



VILLE ET VÉLO



Retour sur le 24^e congrès du Club à Clermont-Ferrand | DOSSIER P. 4-17

FOCUS > Le Baromètre de la marche | **PAROLE À** > Emmanuelle Cosse, présidente de l'USH |
TENDANCE > Les véhicules intermédiaires



Événements sportifs ?

Pensez aux racks ALTAO® Mobile pour vos parkings vélos temporaires !



Un équipement efficace aux nombreux avantages déjà éprouvés sur de nombreux territoires :
compact | autoportant | empilable | transportable



concepteur-fabricant
d'un monde plus vélo

altinnova®



Le 24^e congrès du Club a bénéficié d'une formidable accueil par la métropole de Clermont-Ferrand et a confirmé une mobilisation importante de nos adhérents et de nos partenaires.

Les élu-es sont en première ligne pour installer cette nouvelle vision de la ville et de l'urbanité... et ce quels que soient les territoires. Un travail de conviction, de patience et de persuasion, une prise de risque aussi, parfois. C'est pourquoi le soutien de l'Etat est fondamental, qui permet d'accélérer les projets, de les faciliter...

Si le vélo a su s'organiser, et sait faire reconnaître ses besoins, l'éco-système de la marche est plus récent et tente de construire un cadre favorable à son développement. Les Rencontres de Reims qui ont suivi notre congrès ont permis de porter la parole des collectivités en réponse aux attentes formulées par les usagers dans le dernier Baromètre. Elles ont également permis de consolider la connaissance de la marche avec la participation de nombreux chercheurs et d'exprimer les attentes du collectif Place aux piétons auprès des services de l'État. Ces démarches complètent et donnent du sens à la campagne nationale pour des villes apaisées que nous avons présenté à l'occasion du Congrès des maires et de notre première participation au Salon des maires. Une campagne en 10 mesures que je vous invite à signer pour bien commencer l'année 2024 !

Françoise Rossignol, présidente
du Club des villes et territoires cyclables et marchables



édito

DOSSIER, 24^e CONGRÈS DU CLUB À CLERMONT-FERRAND

L'espace mobilités actives : une ruche en effervescence trois jours durant	p. 4-5
En Région AURA, collectivités, associations et acteurs économiques tracent la route des mobilités actives	p. 6-7
Les mobilités actives tracent la route à suivre	p. 8-9
Les mobilités actives, un puissant levier de changement	p. 10-11
Clermont-Ferrand dévoile ses nouveaux aménagements	p. 12-13
La cohabitation dans l'espace public, véritable fil rouge interatelières	p. 14 à 16
Festivités, échanges et convivialité à la soirée du Club	p. 17

FOCUS

Du Baromètre aux Rencontres de Reims : la marche pétillante en Champagne	p. 18 à 21
--	------------

PAROLE À

Les enjeux des mobilités actives dans le logement social	p. 22-23
--	----------

TENDANCE

Promouvoir les véhicules intermédiaires	p. 24 à 26
---	------------

En couverture : présentation du réaménagement de la place des Carmes, devant le siège social du groupe Michelin. © CVTCM

Ville et Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables et marchables 33, rue du Faubourg-Montmartre, 75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14 - info@villes-cyclables.org - www.villes-cyclables.org

Directrice de la publication : Françoise Rossignol - **Rédactrice en chef** : Catherine Pilon - **Ont collaboré à ce numéro** : Valentin Joubert, Aude Raynaud, Romain Legros, Thibault Hardy, Frédéric Héran - **Abonnement / Diffusion** : T+33(0)156039214 info@villes-cyclables.org - **Publicité** : +33 (0)1 56 03 92 14 info@villes-cyclables.org - **Conception graphique, maquette** : Sophie Mouterde - sophie@smgraphic.net - **Relecture** : Giulia Valmachino - **Impression** : Print Price : devis@printprice.fr - Imprimé sur papier recyclé - Dépôt légal : décembre 2023 ISSN 1631 - 3054

L'espace mobilités actives : une ruche en effervescence trois jours durant

Au cœur des Rencontres nationales des transports publics, le 24^e Congrès du Club a réuni plus de 260 personnes pendant 3 jours. L'espace des mobilités actives a été le théâtre d'échanges entre les collectivités et les acteurs de l'écosystème marche et vélo. Un espace qui accueille de plus en plus d'acteurs et témoigne de l'indispensable complémentarité des mobilités actives avec les transports publics.

L'ESPACE DES MOBILITÉS ACTIVES de ce congrès du Club au sein des Rencontres nationales des transports publics comptait près de 30 exposants : fabricants de stationnement vélo (Abricyclette, Abri Plus, Altinnova, Diwio, Hakken Mobility, Knot, La Ruche à vélo), mise à disposition de flottes de vélos (E-bikes Solutions, Ecovelo, Fifteen, JC Decaux, Koboo, Pony), fabrication de cycles (Arcades cycles, Cycleurope, Mobilo), mise en réseau des acteurs (Apic, FUB, Alliance pour le vélo, Vélo & Territoires, Vélo Vallée) ou développement d'aménagements ou d'applications connexes (Eco-compteur, Géovélo, Olikrom).

Les congressistes ont eu ainsi accès à divers secteurs et acteurs des systèmes vélo et marche. Cette pluralité d'exposants a permis de nombreux échanges, tant entre exposants eux-mêmes. Que le congrès du Club soit implanté au sein des RNTA a également permis des rencontres

« **CE VIVIER DE CYCLISTES OCCASIONNELS, À L'OCCASION D'UNE CRISE, SE RÉVÈLE CAPABLE DE ROULER QUOTIDIENNEMENT À VÉLO.** »

déroulaient également des présentations de différents acteurs de ce système en construction. Ce fut le cas le jour de l'ouverture avec la présentation du premier rapport de l'association des acteurs du vélo public par son président Nicolas Roussel : « *Nous sommes fiers aujourd'hui de pouvoir démontrer l'impact réel des services vélos déployés par les collectivités. Au vu de ces premiers résultats, le constat est sans appel : l'accélération du report modal vers le vélo, donc la voie vers la démotorisation, passera en grande partie par ces services vélos et les collectivités y jouent un rôle majeur.* » L'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (ONAPS) a pu y présenter Diag'ACT, une méthodologie de diagnostic territorial

entre les acteurs des mobilités actives et ceux des transports publics, afin de travailler à la cohabitation entre les différents modes de déplacement. Sur l'espace mobilités actives se



Thierry du Crest, coordinateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche, le sourire aux lèvres, pédale pour obtenir son smoothie.

sur l'activité physique et la sédentarité qui permet aux collectivités de mieux cerner la situation sur leur territoire et d'être accompagnées pour agir contre la sédentarité. Le dernier jour, une vive agitation s'empare des exposantes et congressistes : accueilli par Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables, Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, est venu à la rencontre des exposants de l'espace mobilités actives. ■

© CVTTCM



Françoise Rossignol, présidente du Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, accompagnée Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports, à travers l'espace mobilités actives.

© CVTTCM



Présentation du 1^{er} Rapport du vélo public par Nicolas Roussel, président de l'Association des acteurs du vélo public.



ALTINNOVA

Créée en 2003, l'entreprise Altinnova fête ses 20 ans et le développement exponentiel du vélo en France ces dernières années. « *Concepteur-fabricant d'un monde plus vélo* », comme l'annonce son slogan, cette entreprise travaille à la création de stationnements vélos sécurisés et d'accessoires d'entretien, adaptés tant aux besoins qu'à l'harmonie visuelle du lieu. Altinnova, le nom vient du mélange des deux notions-clefs de l'entreprise : trouver une alternative et innover. L'entreprise a su se faire un nom en France et à l'étranger, preuve de la qualité de ses réalisations. À l'occasion de cet anniversaire, Altinnova a offert un cocktail déjeunatoire aux congressistes sur l'espace des mobilités actives.



Échanges conviviaux autour du cocktail déjeunatoire



L'équipe d'Altinnova mobilisée pour les 20 ans de l'entreprise

En Région AURA, collectivités, associations et acteurs économiques tracent la route des mobilités actives

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui accueillait la 24^e édition du congrès du Club, est un territoire riche en idées et en actions en faveur du développement du vélo et de la marche, tant du côté des entreprises que de celui des collectivités. Vous souhaitez acheter un vélo made in France ? Rejoindre votre lieu de travail en roulant sur une voie verte ? Circuler sur un réseau de voies où l'on peut rouler à deux de front ? Ici, c'est possible !

