du projet	Nb de collectivités		
	juin-20	sept-20	déc-20
Pas de projet	31	ND	24
Projet au stade de l'étude	43	26	19
Projet en cours de déploiement	48	34	10
Projet réalisé, en service	15	37	83
Projet sans suite (abandonné)	ND	8	12
Total général	137	105	148



Si la période des aménagements d'urgence est en train de se terminer, la crise a poussé de nombreuses collectivités à dynamiser leur politique cyclable. Ainsi, **65% des 148 collectivités ayant répondu à la dernière enquête ont indiqué que la crise avait accéléré et/ou renforcé leur politique cyclable.** Pour 32%, la crise sanitaire a créé l'opportunité de lancer une réflexion sur la manière d'accorder une meilleure place aux mobilités actives.

64% des collectivités n'ayant pas de projet d'aménagement de transition déclarent néanmoins que la crise de la covid-19 a eu au moins un effet positif durable sur les politiques de mobilités locales, comme le lancement d'un plan vélo, une accélération des projets ou l'émergence d'une réflexion sur les modes actifs. Ce taux grimpe à 92% pour les collectivités qui ont un projet d'aménagement de transition.

Enfin, **1 collectivité interrogée sur 5 déclare que la crise sanitaire a joué un rôle dans la décision de mettre en place un schéma directeur cyclable,** c'est-à-dire une stratégie et un outil de planification de long terme pour le développement des déplacements à vélo. Le développement des schémas directeurs cyclables, déjà perceptible dans l'enquête triennale conduite par le club des villes et territoires cyclables² permet d'envisager que la dynamique en faveur du vélo se poursuivra au-delà de la crise sanitaire.

En résumé

En un laps de temps très court, de nombreuses collectivités françaises ont réussi à adapter leur espace public à la mobilité en période de contraintes sanitaires. Des pistes cyclables de transition ont été créées, des trottoirs ont été élargis, des zones ont été apaisées. **Un grand nombre de ces collectivités ont déclaré vouloir pérenniser ces aménagements, qui n'auront donc pas été temporaires, mais bien transitoires.**

Des méthodes agiles pour adapter l'espace public rapidement et à un coût limité ont été expérimentées avec succès par les collectivités et pourraient perdurer. **La capacité d'adapter rapidement et à faible coût d'importants linéaires de voirie grâce à l'urbanisme tactique est un des héritage important des aménagements de transition.**

Ce bond en avant en matière d'adaptation des territoires aux mobilités actives par les aménagements de transition se double d'une accélération plus durable, y compris dans les collectivités n'ayant pas mis en place de tels aménagements. Le sujet a pris de l'importance pour les citoyens et pour les élus et cela a été un facteur déclencheur pour l'élaboration de schémas directeurs pour les modes actifs. **Dans plusieurs territoires, les élu.e.s souhaitent désormais planifier sur le long terme l'essor des mobilités actives.** Le caractère désormais incontournable d'une politique en faveur des mobilités actives est là aussi un héritage durable de cette période d'essor des aménagements de transition.

Les entretiens réalisés au cours de cette étude auprès de néo-cyclistes laissent penser que les aménagements cyclables de transition (et l'importante communication médiatique qui les a accompagnés !) ont joué un rôle décisif de facilitation dans la mise en selle. **Des personnes intéressées par l'idée de la mobilité à vélo mais qui hésitaient jusque-là ont trouvé dans les aménagements de transition une incitation à tenter l'expérience.**

Dans certaines collectivités, la mise en place d'aménagements de transition est l'occasion de penser plus largement que "vélo" ou "marche", mais également cadre de vie. La réduction de la pression

² <https://www.villes-cyclables.org/l-observatoire-des-mobilites-actives/les-enquetes-triennales-du-club>

automobile a permis d'expérimenter d'autres usages de l'espace public et d'autres ressentis de la ville. **Les aménagements de transition ont dans certains cas été l'élément déclencheur d'une réflexion plus large sur le plan de circulation**, avec l'idée de mieux canaliser les flux automobiles pour laisser une place plus importante aux autres usages de la ville.

