



VILLE ET VÉLO



Plateforme des coûts : Le vélo, un investissement d'avenir | DOSSIER P. 4-9

ÉVÈNEMENT > Mai à vélo 2024 | FOCUS > Talents du vélo et de la marche : nouvelle saison ! | PROSPECTIVE > Le vélo et la marche, les modes de transport du futur ?

Événements sportifs ou culturels ?

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®



Les projets de la fin de ce mandat si exceptionnel se finalisent : l'occasion de dessiner des territoires plus apaisés en "bouclant" nos dernières réalisations marche et vélo. Alors que notre campagne ville apaisée bat son plein, le Club a souhaité accompagner les collectivités dans le déploiement de leurs politiques vélo en mettant en ligne une plateforme des coûts des politiques de mobilités actives. Pour l'instant dédiée aux seules politiques vélo, elle sera étendue aux politiques en faveur de la marche courant 2024. Ce nouvel outil en ligne permet de trouver des ordres de grandeurs, des prix moyens, pour estimer rapidement son budget vélo. On y trouve aussi des exemples plus détaillés de réalisations pour s'inspirer et ajuster à son projet. Merci à toutes les collectivités qui ont contribué à le rendre possible et qui s'engagent dans son actualisation au long cours !

Cette plateforme, qui fait suite au guide papier publié en 2020 a permis de réactualiser les coûts, souvent à la hausse. Ainsi, le coût moyen d'une piste cyclable passe de 400€ le mètre linéaire à près de 600€, soit une augmentation de 50%. Répercutée dans les dépenses des collectivités, cette inflation comporte le risque important d'une réduction de l'ampleur et du nombre de projets menés.

Cette situation met plus que jamais en évidence la nécessité absolue de l'accompagnement de l'Etat pour construire cette France des mobilités actives plébiscitée par nos concitoyens. Nous comptons sur le gouvernement pour qu'il poursuive et amplifie la dynamique enclenchée par le plan vélo et marche 2023-2027, dans sa dimension interministérielle.

Je vous souhaite un joyeux mai à vélo et de nombreux talents de la marche et du vélo à éclore sur vos territoires !

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



édito

DOSSIER, GUIDE DES COÛTS

Plateforme du guide des coûts : le vélo, un investissement d'avenir	p. 4-7
Trois questions à l'Ademe	p. 8
Du côté des collectivités	p. 8

FOCUS

Talents du vélo et de la marche : nouvelle saison	p. 10
Portraits des sept lauréats Talents du vélo 2023	p. 11
Portraits des cinq lauréats Talents de la marche 2023	p. 13

ÉVÈNEMENT

Mai à vélo 2024 : appel à mobilisation inédite !	p. 14
--	-------

RECHERCHE

La sécurité des usagers des modes actifs, une priorité renouvelée des collectivités	p. 16-17
---	----------

PORTRAIT DE TERRITOIRE

Jurançon : rassembler autour de la marche !	p. 18-19
---	----------

PROSPECTIVE

Le vélo et la marche, modes de transport du futur ? Pas seulement dans les grands centres urbains !	p. 20-22
---	----------

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 - **Rédactrice en chef adjointe** : Marion Pons - **Ont collaboré à ce numéro** : Luc Bergman, Marion Pons, Thibault Hardy, Romain Legros, Aude Raynaud, Valentin Joubert - **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 : mai 2024 ISSN 1631 - 3054

Plateforme des coûts : le vélo, un investissement d'avenir

Selon l'enquête menée en 2023, les collectivités comptent déployer un total de 28 000 km de nouveaux aménagements cyclables sur l'ensemble du mandat, dont 85 % restaient à réaliser. Cela revient à aménager 1% de la voirie française métropolitaine accessible aux cycles dont 45 % en site séparé. Mais cette ambition a un prix !

EN MAI 2024, le Club met en ligne sur son site Internet une plateforme numérique pour aider les collectivités à estimer les coûts de leurs politiques vélo.

Le lancement de cet outil en ligne fait suite à la parution, en 2020, du guide des coûts des politiques vélo. Avec la variation des prix et l'émergence de nouveaux types d'actions de politique vélo, le Club a eu l'idée de développer une interface plus accessible et flexible qu'un guide format «livret», permettant d'être mise à jour facilement et rapidement.

La plateforme a été lancée le 25 avril 2024. Son développement a bénéficié d'un soutien de l'Ademe et elle est à disposition des collectivités pour les aider à mieux définir leurs budgets de plan vélo en leur présentant un ordre de grandeur des coûts. À son lancement, 70 actions chiffrées, dont des coûts moyens sont calculés à partir d'une dizaine de projets réalisés et des fourchettes de prix figureront sur la plateforme.

Les aides financières existantes pour accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques vélo sont aussi à retrouver sur la plateforme des coûts. Les actions « vélo » seront prochainement rejointes par les informations relatives aux actions « marche » menées par les collectivités.

Une plateforme évolutive et collaborative

Les données présentes au lancement de la plateforme sont issues d'une diversité de sources, collectées par l'équipe du CVTCM : enquête auprès des adhérents du Club et des collectivités territoriales volontaires, informations

provenant d'organismes nationaux (Ademe, ministère des Transports à partir d'appels à projets) ainsi que d'acteurs économiques de la filière vélo.

Proposer un ordre de grandeur aux usagers

Les coûts présentés sur la plateforme sont des moyennes, ou des exemples, donnant un ordre de grandeur aux utilisateurs. Le coût réel d'une action peut en effet varier fortement

AU FUR ET À MESURE DE SON FONCTIONNEMENT, LA PLATEFORME AGRÉGERA DE NOUVELLES DONNÉES GRÂCE AUX CONTRIBUTIONS DES UTILISATEURS : IL LEUR EST EN EFFET POSSIBLE DE TRANSMETTRE LEURS EXPÉRIENCES ET AINSI CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA BASE DE DONNÉES

d'un territoire à l'autre, d'une opération à l'autre. Ainsi, de nombreux facteurs peuvent faire varier le coût final d'un aménagement ou d'une politique vélo, tels que : les caractéristiques du site à aménager, le niveau d'ambition de la collectivité, la complexité de la gouvernance, le mode opératoire et la contractualisation, la réalisation des travaux, la variation du prix des matériaux.

LA PLATEFORME DES COÛTS

- > A propos
- > Les coûts
 - > Concevoir et mettre en œuvre
 - > Aménagements
 - > Services
 - > Animation et communication
 - > Éléments de communication imprimés
 - > Organisation d'une fête du vélo
 - > Organisation d'un challenge vélo
- > Aides financières
- > Contribuer à la plateforme

LES COÛTS

RECHERCHE : 🔍

Concevoir et mettre en œuvre	Aménagements	Services	Animation et communication
------------------------------	--------------	----------	----------------------------

ORGANISATION D'UN CHALLENGE VÉLO



Affiche du challenge vélo de Strasbourg (67) © Eurométropole de Strasbourg

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

Coût de l'opération en 2021 : **152 000€**

Depuis 2009, l'Eurométropole coorganise, avec l'association cycliste départementale (CADR 67), et finance le challenge à vélo « Au boulot à vélo ». En 2021, l'opération a mobilisé 327 établissements de la métropole permettant à près 9 000 cyclistes de rouler 874 000 kilomètres à vélo durant le mois de juin. Cette opération d'envergure a nécessité la mise en place d'une campagne de communication, la réalisation de support web (newsletter, site web dédié) et le suivi par une équipe d'organisateur du challenge avant, pendant et après la clôture de l'évènement.