LES INITIATIVES SONT VARIÉES en Région AURA ; et le congrès a été l'occasion de s'en rendre compte. Olivier Bianchi, président de Clermont Auvergne Métropole et maire de Clermont-Ferrand, en témoigne : « Dès 2014, nous étions engagés pour agir sur la culture vélo. La dynamique de notre politique était inversée, en motivant d'abord l'usage avant d'agir sur les aménagements. Une stratégie payante à en voir le succès de notre service de vélo en libre-service. Maintenant, nous devons livrer les 364 km d'aménagements cyclables prévus dans notre schéma directeur. »

Avec son projet InspiRe, la ville de Michelin porte une forte attention à la cohabitation des modes actifs et à l'apaisement de l'espace public : « La mobilité ne relève pas que de la question des vélos, c'est aussi la question des piétons [...]. Une question de partage de l'espace public [...] et une question de protection des plus faibles dans la chaîne des déplacements » poursuit Olivier Bianchi. La région est au cœur du développement économique du vélo et de sa

filière. « L'écomobilité est encore un poids plume en termes économiques mais elle est très attendue des collectivités, ce qui lui permet de grandir », affirme Vincent Monatte, vice-président de CARA. Le cluster régional du secteur des mobilités comporte 430 membres qui travaillent dans les mobi-

« L'ÉCOMOBILITÉ EST ENCORE UN POIDS PLUME EN TERMES ÉCONOMIQUES MAIS EST TRÈS ATTENDUE DES COLLECTIVITÉS. »

lités actives. Cette mise en réseau grâce à ce pôle de compétitivité, permet de structurer la filière. En France, le marché du cycle est en progression constante depuis 2019, au point qu'en 2022, quatre véhicules vendus sur dix étaient des vélos.

La fabrication française est également remise au goût du jour et en augmentation ces dernières années. Implantée en Auvergne, l'entreprise Victoire cycles est spécialisée, depuis sa création en 2011, dans la fabrication de cadres sur mesure. Cette entreprise de passionnés concentre en un même lieu la fabrication, la peinture et le montage et « se veut être une solution moderne à la surproduction et à la délocalisation dans l'industrie du cycle ». Olivier Moly



Olivier Bianchi, président de Clermont Auvergne Métropole, maire de Clermont-Ferrand ; François Rage, président du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération, vice-président de Clermont Auvergne Métropole et maire de Cournon-d'Auvergne.

et Julien Leyreloup ont présenté l'ouverture de la première formation cadreur cycle en France mise en place en partenariat avec l'AFPA (Agence nationale pour la formation professionnelle des



Vincent Monatte, vice-président de CARA, cluster régional de 430 membres spécialisé en mobilités.

adultes) qui a attiré un public mixte. « La création de ce partenariat est une première étape vers une plus grande reconnaissance de notre métier, déclarent-ils, et permettra la transmission de notre savoir-faire ». L'artisanat français du cycle s'affirme ainsi comme un acteur sur lequel compter à l'avenir.

Du côté des collectivités, les mobilités actives ont également le vent en poupe

Bourg-en-Bresse prend la deuxième position dans le Baromètre des villes cyclables parmi les villes moyennes. Dans l'agglomération, 18% des itinéraires cyclables sont sécurisés, mais se concentrent encore beaucoup en centre-ville, constate Eliott Attié, son directeur Transports et Mobilités. Le projet de La Traverse devrait à terme remédier à ce déséquilibre : « L'objectif est de relier sept communes entre elles par quarante-cinq kilomètres de voies vertes aménagées sur une ancienne voie ferrée », explique Eliott Attié. Pensé à l'origine pour le vélotourisme, cet itinéraire est en fait majoritairement utilisé pour les déplacements pendulaires domicile-travail. Ces derniers sont la pierre angulaire du schéma cyclable adopté récemment, dont l'objectif est de favoriser le report modal : un travail est ainsi effectué sur l'image du vélo afin de rendre sa pratique désirable, et une aide financière de l'agglomération, proposée aux communes, prend en charge jusqu'à 50% des coûts d'aménagement ou d'études réalisées dans ce domaine.

À Chambéry, l'objectif est de « récupérer de l'espace public, un bien commun, pour le réaffecter à d'autres usages : vélos, piétons, bus et végétalisation », annonce Isabelle Dunod, adjointe au maire chargée de la mobilité durable. Les automobilistes sont désormais incités à se garer dans un parking en ouvrage sécurisé dont l'abonnement est à demi-tarif pour les habitant-es du centre-ville ; en voirie,



Isabelle Dunod, adjointe au maire chargée de la mobilité durable, ville de Chambéry, présente les aménagements de sa ville.

une tarification sociale est appliquée en fonction du revenu des ménages. L'espace ainsi récupéré est alloué aux mobilités actives (pistes cyclables, agrandissement des trottoirs) et à une végétalisation des lieux. « Il faut regarder les choses avec un autre regard »,

déclare Isabelle Dunod. Au Grand Lyon, les choses bougent aussi, et Fabien Bagnon, vice-président en charge de la voirie et des mobilités actives, fait un point sur les voies lyonnaises. Leur

objectif ? Relier les communes de la métropole entre elles et à la ville de Lyon par des trajets les plus directs possible tout en assurant la sécurité des usager-es et en limitant les conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Ces voies lyonnaises s'inspirent de la carte des transports publics qui est connue et bien comprise de la population locale. Sauf exception, leur largeur permettra « de rouler de front, car l'aspect convivial est important et que si on peut rouler en parlant, c'est encore mieux », précise Fabien Bagnon. Cela permet aussi le passage de la cyclologistique et de

« L'ASPECT CONVIVIAL EST IMPORTANT ET SI ON PEUT ROULER EN PARLANT, C'EST ENCORE MIEUX. »

doubler sans gêner les usager-es en face. La métropole travaille à « la promotion de l'idée qu'on peut utiliser le vélo sur plus que quelques kilomètres », ajoute le vice-président. Avec ses 8190 habitants, la ville de Sorbiers, dans le département de la Loire, n'est pas en reste. En effet, elle a créé en 2016, un comité de pilotage citoyen pour le développement du vélo. Au programme : animations, sensibilisations et retours d'expérience sur ce thème. Récemment, la métropole de Saint-Etienne a fait installer deux stations de vélos en libre-service électriques à Sorbiers, ces vélos « ont été victimes de leur succès », témoigne Catherine Koczura, adjointe en charge de la communication, de la participation citoyenne et de la stratégie d'écoresponsabilité locale. Pour les piétons, une boucle relie deux points d'intérêt de la ville et des voies vertes sont prévues, à partager avec les cyclistes. L'objectif à 2026 est la création d'un plan d'intermodalité pour la commune. Les mobilités actives sont à l'honneur en Auvergne-Rhône-Alpes et semblent bien parties pour le rester. ■



Eliott Attié, directeur Transports et Mobilités, Grand Bourg Agglomération, présente le schéma cyclable communautaire de sa collectivité.



La plénière d'ouverture, avec, au fond et de gauche à droite : Élodie Barbier-Trauchessec, coordinatrice mobilités à l'ADEME, Anne Faure, présidente de Rue de l'avenir, Françoise Rossignol, présidente du CVTCM, et Thierry du Crest, coordonnateur interministériel vélo et marche.

Les mobilités actives tracent la route à suivre

« *Jouer collectif pour transformer l'essai des villes et territoires cyclables et marchables* », telle était la promesse de la plénière d'ouverture. Avec comme leitmotiv, pour tous les acteurs autour de la table, la nécessité de permettre aux deux modes actifs de cohabiter et de devenir non seulement acceptables mais aussi désirables.

« **ON EST À LA CROISÉE DES CHEMINS** » Le ton est donné par Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables, lors de la plénière d'ouverture du 24^e congrès de l'association. Il reste un long chemin à parcourir avant de rattraper nos voisins hollandais mais les regards semblent désormais collectivement se tourner

vers la route tracée par les mobilités actives, et notamment par le vélo. Les participant-es de cette plénière le confirment : « *Il n'y a jamais eu autant d'argent pour le vélo* », affirme Thierry du Crest, coordonnateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche.

Françoise Rossignol opine mais tempère : « *il faudrait encore plus de fonds et une vision pluriannuelle, pour coordonner le développement du vélo et de la marche à l'échelle du territoire national, et aller chercher les collectivités qui ne s'y mettent pas encore* ». Du côté de l'ADEME, Elodie Barbier-Trauchessec annonce, quant à elle, la troisième édition de l'appel à projet « A vélo », élargi aux départements

« À SAINT-JEAN-D'ILLAC, LE COLLÈGE DE L'ESTEY A UNE PART MODALE VÉLO DE 50% SUR LES TRAJETS MAISON-ÉTABLISSEMENT. »

et aux régions pour toucher également les établissements d'enseignement secondaires et supérieurs. L'Etat et l'ADEME visent en priorité les territoires peu et moyennement denses, encore globalement en retrait dans le développement

de la pratique cycliste. Les objectifs sont vastes : développer les



© CVTCM

aménagement, les stationnements, la filière industrielle, l'apprentissage du vélo à l'école, la communication, le recrutement de chargé-e de mission dédié-e, etc. Elle cite un exemple qui montre que c'est possible : en Gironde, à Saint-Jean-d'Illac (9 000 habitant-es), le collège de l'Estey a une part modale vélo de 50% sur les trajets maison-établissement, élèves, équipes enseignante et administrative réunies.

