

La réduction de l'excès automobile



Photo : Anne Faure

SOMMAIRE

02 / Une réduction de l'excès automobile pour apaiser la ville et ses quartiers

- Agir sur la forme urbaine
- Agir sur le stationnement
- Agir sur le plan de circulation
- Adopter des zones de circulation apaisées

07 / Réguler l'accès des véhicules motorisés

- La ZTL
- La ZFE

10 / Références



Une réduction de l'excès automobile pour apaiser la ville et ses quartiers

En France, l'usage de la voiture individuelle émet plus de gaz à effet de serre que tous les autres modes de transport réunis. Elle reste un moyen de déplacement central dans la vie des Français : 80 % des kilomètres sont parcourus en voiture.

Les 33 millions de véhicules en circulation en France sont majoritairement utilisés pour les trajets domicile-travail. Selon les territoires, la mobilité des Français est plus ou moins contrainte, avec de réelles situations de « dépendance à la voiture ».

Cependant, près d'1/3 de la population pratique ses activités quotidiennes dans un rayon de moins de 9 km du domicile, soit un trajet de 30 minutes à vélo. Nombre de ces déplacements pourraient, en réalité, être réalisés à vélo, d'autant plus que l'essor du vélo à assistance électrique (VAE) permet d'allonger les distances et de rendre le vélo accessible au plus grand nombre. La crise sanitaire a révélé, par ailleurs, l'intérêt de la marche en ville, ses qualités en termes d'activité physique et son efficacité en milieu urbain dense.

Aujourd'hui, compte tenu de l'usage excessif de la voiture en ville et des accidents dont elle est majoritairement responsable, de son emprise considérable sur l'espace public, de ses effets sur la santé liée aux pollutions¹ ou nuisances qu'elle entraîne, différentes initiatives, accompagnées de supports de communication, incitent à un nécessaire changement de comportement :

- la réduction de l'usage de la voiture pour les courtes distances,
- le développement des transports en commun pour les trajets plus longs (en complément du vélo ou de la marche), l'usage du vélo et la pratique de la marche,
- la mise en place d'aides pour l'achat d'un véhicule « plus propre » ou de services d'autopartage ou de covoiturage...

En réalité, pour réagir efficacement à la mesure des problèmes posés, l'objectif premier consiste à réduire le nombre de véhicules motorisés, leur place dans l'espace public ainsi que leur vitesse, à ce qui est strictement nécessaire, c'est-à-dire fonctionnellement efficace et socialement utile.

C'est le préalable à un meilleur partage de l'espace public pour des rues à vivre et des quartiers apaisés, mais en aucun cas la réduction de l'excès automobile n'implique son interdiction ni son élimination de nos villes dans un avenir proche.

Au lieu de constituer un « tuyau à voitures », la rue peut être affectée à l'ensemble des fonctions urbaines animant la vie de la ville.

Les « oubliés de la circulation » que sont aujourd'hui les enfants, les anciens et les personnes à mobilité réduite peuvent alors retrouver une certaine autonomie indispensable pour leur santé physique et morale ainsi que dans leur vie quotidienne.

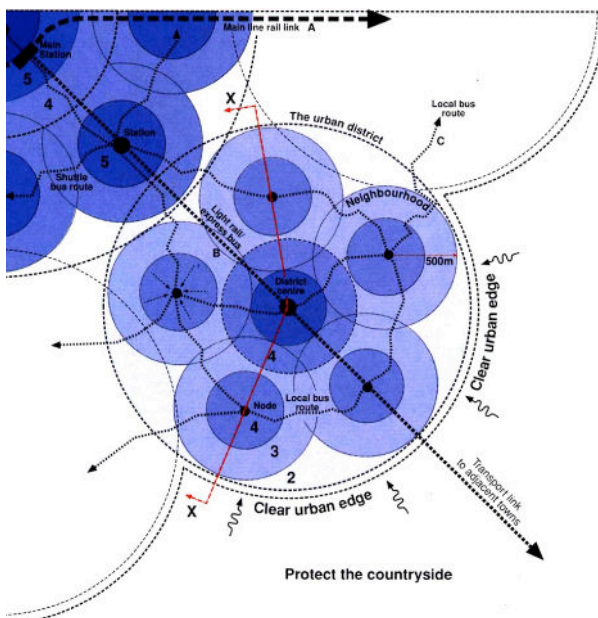
En complément des mesures prises dans le cadre de la démarche Code de la rue/Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) et d'une ville à 30 km/h, différents leviers permettent d'évoluer vers des quartiers apaisés : la forme urbaine, une politique fondée sur la régulation de l'accès des véhicules motorisés en ville, un plan de circulation réduisant le transit ainsi que la limitation du stationnement des véhicules motorisés sur la voirie.