Capture d'écran de la plateforme des coûts, hébergée sur www.villes-cyclables.org

2020-2023 : une actualisation des coûts qui suit le taux de l'inflation

Comparé au guide de 2020, cette plateforme présente des coûts qui, pour la plupart, ont sensiblement augmenté depuis ces cinq dernières années. Effectivement, les prix des matériaux de construction ont connu une forte inflation au cours de cette période, tel qu'illustré par les tableaux page 6. Mais l'évolution des coûts s'explique aussi

par une évolution des projets. Ainsi, les collectivités réalisent des pistes plus onéreuses car d'une plus grande qualité afin d'être davantage sécurisantes et en adéquation avec les besoins des usagers. Par exemple, le coût du bitume de couleur, souvent nécessaires pour différencier l'espace vélo de la chaussée ou du trottoir, peut coûter le triple de celui du bitume noir. Autre cas de figure, la largeur des pistes augmente, générant des coûts supplémentaires. ■



© FREEPIK

LES TYPES D' ACTIONS CHIFFRÉES SUR LA PLATEFORME

Au lancement de la plateforme, 70 actions figureront et seront décrites en présentant des exemples et des coûts moyens calculés sur un ensemble de projets réalisés récemment. Les types d'actions présentées sur la plateforme à son lancement est la suivante :

Concevoir et mettre en œuvre

- > Moyens humains
- > Études externalisées
- > Comptage vélo

Aménagements

- > Piste cyclable
- > Voie verte
- > Bande cyclable
- > Chaussidou
- > Vélorue
- > Couloir bus/vélo
- > Zone de rencontre
- > Zone 30
- > Modification du plan de circulation
- > Intersections cyclables
- > Entretien
- > Signalétique et jalonnement
- > Aménagements temporaires
- > Revêtements
- > Stationnement cyclable
- > Aménagements spécifiques

Services

- > Vélo en libre-service
- > Vélo en location longue durée
- > Aide à l'acquisition
- > Apprentissage
- > Ateliers de réparation
- > Services aux entreprises

Animation et communication

- > Éléments de communication imprimés
- > Fête du Vélo
- > Challenge vélo

Évolution de l'Index Travaux Publics de janvier 2019 à janvier 2024 - Base 2010, INSEE



Année	Moyenne annuelle Index Travaux Publics - TP02 - Base 2010	Évolution
2015	105,7	
2016	105,2	- 0,4 %
2017	108,4	+3,1 %
2018	112,4	+3,6 %
2019	114,2	+1,6 %
2020	114,4	+0,1 %
2021	121,0	+5,8 %
2022	130,0	+7,4 %
2023	132,6	+2,0 %
2024	134,0	+1,1 %

Année	Moyenne annuelle Index Travaux Publics - TP02 - Base 2010	Évolution
2015	105,7	
2019	114,2	+8,0 %
2024	134,0	+17,4 %

INFLATION DES COÛTS DES POLITIQUES VÉLO

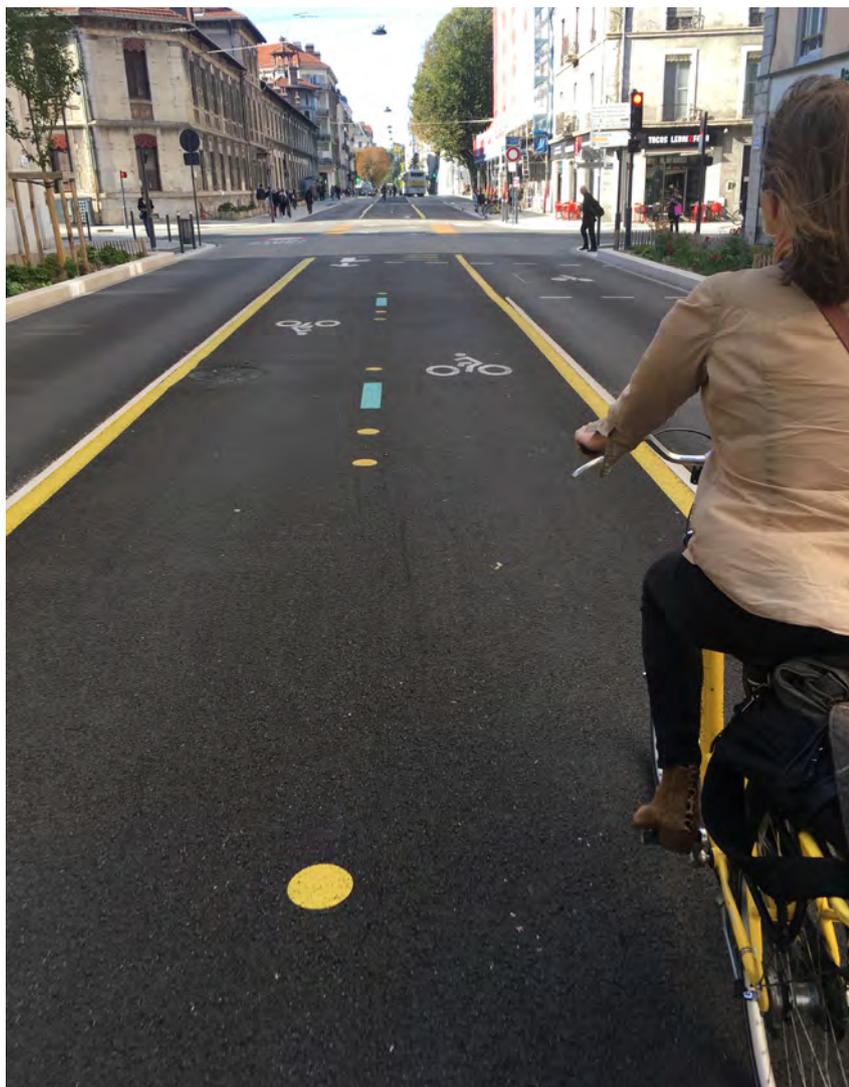
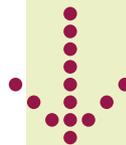
Les coûts des travaux publics ont connu de fortes fluctuations ces dernières années. Entre les complications d'approvisionnement dues à la lutte contre la COVID-19, la forte demande en matières premières à la sortie des confinements, et les chocs énergétiques et logistiques à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, ces cinq dernières années ont été très particulières pour le secteur des travaux publics. L'index des travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation de l'INSEE, qui regroupe un ensemble d'indicateurs de coûts (matériaux, énergie, transport, main-d'œuvre, etc.), a ainsi augmenté de plus de 17 % entre janvier 2019 et janvier 2024¹.

Les fluctuations de coûts diffèrent selon le type de réalisation ou de produit. En se basant sur les données collectées pour la réalisation de la plateforme des coûts, on estime que le prix moyen de mètre linéaire de piste cyclable est passé de 400 € en 2019 à environ 590 € en 2024, une augmentation de presque 50 % en cinq ans.

Sur cette même période, les prix des arceaux vélo ont augmenté de plusieurs dizaines d'euros selon le modèle, tout comme celui des panneaux de signalisation. Aux facteurs conjoncturels cités s'ajoutent des tendances de fond : des exigences plus hautes des collectivités en termes de qualité pour leurs nouvelles infrastructures ainsi que l'intégration de plus en plus fréquente des actions « politique vélo » dans une requalification plus générale de l'espace public.

Or, ces augmentations ont de réels impacts sur les budgets des collectivités territoriales et accentuent un besoin accru d'investissements nationaux à destination des infrastructures cyclables et du déploiement des services vélo.

1 Figure 1 : Évolution de l'Index travaux publics de janvier 2019 à janvier 2024 - Base 2010, INSEE



© A. BRAUN

LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES DU VÉLO

Le vélo valorise le territoire, réduit les coûts liés au changement climatique et économise des dépenses de santé.