La marche s'affirme

Avec la deuxième édition de son Baromètre, la marche et sa part modale de 24 % continue à s'affirmer. Anne Faure, présidente de l'association Rue de l'avenir, souligne les 70 000 réponses reçues et les enjeux que cela représente. Avant, « la marche n'était pas un sujet, dit-elle, mais maintenant cela en devient un ». Pour Thierry du Crest, « c'est la première fois que l'État dit que c'est important de se préoccuper de la marche en tant que telle », ajoute-t-il en faisant référence au programme ID-Marche lancé cette

année par le gouvernement. Cette évolution est symboliquement forte et surtout donne du poids aux élu-es locaux qui souhaitent développer la marche sur leur territoire. Malgré cela, la marche n'est pas encore un sujet consensuel et le coordinateur interministériel encourage les collectivités et les associations à continuer de montrer les besoins de la société civile et le chemin à suivre. Élodie Barbier-Trauchessec confirme : « C'est le travail des associations qui rend le sujet de la marche légitime. » Et elle présente l'appel à projets de l'ADEME centré sur la marche ainsi que l'étude réalisée sur la ville à hauteur d'enfant dont l'objectif est de permettre la réappropriation de la rue par les plus vulnérables. Ces échanges témoignent d'une volonté des participants de travailler ensemble au développement du vélo et de la marche sur le territoire français et de faire main dans la main le chemin qu'il reste à parcourir pour que les ambitions affichées deviennent réalités. ■

« C'EST LE TRAVAIL DES ASSOCIATIONS QUI REND LE SUJET DE LA MARCHÉ LÉGITIME. »



MOUSTACHE

Depuis 2011, date de fondation de l'entreprise, les vélos Moustache ont acquis une belle réputation au sein de la grande famille des VAE. Assemblés en France, tous les vélos répondent aux critères d'esthétisme et de maniabilité chers aux fondateurs. Fort de son succès, Moustache exporte également hors de France une petite moitié de ses vélos.

Lors du congrès du Club, un jeu concours permettait au ou à la gagnant-e de remporter un vélo offert par Moustache.



© CVTCM

Catherine Kozcura, élue à la ville de Sorbiers, l'heureuse tirée au sort qui repart avec le vélo Moustache

Les mobilités actives, un puissant levier de changement

« On doit donner aux gens l'envie de faire des choix heureux », clame Sonia Lavadinho, socio-anthropologue de l'urbain, lors de la plénière de clôture de ce 24^e congrès du Club. Et les mobilités sont un des éléments-clés du changement qui mènera à des villes françaises plus apaisées.



Échanges avec (de gauche à droite) Sonia Lavadinho, socio-anthropologue de l'urbain, Christophe Babe, directeur de la SIBRA (réseau d'Annecy), Alain Jund, vice-président mobilités, transports, déplacements, politique cyclable et plan piéton de l'Eurométropole de Strasbourg, Françoise Rossignol, présidente du CVTCM, Pascal Terrasse, directeur général adjoint du Cerema, et Annelise Avril, directrice générale France, grands réseaux urbains de Keolis.

PASCAL TERRASSE, DIRECTEUR général adjoint du Cerema, liste les attributs importants des villes apaisées : augmentation de pratique de la marche et du vélo, augmentation des transports en commun, diminution de la vitesse, sécurisation des modes actifs, ainsi qu'une végétalisation des espaces urbains avec des plantes adaptées au climat à venir. Dans un langage imagé – voire culinaire – Sonia Lavadinho préconise de développer les nœuds multimodaux (effret calamar), et de ne pas se contenter des centres-villes (œuf au plat) afin

que « les piétons ne passent plus sans transition dans la poêle à frire de la circulation motorisée ». Alain Jund, vice-président mobilités, transports, déplacements, politique cyclable et plan piéton de l'Eurométropole de Strasbourg, renchérit : « Les choix et comportements individuels dépendent des infrastructures. » Personne n'ira acheter son pain à pied ou à vélo si pour ce faire il doit obligatoirement emprunter une voie

« LA ROUTE, C'EST L'ENDROIT OÙ L'ON PASSE, LA RUE, C'EST LÀ OÙ L'ON VIT. »

rapide. De même, dans une nécessité de « confort climatique », Sonia Lavadinho souligne la nécessité de faire une place en ville à la végétation. Cet impératif peut devenir une condition d'usage : « Si un réseau express vélo n'est pas accompagné d'une politique du vivant et d'un confort d'usage, il ne sera pas utilisé. » L'anthropologue insiste sur la mixité des usages et sur la baisse de la vitesse, notamment au niveau de ce qu'elle nomme les carrefours vivants, ainsi que sur la nécessité de travailler également sur les déplacements de loisir pour toucher la population. « En France vous vous focalisez sur les déplacements domicile-travail, il faut travailler sur les lignes de désir ! »

L'objectif est « d'apprendre à cohabiter d'une manière agréable pour tout le monde. »

Selon Christophe Babe, directeur de la SIBRA (réseau d'Annecy), cet objectif passe nécessairement par une modification de l'environnement, lequel « concourt à ce que les comportements changent ». Alain Jund, quant à lui, estime que la question actuelle est de savoir « comment on va passer de la route à la rue. La route, c'est l'endroit où l'on passe, la rue, c'est là où l'on vit. » Ce changement passera par une évolution des pratiques et des infrastructures. C'est ce que propose Keolis à Dijon avec la mise en place récente d'un abonnement à 64€/mois qui permet un accès à un parking couvert pour les

LA PAROLE AUX ÉLU-ES

« Avant, le congrès se faisait entre nous, maintenant, avec les RNTP, on change de braquet, on augmente la fréquentation et on facilite les échanges entre différents acteurs. »

« Il est important d'être ensemble pour faire avancer le vélo, de créer une fédération et de mettre les savoirs et les pratiques en réseau. »

Michel Gillot, délégué au développement de la pratique cyclable, Tours Métropole

« Le congrès est un moment privilégié, riche d'échanges avec d'autres élu-es, de partages de connaissances et de contacts avec les fournisseurs. »

« Faire partie du Club, c'est faire partie d'un réseau : partager des référentiels, des expériences, connaître les financements et les dispositifs... »

Fabien Bagnon, vice-président en charge de la voirie et des mobilités actives, Grand Lyon Métropole

« Être au congrès, c'est l'occasion de rencontrer et d'échanger avec d'autres élu-es, de voir ce qui se fait ailleurs et de comparer avec ce que l'on fait chez nous : on prend note des bonnes idées et l'on évite des erreurs qui ont pu être constatées ailleurs. »

Catherine Kokzura, adjointe en charge de la communication, participation citoyenne et de la stratégie d'écoresponsabilité locale, ville de Sorbiers



Prise de parole de Fabien Bagnon, Vice-président de Lyon Métropole (69), chargé de la voirie et des mobilités actives.

voitures et pour les vélos ainsi qu'aux transports en commun à la condition que la voiture ne sorte pas plus de dix fois en un mois. Un bouquet de solutions à la fois incitatif et contraignant. « La marche est le mode de déplacement qui a la meilleure image chez les Français-es, il faut se servir de cet atout », déclare Annelise Avril, directrice générale France, grands réseaux urbains de Keolis. « La marche et le vélo doivent être développés de concert et non en opposant les pratiques », rebondit Françoise Rossignol, présidente du CVTCM.

« CE QUE L'ON CHERCHE À ATTEINDRE COLLECTIVEMENT, C'EST L'AVÈNEMENT DE VILLES À HAUTEUR D'ENFANT. »

Et de conclure : « Au-delà de la marche et du vélo, c'est tout une vision de la ville qu'il faut porter ; ce que l'on cherche à atteindre collectivement, c'est l'avènement de villes à hauteur d'enfant, et donc des villes adaptées à tout le monde. Imaginez une ville où les enfants pourraient courir à leur guise sans se mettre en danger, une ville où les personnes âgées et à mobilité réduite n'auraient ni craintes ni difficultés à se déplacer, une ville enfin où la végétation aurait sa place et nous préserverait de la chaleur estivale. C'est vers cette ville-là que l'on veut tendre. » ■



Conférence de Sonia Lavadinho, chercheuse à l'École polytechnique fédérale de Lausanne

Clermont-Ferrand dévoile ses **nouveaux aménagements**

Des visites à pied et à vélo lèvent le voile sur les grands travaux de la métropole de Clermont-Ferrand en faveur des mobilités actives. L'accessibilité des nouveaux espaces est au cœur des réflexions et des aménagements du projet inspiRe qui entend « *respirer, équilibrer, embellir et renaturer* » autour de la restructuration du réseau de transport public à destination de tous les habitants de la métropole.



© CVTCM

LA MÉTROPOLE DE CLERMONT-FERRAND a entamé de grands travaux qui remodelent le paysage urbain en faveur de la marche, du vélo et de la végétalisation de l'espace : pistes cyclables, zones piétonnes, inserts végétalisés, etc. Une grande attention est portée à l'accessibilité des espaces nouvellement aménagés qui doivent être aisément praticables par toute personne à mobilité réduite. En ce sens, il était possible, lors de la visite à pied, de faire une partie du parcours en fauteuil, avec un casque antibruit ou avec des lunettes noires et une canne à la main pour se rendre compte de ce que ces pratiques de la ville impliquent et nécessitent en termes d'aménagements. Pour l'accessibilité et l'identité du schéma vélo, la métropole a été accompagnée par le cabinet Praxie Design. ■



un nouveau souffle pour nos mobilités

Présentation du réaménagement de la place des Carmes, devant le siège social du groupe Michelin. Après trois ans de travaux, la place a fait peau neuve en 2021 : suppression de deux bretelles routières et création d'un espace public requalifié au profit des modes actifs.



© CVTCM

À l'occasion de la visite à vélo, les élus et les techniciens de la métropole de Clermont ont pu présenter aux congressistes les importantes modifications à venir pour rendre la métropole plus cyclable. Au programme des prochaines années : développement d'un réseau cyclable structurant et réduction du trafic de transit automobile dans le centre-ville de l'agglomération.