Les déplacements de professionnels (artisans, ambulances, livraisons, etc.) sont en compétition avec l'occupation des voiries par la pratique de l'autosolisme. Une nouvelle organisation de la mobilité serait bénéfique pour tous.

Agir sur la forme urbaine

Il convient de promouvoir un développement urbain strictement lié à l'organisation d'une offre de mobilité équilibrée sur de courtes distances, favorisant les résidents et le séjour dans l'espace public.

La ville des courtes distances ou du quart d'heure regroupe dans différents quartiers : les commerces, les services, les équipements scolaires, collectifs et de loisir, ainsi que les emplois. Dans ces centres, exploités selon le principe des zones 30, la mobilité des piétons dans leur diversité est assurée. Ces centres sont reliés entre eux par les transports collectifs et des itinéraires piétons et cyclables.



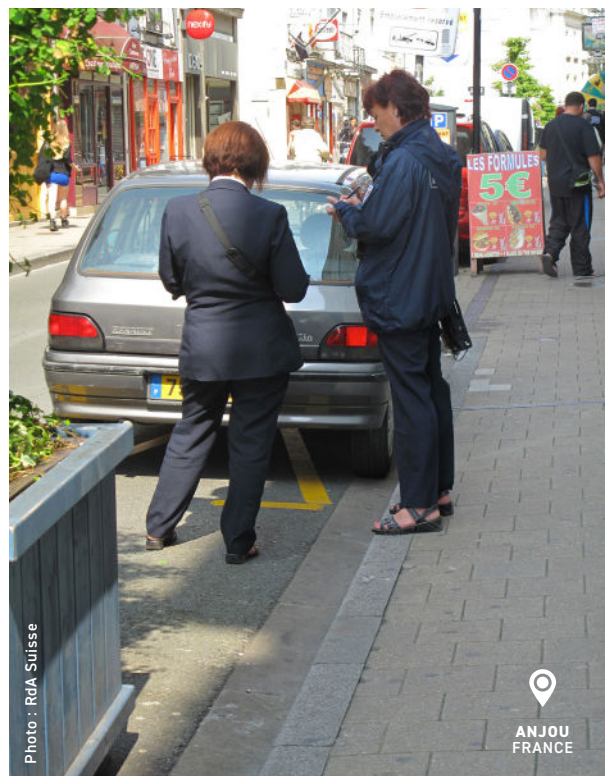
TOWARDS AN URBAN RENAISSANCE
Final report of the Urban Task Force chaired by
Lord Rogers of Riverside - 1999 - E & FN SPON

Ce modèle de ville, vers lequel on doit tendre, atténue les contraintes du quotidien et protège l'environnement.

Agir sur le stationnement

Le stationnement est le déterminant principal de l'usage des moyens de déplacement motorisés individuels. Sa présence encourage son usage. Les facilités à se garer doivent donc être réduites : limitation de l'offre, des durées de parking et instauration d'une réglementation en considérant les divers besoins, alors que le stationnement vélo doit être développé et les espaces de livraison organisés.

Le stationnement des pendulaires motorisés doit en particulier être fortement dissuadé dans le centre-ville, tandis qu'à l'inverse, des modalités seront adaptées aux besoins des résidents et des clients de services et commerces.



La gestion du stationnement motorisé s'accompagne d'alternatives pour l'accès à la ville : parcs relais périphériques, amélioration des services de transports en commun et taxis, voies cyclables pénétrant dans les coeurs d'agglomération, mise en place de systèmes efficaces de covoiturage et places d'autopartage.