Dans les villes et territoires, quelle que soit leur taille, **la crise sanitaire et l'expérience des confinements et déconfinements ont durablement modifié la perception des élus sur l'offre de mobilité, les attentes des habitant.e.s**. Elle a également bousculé les pratiques des services et des élu.e.s dans la réattribution de l'espace entre les modes de déplacement. C'est l'occasion de déplacer le curseur, d'accélérer la réalisation de certains aménagements et de modifier en profondeur les modes de concertation.

La dynamique des aménagements de transition a également accéléré la prise en compte des enjeux de la marche et du vélo par les entreprises qui conçoivent et réalisent la voirie. **Les professionnels de l'espace public constatent une demande croissante des maîtres d'ouvrage en matière de prise en compte des mobilités actives** ; les entreprises s'organisent pour répondre à ces nouvelles attentes.

Le financement, au niveau national, de ces politiques locales d'aménagements cyclables et piétons initiées ou accélérées pendant l'année 2020 s'est renforcé. Néanmoins, les témoignages des collectivités interrogent sur **les modalités nouvelles de financement qui pourraient être mises en place pour mieux accompagner les collectivités, en particulier dans l'urbanisme tactique**, qui émerge comme une solution pour une transition des mobilités qui soit plus agile, démocratique et rapide.



À RETENIR

Fin 2020, deux tiers des collectivités interrogées ont eu un projet d'aménagement cyclable et/ou piéton de transition, en forte progression par rapport au printemps. Malgré la poursuite de la crise sanitaire et un 2e confinement, il n'y a pas eu de 2e vague d'aménagement de transition. En revanche, la dynamique en faveur des modes actifs se prolonge, avec 87% des collectivités qui prévoient de pérenniser voire d'étendre leurs aménagements provisoires.

Pour 65% des collectivités interrogées, la crise sanitaire a contribué à accélérer et renforcer leur politique cyclable, mais elles ne sont plus que 17% à estimer que le même effet s'est produit pour les aménagements en faveur des piéton.ne.s. Pour 20% des collectivités la crise sanitaire a joué un rôle dans la décision de mettre en place un schéma directeur cyclable. La crise sanitaire a eu des effets positifs pour la prise en considération du vélo, par les citoyen.ne.s et les élu.e.s, même dans les collectivités qui n'ont pas eu de projet d'aménagement de transition.

RÉSULTATS

DE L'ENQUÊTE EN LIGNE

148 collectivités ont répondu à l'enquête en ligne

Dans cette dernière phase d'enquête, le questionnaire a été proposé, comme en phase 1, à des collectivités n'ayant pas de projet d'aménagement cyclable et/ou piéton de transition, afin de recueillir leur bilan sur cette année exceptionnelle en matière de politique de mobilités actives.

Afin d'assurer un meilleur taux de participation à l'étude et permettre aux répondants de s'exprimer le plus librement possible sur la situation de leur collectivité au regard des aménagements de transition, les répondant.e.s et leur collectivité restent anonymes dans les analyses de cette enquête. La liste de l'ensemble des collectivités répondantes figure en annexe.

Les agents des services techniques en charge de la politique vélo, des mobilités ou de l'aménagement de l'espace public composent l'essentiel des répondant.e.s. Dans les petites collectivités, ce sont la plupart du temps les élu.e.s qui ont participé à l'étude.

Revue de presse

Les publications des médias (locaux et nationaux) concernant les aménagements de transition ont fait l'objet d'un suivi quotidien et d'une compilation. Ce recueil a permis à la fois de suivre la **dynamique de déploiement des aménagements de transition en France et de cibler les collectivités initiatrices de projets en faveur des modes actifs.**

Une grande diversité géographique de collectivités

La diversité géographique des collectivités ayant répondu à l'enquête est satisfaisante avec 72 communes. 60 EPCI et 4 syndicats de coopération intercommunale ont également participé à l'enquête. Ces collectivités sont issues de 66 départements de métropole et d'outre-mer. Presque toutes les régions françaises sont représentées.

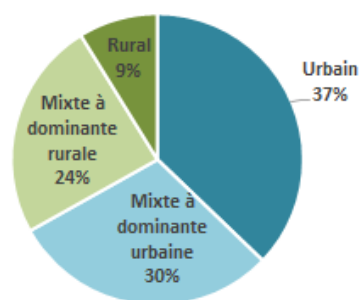
Par ailleurs, les représentants de 12 départements ont répondu directement à l'enquête en tant que collectivités mobilisées sur ces sujets.