Favorise les commerces de proximité

- > Les cyclistes réalisent des achats plus souvent, plus importants et plus près de leur lieu d'habitation
- > Un pouvoir d'achat moins contraint : coût annuel d'un vélo = environ 460 euros, voiture = 6 000 euros

Crée des emplois

- > Potentiel d'au moins 100 000 emplois directs d'ici 2050

Dynamise le territoire

- > En 2020 : les retombées économiques seraient de 11,4 M€ pour 76 200 emplois : 1 M€ de dépense dans le cyclotourisme générerait sur l'économie nationale 2,74 M€

Réduit la congestion des villes, apaise et libère de l'espace public

- > Des centaines d'heures perdues dans les embouteillages des métropoles
- > Un vélo occupe 10 fois moins d'espace qu'une voiture
- > Un coût humain moindre : l'apaisement des villes (par l'aménagement des zones 30, par exemple) réduit les risques d'accidents

Contribue à la lutte contre

le réchauffement climatique et améliore la qualité de l'air

- > Le développement du système vélo représente un potentiel important de réduction de CO₂ et d'émission de particules fines et de gaz toxiques

Permet de faire des économies de santé

- > Aux Pays-Bas, les économies pour le système de santé sont estimées à 19 Mds € par an, pour 300 M€ d'investissements annuels dans les infrastructures vélo



© DR

Trois questions à l'Ademe

Rencontre avec Marie Stephan, référente Vélo à l'Ademe

Pourquoi soutenir la création d'une plateforme du guide des coûts des politiques vélo ?

Marie Stephan : La plateforme des coûts est l'aboutissement d'un travail de longue haleine qui a commencé par une publication de l'Ademe en 2020 sur les impacts économiques du vélo. Dans le prolongement de cette étude, l'Ademe a voulu soutenir le travail du Club pour réaliser le guide des coûts des politiques vélo. Le CVTCM a souhaité rendre l'accès à ce guide plus facile en le rendant plus interactif et plus représentatif des chiffres actuels, ce qui a abouti à une plateforme en ligne. L'idée du Club est de récolter les informations directement en ligne auprès des collectivités qui viendraient témoigner de l'évolution des prix du marché, des cours des matières premières et des services vélo qui sont mis en place. La logique de l'Ademe dans son soutien du CVTCM est la suivante : plus il y a d'infrastructures, plus il y a de cyclistes, eux-mêmes entraînant une plus forte demande d'infrastructures. Pour enclencher ce cercle



© DR

vertueux, il faut pouvoir annexer les budgets aux objectifs fixés puis ensuite permettre à tous et toutes d'adopter le vélo comme moyen de mobilité du quotidien en réalisant des infrastructures de qualité.

Quelles perspectives d'évolution pour cette plateforme ?

M. S. : Avec cet outil, on disposera d'une mise à jour régulière des coûts en continu, caractéristique nécessaire en période d'inflation, pour faire remonter les informations de la manière la plus efficace possible. Tout en continuant à faire des enquêtes auprès des collectivités. On pourra faire évoluer les fonctionnalités : par exemple, en rentrant tous les coûts, on pourrait budgétiser sa politique vélo globale sur plusieurs années. Pour résumer, la plateforme faciliterait l'évaluation des coûts des politiques cyclables, permettant de programmer et d'engager le bon montant pour mettre en place les politiques vélo afin de ne pas se tromper sur la facture. C'est véritablement un outil de planification des dépenses, de planification stratégique. Ce n'est pas qu'une plateforme

d'évaluation des coûts, c'est un outil essentiel, il peut aider l'État dans ses prises de décision pour le calcul de ses enveloppes budgétaires pour le développement des infrastructures. Il peut être intéressant pour analyser à long terme l'augmentation de ces coûts.

Observez-vous un impact de l'évolution des coûts sur l'action publique pour le vélo ?

M. S. : Les dépenses publiques pour le développement des infrastructures et pour les services vélo ont fortement augmenté ces 3-4 dernières années. Par exemple, la piste cyclable a

augmenté de 200 € au mètre linéaire, ce qui est énorme. En parallèle, il y a aussi une augmentation des investissements de l'État, de l'Europe et de l'Ademe aussi. À titre d'illustration, le programme de financement AVELO de l'Ademe finançant les schémas directeurs cyclables est passé de 13 millions pour AVELO 1, à 37 millions pour AVELO 3. Les plans vélo ont aussi explosé, l'appel à territoires cyclables vient rajouter 125 millions d'euros. Cela favorise les collectivités et cela s'ajoute à des projets de plus en plus ambitieux. Au niveau européen, la France s'améliore. Une étude

Du côté des collectivités

Entretien avec Marianne Delsaut, cheffe du bureau de l'aménagement durable au Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis



© DR

Avez-vous observé une hausse des coûts liés aux travaux publics depuis 2019, que ce soit dans le coût des matériaux, du mobilier urbain, ou de la main d'œuvre ?

Marianne Delsaut : On a globalement observé une augmentation des coûts sur nos projets. À mon avis, c'est lié à deux facteurs : l'inflation et le prix des produits retenus. Des choix sont faits par les collectivités, notamment le

département de la Seine-Saint-Denis, de faire des projets qui sont de plus en plus qualitatifs. Par exemple, le choix des matériaux des bordures : auparavant, on mettait beaucoup de béton, maintenant on privilégie plus fréquemment le granit, qui coûte plus cher.

Autre facteur : les projets d'aménagements cyclables s'intègrent plus souvent dans des plans d'aménagements

européenne de 2022, indique que les dépenses nationales par habitant sont passées de 1,2 euro¹ à 1,9 euro en 2022. Concernant les services vélo, les vélos publics en libre-service ou en location longue durée, les collectivités investissent beaucoup plus : on est passé de 120 services vélo en 2015 à plus de 300². Le programme AVELO de l'Ademe³ aura impliqué

1 000 collectivités avec le déploiement de sa 3^e édition. On observe aussi une vraie continuité dans les investissements qui sont faits. Les collectivités développent, dans un premier temps, leurs plans et les schémas directeurs cyclables grâce à AVELO, bénéficient par la suite des appels à territoire cyclables pour financer leurs infrastructures. Ce

qui est très encourageant, c'est que les fruits de ces investissements sont observables dans des infrastructures aujourd'hui davantage continues et sécurisées, et dans la hausse des pratiques. Ces observations nous rappellent que l'évolution de la pratique est corrélée aux dépenses. Les Pays-Bas investissent environ 30 € annuels par habitant et 36 %

des trajets y sont faits à vélo (France : 3 % des trajets). Ces investissements leur font économiser de l'argent, notamment en dépenses de santé⁴. Développer un réseau cyclable séparé, sécurisé, continu et intuitif implique des investissements, mais il faut penser aux bénéfices socio-économiques et environnementaux que cela rapportera. ■

- 1 State of national cycling strategies, ECF (European Cyclist Federation), 2022
- 2 Rapport du vélo public, 2023, Association des Acteurs du Vélo Public (AAVP) et l'ADEME, en collaboration avec le CEREMA et AGIR Transport
- 3 L'Ademe porte le Programme AVELO 3 sur la période 2023-2026, avec un budget de 30 millions d'euros. L'objectif principal est d'impliquer les territoires périurbains et ruraux qui n'ont pas encore adopté de politique cyclable ou d'encourager ceux qui souhaitent aller plus loin.
- 4 En 2015, il a été estimé que les 595 millions d'euros par an dans les infrastructures cyclables aux Pays-Bas faisaient économiser 19 milliards d'euros en dépenses de santé publique. Un rapport de 1 € investi pour 31 € d'économisés. (Fishman E, Schepers P, Kamphuis CB. Dutch Cycling: Quantifying the Health and Related Economic Benefits. Am J Public Health. 2015)

globaux de l'espace public, qui vont aussi concerner la végétalisation, les espaces piétons ou qui vont tenter d'apporter une réponse à des enjeux tels que la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbaine en utilisant un revêtement clair. Tout ceci peut coûter plus cher que de réaliser un simple muret de protection en béton pour une piste cyclable.