« ON NE SE REND PAS COMPTE QUE C'EST SI FATIGANT DE SE DÉPLACER EN FAUTEUIL ROULANT. LE PLUS PETIT DÉNIVELÉ, LE MOINDRE REVÊTEMENT RUGUEUX, ON LE SENT. C'EST INTÉRESSANT D'ESSAYER POUR POUVOIR EN TENIR COMPTE DANS NOS AMÉNAGEMENTS. »



© CVTCM

Piste cyclable bidirectionnelle sur un trottoir du centre-ville de Clermont-Ferrand. Séparée par une différence de revêtement, cette piste intègre les éléments de l'identité visuelle du réseau cyclable en construction. Pour rappeler la priorité des piétons, les passages piétons sont encadrés de cédez-le-passage pour les cyclistes. À gauche, essai de lunettes noires et cannes par les participant-es de la visite afin de prendre conscience des différences de pratiques d'un même espace.

Emmanuel Roche, chargé du développement de la politique cyclable au Grand Chambéry, est parmi les premiers à essayer le fauteuil roulant.



© CVTCM

La cohabitation dans l'espace public, véritable fil rouge interateliers

« Il y a un boom des mobilités. Ce qu'on est en train de faire, c'est une révolution », commente David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie. Cette révolution implique nécessairement quelques tensions et points d'attention spécifiques. Cette phrase est le reflet de nombreuses observations des divers ateliers, la question de la cohabitation s'invite, même lorsqu'elle n'est pas spécifiquement conviée. Retour sur ces moments d'échange.

© CVTCM



Échanges animés en petits groupes lors de l'atelier « Transformer les pratiques de mobilités des habitants dans les quartiers populaires : développer une culture vélo à 360° ».

SIX ATELIERS ONT ÉTÉ PROPOSÉS lors de ce congrès avec des thématiques et des formats variés : du ZAN (zéro artificialisation nette) au code de la rue en passant par l'apprentissage du vélo en milieu scolaire.

Parmi les personnes présentes, un leit-motiv commun, l'ambition de développer la part des mobilités actives dans leur territoire. Et des difficultés communes, liées au partage de l'espace public avec une hausse des conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Ce sujet prend une ampleur grandissante et mobilise au quotidien les élu-es et leurs équipes, ce qu'a résumé Alain Jund, vice-président mobilités, transports, déplacements, politique cyclable et plan piéton de l'Eurométropole de Strasbourg : « Il y a les dossiers qui coûtent et les dossiers qui font suer ! Il faut beaucoup de pédagogie et de conviction pour faire évoluer les



© CVTCM

Réflexion en groupe lors de l'atelier cohabitation piétons/cyclistes. L'enjeu : trouver des solutions pour résoudre les gênes et conflits d'usage.

mentalités. Il est très difficile de reprendre de l'espace aux uns pour le rendre aux autres, ce n'est pas le plus cher mais le plus fatigant. »

Un atelier, animé en partenariat avec le Cerema et l'ADMA, était dédié à cette thématique. Les participant-es, répartis en petits groupes, ont pu envisager des solutions pour différents cas pratiques de conflits en s'adaptant à la situation (voie verte, carrefour, zone piétonne...) et en endossant le point de vue de différents profils d'usagers. Un atelier immersif et participatif qui a permis aux participant-es de nourrir une réflexion commune sur les leviers à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs de la ville apaisée.

L'adaptation au changement climatique peut créer des situations délicates nécessitant des arbitrages complexes. C'est le cas avec l'enjeu de développement de la part modale du vélo à l'échelle nationale – qui nécessite un renfort des aménagements qui lui sont dédiés – et l'objectif de non-artificialisation des sols et de végétalisation. Entre confort des cyclistes, performance écologique des

« À MILLAU, LES PARTICIPANT-ES AUX CONCERTATIONS SONT TIRÉ-ES AU SORT. »

revêtements et réglementation de non-artificialisation pour le classement en itinéraires de rando-

née (GR), les décisions d'aménagement peuvent devenir un véritable casse-tête. Sylvain Rotillon, adjoint au coordinateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche, rappelle toutefois qu'« il y a beaucoup de confusion sur le terme d'artificialisation mais qu'à partir du moment où l'on aménage, c'est artificiel. Cependant, les pistes cyclables de moins de 5 mètres de large ne rentrent pas dans le calcul officiel du ZAN. » Il souligne également que le focus général est mis sur la question du confort des usager-es, mais que d'autres approches sont à prendre en compte, comme celles de la gestion de l'eau et des îlots de chaleur. La ville de La Rochelle essaye de combiner le tout,



© CVTCM

ATELIER PROSPECTIVE

Un atelier d'un genre nouveau était proposé : l'atelier de prospective confié à l'agence d'urbanisme Clermont Massif Central. Renversant la logique dominante qui veut qu'on parte du présent pour voir comment aller vers le futur – et quel futur on veut –, cet atelier proposait de partir du futur qu'on souhaite voir advenir et d'identifier à partir de cette vision les obstacles à contourner et les moyens d'y arriver. En petits groupes, les participant-es se sont immergé-es dans une description de villes moyennes en 2050 et dans des récits de vie de personnes peuplant ces villes. Dans ces récits, la voiture n'occupe plus qu'une place mineure : le vélo, la marche et les véhicules intermédiaires ont pris le relais, en intermodalité avec le train et le bus. Les distances parcourues au quotidien ont été réduites de 15 à 20% par rapport aux années 2020. Les services de proximité se sont développés et nombre des services peuvent être assurés aux domiciles des personnes qui en ont besoin. À partir de ce scénario, les participant-es ont chacun-es identifié trois obstacles jugés majeurs à l'avènement de ce futur décrit. Ces obstacles ont été collectivement, par groupe toujours, répartis en grandes catégories. Trois de ces dernières, celles qui semblaient prioritaires au groupe, ont été retenues. Elles sont devenues le support aux discussions dont l'objectif était de trouver des solutions à ces obstacles. Les échanges furent abondants et auraient pu se poursuivre des heures ! Des thèmes divers furent abordés : les questions politiques, budgétaires, les sources d'approvisionnement en matières premières, l'adaptation et la résistance de l'industrie automobile, le changement climatique, la résistance au changement des modes de vie, etc. Et des leviers d'actions, plus ou moins réalistes à court et moyen termes, identifiés. Un format d'atelier qui devrait être repropo- sé dans les prochaines sessions de formation proposées par le Club.

comme en témoigne Olivier Prentout, adjoint en charge de l'aménagement et de la gestion des espaces publics, des mobilités urbaines, du stationnement et de la voirie de cette ville, en privilégiant l'enrobé drainant et en incluant des insertions végétales dans les nouveaux

aménagement. Réorganiser l'espace au profit du vélo et de la marche ne se fait pas sans heurt et même si, comme le dit Thomas Weibel, conseiller délégué en charge de la nature, du plan vélo et de la végétalisation des cours d'école à la ville de Clermont-Ferrand, « c'est

l'architecture parfois, la configuration qui fait qu'on se sent dans son bon droit ou pas », un outil comme le code de la rue peut aider à apaiser les tensions.

Des déclinaisons locales du code de la rue pour apaiser les villes et les villages

Chaque collectivité s'approprie le code de la rue en fonction des spécificités des territoires, mais l'objectif est partout le même : développer un « *guide des bonnes pratiques* » dans l'espace commun à destination des habitant-es et des agent-es des collectivités. Un outil que beaucoup considèrent comme incontournable pour redonner aux piétons leur place légitime et instaurer dans les rues bienveillance et courtoisie entre les usager-es. Une question d'urbanité que la ville de Paris a mis au cœur du débat public pendant de longues semaines de concertation et qui a été présentée par David Belliard. Ce code de la rue répond à un sentiment d'urgence auquel la réorganisation en profondeur de

l'espace public ne peut seule répondre. La maire de Millau, Emmanuelle Gazel, le précise bien : « *On va créer les conditions pour que le piéton se sente à sa place et que le cycliste ne se sente pas en danger, mais ça c'est des grands travaux qui prennent plus de temps.* » « *Aujourd'hui, ce n'est pas un plaisir de marcher en ville avec ses enfants, on a toujours peur du danger* », déplore Julie Frêche, vice-présidente déléguée aux transports et aux mobilités actives à Montpellier Méditerranée Métropole, qui insiste sur la nécessité d'un code de la rue pour changer la donne et créer des espaces publics favorables à tout le monde en priorisant les plus vulnérables.