De nombreuses actions de limitation du stationnement motorisé existent : stationnement payant (« redevance d'occupation du domaine public »), zone bleue, contrôle du stationnement illégal, bornes de contrôle, arrêts minute, suppression des places de parking à l'occasion d'opération d'aménagement ou de requalification (comme l'élargissement des trottoirs par exemple ou leur libération du stationnement autorisé), révision du PLU ou du PLUI.

Une politique réduisant les facilités de stationnement motorisé sur l'espace public, que sont les places et la voirie, permet une reconquête de l'espace public (contre-allées de boulevard, rues ou places), en faveur des piétons et des cyclistes et, le cas échéant, d'opérations de végétalisation.

Certains élus ont du mal « à passer le pas » et à mettre en oeuvre une réduction de places de stationnement, souvent en raison de l'opposition de certains commerçants adeptes du « No parking, no business ».

Pourtant, il arrive que le succès des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes fasse évoluer la situation et que l'extension du périmètre de l'opération soit demandée.



Agir sur le plan de circulation

Le plan de circulation définit l'organisation du trafic de l'ensemble des usagers sur un périmètre donné. C'est un outil à part entière des politiques de déplacements. Il est défini par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation. Le plan de circulation se pense en articulation avec les gestionnaires de voirie concernés, qui peuvent être des collectivités distinctes.

Ce plan peut servir à dissuader ou empêcher les véhicules motorisés d'entrer dans une rue ou un secteur, en introduisant un sens unique (avec double sens cyclable) et/ou des zones de circulation apaisée ou, le cas échéant, la mise en double impasse avec transparence pour vélos et piétons (filtre modal). Il permet ainsi de favoriser le déplacement à pied ou à vélo et d'éviter qu'un excès automobile pénalise la vitalité d'un quartier.

En modifiant le partage de l'espace public (en accordant plus de place aux espaces verts, aux aires de jeux pour enfants, aux lieux de vie locale), le plan de circulation est un véritable outil pour améliorer la qualité de vie des habitants et des visiteurs en faisant disparaître le transit.

En 1977, Gröningen a été la première ville à modifier le plan de circulation, « la hiérarchie des modes était inversée. La voiture individuelle était reléguée au second plan par rapport aux piétons aux cyclistes, aux transports en commun ».²

Dans certaines villes (telles que Gand et Bruxelles), des plans de circulation à l'échelle du quartier sont élaborés avec les habitants. En France, Besançon, Strasbourg ou encore Lyon ont mis en place des plans de circulation ayant l'objectif de réduire le flux.

Adopter des zones de circulation apaisée

Rappelons que la réglementation issue du Code de la route (article R110-2) distingue :

- **L'aire piétonne** : ensemble de rues où la circulation est réservée aux piétons, selon des dispositions définies par la commune. Elle permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire et de réglementer la circulation des cyclistes. Le stationnement des véhicules motorisés y est interdit.

L'enjeu central est d'encourager l'animation d'une zone urbaine (commerces de proximité, tourisme...) ou de créer des quasi-parcs devant les équipements publics tels que les écoles et de favoriser les déplacements des piétons. L'aire piétonne n'est pas réservée à l'hypercentre des villes, mais convient bien aux centralités secondaires.

Le développement des aires piétonnes est également lié au souci de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

- **La zone de rencontre** : voie ou espace de circulation où les piétons ont priorité sur tous les véhicules (à l'exception des tramways). Pour que cette cohabitation se fasse en sécurité, la vitesse est limitée à 20 km/h. Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements matérialisés.

L'enjeu de la création d'une zone de rencontre est de favoriser les activités urbaines, la place des piétons et la mixité des usages, sans pour autant exclure le trafic motorisé. Un tel aménagement est adapté aux rues commerçantes, aux abords d'école, aux gares, à un cœur de ville historique, aux rues dont les trottoirs sont étroits, etc.