Il y a également des difficultés d'approvisionnement spécifiques à la Seine-Saint-Denis, avec à court terme l'augmentation de la demande des matériaux de construction pour la voirie à l'approche des jeux Olympiques. Beaucoup tentent de déployer des aménagements en quelques mois, jusqu'à susciter la crainte d'une pénurie.

La fluctuation des prix affecte-t-elle vos stratégies d'aménagement ?

M. D. : Le budget alloué aux politiques cyclables n'est pas forcément proportionnel à l'augmentation des coûts, ce qui nous force à prioriser. Dernièrement, avec l'accroissement de la qualité des projets du département, cela a impacté l'envergure des linéaires d'aménagement cyclable qui ont pu voir le jour. Ces aménagements sont plus chers et on ne peut pas se permettre d'en faire beaucoup chaque année. Par anticipation, on déploie quand même des aménagements transitoires qui sont relativement peu chers, permettent d'assurer la sécurisation des déplacements à vélo et permettent aussi de tester la conception des aménagements avant pérennisation.

Quels sont les critères pris en compte dans le choix de priorisation ?

M. D. : De façon très pragmatique, l'échéance des jeux Olympiques sur notre territoire nous force à être très réactifs sur certains axes pour sécuriser l'accès à vélo aux sites des compétition (Stade de France, site du Bourget). En dehors des J.O., l'objectif actuel est de pérenniser des aménagements transitoires après les avoir évalués et puis de réaliser des aménagements « en dur » là où le transitoire n'est pas possible pour diverses raisons mais où une intervention est nécessaire parce qu'il s'agit d'un axe prioritaire ou d'un site dangereux. La question se pose sur la pertinence du transitoire dans certains contextes. Le

pérenne est certes plus cher en théorie mais en réalité, le transitoire implique des dépenses d'entretien importantes (pour le remplacement des balises endommagées ou arrachées, par exemple) et d'un point de vue économique, il vaut parfois mieux faire du pérenne dès le début.

Comment pensez-vous que la plateforme des coûts des politiques de mobilités actives vous sera utile dans vos travaux ?

M. D. : Je pense qu'elle nous sera utile au moins à deux titres. Premièrement, elle nous permettra de comparer les prix, les devis de prestataires, avec ceux présentés sur la plateforme. Elle nous permettra aussi d'avoir une estimation du coût des projets lors de la phase de conception. ■

Talents du vélo et de la marche : nouvelle saison

Depuis quatorze ans, les Talents du Vélo, puis les Talents de la Marche (première édition en 2022), récompensent et mettent en lumière les efforts déployés en faveur des mobilités actives. Ils célèbrent les initiatives, les expériences, les innovations et les politiques soutenues sur tous les territoires.

Le développement des modes actifs dépendant en grande partie de l'ingéniosité d'une variété d'acteurs (collectivités, associations, entrepreneurs, etc.), ces tremplins sont l'opportunité de leur donner de la visibilité. La remise des talents 2024 aura lieu fin novembre au Salon des maires.

L'ESSOR DES PRATIQUES CYCLABLES en France ces dernières années a fait naître le besoin de mettre en avant les différents acteurs de ce développement. C'est dans ce but qu'ont été créés les Talents du Vélo : valoriser l'ingéniosité des territoires et de ceux qui composent l'écosystème du vélo.

Ce concours récompense des actions qui contribuent au développement de l'usage du vélo comme un mode de déplacement du quotidien, bon pour l'environnement et la santé.

**LES TALENTS
DU VÉLO :
LE PODIUM
DES INITIATIVES
CYCLABLES
DEPUIS 2011**

La 14^e édition des Talents du Vélo sera officiellement lancée le 3 juin prochain.

La nouveauté de cette année est la remise des prix qui se tiendra au Salon des maires et des collectivités locales (SMCL) au mois de novembre à Paris ! À titre de rappel, les lauréats peuvent être des collectivités, des associations, des entreprises ou des personnalités, couvrant ainsi un large éventail de secteurs et d'initiatives. Six catégories composent le concours des Talents du Vélo, avec la volonté de suivre l'évolution des usages du vélo et ses objectifs de promotion vers de nouveaux publics ou sur de nouveaux sujets comme la santé ou le handicap :

- > **Innovation de produit** récompense le développement de nouveaux équipements ou d'inventions facilement



Remise des prix des Talents de la marche et du vélo 2023 à la mairie du 9^e

accessibles aux cyclistes et permettant d'amplifier la pratique cyclable.

- > **Innovation de service** récompense de nouveaux services destinés aux cyclistes, participant au développement territorial et à la création d'activités utilisant le potentiel du numérique. Une catégorie ouverte aux collectivités, aux associations et aux entreprises.

- > **Le vélo bon pour la santé** récompense des actions dans lesquelles le vélo est un moyen de développer et de protéger la santé physique et mentale des usagers.

- > **Le vélo valorise les territoires**

récompense les actions qui font la promotion des mobilités du quotidien en s'appuyant aussi sur la promotion culturelle, patrimoniale et/ou touristique.

- > **Nouveaux publics** récompense toutes actions qui contribuent à élargir la pratique du vélo vers des publics a priori éloignés de celle-ci.

- > **Pédagogie** récompense des actions originales encourageant l'apprentissage du vélo et la sensibilisation au changement d'image des modes actifs auprès des jeunes. ■

Portrait des sept lauréats Talents du vélo 2023



© CVTCM

> Innovation de service (association) : Le vélo pour tous, sans exception

Le club STAARP a mis en place la plateforme web handivelo.fr dans le but de favoriser l'accès aux vélos adaptés pour les personnes en situation de handicap. Cette plateforme fournit une information complète et actualisée sur les différents types de vélos adaptés, les aides financières disponibles, les itinéraires accessibles, ainsi que des conseils pour choisir le vélo adapté à ses besoins. Le jury a salué cette initiative pour son rôle essentiel dans l'autonomie et l'inclusion des personnes en situation de handicap.

> Innovation de service (collectivité) : Grand Plateau

Le projet « Grand Plateau » est une initiative de la Métropole de Lyon et d'un collectif d'une quinzaine d'entreprises de la filière vélo et micromobilités. Pour rappel, la Métropole de Lyon

a acheté le site industriel connu sous le nom d'« Étape 22D » pour 17 millions d'euros. Le but était de fournir des locaux abordables aux acteurs du vélo pour favoriser le développement de leurs activités. Pour cela, la collectivité a investi 320 000 euros dans l'aménagement et la mise aux normes du site. La Métropole a soutenu la création d'un collectif dédié à optimiser la collaboration entre la collectivité et les entreprises. C'est ainsi que l'association Manufacture des mobilités actives a été créée en 2021. Grand Plateau met à disposition des entrepreneurs des mobilités actives (TPE, PME, artisans...), des espaces de production, des équipements mutualisés. Un écosystème de compétences et un environnement dynamique, propice à la création et au développement de l'activité des acteurs du cycle, avec 30 structures résidentes et 160 emplois.

> Le vélo bon pour la santé : Hand 2,3... On pédale tous

Le club SC Bellevillois a organisé un séjour sur la Loire à vélo® en vélo adapté, impliquant un groupe de personnes valides et en situation de handicap. Cette action a été réalisée dans le cadre des activités vélo adapté de l'association SC Bellevillois. Depuis 2022, une nouvelle section « Vélo pour Tous » a été créée pour accueillir les personnes en situation de handicap et les seniors. Cette initiative a permis de démontrer qu'il est possible de réaliser des randonnées à vélo adapté sur plusieurs jours, réunissant des participants variés. De plus, elle a prouvé qu'il était envisageable d'organiser des séjours adaptés à des tarifs abordables pour les participants. Les équipes de SC Bellevillois ont ainsi développé un savoir-faire en matière de séjours vélo adapté, qu'elles souhaitent mettre à disposition d'autres structures intéressées.