« *L'idée de la ville apaisée, ce n'est pas seulement les mobilités, c'est aussi reverdir la ville, la rafraîchir, et travailler avec les commerces* », rappelle Emmanuelle Gazel. La piétonisation est un sujet

qui fâche chez une majorité de commerçant-es concerné-es, et les collectivités doivent essayer de les convaincre en leur apportant des exemples de réalisations qui ont bénéficié à la dynamique

commerciale et à la satisfaction des habitants. La question de la concertation a été longuement abordée lors des échanges avec les congressistes. La ville de Millau essaye de donner la parole aux personnes qui d'habitude ne s'expriment pas sur le sujet : « *Si on fait une concertation classique, on entend les gens qu'on est habitué à entendre et qu'on entendrait de toute*

façon, avec ou sans concertation », explique la maire. C'est pourquoi les participant-es sont tiré-es au sort : un habitant-es et trois commerçant-es par périmètre de bureau de vote, et chaque habitant-es qui le souhaite peut faire des propositions qui seront étudiées lors des concertations. ■

**« L'IDÉE DE LA VILLE
APAIÉE, CE N'EST
PAS SEULEMENT
LES MOBILITÉS,
C'EST AUSSI
REVERDIR LA VILLE,
LA RAFRAÎCHIR,
ET TRAVAILLER AVEC
LES COMMERCES. »**



Salle comble à l'atelier Code de la rue avec la participation de (à l'arrière-plan de gauche à droite) Thomas Wiebel, David Belliard, Emmanuelle Gazel et Julie Frêche

© CVTCM

Festivités, échanges et convivialité à la soirée du Club

Après une première journée de congrès pleine d'échanges et d'initiatives partagées, la soirée du Club a été l'occasion pour chacun-e d'approfondir ces échanges dans une ambiance chaleureuse et conviviale. Parce qu'on n'arrête pas le vélo, et en collaboration avec le Festival international du court-métrage de Clermont-Ferrand et l'association Cinévélo, trois courts métrages ont été projetés lors de cette soirée grâce... à la force des mollets de cyclistes volontaires. Entre films, rencontres, partages d'expériences et de savoir-faire, les participant-es ont bien profité de cette soirée festive.



Ambiance conviviale et échanges animés entre congressistes, élu-es et technicien-nes, tout au long de cette soirée.



Ouverture de la soirée par la présentation de l'association Cinécyclo en présence des membres du conseil d'administration du Club et du président du SMTC, François Rage.



Les cyclistes-congressistes se relaient pour pédaler et fournir l'énergie nécessaire à la projection.



FILMS PROJÉTÉS

Mama Agatha de Fadi Hindash, Pays-Bas (2015)

Roues Libres de Jacinthe Folon, Belgique (2017)

Père et fille de Michael Dudok de Wit, Pays-Bas, Royaume-Uni (2000)



Du Baromètre aux Rencontres de Reims : la marche pétille en Champagne

Après une première édition menée en 2021, le collectif Place aux piétons – regroupant 60 millions de piétons, Rue de l'avenir, la Fédération française de randonnée pédestre et le Club des villes et territoires cyclables et marchables – a de nouveau consulté les piétonnes et piétons en les invitant à donner leur avis sur la « marchabilité » de leur commune. Des résultats qui ont été présentés et débattus à Reims à l'occasion des deuxièmes Rencontres nationales de la marche en ville.

La nouvelle édition du Baromètre a enregistré une forte participation avec près de 70 000 réponses et 230 villes évaluées, en progression par rapport à 2021. Plus de 4 600 communes ont enregistré au moins une évaluation. À noter

« 70 000 RÉPONSES ET 230 VILLES ÉVALUÉES. »

une mobilisation en hausse des répondants dans les communes de moins de 20 000 habitants, ce qui illustre la montée en puissance des enjeux de la marche dans les petites et moyennes villes. Le questionnaire en ligne explorait cinq thématiques :

- > La facilité ou difficulté à se déplacer à pied et les relations avec les autres usagers de la voie publique.
- > Le sentiment de sécurité en tant que piéton-ne, décliné suivant les lieux et les publics.
- > Le confort de marche : aménagements et aménités, signalétique, information.
- > L'importance donnée aux déplacements à pied par la commune.
- > Les aménagements et équipements pour améliorer le quotidien des piéton-nes.

Soutenu par l'Ademe et les ministères chargés de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques, le Baromètre 2023 confirme en grande partie les constats établis deux ans auparavant. Les piétons font preuve d'une grande constance dans leurs opinions et demandes, exprimant beaucoup de critiques et peu de satisfecits. Ainsi, les 4 principales attentes des

« À L'ÉCHELLE NATIONALE, LA NOTE MOYENNE OBTENUE EST DE 9,2/20. »



La parole aux piétons : 2023, une nouvelle édition du Baromètre des villes marchables.

piétons formulées en 2021 se trouvent réaffirmées en 2023 en conservant leur ordre de priorité : l'amélioration des cheminements piétonniers en les rendant plus larges, bien entretenus et sécurisés ; l'affectation exclusive des trottoirs pour les déplacements à pied ; une répression/verbalisation accrue du stationnement sur les passages piétons et les trottoirs ; enfin, une régulation de la vitesse des véhicules motorisés dans les zones fréquentées par les piétons.

À l'échelle nationale, la note moyenne obtenue est de 9,2/20, la même qu'en 2021. Quelques éléments positifs sont toutefois à noter, notamment concernant la perception des actions menées

Les principales pistes pour améliorer l'usage de la marche *

- 1 Des cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés et désencombrés → 42%
- 2 Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied → 34%
- 3 Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs → 27%
- 4 Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons → 27%
- 5 Traiter les points noirs et les coupures urbaines (carrefours, traversées de voies qui obligent à de larges détours...) → 25%
- 6 Des aménagements pour rendre la marche plus agréable pour les piétons (bancs de repos, toilettes, eau potable...) → 24%

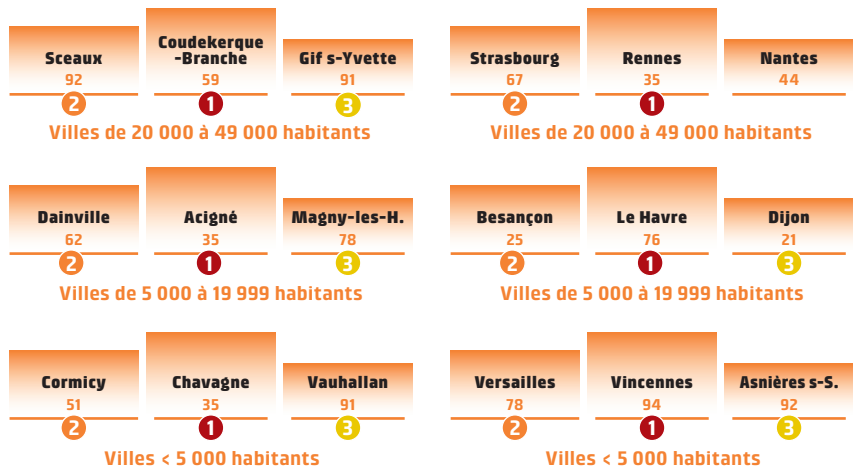
Aménagements, continuités, sécurité : les attentes des piétons couvrent un large panel de thématiques.

par les collectivités. Si celle-ci reste globalement négative (60 % des répondants pensent que leur commune est peu à l'écoute des besoins des piétons et 57 % estiment qu'elles font peu d'efforts pour la marche), ce jugement est moins sévère que lors de la première édition où les résultats étaient respectivement de 69 % et 63 %. L'explication peut se trouver dans le délai nécessaire à la mise en place d'une politique marchable a indiqué Catherine Pilon, directrice générale du CVTCM :

« POUR 27% DES RÉPONDANTS, SOIT PRÈS D'UN TIERS, LA SITUATION S'EST AMÉLIORÉE. »

« Deux années entre les deux Baromètres, cela reste court pour relever des avancées significatives. Il faut plus de temps et d'investissement pour aménager les trottoirs pour créer des pistes cyclables provisoires. N'oublions pas que l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs a montré que 44 % des documents de la

stratégie marche ont été réalisés après 2019. Les points noirs repérés dans les collectivités constituent une base de dialogue (...). Pour 27% des répondants, soit près d'un tiers, la situation s'est améliorée. »



Des villes de toutes tailles lauréates de cette nouvelle édition du Baromètre des villes et villages marchables.

stratégie marche ont été réalisés après 2019. Les points noirs repérés dans les collectivités constituent une base de dialogue (...). Pour 27% des répondants, soit près d'un tiers, la situation s'est améliorée. »

Les conclusions de ce Baromètre ont été présentées lors d'une conférence de

presse le 12 septembre 2023. Les retours médiatiques ont été nombreux, preuve que le sujet intéresse. Un intérêt qui s'est confirmé deux mois plus tard aux Rencontres de Reims où les lauréats ont reçu leur trophée.

Une cérémonie de remise de prix a été organisée à l'occasion des Rencontres de la marche en ville en l'honneur des villes arrivées premières de leurs catégories dans l'édition 2023 du Baromètre.

Les Rencontres nationales de la marche en ville, 2 jours de mise à l'honneur de la mobilité piétonne

Près de 200 personnes étaient réunies à l'invitation du collectif Place aux Piétons à Reims, les 9 et 10 novembre 2023. Ces Rencontres avaient comme fil rouge lors de ces deux journées d'échanges 4 grands axes :

- > Pour une ville à hauteur de piéton.
- > Pour une ville inclusive : des espaces publics accessibles à tous.
- > Pour une ville sensible : rendre la ville désirable.
- > Pour une ville vivante : les flux piétons pour la ville active.

Raphaël Blanchard, élu en charge de la ville active et sportive, s'est félicité que la ville de Reims accueille cet événement, territoire dans lequel un tiers des



Les lauréats et les partenaires de l'édition 2023 du Baromètre. Une cérémonie de remise de prix a été organisée à l'occasion des Rencontres de la marche en ville en l'honneur des villes arrivées premières de leurs catégories dans l'édition 2023 du Baromètre.