Extrait d'un plan de circulation mis en oeuvre en 2023, dans un quartier à 30 km/h de Grenoble, dans le cadre du projet « places aux enfants » de l'école Beauvert, devenue piétonne. Les 3 artères à l'ouest, l'est et au sud sont à 50 km/h avec des lignes de bus structurantes.



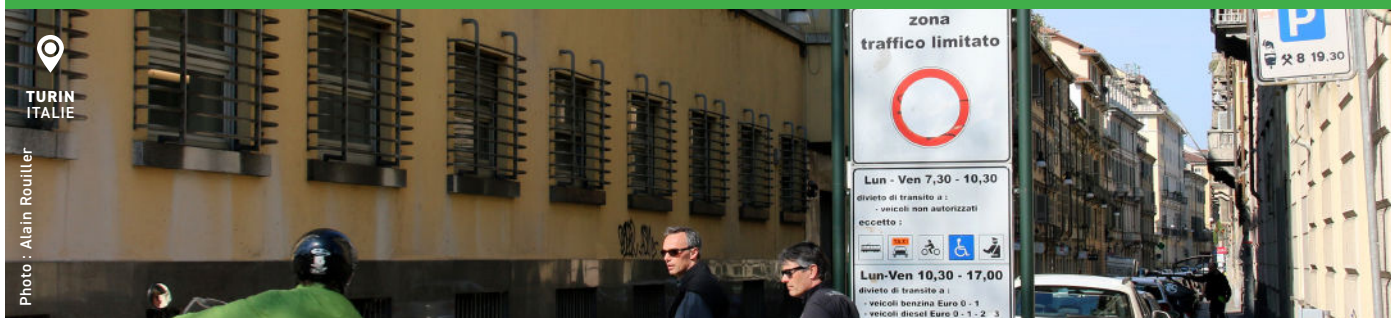
- **La zone 30** : périmètre urbain dans lequel la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h pour tous les véhicules (sauf les tramways). Le double sens cyclable y est la règle sauf pour des raisons de sécurité (motivés par le Maire). Le piéton peut traverser librement tout en s'engageant avec précaution selon le contexte. Cette disposition a pour but de rendre plus sûrs les déplacements des piétons et des cyclistes, et de favoriser la mixité du trafic entre cyclistes, automobilistes et transports en commun.

L'enjeu est donc de favoriser la cohabitation pacifique de tous les usagers de l'espace public. Selon le contexte urbain, l'adoption

de l'une de ces zones est de nature à dissuader l'usage des véhicules motorisés ou d'en réduire vitesse et bruit ; ainsi l'ambiance et la qualité de l'environnement apaisent le secteur.

Au diapason des autres pays européens, chaque agglomération de France est appelée à devenir à terme une grande zone 30 contenant : des aires piétonnes, des zones de rencontre avec quelques axes destinés au transit d'un plus grand gabarit, adaptés aux vitesses de 50 km/h ou plus. L'Espagne est précurseur dans le domaine en ayant généralisé le 30 km/h comme limitation de vitesse en agglomération.