Une bonne représentation des territoires à dominante rurale

Sur les 148 collectivités répondantes, 99 ont une typologie de territoire urbain ou plutôt urbain, ce qui représente 67 % des collectivités répondantes. **Un tiers des collectivités répondantes ont un territoire à dominante rurale** ; même si celles-ci n'ont pas forcément de projet d'aménagement de transition, leur participation permet de mieux cerner l'évolution des politiques de mobilités actives dans les territoires ruraux en 2020.

Typologie de territoire	Nb de collectivités
Urbain	55
Mixte à dominante urbaine	44
Mixte à dominante rurale	36
Rural	13
Total général	148

Typologie de territoire des collectivités répondantes



© Alain Dalouche

Les projets d'aménagements de transition sont en train d'être finalisés et mis en service

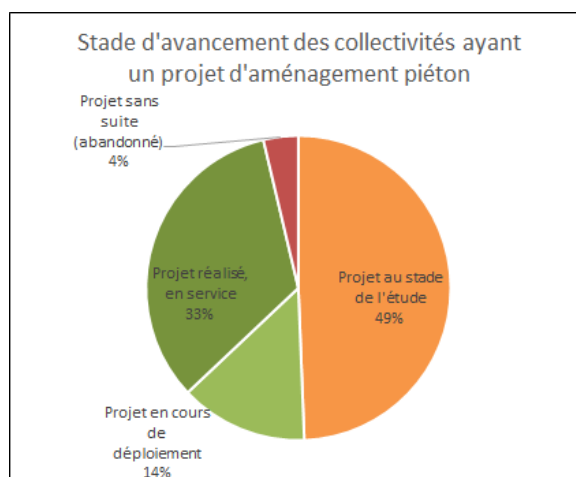
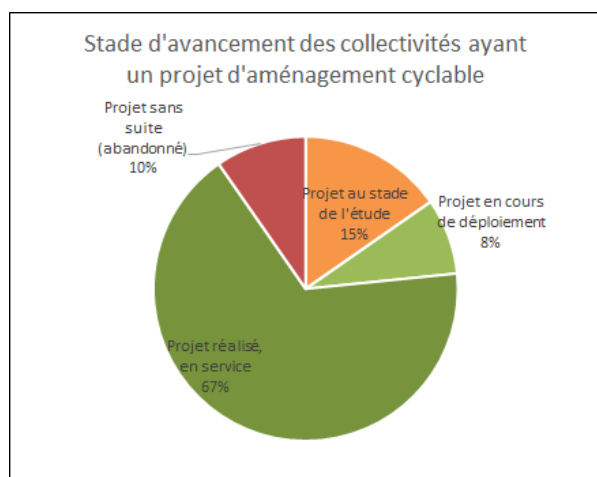
Les projets d'aménagements cyclables de transition sont en moyenne plus avancés que les projets piétons

Pour faciliter le respect de la consigne de distanciation physique, les collectivités ont travaillé à la fois sur la facilitation des déplacements à vélo, et sur des aménagements destinés aux piétons afin d'éviter la promiscuité sur certains trottoirs étroits ou dans certaines zones très fréquentées (parvis d'établissements scolaires par exemple). Pour ces derniers, il s'agit par exemple d'élargissement de trottoirs temporaires, de la création de zones de rencontres, de rues scolaires, etc.

Interrogées sur le stade d'avancement des projets d'aménagement de transition cyclables et piétons, les collectivités sont à la fois moins nombreuses à avoir travaillé sur un projet ciblé sur la marche à pied et moins avancées dans la réalisation de celui-ci lorsqu'elles en ont un. Ces projets semblent en effet plus complexes et coûteux à mettre en œuvre que les projets pour le vélo, qui peuvent se contenter d'aménagements légers sur voirie.

Toutefois, certains projets en faveur du vélo sont également bénéfiques pour les piéton.ne.s, comme l'illustrent les entretiens réalisés avec certaines collectivités (cf. chapitre dédié aux aménagements qui bénéficient à la fois au vélo et au piéton). **Parmi les 148 collectivités interrogées, 51% ont travaillé à la fois sur des projets d'aménagement cyclables et sur des aménagements piétons ou sur des aménagements bénéficiant en même temps aux deux modes de déplacement** (comme des abaissements de la vitesse à 30 km/h par exemple).