© CVTCM

déplacements se font à pied. Requalification des berges, test grandeur nature « Rues aux écoles », commission d'analyse des défaillances de l'espace public : « Les Rencontres nationales de la marche en ville étaient destinées à se tenir à Reims » a affirmé l'élu.

Quels sont les leviers pour améliorer la qualité de la marche en ville ? Pour Jérôme Monnet, codirecteur de l'école d'urbanisme de Paris, « le piéton est à la fois dans le statique et dans le dynamique ; dès lors, cela implique d'adopter une culture du déplacement élargie, qui intègre autant le végétal, le confort ou encore le bruit. » Les échanges ont insisté sur l'importance de retrouver le plaisir de la marche, de la déambulation, de la flânerie.

L'enjeu de la sécurité a également été abordé, les participants ayant en tête les derniers chiffres publiés par la Sécurité routière quelques jours avant ces Rencontres : en 2022, 537 piétons ont perdu la vie, une nette augmentation par rapport à l'année précédente (+ 74 personnes).

99,8 % des décès de piétons en France ont été causés par des conducteurs de véhicules motorisés. Malgré ces chiffres alarmants, il a fallu attendre 2019 pour que le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) intègre en son sein une représentation des piétons, a regretté Christian Machu, secrétaire général de 60 millions de piétons. Cette présence au CNSR permet de rappeler que le piéton est l'usager le plus vulnérable, se distinguant ainsi des autres usagers évoluant dans l'espace public avec un véhicule.

Dans la continuité des résultats du Baromètre, les échanges ont beaucoup porté sur les manques et les attentes pour améliorer l'expérience piétonne. Mais aussi sur l'existence même d'un porte-parolat des piétons. Pour Jean-Marc Offner, ingénieur et urbaniste, qui introduisait les Rencontres, « les piétons n'ont pas de conscience de classe, contrairement aux cyclistes : ils sont pour le moment faiblement reconnus alors qu'il y a besoin qu'ils deviennent des aiguillons locaux. » Pour le chercheur, il faut se

méfier des faux-amis : les zones piétonnes, qu'il qualifie de « réserves à piétons mais ne répondent pas aux enjeux des déplacements du quotidien » ou encore « la focalisation sur l'aménagement des parvis des écoles alors que c'est tout le cheminement qu'il faut prendre en compte ».

L'enjeu de la mise à l'agenda du sujet marche est donc crucial

C'est une étape indispensable pour que les élus s'intéressent puis s'emparent du sujet pour mener des actions concrètes. Des temps de visites comme ceux proposés à Clermont-Ferrand dans le cadre du congrès du Club sont ainsi tout à fait bénéfiques à une meilleure prise en compte de la marche, a rappelé Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir : « Les élus de Clermont-Ferrand ont orienté leur visite autour de la question du handicap : avec une mise en situation, les participants pouvaient être à la place d'une personne en situation de mobilité réduite, qu'elle soit déficiente visuelle ou se déplace avec une canne. C'est cette approche qui est nécessaire quand une collectivité réfléchit au sujet de la mobilité piétonne : il faut être inclusif, partir des plus vulnérables ». À Reims, des visites ont également été organisées, avec une présentation de la nécessaire articulation entre développement de la marche, préservation du patrimoine et prise en compte du végétal.

En filigrane au cœur des échanges, le développement récent du vélo et l'attention des collectivités et de l'État à son sujet a fait beaucoup réagir.

« Les choses ont quand même évolué », a tenu à rappeler Thierry du Crest, coordinateur interministériel pour le développement du vélo et de la marche. « Il y a deux ans, à Marseille, il n'y avait pas d'adjoint spécifiquement dédié à la marche

au sein de la Mission marche et vélo, il n'y avait pas de programme ID-Marche avec un appel à projets inédit à destination des collectivités pour le développement de la marche et une montée en expertise des collectivités via la communauté Mobilités piétonnes, etc. Il n'y a pas besoin de se comparer au vélo pour défendre une politique de la marche. » Et de citer de nombreux engagements financiers portés par l'État pouvant bénéficier tout autant à la marche qu'au vélo, comme c'est le cas des rénovations de passerelles dans le cadre du fonds mobilités actives.

Les nombreuses collectivités présentes à Reims – une trentaine – témoignent également de cette complémentarité entre marche et vélo, étant engagées dans un développement conjoint et complémentaire de ces deux modes de déplacement. « Il faut faire avancer vélo et marche en même temps », a défendu Catherine Pilon lors de la table ronde d'ouverture : « Le cœur du sujet, c'est le partage de l'espace public : sa redistribution au profit des piétons et des plus vulnérables est en cours.

Plus de 9 000 kilomètres de zone 30 et 1 297 zones de rencontre sont ainsi prévues d'ici la fin du mandat, nous indique l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs. » Il ne s'agit donc pas de nier l'existence d'autres modes de déplacement, comme la voiture, mais de repenser son usage (lutte contre l'autosolisme) et de la

« remettre à sa juste place », témoigne Valérie Fauchoux, adjointe déléguée aux mobilités et aux déplacements à la ville de Rennes.

Autant pour la marche que pour le vélo, les échanges de cette journée ont insisté sur la question des distances parcourues par les Français et les Françaises lors d'une journée. 80 % des déplacements de moins d'un kilomètre se font à pied ; pour les déplacements de 1 à 2 km, la marche représente 47 % des déplacements. Il faut donc qu'il y ait des lieux

« 80 % DES DÉPLACEMENTS DE MOINS D'UN KILOMÈTRE SE FONT À PIED ; POUR LES DÉPLACEMENTS DE 1 À 2 KM, LA MARCHÉ REPRÉSENTE 47 % DES DÉPLACEMENTS. »



**« PENSER L'ESPACE PUBLIC
POUR LES PLUS VULNÉRABLES,
C'EST EN RÉALITÉ LE PENSER
POUR TOUS ET TOUTES. »**

**Françoise Rossignol, présidente
du CVTCM, rappelle la nécessité
de construire un espace public
accueillant, condition indispensable
au développement de la pratique
de la marche**

de vie accessibles à cette distance. Or, la tendance est tout autre : pour la mobilité locale, la distance locale parcourue a augmenté de 12 % entre 2008 et 2019. Cet enjeu d'une réduction des distances est loin d'être anodin, souligne Françoise Rossignol, présidente du CVTCM : « Pour les personnes vulnérables ou à la mobilité réduite, il est encore plus primordial d'avoir tout pas loin. C'est donc bien par l'urbanisme que nous arriverons à réduire la place de l'automobile et que nous proposerons un cadre de vie de qualité à nos concitoyens, plus apaisé. »

Enfin, la question des changements des mentalités a été abordée avec l'enjeu de développer la part modale de la marche chez les plus jeunes. Ce sont en réalité les parents qu'il faut convaincre, explique Mathieu Chassignet, ingénieur mobilités actives et partagées à

l'Ademe : « Il faut convaincre les parents qu'ils peuvent laisser leurs enfants venir à pied et à vélo à l'école et, de manière plus générale, encourager la pratique de la marche dans la société française. Si la moyenne d'un trajet à pied est de 16 minutes, il ne faut pas la considérer comme un plafond mais comme un plancher. »

Les Rencontres ont ouvert des sujets à approfondir pour les prochains

rendez-vous : la question de la marche dans le périurbain, sujet à part entière et qui constitue un « autre rapport sensible à l'espace » (J-M. Offner) ou celle des « pauvres et des adolescents, dont on a peu parlé et qui sont trop souvent considérés comme des nuisances » (J. Monnet). Elles se sont conclues par une interpellation du collectif Place aux piétons pour une meilleure prise en compte de la marche dans les politiques nationales. ■

Mathieu Chassignet ; Données : SDE, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019 ; SOeS – Inrets – Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008

Les enjeux des mobilités actives dans le logement social

Depuis plusieurs années, le Club s'est rapproché des bailleurs avec l'ambition d'aller vers les dix millions d'habitants qui résident dans les 5 millions de logements sociaux et de développer des solutions de stationnement. Une convention a été signée entre l'Union sociale pour l'habitat (USH) et le Club, lors du Salon des maires. L'occasion de donner la parole à sa présidente, Emmanuelle Cosse.

VILLE ET VÉLO : L'USH (Union sociale pour l'habitat) et le Club des villes et territoires cyclables ont signé une convention de partenariat le 22 novembre 2023, que symbolise-t-elle ?

Emmanuelle Cosse : Cette convention marque notre engagement commun autour de deux enjeux sociétaux : la réduction des émissions carbone et la réduction des inégalités sociales.

La patrimoine HLM, c'est plus de 5 millions de logements et près de 11 millions de personnes logées. Les organismes HLM emploient également 82 000 salariés. Le mouvement Hlm a l'échelle nécessaire pour impulser une dynamique en faveur des mobilités actives. Nous menons des actions et celles-ci voient leurs impacts décuplés lorsqu'elles sont coordonnées avec les acteurs compétents sur le sujet, en tout premier lieu les collectivités locales.

Cette convention avec le Club des villes et territoires cyclables et marchables est une étape importante en faveur des mobilités actives pour toutes et tous en tout point du territoire, en milieu urbain comme en milieu rural.

Quelles sont les actions menées et à venir de l'USH sur les mobilités actives ?