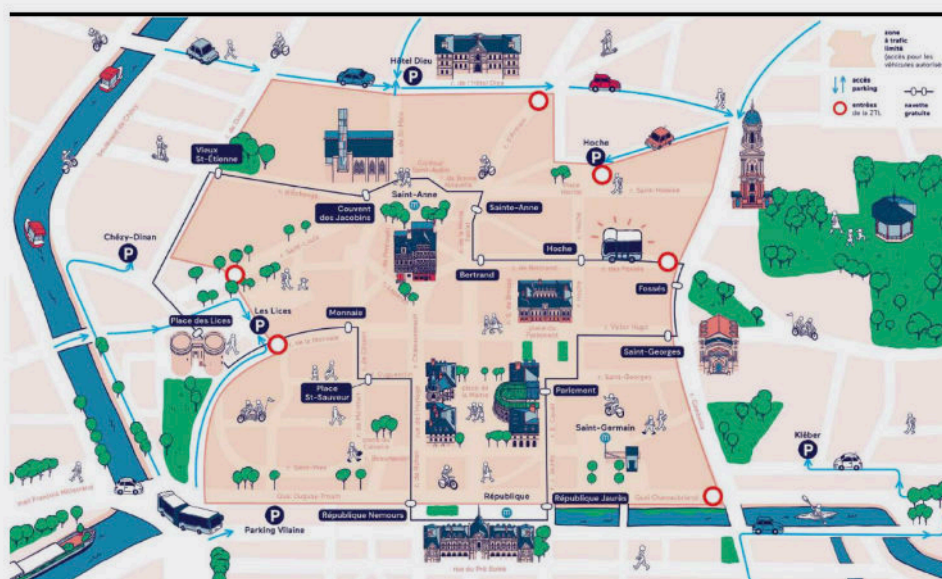


TURIN
ITALIE

Photo : Alain Rouiller



Périmètre de la zone à trafic limité



Environ 40 ha
(700 m entre l'Hôtel Dieu et
les quais x 600 m entre les
Lices et Saint-Georges)

- 2500 places dans 6 parkings aux portes de la ZTL
- Dans la zone, le transit est déjà impossible depuis 2020

ZTL • 9 juin 2023

RENNES
Ville et Métropole

❖ Réguler l'accès des véhicules motorisés

La Zone à accès réservé (ZTL à la française)

La Zone à Trafic Limité italienne (ZTL) est un espace dont l'accès est réservé à certains types de véhicules ayant une raison d'y accéder.

L'objectif est de limiter le volume de la circulation motorisée tout en favorisant le déplacement des transports en commun et en redistribuant l'espace aux piétons et aux cyclistes.

Les ZTL sont apparues dans les années 1970 en Italie pour protéger le patrimoine des

centres-villes historiques et y améliorer le cadre de vie. Le dispositif s'est développé massivement après 1995 : plus de 200 villes italiennes comprennent aujourd'hui une ZTL, avec des modalités de fonctionnement variables. La revalorisation de la fonction résidentielle, des activités commerciales et artisanales se traduisent directement dans les villes italiennes ayant des ZTL, par l'augmentation de la valeur des bâtis et des baux commerciaux.

En France, Nantes et Grenoble sont les deux premières villes ayant introduit une zone à accès réservé. Rennes a mis la sienne en place en juin 2022.

FICHE D'IDENTITÉ ZONE À ACCÈS RÉSERVÉ (ZTL)

PRINCIPE

Admission des véhicules motorisés selon leur usage (ou leur utilité économique et sociale) - modalité généralisée en Italie.

Seuls sont admis les véhicules motorisés (auto ou 2RM) autorisés : résidents, services de sécurité et d'entretien, véhicules de TC, véhicules de livraison (selon modalités), véhicules accédant à des hôtels (sous certaines conditions). Les cyclistes, y compris ceux qui sont extérieurs à la ZTL, sont autorisés.

Le stationnement est strictement contingenté (nombre de véhicules par foyer) et réglementé (emplacements, durées, tarification), mais facilité pour les véhicules autorisés.

La liste des « ayants droit » s'établit automatiquement à partir des caractéristiques du véhicule inscrites au SIV, croisées avec un fichier des exemptions, des catégories de véhicules et des horaires ou calendrier décidés par la collectivité. Le dispositif impose un recours au système d'immatriculation des véhicules (SIV).

L'objectif est d'apaiser la circulation et d'améliorer la qualité de vie en favorisant les transports en commun, la marche et le vélo à travers une diminution du trafic routier dans la zone.

Ce n'est ni un péage urbain, ni une zone à faibles émissions, ni une forme de piétonnisation. Les ZTL sont mises en œuvre essentiellement dans les villes italiennes, mais des initiatives en ce sens ont été prises par les villes de Nantes de Grenoble et de Rennes.

La liste des « ayants droit » est entièrement à la discrétion de l'autorité en charge du pouvoir de police. C'est elle qui établit un fichier, mis à jour en temps réel, des véhicules autorisés à entrer dans la zone. Les plaques identifiées par l'APJ peuvent être comparées automatiquement avec les plaques autorisées par la collectivité. Le dispositif ne nécessite pas un accès au SIV (sauf si l'autorité décide d'établir elle-même les PV).