> **Le vélo valorise le territoire : La Communauté de communes Erdre et Gesvres**

Née d'une volonté de répondre à une demande sociale forte, la politique vélo de la Communauté de communes Erdre et Gesvres, territoire périurbain et rural de 70 000 habitants, a souhaité agir sur l'ensemble de l'écosystème vélo. Depuis 2018, après l'approbation de sa stratégie de mobilités, les élus se sont donné pour objectif de faire d'Erdre et Gesvres, malgré son caractère peu dense, un territoire cyclable à part entière en considérant le vélo comme un véritable mode de déplacement. Ils y ont consacré un budget ambitieux et ont développé des actions innovantes, dont un "cyclo-duc", une maison percée par une piste cyclable. L'augmentation de la pratique est au rendez-vous.

> **Pédagogie : Challenge « à l'école à vélo »**

L'association Selle vous plait a porté durant tout le mois de mai 2023, avec la Communauté de communes de Pontarlier, un challenge écomobilité scolaire. Presque 1 000 enfants et personnels des 14 écoles ont été invités à venir en classe à vélo, draisienne, trottinette ou à pied, pour le challenge « À l'école, à vélo », dans le cadre de « Mai à vélo ».

> **Nouveaux publics : Le vélo au service de la lutte contre la grande exclusion - Carton plein**

Depuis 2012, l'association Carton plein accompagne des personnes en situation de grande précarité à travers des activités professionnelles innovantes exercées à vélo : filière de réemploi de cartons avec collecte à vélo, collecte d'autres matières revalorisables, déménagements et livraisons. Le projet de Carton plein est de salarier est de salarier 30 postes de cyclo-logisticiens, en s'appuyant sur le vélo comme support idéal d'inclusion avec un important impact écologique et social.

> **Coup de cœur du jury : Les Roues de l'avenir, le documentaire qui promeut le vélo**

Les Roues de l'avenir, réalisé par Charlotte Brunier et Romain Mercieux, est un documentaire qui explore le potentiel

du vélo dans la transition environnementale et sociale. À travers le voyage d'un groupe de jeunes et la parole d'experts, il analyse les aspects économiques, sociologiques et sanitaires de son utilisation quotidienne, plaidant pour une société cyclable pour tous. Ce documentaire est un outil formidable

pour s'emparer du sujet vélo et en parler au plus grand nombre. Il permet d'attiser l'envie de faire du vélo. Les ciné-débats sont l'occasion d'échanger sur la place du vélo au quotidien. Les élus et techniciens peuvent se servir du documentaire comme outil pour convaincre et inciter à pratiquer le vélo. ■

Les Talents de la Marche vers l'avenir

FIN 2021, LE CLUB officialise une évolution importante et change son nom pour devenir le Club des villes et territoires cyclables et marchables. La raison d'être principale de ce changement ? Donner de la visibilité à la marche, mode de déplacement central dans le quotidien des Français.es. En effet, mode de déplacement principal pour 25 % de la population au cours d'une journée, la marche s'affiche comme la première des mobilités actives.

La crise sanitaire de 2020 et le confinement ont permis de mettre en lumière la place de la marche dans nos vies et les plaisirs intimement liés à cette pratique : découverte de son environnement, bien-être de la flânerie, perception des odeurs et des sons, remise en forme, etc.

Pour les collectivités, les leviers d'action pour améliorer l'expérience piétonne sont nombreux, tant la marche est transversale : sécurisation des trottoirs et des traversées, amélioration du confort avec une place accrue du végétal, de l'eau et de l'ombrage en ville, renforcement du jalonnement et de la signalétique, etc. Les initiatives d'un grand nombre de collectivités se multiplient, donnant à voir un dynamisme certain en faveur de la marche. Les pouvoirs publics accompagnent cet essor, notamment dans le cadre du Plan vélo et marche 2023-2027 et le Programme national ID-Marche, auquel le Club est associé.

La marche méritait donc un concours à part entière, à l'image de celui pour le vélo. C'est chose faite en 2022 avec le lancement de la première édition des

Talents de la Marche, un concours soutenu par l'Ademe et le ministère des Transports. Une première édition qui fut couronnée de succès : 6 candidatures désignées lauréates par un jury composé de dix partenaires, associatifs, universitaires, représentants de l'État et experts.

L'expérience est renouvelée en 2023. À cette occasion, cinq actions sont mises à l'honneur, toutes contribuant à favoriser la pratique de la marche au quotidien, que ce soit à travers des aménagements ou par une promotion de ce mode de déplacement.

En 2024, la marche a le vent en poupe et s'impose de plus en plus comme un mode actif de référence, accessible à tous. Le concours des Talents de la Marche poursuit sur sa lancée avec l'espoir d'une troisième édition encore plus riche en projets ! Lancement du concours le 3 juin.



Ces concours, devenus incontournables et suivis de près par la presse, ont été des catalyseurs pour de nombreux projets individuels, professionnels ou collectifs, et ont contribué à mettre en lumière les politiques des collectivités en faveur des modes actifs. Ils ne se limitent pas à être de simples tremplins, mais constituent également un outil essentiel pour la diffusion d'idées novatrices et de bonnes pratiques, jouant ainsi un rôle crucial dans la construction d'un avenir plus écologique, inclusif et durable.

Portrait des cinq lauréats Talents de la marche 2023



© CVTCM

> Coup de cœur : « La boucle de marche urbaine » à Jurançon

Membre du réseau français des villes-santé de l'OMS, la ville de Jurançon s'est associée avec l'association d'éducation populaire Léo-Lagrange, avec le concours d'étudiants de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour, pour définir une boucle de marche urbaine de 4,5 km qui valorise les pôles emblématiques de la commune. Apaisement des vitesses, élargissement des trottoirs : des actions d'aménagement sont venues compléter ce jalonnement afin de garantir les meilleures conditions pour une pratique quotidienne de la marche.

> Rue Jeanne-d'Arc : « itinéraire d'une transition »

Sur un axe majeur de la Métropole Rouen Normandie, une démarche progressive d'apaisement a été mise en place via différentes interventions phasées : création d'un marquage d'animation, suppression des 15 places de stationnement automobile longitudinal, suppression d'un feu de circulation piéton et mise en place d'une zone de rencontre, etc. Les effets ont été significatifs : réduction de près de 30 % du trafic total, pas de modification significative des temps

de parcours et, surtout, acceptabilité d'une piétonnisation à long terme, etc.

> « Action d'écomobilité scolaire centrée sur la marche, le sentier des écoles de Clippicum Supérius »

Cette action est le fruit d'une collaboration entre le Comité départemental de la randonnée pédestre 93, l'école Joliot-Curie et la commune de Clichy-sous-Bois. L'objectif est d'amener les élèves à étudier en randonnée, à découvrir les bienfaits de la marche, tout en y associant la découverte du patrimoine culturel et mémoriel de la ville. Le second objectif est de réunir toutes les écoles (maternelles, primaires, collèges, lycées) autour d'un même itinéraire, en reliant les différents établissements de la ville. Une évaluation de cette action a été menée par le Laboratoire d'évaluation des politiques publiques et des innovations : il en ressort notamment que les enfants ayant pris part à cette action marchent davantage et ont renforcé leurs compétences scolaires.