Stade du projet	Cyclable	Piéton
Pas de projet	24	67
Projet au stade de l'étude	19	40
Projet en cours de déploiement	10	11
Projet réalisé, en service	83	27
Projet sans suite (abandonné)	12	3
Total général	148	148

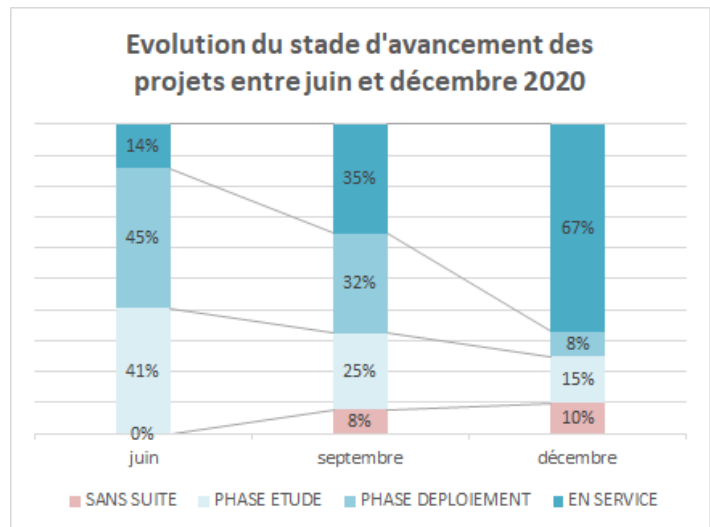


La part des projets d'aménagements cyclables de transition finalisés et en service est en forte progression

Le premier confinement national et la crainte d'une embolie des systèmes de transport lors du déconfinement, notamment en zone urbaine, a conduit la plupart des collectivités à lancer une réflexion sur des projets d'aménagements cyclables de transition avant l'été 2020.

Lors de notre première enquête, en juin, la plupart des collectivités étaient encore au stade de l'étude. En septembre, un nombre significatif de projets étaient réalisés ou en cours de réalisation.

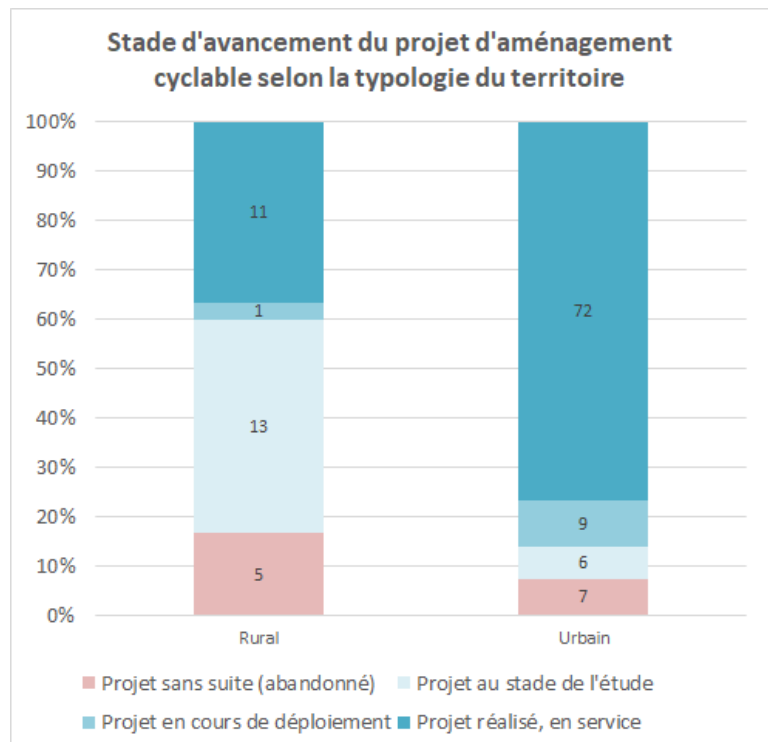
En fin d'année, **les projets sont majoritairement terminés : 67% des 124 collectivités ayant un projet déclarent que les aménagements cyclables de transition sont "en service", soit un quasi-doublement par rapport à septembre.** 10% des projets ont été abandonnés, et 15% sont encore en cours d'étude. Les collectivités interrogées n'ont pas signalé de nouveaux projets d'aménagements cyclables de transition.