BILAN

- Maîtrise totale de la chaîne par la collectivité locale ;
- Diminution du volume de trafic induisant la réduction (mécanique) des pollutions et du bruit (roulement) ;
- Réduction de l'occupation de l'espace public ;
- Pas de réduction directe des vitesses, mais la suppression des trafics de transit et le seul maintien des trafics terminaux de desserte locale induisent généralement une réduction sensible des vitesses ;
- Limitation du nombre de voitures non discriminante par rapport aux revenus ;
- Marche encouragée dans la zone en raison d'un espace public libéré de l'excès automobile et donc requalifié ;
- Usage du vélo et de la marche encouragés pour accéder à la zone ;
- Avantages pour la fonction résidentielle grâce à l'accès autorisé et au stationnement facilité ; maintien de classes sociales aptes à l'auto-entretien du bâti ; préservation des commerces quotidiens nécessaires à la vie des résidents ;
- Avantages pour la fonction commerciale et les activités artisanales grâce aux facilités de stationner pour les livraisons ;
- Ces deux points modifient les données du développement urbain en revalorisant la fonction résidentielle dans les zones centrales d'une part, et en influant sur l'urbanisme commercial par la revalorisation des commerces et activités centrales d'autre part ;
- Avantage aux transports publics grâce à l'élimination de la congestion.

La Zone à Faible Émission (ZFE)

Une Zone à Faible Émission (ZFE) est une zone dont l'accès est interdit aux véhicules ne répondant pas à certaines normes sur leurs émissions polluantes (normes Euro). Elle n'a pas pour objectif principal de réduire le nombre de véhicules et impose un tri qui peut avoir des effets inégaux.

Les véhicules concernés sont en effet les véhicules motorisés les plus polluants, principalement les plus anciens. Elles concernent les véhicules motorisés particuliers ou utilitaires.

Les ZFE fonctionnent 24h/24 et 365 jours par an. L'objectif principal est de moderniser le parc automobile pour diminuer la pollution atmosphérique (concentrations en particules, oxydes d'azote (NOx) et indirectement, l'ozone ²).

La ZFE apparaît comme une façon de gagner du temps, afin que tout le monde ait un véhicule propre, une façon aussi de repousser le véritable traitement de la problématique de suppression de l'excès automobile, de réduction des vitesses, de requalification des espaces publics.

PRINCIPE

Une zone à faible émission (ZFE) est une zone dont l'accès est interdit aux véhicules ne répondant pas à certaines normes sur leurs émissions polluantes (normes Euro).

La liste des « ayants droit » s'établit automatiquement à partir des caractéristiques du véhicule inscrites au système d'immatriculation des véhicules (SIV), croisées avec un fichier des exemptions, des catégories de véhicules, horaires ou calendrier décidés par la collectivité. Le dispositif impose un recours au Service d'Immatriculation des Véhicules (SIV).

En France, ce dispositif a été progressivement défini par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015 - zone à circulation restreinte), puis par la loi d'orientation des mobilités (2019 - Zone à faible émission) ; il a été étendu en 2021 par la loi climat et la résilience des 44 agglomérations de plus de 150 000 habitants.

La mise en place de ZFE a pour conséquence d'agir sur le renouvellement du parc automobile : les études montrent que l'instauration d'une ZFE n'a pas d'impact significatif sur la diminution du parc roulant, mais qu'elle accélère son renouvellement par des véhicules plus récents.

BILAN

- Réduction de certaines pollutions dans la zone où la mesure est mise en oeuvre ;
- Réduction faible du bruit (le bruit de roulement subsiste) ;
- Pas de réduction de l'occupation de l'espace public ;
- Réduction des volumes de trafic dans un premier temps (jusqu'à ce que tous les véhicules satisfassent les critères d'accès) ;
- Mesure qui présente un risque d'effets sociaux négatifs ;
- Pas de réduction directe des vitesses ;
- Pas de réduction des trafics de transit ;
- Pas d'encouragement des modes actifs ;
- Pas d'avantage à la fonction résidentielle ;
- Pas de modification des données du développement urbain.