E.C. : Il y a plusieurs années, l'USH a réalisé une étude sur les mobilités actives visant à faire un état des lieux des pratiques et fournir des recommandations pour leur développement.

L'Union a également des échanges réguliers avec le Club : participation du Club au congrès Hlm, contribution à des études et des événements en direction des organismes HLM.



Emmanuelle Cosse, présidente de l'USH, et Françoise Rossignol, présidente du CVTCM, signent la convention de partenariat au Salon des maires et des collectivités locales.



Le guide *À pied et à vélo dans les quartiers prioritaires*, publié par le Club en juin 2023, explore les axes structurants d'un système mobilités actives adapté aux QPV. Il a fait l'objet d'un soutien de l'Agence nationale pour la cohésion des territoires (ANCT). Une publication accessible sur le site Internet du Club et constituée de quatre dossiers thématiques :

- 1 **DÉVELOPPER** une culture marche et vélo dans les quartiers : des services solidaires et inclusifs, des animations pour sensibiliser les habitant-es.
- 2 **APPRENDRE** à se déplacer activement : des habitant.es à pied et à vélo.
- 3 **AMÉNAGER** et sécuriser : redéfinir le partage de l'espace public et relier les quartiers au reste de la ville.
- 4 **PROTÉGER** les vélos des habitant-es : développer l'offre de stationnement.

Signe que le vélo est un sujet d'intérêt des organismes HLM, la visioconférence USH en partenariat avec le Club et organisée le 23 mars 2023 a rassemblé plus de 100 participants. Cette année, les équipes de l'Union ont engagé une étude à laquelle participe le Club et qui s'intitule « *Favoriser les mobilités actives et décarbonées au sein du parc social* ».

En quoi les enjeux de mobilités actives font écho aux activités des organismes HLM notamment dans les QPV ? Quelles sont les leviers activés par les bailleurs, à la fois en tant qu'employeur et en tant que gestionnaire, pour favoriser la pratique du vélo ?

E.C. : Mener des actions en faveur des mobilités actives est important et s'inscrit, du point de vue des bailleurs, dans des démarches écologiques et de responsabilité sociétale. On le sait, à l'échelle d'un immeuble, la mobilité des occupants a un poids non négligeable dans le bilan carbone. De nombreux organismes HLM ont bien pris la mesure de ce levier dans le cadre de leur politique bas carbone. Agir sur les mobilités actives, c'est aussi générer des externalités positives comme améliorer la qualité de l'air ou encore contribuer à l'activité physique si importante en matière de santé. On le sait aussi, et le Club l'a bien démontré dans ses travaux, la pratique du vélo



Stationnement vélo en pied de logements sociaux dans le quartier Neuhof Meinau à Strasbourg.

est moindre chez les habitantes et habitants des quartiers prioritaires. De nombreuses initiatives sont à l'œuvre pour donner plus de place aux vélos dans les quartiers et développer plus largement ce mode de déplacement. Certains bailleurs ont intégré une expertise interne, voire un métier dédié aux mobilités actives afin de porter de façon globale ce sujet au sein de l'organisme. De nombreuses directions peuvent être mobilisées sur le sujet nécessitant ainsi une coordination : le patrimoine pour le volet aménagement, la proximité pour la gestion et la relation aux locataires, le développement social urbain ou l'innovation sociale pour concevoir des projets en phase avec les besoins du terrain, mobiliser des financements comme Alvéole + ou inscrire les actions dans une programmation territoriale liée à la politique de la ville... Les projets sont nombreux et très concrets, auprès des locataires (développer l'apprentissage et l'usage du vélo, l'accès aux équipements, proposer une offre de stationnement sécurisée et proche des cheminements usuels, mise en place d'ateliers de réparation...) ou auprès des salariés pour encourager ce mode de déplacement. ■

Promouvoir les véhicules intermédiaires

Bien plus que la voiture électrique, les véhicules intermédiaires représentent une vraie solution pour décarboner notre mobilité et les collectivités ont un important rôle à jouer pour les promouvoir.

DE QUOI S'AGIT-IL ? Les véhicules intermédiaires regroupent tous les modes de transport individuels de moins de 600 kg entre le vélo classique et la voiture. Cette définition recouvre une très grande diversité de véhicules. On peut distinguer plusieurs familles : les vélos à assistance électrique bien connus et déjà très diffusés, les speedelecs (des vélos à assistance électrique qui peuvent rouler à 45 km/h) encore peu répandus, toutes sortes de vélos spéciaux dont certains en plein essor (cargocycles, vélos allongés, vélos pliants, vélos couchés, vélomobiles, vélos-voitures...), les microvoitures, les voiturettes, les deux-roues, tricycles et quadricycles motorisés, dotés parfois d'une cabine et les minivoitures. Seuls certains véhicules des deux dernières catégories peuvent dépasser les 45 km/h¹.

Un vrai potentiel

En quelques décennies, les voitures ont pris un embonpoint impressionnant. Elles pesaient 800 kg en moyenne dans les années 1960 et environ 1,3 t aujourd'hui, dopées par l'essor des SUV et des voitures électriques lestées de leurs lourdes batteries. Toutes leurs dimensions ont augmenté à tel point que les places dans de nombreux garages construits après-guerre ne sont plus utilisables. La voiture électrique divise l'empreinte carbone de la voiture thermique par 2 ou 3, mais le compte n'y est pas, car selon la stratégie nationale bas-carbone, il faut diviser cette empreinte par 6 d'ici 2050. Quant à l'empreinte matières de la voiture électrique, elle est deux fois plus importante que

celle de la voiture thermique car elle utilise des métaux critiques difficiles à extraire et à raffiner.

Dans ce contexte, les véhicules intermédiaires ne représentent pas seulement une vraie solution, ils seront bientôt indispensables : ils sont en effet beaucoup plus légers, tout en restant suffisamment rapides, confortables et sûrs. Une étude a récemment estimé



Triporteur des agents municipaux, à Lille.

leur potentiel pour l'Allemagne à l'horizon 2030 : ils permettraient d'effectuer les trois quarts des déplacements actuels en voiture, la moitié des distances parcourues et réduiraient de 44 % les émissions de gaz à effet de serre du transport individuel, tout cela sans rien changer à l'urbanisme (la localisation de l'habitat, des emplois, des commerces ou des services)².

Concrètement, sur de courtes distances ou en milieu urbain, il suffit le plus souvent de marcher, d'utiliser un vélo ou des vélos spéciaux plutôt qu'une voiture. Sur des distances plus longues ou en zones peu denses (grande périphérie, milieu rural ou montagneux), des véhicules ayant plus de puissance et de confort deviennent nécessaires, sans pour autant qu'ils soient aussi lourds et imposants qu'une voiture.

La filière en construction

L'Ademe, l'agence de la transition écologique, a pris le sujet très au sérieux. Elle a lancé en 2022 l'extrême défi (l'XD) (<https://xd.Ademe.fr>) : « Une démarche collective en compétition dont l'objectif est d'imaginer, prototyper et produire de nouveaux véhicules intermédiaires, sobres et efficaces, durables, simples et peu coûteux, remplaçant la voiture pour les déplacements et la logistique du quotidien dans des territoires [surtout] périurbains et ruraux ! Ces véhicules seront par design évolutifs, reconditionnables, à durée de vie très longue, très efficaces et assemblés et maintenus localement. Ils seront testés dans plus de 200 communes partenaires par des habitants motivés pour les essayer pendant plusieurs semaines en conditions d'usage réelles. »³ L'année 2022 a été consacrée à l'idéation, 2023 au prototypage et à l'expérimentation et 2024 vise à réaliser les premières productions de véhicules en petite série. La communauté a très vite rassemblé plusieurs centaines de personnes (entrepreneurs, industriels, chercheurs, enseignants et institutions diverses). En France, les acteurs de la filière en pleine construction ont récemment créé l'Aveli (Association des acteurs des véhicules légers intermédiaires – <https://www.aveli.org/>). Elle a rejoint la LEVA-EU (Light electric vehicles association), son équivalent européen (<https://leva-eu.com/>).



Triporteur



Vélobile



Biporteur



Vélo pliant



Vélo-voiture

MODE ACTIF

MODE PASSIF



Voiturette



Micro-voiture



2RM, tricycles et quadricycles protégés



Mini-voiture

Des obstacles encore nombreux à surmonter

L'image des véhicules intermédiaires reste aussi à construire. La publicité automobile omniprésente façonne nos imaginaires (de l'ordre de 4 milliards d'euros dépensés chaque année par les constructeurs automobiles). Les véhicules qui ressemblent à une minivoiture sont dès lors immédiatement comparés à la voiture et dénigrés comme étant peu puissants, trop lents et inconfortables ou au contraire considérés par certains adolescents de familles fortunées comme une étape excitante... avant le passage du permis et l'accès à la voiture⁴. Les vélos spéciaux échappent plus facilement à cette comparaison avec la voiture et jouissent d'une meilleure image. Quoi qu'il en soit, il faudra se résoudre à encadrer fortement la publicité automobile, comme on a fini par le faire pour le tabac ou l'alcool.

Les aides publiques à l'achat de véhicules électriques devront également être revues, car elles favorisent outrageusement les gros véhicules au détriment des moins lourds. Une réforme du bonus écologique devrait pénaliser les véhicules les plus lourds et intégrer idéalement tous les modes individuels de déplacement de la marche aux plus grosses voitures⁵.