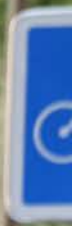


Les territoires ruraux sont moins avancés dans la réalisation des projets d'aménagement de transition

Parmi les 124 collectivités ayant (ou ayant eu) un projet d'aménagement cyclable de transition, les territoires peu denses sont en proportion moins nombreux à avoir atteint le stade de la réalisation effective d'aménagements de transition (40%) que les collectivités à dominante urbaine (86%).

Dans ces territoires plus ruraux, les projets d'aménagements de transition peinent davantage à aboutir, ou prennent plus de temps. Cela est dû aux difficultés déjà identifiées lors des phases d'enquête précédentes : budget et ressources humaines limités ainsi que la moindre nécessité d'aménager en urgence pour des raisons sanitaires (moindre promiscuité et faiblesse relative des transports en commun dans la mobilité).





Les difficultés ressenties par les collectivités sur ces sujets n'ont pas significativement évolué

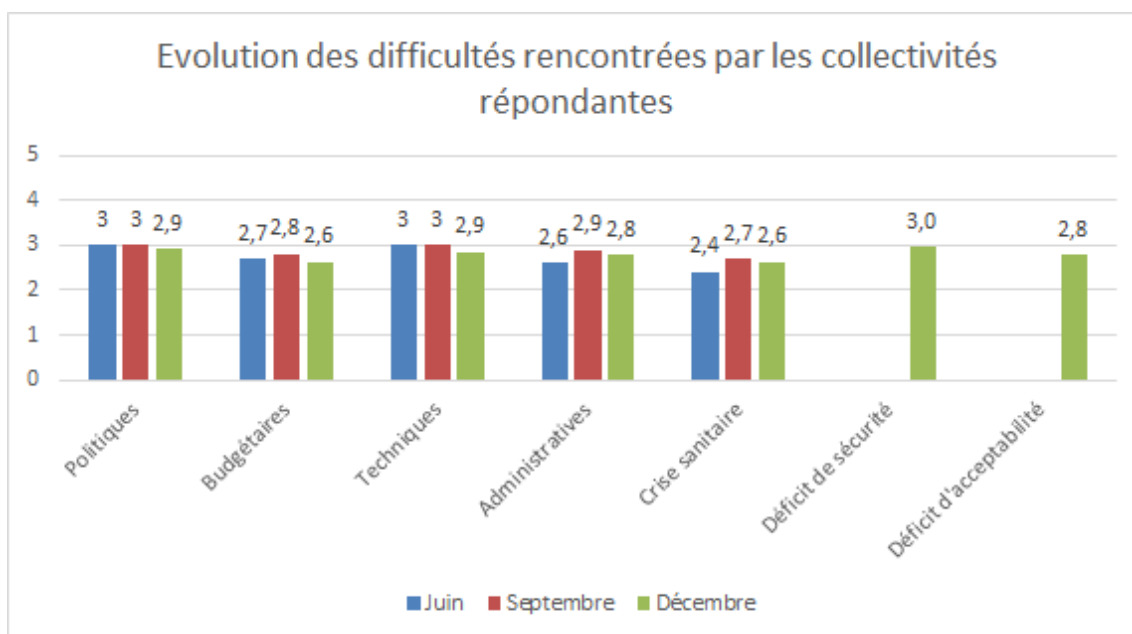
Les difficultés rencontrées par les collectivités ayant un projet d'aménagement de transition ont peu évolué depuis juin 2020. **Pour la conduite des projets d'aménagements de transition, les difficultés politiques, techniques et administratives ont été les plus marquantes**, devant les questions budgétaires et les enjeux organisationnels liés à la crise sanitaire.

Deux propositions supplémentaires ont été évaluées dans cette dernière enquête, qui peuvent expliquer les difficultés pour mettre en place ou maintenir les aménagements de transition :
Déficit de sécurité des aménagements de transition ou de sortie des aménagements de transition (discontinuités cyclables problématiques) - "déficit de sécurité" dans le graphique
Difficultés liées aux contestations habitantes, commerçantes, de catégories d'usager.ère.s de l'espace public - "déficit d'acceptabilité" dans le graphique.