> « Le fil de proximité »

Cette action de Nantes Métropole et de la ville de Nantes porte sur la requalification de l'axe Champollion-Valenciennes et la création d'un « Chemin des

écoliers » au travers du groupe scolaire. Via la mise en place d'ateliers participatifs et citoyens, une liaison douce et apaisée a été créée au sein de ce quartier. Parmi les réalisations menées, évoquons le parvis de l'école, repensé et sécurisé, l'installation de bancs et de tables pour renforcer la convivialité du lieu, la diminution de 20 % de la capacité de stationnement pour renforcer la végétalisation, etc.

> « Aménagement du square de poche Colmet-Rapatel »

Après l'expérimentation d'apaisement du quartier avec la modification du plan de circulation en 2021, une phase de coconstruction avec les habitants a permis à la ville de Montreuil d'aménager, à partir de fin 2022, des squares. Celui à l'angle des rues Rapatel et Colmet-Lépinay, réalisé à l'été 2023, présente de nombreux atouts pour favoriser la marche dans le quartier, tout en favorisant également les circulations cyclistes. Limitation du trafic motorisé aux usages locaux, apaisement des vitesses, mise en place d'espaces d'assise, d'une fontaine, d'arbres, d'une table de jeux d'échecs : les différents aménagements mis en place ont renforcé la convivialité et la sécurité du lieu. ■

Mai à vélo 2024 : appel à une mobilisation inédite !

Chaque année, du 1^{er} au 31 mai, Mai à vélo rassemble des milliers d'usagers du vélo à travers la France pour célébrer la bicyclette. Cette initiative nationale est devenue un événement incontournable et populaire, offrant l'opportunité de découvrir ou redécouvrir le vélo à tous les âges et à tout moment de la vie.



« PARLER DE VÉLO PAR LE BIAIS ÉVÉNEMENTIEL ET FESTIF, EST PORTEUR. EN TANT QU'ÉLUE, CELA PERMET DE FAVORISER, D'INCITER LA MISE EN PLACE D'ÉVÉNEMENTS ET DE COMMUNIQUER POSITIVEMENT SUR NOTRE POLITIQUE CYCLABLE. »

Maria Chedeville-Jebli, présidente de Mai à vélo, vice-présidente du Club, adjointe au maire, démarche Eco-Ville, Chartres (28)

ÉCOLOGIQUE, ÉCONOMIQUE, bénéfique pour la santé physique et mentale, et source de plaisir, le vélo gagne en popularité en France, en particulier depuis les confinements de 2020 et cela grâce à des politiques publiques favorables. Mai à vélo, parmi d'autres initiatives, se fait l'écho de cet engouement croissant et encourage le développement de la pratique cyclable pour tous, depuis maintenant trois ans.

Pour 2024, Mai à vélo vise encore plus haut, avec l'objectif ambitieux de toucher un public toujours plus large. L'appel est lancé à toutes les entités, qu'il s'agisse de collectivités, d'associations, de clubs, d'entreprises ou de simples particuliers, pour organiser des événements accessibles à tous. Au programme : fêtes du

MAI À VÉLO EN QUELQUES CHIFFRES

> 2021 **1 580** événements organisés dans 98 départements

> 2022 Près de **3 000** événements recensés / **51 500** participants aux challenges d'activité

> 2023 **4 000** événements enregistrés / 15 millions de kilomètres parcourus par les 100 000 participants au challenge d'activité, « soit 375 fois le tour de Terre », aime à préciser Maria Chedeville-Jebli.

QUELS AVANTAGES POUR UN ORGANISATEUR ?

Les événements sont référencés sur la carte des événements du site de Mai à vélo.

À disposition : un guide pratique pour tous les types d'événements Mai à vélo, et un autre dédié au challenge d'activité avec Geovelo (geovelo.app/fr).

Un kit de communication et des banderoles Mai à vélo fournies sur demande (dans la limite des 700 banderoles)



Retrouvez tous les contenus et informations sur www.maivelo.fr

vélo, randonnées, ateliers de réparation, projections de films et bien plus encore. Grâce à la carte interactive du site Mai à vélo, chacun pourra trouver une initiative près de chez lui.

Le challenge d'activité constitue un temps fort de Mai à vélo : il permet aux entreprises, collectivités et associations de recenser tous les kilomètres parcourus à vélo par leur communauté, alimentant ensuite des classements locaux et nationaux. Un défi qui encourage la pratique du vélo, les déplacements écologiques, la cohésion sociale et qui sensibilise à l'importance de l'activité physique et de la mobilité en favorisant un esprit de compétition sain.

Un programme riche et complet pour mettre le vélo au centre de nos villes et nos vies.

Et pour la suite ? Maria Chedeville-Jebli, présidente du collectif, souhaiterait voir la dynamique prendre encore plus d'ampleur : « J'aimerais qu'on soit de plus en plus nombreux pour porter ce projet au niveau européen. » ■

abriplus

LES INNOVATIONS SUR LA RECHARGE ÉLECTRIQUE

Solutions **3 en 1** Ranger, sécuriser et recharger !



Borne de
recharge
E.PARK



1 borne de recharge
pour 2 VAE



Sécurisation chargeur
+ vélo en 1 seul point



Station de
recharge
**TROT'
E.PARK**



1 station de recharge
pour 4 trottinettes



Sécurisation chargeur
+ trottinette + casier
en 1 seul point



La sécurité des usagers des modes actifs, une priorité renouvelée des collectivités

L'évolution constante des pratiques de mobilité et des politiques publiques façonne continuellement le visage des villes. Lorsque ces deux forces convergent, les changements sont rapides, donnant naissance à de nouveaux défis à relever.

LE CAS DU DÉVELOPPEMENT de la pratique de la marche et du vélo a induit de nouveaux impératifs de sécurité routière pour les collectivités. Une enquête par entretien menée par le CVTCM auprès d'une dizaine de collectivités permet d'illustrer les actions que ces dernières mettent en œuvre pour améliorer la sécurité de tous.

Parvenir à un meilleur partage de l'espace

Mieux répartir l'espace entre les différents modes s'avère être un des objectifs des collectivités. Pour y parvenir, ces

dernières ont majoritairement recours à trois types d'actions. Premièrement, récupérer des espaces supplémentaires pour les modes actifs sur l'espace dédié à la circulation et au stationnement automobile. Ensuite libérer des espaces réservés aux piétons (trottoirs, passages piétons...) et aux cyclistes (bandes et pistes cyclables) en entravant le stationnement automobile gênant. Enfin, rendre l'espace plus accueillant aux plus vulnérables et moins dangereux pour les modes actifs en abaissant la vitesse maximale autorisée des véhicules motorisés. Pour atteindre ces objectifs, les collectivités peuvent modifier les aménagements pour rendre l'infraction physiquement impossible (potelets, bordures de pistes, chicane, végétalisation...) et ainsi sanctuariser des espaces ; faire des campagnes de sensibilisation afin de persuader les usager-es du bien-fondé des changements ; et enfin mobiliser le pouvoir de police du maire pour contrôler et sanctionner le cas échéant.

« On sait qu'une zone 30 juste avec un petit panneau 30 ne fonctionne pas, donc on essaye, notamment dans les projets de réaménagement de voirie, de vraiment limiter physiquement la vitesse de la voiture. »

Noémie Meyer, Chargée de mission thématique vélo, ville et Eurométropole de Strasbourg.

Grâce à une étroite coordination entre la police et la mairie de Vitry, qui se traduit par une longue période de sensibilisation lors du passage de la ville à 30km/h en 2018, suivie de contrôles-sanctions sur toutes les pénétrantes, 80 % des véhicules roulent désormais à moins de 40km/h et 70 % sont en-dessous de 30km/h sur ces pénétrantes. Concernant les aménagements, le recours à l'urbanisme tactique permet aux collectivités d'agir rapidement à moindre frais

et de modifier lesdits aménagements s'ils s'avéraient n'être pas adaptés. Les différents modes de déplacement ne peuvent toutefois pas être systématiquement séparés par des aménagements distincts. Se pose alors la question de la cohabitation entre usager-es.