Le réseau routier est également à adapter. En zone urbaine, seuls les véhicules intermédiaires à gabarit étroit pourraient circuler à vitesse limitée sur les pistes cyclables. En zone peu dense, il faudrait envisager de supprimer le transit automobile sur le réseau des « routes blanches » (sur les cartes Michelin ou IGN) et y abaisser la vitesse pour que les véhicules intermédiaires et les cycles puissent y circuler en sécurité.

Une voiture est rarement utilisée à pleine capacité. Mais sans voiture, il faudra que les familles réinventent leur manière de partir en vacances ou en week-end. C'est peut-être là l'obstacle le plus important. Toutefois, de nombreuses solutions alternatives existent déjà, comme les vacances à vélo !

Les normes européennes qui fixent les caractéristiques des véhicules pour des raisons louables de sécurité nécessitent des homologations coûteuses et freinent l'innovation. Toute cette réglementation devra être assouplie.

Beaucoup de ces obstacles ne peuvent être levés que par des instances nationales ou européennes. Les collectivités ont pourtant un important rôle à jouer dans le développement des véhicules intermédiaires.

Le rôle des collectivités

Elles peuvent d'abord soutenir les écoles d'ingénieurs qui les conçoivent, les start-up qui les développent ou encore les entreprises qui les utilisent, car il est fort possible qu'il y ait des acteurs impliqués dans ce domaine sur leur territoire tant les initiatives se multiplient dans toute la France. Il peut s'agir de véhicules, mais aussi de sous-ensembles ou de composants. Des clusters sont en cours de formation dans diverses régions. Souvent centrés au départ sur le vélo, ils comptent bien étendre leur compétence aux véhicules intermédiaires (CARA dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Vélo Vallée en Occitanie, Cygo dans le Grand Ouest ou celui en constitution en Région Grand Est).

Autre initiative complémentaire, les collectivités peuvent utiliser leurs différents supports de communication pour présenter ces véhicules dans un dossier à paraître dans leur périodique ou réaliser des vidéos à mettre sur leur site. Les collectivités peuvent également fournir des véhicules intermédiaires à certains services ou employés. Par exemple, à Tours, pour transporter leurs outils, les plantes ou les déchets végétaux, les jardiniers n'utilisent plus de camionnettes dans les parcs, mais des véhicules plus petits, plus maniables, mieux adaptés. Idem à Roncq, au sud de Lille, où les agents d'entretien utilisent désormais des triporteurs. On peut aussi imaginer que certains élus qui passent leur temps à filer d'une réunion à l'autre décident, pour montrer l'exemple,

de circuler dans un de ces véhicules. Enfin, il est toujours judicieux de faire essayer à tous ceux qui le souhaitent

« LES COLLECTIVITÉS PEUVENT ÉGALEMENT FOURNIR DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES À CERTAINS SERVICES OU EMPLOYÉS. [PAR EXEMPLE], POUR TRANSPORTER LEURS OUTILS, LES PLANTES OU LES DÉCHETS VÉGÉTAUX. »

La meilleure façon de dépasser ses préjugés consiste en effet à utiliser soi-même un tel engin pour s'en faire sa propre opinion, plutôt que de subir un plaidoyer abstrait. La collectivité peut donc se doter d'une petite flotte de véhicules intermédiaires à louer au quotidien ou lors d'événements, pour susciter et entretenir le buzz. C'est la méthode utilisée par l'association In'VD (Innovation véhicules

divers types de véhicule intermédiaire, comme le prévoit d'ailleurs l'extrême défi de l'Ademe (on ne sait pas encore comment seront choisies et impliquées les « 200 communes partenaires »).

doux) basée à Millau, en milieu rural de moyenne montagne (<https://invd.fr/>) : pas de bla-bla, tout volontaire peut essayer pendant une semaine un des véhicules de la flotte de l'association et donner son avis, transmis ensuite au concepteur de l'engin concerné. Pour sensibiliser les usagers à l'utilisation de ces véhicules, l'association a récemment mis au point un kit d'animation appelé Roultoudou et que l'on peut commander sur son site.

À Millau, où est basée In'VD, s'est tenu récemment, du 7 au 9 novembre, le deuxième Salon européen des véhicules intermédiaires impulsé par l'Ademe : 250 participants, 50 véhicules présentés et qui pouvaient être essayés, beaucoup de jeunes ingénieurs enthousiastes et de collectivités intéressées, nombreuses tables rondes et ateliers tous captivants. Chacun est reparti en se disant qu'il avait vécu un moment historique. Les véhicules intermédiaires ont un avenir assuré. ■

Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille (frederic.heran@univ-lille.fr)



POUR EN SAVOIR PLUS

1 F. Héran (coord.), « *Dossier sur l'avenir des véhicules intermédiaires* », Transports urbains, n° 141, 2022, p. 3-40. <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2022-1.htm>

2 S. Ehrenberger, I. Dasgupta, M. Brost, L. Gebhardt Laura & R. Seiffert, « *Potentials of Light Electric Vehicles for Climate Protection by Substituting Passenger Car Trips* », World Electric Vehicle Journal, vol. 13, nr 183, 2022.

3 G. Plassat, « *L'extrême défi de l'Ademe* », Transports urbains, n° 141, 2022.

4 L'Ami de Citroën a ainsi défrayé la chronique, mais en fait moins de la moitié des Ami sont vendues à des adolescents. Les autres sont bel et bien utilisées par des adultes qui s'en contentent.

5 F. Héran et A. Bigo, « *Malus poids, émissions de CO² : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !* », The Conversation, 26 octobre 2020.

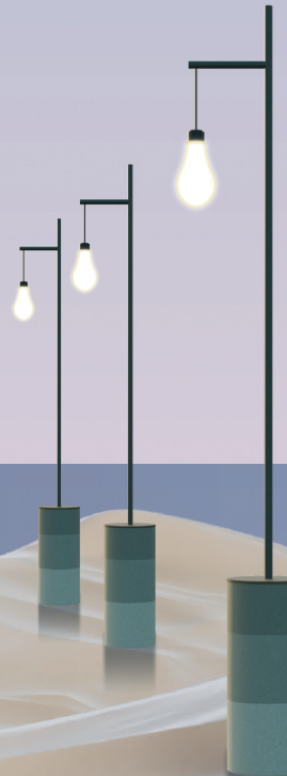


Je ne suis pas un vélo mais un Jour nouveau

" Le meilleur vélo électrique
de 2023 est le Moustache J "
Frandroid Awards 2023

" Le meilleur vélo électrique
de 2023 est ... J de Moustache "
01net Awards

FRANDROID



{MOUSTACHE
smiling machines

abriplus

depuis 1992

30 ANS

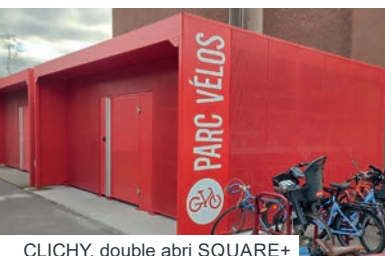
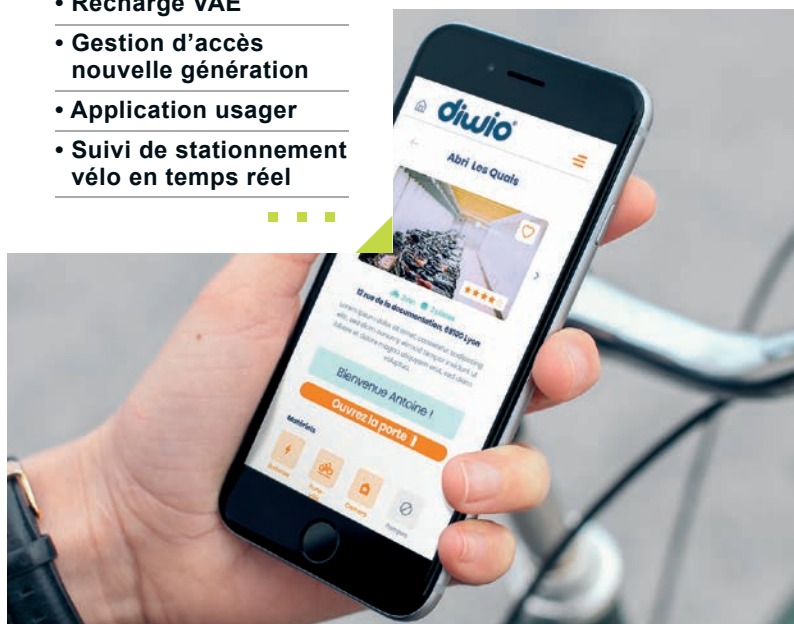
Notre expérience
au service des
politiques cyclables

Des abris sécurisés
dans toute la France

- Alimentation solaire
- Recharge VAE
- Gestion d'accès nouvelle génération
- Application usager
- Suivi de stationnement vélo en temps réel



Gare de TOURS, abri MODUL'ERE, 120 places



CLICHY, double abri SQUARE+



CANNES, abri solaire KOMPAKT



DIJON, abri NOMAD 20 places



BONDY, abri NOMAD 20 places

Abriplus est fabricant français d'abris et d'équipements vélos.
L'installation est à prix unique partout en France.

abri-plus.com

02 40 78 08 08