En lien avec le caractère temporaire des aménagements de transition, il semble que la sécurité et la continuité aient été plus difficiles à assurer pour les usager.ère.s qu'avec des aménagements plus classiques, ce qui a pu conduire à des renoncements ou au choix de privilégier un projet à plus long terme mais plus sécurisé.

Le déficit d'acceptabilité ressort également comme une difficulté significative, avec par exemple ce commentaire d'une collectivité, assez représentatif de nombreux retours récoltés au cours de cette étude :

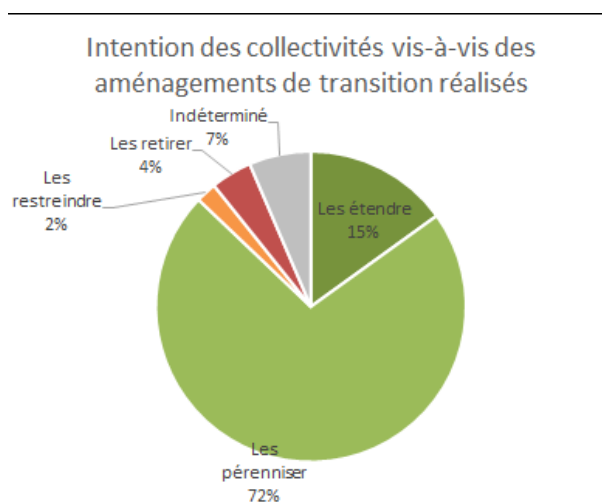
« les oppositions des automobilistes restent vives si des voies de circulation disparaissent au profit du vélo »



La crise sanitaire de 2020 a eu un effet accélérateur sur les politiques cyclables, dont l'effet sera durable

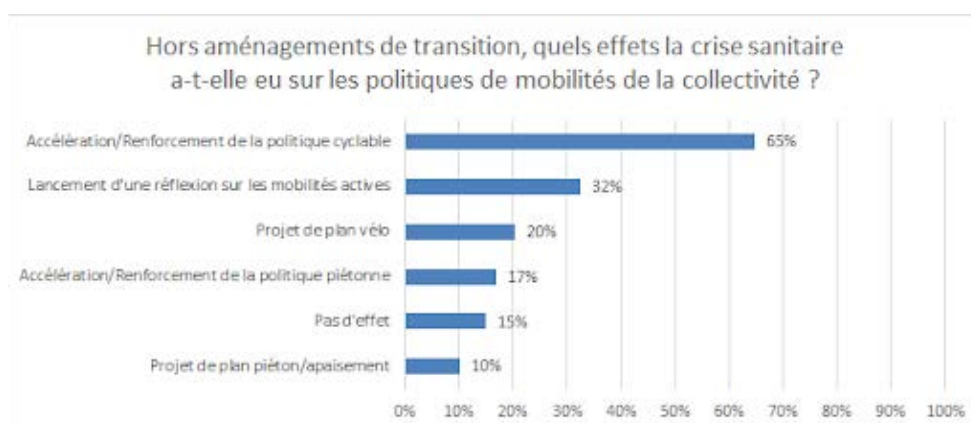
87% des collectivités prévoient de pérenniser voire d'étendre leurs aménagements de transition

L'avenir des aménagements cyclables de transition se précise : 87% des 93 collectivités ayant déjà des aménagements de transition ont pour projet de les pérenniser voire même de les étendre de manière durable (raccordement au reste du réseau cyclable, extension des linéaires...). **Seules 6% des collectivités déclarent envisager de restreindre ou retirer les aménagements de transition mis en place.**