Assurer une cohabitation apaisée entre les différents modes de déplacement

Un des facteurs d'une cohabitation apaisée est la clarté et la qualité des aménagements proposés à chaque mode, notamment là où les pratiques de l'espace sont multiples et non linéaires. La ville de Rennes travaille ainsi à améliorer au maximum les aménagements aux abords des arrêts de bus lorsqu'une piste cyclable passe à proximité afin que chacun-e sache rapidement où est sa place selon son mode de déplacement et sa destination, et par conséquent optimiser les chances de fluidifier les interactions. Un-e usager-e cherchant son chemin prête en effet une moindre attention à ce qui l'entoure et notamment aux autres usager-es. À l'instar de Grenoble et Rennes, la ville de Strasbourg s'attache à fournir des aménagements qualitatifs propres à chaque mode : ainsi, grâce au Ring vélo contournant le centre piéton et aux magistrales piétonnes, les interactions entre modes actifs devraient diminuer et, avec elles, les potentiels conflits d'usage. Lorsque la question se pose et qu'il faut arbitrer entre l'espace alloué aux cyclistes et celui alloué aux piéton-es, ces dernier-es sont systématiquement priorisé-es pour une raison simple : leur supériorité numérique¹. Ces trois collectivités incitent également les cyclistes qui se rendent dans une zone piétonne à mettre pied à terre ou à laisser leur vélo en périphérie de cette zone, grâce à des stationnements prévus à cet effet.

© DR





En zone piétonne, l'enjeu d'une bonne cohabitation entre cycles et piétons tient surtout au respect par les premiers d'une vitesse relativement basse, pas tellement plus élevée que celle des seconds ; ainsi que, de manière générale, à l'attention portée à autrui. À Angers, ce sont les trottinettes électriques, dont celles en libre-service, qui posaient le plus de problèmes. La ville et l'opérateur de ces dernières ont donc décidé de les brider à 12 km/h dès qu'elles pénètrent dans une zone piétonne. Avec les engins

en libre-service, la cohabitation avec les piétons doit être assurée lorsque l'engin roule mais également lorsqu'il n'est pas utilisé. Ainsi, certaines collectivités ont, avec les opérateurs, pris la décision d'imposer des zones de stationnement précises aux vélos en free-floating.

« Il y a des endroits où on n'a pas le droit de laisser son vélo (en free-floating), sinon on est toujours facturé. 20 stations virtuelles ont été créées, souvent autour d'arceaux, en

plus des trois stations de gare fixes. Les gens sont obligés d'y déposer leur vélo pour arrêter la facturation. »

Claire Savage, chargée de mission mobilités durables de la ville d'Antony. ■

1 En 2019, à l'échelle de l'agglomération, la marche représentait 33 % de part modale et le vélo 8 %.

Jurançon : rassembler autour de la marche !

En 2023, le projet de Boucle Urbaine de la marche, portée par la ville de Jurançon a été le « Coup de cœur » des Talents de la marche. Une initiative qui s'inscrit dans une politique beaucoup plus large de la municipalité béarnaise en matière de santé et d'aménagement urbain, dont la marche est le fer de lance.

JURANÇON, COMMUNE de 7 113 habitants située dans l'agglomération de Pau, a pour préoccupations majeures les modes de déplacement actifs, la marche et le vélo. La ville a rejoint le réseau français des villes santé de l'OMS en 2021, sous l'impulsion de Pierre Hamelin, adjoint au maire en charge des politiques d'environnement, de santé, mobilité, d'énergie, de la protection animale et de la politique de lutte contre le moustique tigre, montrant ainsi son engagement en faveur de la santé environnementale et de l'amélioration des conditions de vie.

Une ville engagée sur le développement des modes actifs

La politique de la ville vise à favoriser l'activité physique quotidienne, en encourageant la marche et le vélo. Un des principaux objectifs actuels de la municipalité est la progressive réduction de la vitesse, avec un déploiement progressif du 30 km/h – voire 20 km/h – et



Étudiants en Master mention Géographie, aménagement, environnement et développement de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour avec leur prix Coup de cœur des Talents de la marche.

© MAIRIE DE JURANÇON

une attention particulière portée à la réduction des nuisances sonores et à l'amélioration de la sécurité routière. Certains ajustements sont nécessaires pour intégrer les nouvelles normes de circulation et de stationnement, en prenant compte des priorités de l'agglomération dans le processus d'aménagement, notamment en ce qui concerne les réseaux de transport collectif. Bien entendu, la mise en place de cette politique nécessite un effort de communication et de pédagogie auprès des habitants et des associations locales, pour les associer et les faire adhérer au processus de changement.

La marche, vecteur d'inclusion

La ville de Jurançon souhaite faire de la marche un sujet rassembleur, touchant l'ensemble de la population, quel que soit son âge ou son niveau de mobilité. L'intention est de n'exclure aucune catégorie sociale à travers la promotion des mobilités actives. Mode de déplacement le plus accessible, la marche est à ce titre un outil stratégique pouvant réduire les

inégalités en matière d'accès à la ville et favoriser l'inclusion sociale. En 2023, la création d'une Boucle de Marche Urbaine (« Coup de cœur » Talents de la marche 2023) de



Entrée de ruelle zone 30 et bande piéton matérialisée.

© DR



© DR

La Boucle Urbaine de la Marche (pictogramme sur le poteau).

L'amélioration urbaine, une affaire collective

Jurançon fait de l'amélioration urbaine un sujet de réflexion collective, impliquant notamment des étudiants sur les sujets de marchabilité. La participation au concours des Talents de la marche, avec le projet « Notre Boucle Urbaine de la marche », en est un bel exemple : les étudiants en Master mention Géographie, aménagement, environnement et développement de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour ont contribué de manière significative à la rédaction du contenu du dossier, en collaboration avec la Ville qui s'est chargée de l'argumentaire et de la stratégie politique. En ralliant les habitants, les étudiants et les acteurs locaux, la ville démontre que la marche peut être un catalyseur puissant pour un environnement urbain plus sain et plus convivial, témoignant ainsi d'une approche collective et novatrice de l'aménagement d'une ville apaisée. ■



© DR

Sortie d'école avec grilles colorées de protection.

Le vélo et la marche, modes de transport du futur ? Pas seulement dans les grands centres urbains !

Dessiner les chemins vers un horizon souhaitable avec la méthode prospective.

IMAGINEZ LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE de 2050 neutre en carbone ! Imaginez un futur où la DeLorean est remplacée par un vélo et l'overboard par de simples chaussures ! Pour l'heure, les mobilités quotidiennes, en particulier dans les territoires peu denses, restent largement dominées par l'usage de la voiture individuelle. Le respect de nos engagements climatiques, notre indépendance énergétique, la qualité de l'air et la santé publique sont conditionnées par un changement radical de nos habitudes de déplacement. Pour imaginer et préparer un avenir où le vélo et la marche structurent notre mobilité et dessinent nos paysages, il faut s'autoriser à penser en dehors d'un cadre préétabli : la méthode prospective le permet.

Projection par la prospective

Cet article s'appuie sur les résultats obtenus lors d'un atelier de prospective organisé dans le cadre du 24^{ème} congrès du Club des villes et territoires cyclables et marchables organisé à Clermont-Ferrand en octobre dernier. Conçu par Élodie Bietrix et Sébastien Reilles, de l'Agence d'Urbanisme Clermont Massif

central (AUCM), cet atelier conduisait les participants à imaginer les trajectoires permettant d'aller vers une situation souhaitable, à savoir la prédominance des modes actifs dans les mobilités de tous les territoires, y compris dans

**« ON ARRÊTE
TOUT, ON
RÉFLÉCHIT,
ET C'EST PAS
TRISTE »¹**

les zones peu denses. L'objectif est d'identifier les obstacles et les politiques publiques nécessaires pour concrétiser un scénario où la distance parcourue pour les déplacements du quotidien a été réduite de 15 à 20 % par rapport aux années 2020.