Une ZTL est un outil de gestion de la vie de la ville prenant en considération l'efficacité ou l'utilité économique et sociale des divers besoins de mobilité.

La ZFE réduit peu le nombre de véhicules en particulier pour les usagers motorisés économiquement aisés. Contestée, la ZFE vient de faire l'objet, le 10 juillet 2023, à la suite d'une concertation, d'un rapport du ministre de la transition écologique Christophe Béchu qui préconise plus de « souplesse » en créant des dérogations, une « adaptation des ZFE à la réalité de la pollution » et une augmentation des aides de l'État pour les primes à l'achat.³

Conclusion

Comme souvent en milieu urbain une solution est rarement isolée. À la complexité de la ville, il faut répondre par la cohérence et la multiplicité de solutions trouvant chacune leur pleine efficacité dans la mise en synergie de toutes. Les diverses actions présentées pour réduire l'usage de la voiture peuvent donc, et doivent sans doute, être mises en œuvre simultanément avec les dosages nécessaires à la prise en compte la plus pertinente de la spécificité de chaque ville.

Références

¹ Selon les travaux de l'OMS la pollution de l'air est la source de nombreux problèmes de santé. De manière globale, sur le territoire, 15% des rejets de CO2 proviennent de la pollution automobile qui représente plus de la moitié des émissions totales de polluants dans l'air. En milieu urbain, les données en matière de pollutions pendant le confinement sont la meilleure preuve de l'impact de la circulation automobile.

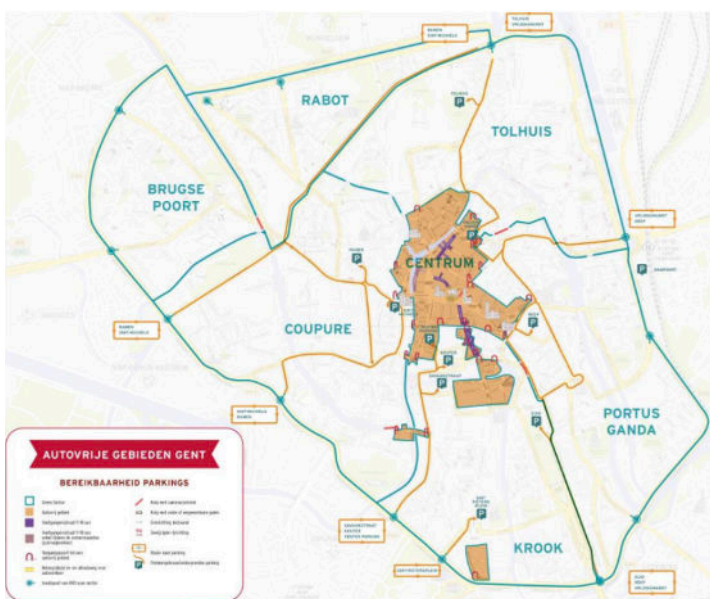
² Plan de mobilité de GAND - Sources ADMA et Marrec + Le Villain Consultants Rennes.

Plan de mobilité de GAND

« Ainsi, à Gand, le plan de circulation est un plan détaillé visant à réguler la circulation à l'intérieur et à l'extérieur de la ville. Le plan de circulation vise à soulager le centre-ville du trafic de transit, en divisant la zone à l'intérieur de la ceinture urbaine en secteurs et en changeant les directions routières. En conséquence, les usagers de la route qui ont besoin d'être dans le centre-ville peuvent facilement atteindre leur destination. Dans le même temps, la zone sans voiture est considérablement plus grande ».

(Source Marrec + Le Villain Consultants Rennes)

Comment ?



- > Eviter le trafic de transit
- > Voitures doivent utiliser le boulevard de contournement pour atteindre la destination
- > Connexions directes entre les zones ne sont plus possible en voiture (sauf par le boulevard)
- > Mesures complémentaires pour faciliter le transfert modal (P+R, 'bus de randonnée', service de navette,...)