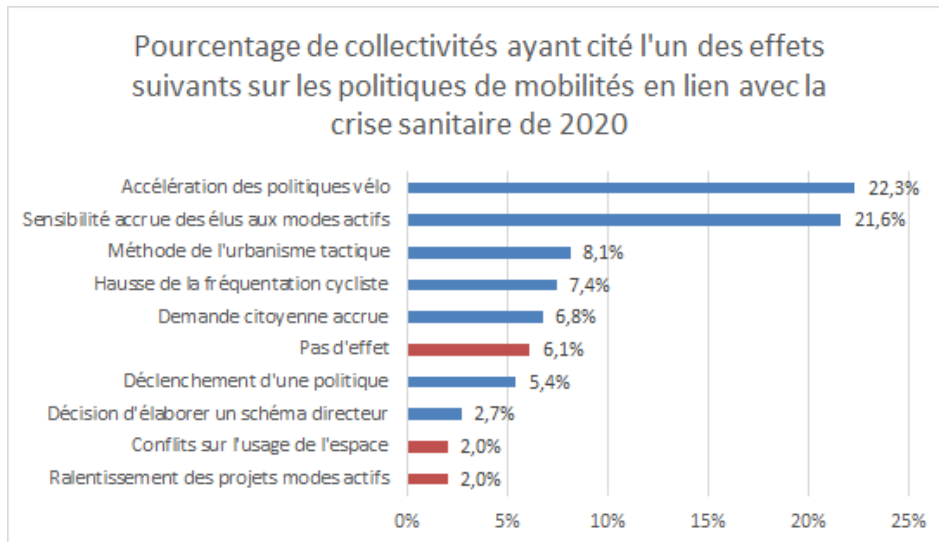


2020 et sa crise sanitaire ont accéléré ou amorcé les politiques cyclables dans de nombreux territoires

65% des collectivités interrogées estiment qu'en plus des éventuels aménagements de transition, la crise sanitaire a contribué à accélérer et renforcer la politique cyclable de la collectivité. **Pour 1 collectivité sur 5, la crise sanitaire a fait émerger un projet de plan vélo (ou schéma directeur cyclable), afin d'organiser cette politique dans le temps long.** Les effets de cette période de crise sanitaire sur la mobilité à vélo pourraient donc être durables dans ces territoires. Les effets sont moins marqués sur les questions de circulation à pied : **seulement 17% des collectivités estiment que les politiques de facilitation des circulation piétonnes ont bénéficié d'une accélération.**



À la question ouverte "Comment résumeriez-vous, en quelques phrases, l'effet de cette période de crise sanitaire sur la politique de votre collectivité en ce qui concerne la mobilité à pied et à vélo ?", ce sont bien les réponses portant sur l'accélération et la sensibilité accrue des élu.e.s et des citoyen.ne.s qui ressortent le plus. Des réponses fréquentent évoquent une prise de conscience de la demande sociale pour les mobilités actives, une matérialisation visible et concrète des potentiels de cyclistes qui étaient jusqu'ici théoriques, des projets complexes rendus possibles par la nécessité et démontrant in fine leur pertinence... autant d'accélérateurs de la politique cyclable.



Conclusion

Les aménagements cyclables de transition ont permis un bond en avant en matière d'aménagement des voiries en faveur du vélo pour un certain nombre de collectivités. Cette période, marquée par la démarche d'expérimentation (urbanisme tactique) et d'évaluation (souvent par comptages automatiques des cyclistes), a impulsé une dynamique aussi bien dans la pratique du vélo, avec des fréquentations en forte hausse, que dans les méthodes de travail des services techniques. De nombreux citoyens et élus se sont emparés du sujet, et plusieurs collectivités ont décidé, dans ce contexte, de mettre au point une stratégie de long terme pour développer la mobilité à vélo. Par contre, les effets d'amélioration des circulations piétonnes restent plus faibles pour cette période.

Liste des collectivités répondantes

Le Club des villes et territoires cyclables remercie les collectivités pour leur participation à l'enquête en ligne.