Cet exercice de réflexion collective a pour objectif d'ouvrir les esprits afin de s'autoriser à envisager les situations et les solutions de manière plus globale face au caractère inédit de la situation. Il est nécessaire d'alimenter les réflexions des acteurs sur les mobilités au-delà de l'organisation des transports et des contraintes actuelles. La méthode vise à provoquer le pas de côté pour imaginer un avenir où les modes de vie, l'organisation du travail (par exemple) sont aussi bousculés pour permettre d'organiser différemment nos déplacements.

Un scénario, le point de départ de la réflexion

Le travail de l'atelier s'appuie sur un horizon souhaitable, pour lequel les participants sont invités à identifier les contraintes à la réalisation de ce scénario et les réponses politiques et techniques permettant de dépasser ces obstacles. Cet horizon souhaitable est marqué par un rapprochement des logements avec les lieux de travail, d'études ou d'achats. Cet aménagement permet de réduire de 15 à 20 % la distance parcourue pour les déplacements du quotidien par rapport aux années 2020². Avec la mise à disposition d'infrastructures sûres et confortables, la moitié des déplacements sont réalisés à pied ou à vélo.

L'aspiration moderne des modes actifs

Depuis l'atelier, un baromètre expose les aspirations des Français.es en matière de mobilités à horizon 2050³ à partir de scénarios idéal-typiques. Ce baromètre s'appuie sur l'analyse de trente études existantes sur la mobilité future et sur une étude menée auprès de 4 000 habitantes de villes moyennes françaises.

- 26 % des aimeraient utiliser davantage un vélo personnel (mécanique ou électrique) pour leurs déplacements du quotidien. Ils sont 13 % à citer le vélo personnel en premier comme mode de transport idéal et 13 % à le citer en deuxième position.
- 27 % aimeraient marcher (au moins 15 minutes d'affilée sur un trajet) pour réaliser leurs déplacements.

Dans le même temps, l'attachement témoigné à la voiture individuelle demande d'agir avec ambition pour changer durablement les représentations

1 Les éléments chiffrés en termes d'augmentation de la part modale des modes actifs et de la réduction des distances s'appuient sur les scénarios 1 et 2 du document de l'Ademe « Transitions 2050 »

2 Correspondant à la réduction estimée du scénario "Coopérations territoriales" de l'Ademe : <https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/les-scenarios/>

3 « Mobilités 2050 », ObSoCo et la Fabrique de la cité, Décembre 2023 (<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/mobilites-2050-comment-les-francais-se-projettent-ils/>)

4 Sous-titre de *L'an 01* de Gébé (1972)



et les usages. 21 % des sondés citent la voiture individuelle comme premier mode de transport qu'ils souhaiteraient utiliser davantage pour leurs déplacements quotidiens et 51 % aimeraient être propriétaire du véhicule qu'ils utiliseront en 2050.

Quelles pistes d'actions privilégier pour transformer nos mobilités ?

A l'issue de l'atelier, certaines idées des participant-es éclairent sur des solutions, parfois radicales, pour parvenir à l'avenir souhaité. Ces idées tracent quatre champs d'action à privilégier :

➤ Le premier relève de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, axé sur la création de proximités des commerces

et des services pour réduire les distances parcourues quotidiennement. Pour assurer et accélérer cette transition, un plan de réaménagement des friches avec une obligation de mixité des fonctions permettrait de créer des espaces urbains où la proximité des commerces, des services et des logements serait garantie. A l'inverse de l'aménagement segmenté ou monofonctionnel provoquant des coupures urbaines et un allongement des distances, ces nouveaux espaces seraient conçus pour les déplacements actifs.

➤ Le deuxième levier envisage une politique volontariste des pouvoirs publics visant à réduire la circulation des voitures en ville ainsi qu'une limitation de leur stationnement. Dans une perspective plus radicale, une révolution du

système de production avec la nationalisation et la reconversion de l'industrie automobile vers la production de vélos et de véhicules légers assurerait la transition. En parallèle, un soutien ambitieux au développement des transports collectifs participerait un report modal et une intermodalité plus efficace avec modes actifs.

La troisième thématique concerne la nécessité d'une transformation culturelle par la promotion massive des modes actifs et par opposition, la réduction de la visibilité de la voiture dans la société, notamment via la publicité. La modification de nos modes de pensées et d'agir entend aussi une transformation du rapport au travail et son organisation. Dans cette perspective, la généralisation de la semaine de quatre



jours, le développement du télétravail ou de lieux de travail partagés à proximité des zones d'habitations permettrait de réduire les déplacements du quotidien. Cette acculturation autour des mobilités devrait s'appuyer sur diverses institutions, dont les premières identifiées sont l'école, les groupes de pairs et les médias.

Enfin, le quatrième champ d'actions identifié lors de l'atelier souligne l'importance de placer la transition écologique au cœur des priorités politiques. Il propose des mesures telles que l'obligation de quantifier l'impact environnemental de chaque décision publique, des restrictions et une taxation sur l'usage de la voiture, sur les produits pétroliers au profit des transports collectifs et des modes actifs. Il suggère également un financement public massif pour soutenir

le développement des infrastructures pour les modes actifs et l'implication de la Sécurité sociale dans le financement d'actions en faveur de la marche et le vélo, au titre des bénéfices qu'ils génèrent sur la santé.

Perspectives pour la prospective ?

S'extraire du concret pour étendre les champs du possibles, cette méthode de travail vise penser et définir des scénarios pour guider l'action publique, tendre le fil d'une trajectoire souhaitée et adaptée pour respecter nos engagements climatiques, protéger l'environnement et améliorer la santé publique. Concernant les mobilités ou d'autres domaines stratégiques, ce travail est essentiel pour préparer les changements de société à

venir et éviter les ruptures ou les situations de crise provoquant l'adaptation de force, sans anticipation.

L'objectif du travail amorcé par le Club est également d'anticiper les effets collatéraux des changements, notamment d'un point de vue socio-économique, afin d'y répondre et d'identifier le rôle des collectivités dans ce contexte. Les inégalités face à la mobilité sont déjà importantes et se croisent avec les inégalités socio-économiques. À titre d'exemple : les 10 % des ménages les plus modestes consacrent 21,3 % de leur revenu disponible aux dépenses de transports, contre 11,5 % pour les 10 % des plus aisés¹. Seulement 42 % des personnes gagnant moins de 1 000€ par mois se disent satisfaits de leur situation à l'égard de leur mobilité quotidienne². ■

1 Insee, enquête « Budget de famille 2017 ».

2 « Mobilités 2050 », ObSoCo et La Fabrique de la cité, décembre 2023 (<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/mobilités-2050-comment-les-français-se-projettent-ils/>)

ÉDITION 2024

MAI à vélo



UN MOIS POUR ADOPTER LE VÉLO...
POUR LA VIE.

www.maiavelo.fr

l'agenceverte

Membres du collectif



Partenaires



Simplifie l'exploitation des parkings Vélos



- +6 000**
Places sécurisées
- +250**
Parkings vélos
- 50**
Territoires
- +5 K**
Utilisateurs/mois

Plateforme d'exploitation



Apps smartphone & Site web



Assistance & maintenance



Besoin d'une étude ?

Contactez nos conseillers

+33 (0)9 70 65 99 80
contact@diwio.com