Plan de mobilité de Gand

Plan de mobilité de GAND (suite)

- Présentation de Philippe de Bock Réunion Réseau Rue mai 2023 :
[Plan de circulation Gand \(rue-avenir.ch\)](http://Plan%20de%20circulation%20Gand%20(rue-avenir.ch))
- Un projet identique de « Plan de mobilité de quartier » est adopté en 2021 pour les faubourgs de Dampoort et Gentbrugge et prévoit cela pour 6 autres quartiers d'ici la fin de la mandature :
<https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/wijkmobiliteitsplan>

[Plan de mobilité de quartier dampoort, Ville de Gand \(stad.gent\)](#)
- ³ « Pollution de l'air : vers un assouplissement des ZFE » Stéphane Mandard, Le Monde, 11 juillet 2023.

A voir également :

- Le Webinaire Rue de l'avenir France, Rue de l'avenir Suisse et Cerema du 3 février 2022 : [La rediffusion et les diaporamas du webinaire Villes apaisées sont disponibles - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)

- Et les références documentaires publiées à cette occasion :
[webinaire03fev2022_liste_ressourcesdocumentaires_0.pdf \(cerema.fr\)](#)
- Réduction de l'excès automobile en milieu urbain: quelques exemples de mesures et dispositifs adoptés en Europe, Rue de l'avenir 2022 :
[Réduction de l'excès automobile en milieu urbain : quelques exemples de mesures et dispositifs adoptés en Europe - Rue de l'Avenir \(ruedelavenir.com\)](#)

Ce recueil présente de façon résumée et en utilisant différentes ressources documentaires, quelques exemples des nombreux outils mis en oeuvre en Europe (ZTL, ZFE, péage urbain, ville 30, piétonnisation...) pour favoriser la réduction de l'excès automobile en milieu urbain. Il illustre également la variété et la complexité des relations entre évolution des modes de vie, mobilités, et aménagement urbain.

- Aurélien Bigo Interview « Chaleur Humaine » Le Monde 20 - 21 Août 2023
[Podcast. Comment se libérer de la voiture individuelle ? \(lemonde.fr\)](#)



www.ruedelavenir.com

Association française
militante depuis 1988

Membre fondateur :

- ◆ Campagne Ville apaisée, quartiers à vivre
- ◆ Collectif Rues aux enfants
- ◆ Collectif Place aux piétons
- ◆ Réseau RUES (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Québec, Suisse)





10 | MESURES POUR DES VILLES APAISÉES ET DES QUARTIERS À VIVRE

Rue de l'Avenir, le Réseau vélo et marche et leurs partenaires la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement et la Fédération des Usagers de la Bicyclette ont lancé une campagne nationale « Ville apaisée, quartiers à vivre ».

Son objectif est d'inciter et de soutenir les collectivités à maintenir et à améliorer la qualité de vie en ville et l'attractivité de ses quartiers, dans un contexte marqué par l'accélération du changement climatique et la raréfaction des ressources.

A cette fin, un Manifeste a été adopté par les co-organisateurs de la campagne et les associations partenaires et fera l'objet d'une large diffusion pour recueillir des signatures de villes, d'associations et de personnes à titre individuel.

Les Maires de ces villes déjà engagé(e)s dans une politique de réduction du nombre de véhicules automobiles et de développement des alternatives principales (marche, vélo, transports collectifs) ont souhaité, par leur signature du Manifeste « Ville apaisée, quartiers à vivre », soutenir, en particulier, les 10 mesures proposées par les initiateurs de cette campagne.

Vous trouverez ci-après le QR Code du Manifeste et des 10 mesures :



10 mesures



**43 collectivités
15 associations nationales
80 associations locales
ont déjà signé le Manifeste !**

Rejoignez-les !



Collectivités



Associations



**Françoise Rossignol
& Chrystelle Beurrier,**
co-présidentes
du Réseau vélo et marche.
> villes-cyclables.org



Marie Prémartin et Philippe Zanolla,
co-président.e.s de Rue de l'Avenir
> ruedelavenir.com

Cette campagne a pour partenaires la
Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports, France
Nature Environnement, la Fédération
des Usagers de la Bicyclette



Elle bénéficie du
soutien de l'ADEME
et du ministère de
l'Aménagement du
territoire et de la
Décentralisation