Communes	Intercommunalités	Départements
01 - Bourg-en-Bresse	06 - Communauté Agglomération Sophia Antipolis	06 - Alpes-Maritimes
06 - Cannes	07 - Annonay Rhône Agglo	21 - Côte-d'Or
06 - Mouans-Sartoux	08 - Communauté de communes du Pays rethélois	23 - Creuse
08 - Sedan	10 - Troyes Champagne Métropole	33 - Gironde
14 - Lisieux	14 - CC Cœur Cote Fleurie	58 - Nièvre
14 - Valdallière	17 - Agglomération de La Rochelle	67 - Bas-Rhin
17 - La Rochelle	25 - Grand Besançon Métropole	78 - Yvelines
22 - Saint-Brieuc	27 - Communauté de Communes Pont-Audemer Val de Risle	92 - Hauts-de-Seine
22 - Saint-Quay-Perros	28 - Agglo du Pays de Dreux	93 - Seine-saint-Denis
29 - La Roche-Maurice	29 - Brest métropole	94 - Val-de-Marne
29 - Morlaix	29 - CC du Pays de Landerneau-Daoulas	95 - Val d'Oise
29 - Plouédern	29 - Quimper Bretagne Occidentale	
29 - Quimper	31 - Toulouse Métropole	
31 - Blagnac	33 - Bordeaux Métropole	
33 - Merignac	34 - Communauté de communes vallée de l'hérault	
37 - Chambray lès Tours	34 - Montpellier Méditerranée Métropole	
38 - Vienne	34 - Sète agglomération	
42 - Saint Étienne	35 - Rennes Métropole	
42 - Ville de Riorges	37 - Tours Métropole Val de Loire	
44 - Saint Nazaire	38 - Communauté Agglomération Porte de l'Isère	
44 - Saint-Sébastien-sur-Loire	38 - Vienne Condrieu Agglomération	
46 - Cahors	42 - Loire Forez agglomération	
47 - Villeneuve sur Lot	42 - Saint Etienne metropole	
49 - Saint-Barthélemy-d'Anjou	44 - CARENE	
50 - Granville	44 - Nantes Métropole	
53 - Meral	45 - Clisson Sèvre et Maine Agglo	
59 - Lille	45 - Orléans Métropole	
59 - Roubaix	49 - Baugeois-Vallée	
62 - Dainville	50 - Communauté de Communes Côte Ouest Centre Manche	
62 - Loos en Gohelle	51 - CU Grand Reims	
64 - Anglet	54 - Métropole Grand Nancy	
65 - Tarbes	57 - Metz Métropole	
66 - Le Soler	61 - Argentan Intercom	
68 - Bennwihr	62 - CA Lens Liévin	
68 - Kingersheim	62 - Communauté urbaine d'Arras	
68 - Mulhouse	63 - Clermont Auvergne Métropole	
74 - Annecy	67 - Eurométropole de Strasbourg	
75 - Paris	68 - CC de la Vallée de Kaysersberg	
76 - Dieppe	69 - Métropole de Lyon	
77 - Chelles	71 - CU Creusot-Montceau	
78 - Les Clayes sous Bois	71 - Le Grand Chalons	
78 - Versailles	72 - Le Mans Métropole	
79 - Niort	73 - Grand Chambéry	
79 - Saint Loup Lamairé	74 - Annemasse Agglo	
81 - Saint Sulpice La Pointe	74 - CC du Genevois	
83 - Saint Raphael	75 - Métropole du Grand Paris	
84 - Avignon	76 - Communauté de communes Caux-Austreberthe	
85 - La Roche-sur-Yon	76 - Communauté Urbaine Le Havre Seine Métropole	
91 - Massy	76 - Métropole Rouen Normandie	
91 - Villiers le bacle	77 - Communauté de communes du Pays de Nemours	
92 - Antony	78 - CA Versailles Grand Parc	
92 - Asnières sur Seine	78 - Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de S	
92 - Bagneux	80 - Amiens Métropole	
92 - Clichy	85 - Communauté de communes Sud Vendée Littoral	
92 - Colombes	85 - Les Sables d'Olonne Agglomération	
92 - Gennevilliers	86 - Grand Poitiers	
92 - Puteaux	88 - Communauté d'agglomération d'Epinal	
93 - Aulnay-sous-Bois	92 - EPT Grand Paris Seine Ouest	
93 - Le Bourget	93 - EPT Plaine Commune	
93 - Montreuil	94 - EPT Grand-Orly Seine Bièvre	
93 - Noisy le Grand	95 - CA Cergy-Pontoise	
93 - Rosny-sous-Bois		
94 - Arcueil		
94 - Ivry-sur-seine		
94 - L'Hay-les-Roses		
94 - Saint-Mandé		
94 - Valenton		
94 - Vincennes		
94 - Vitry-sur-Seine		
95 - Argenteuil		
972 - Fort de France		

Syndicats

- 12 - PETR du Haut Rouergue
- 53 - Territoire d'énergie Mayenne
- 64 - Syndicat des mobilités Pays Basque-Adour
- 82 - PETR Midi Quercy