

LE MAGAZINE DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES



# VILLE ET VÉLO



## La marche en mode actif

Les nouvelles initiatives, les perspectives, les tendances

**Entretien avec la ministre chargée des sports, Roxana Maracineanu**

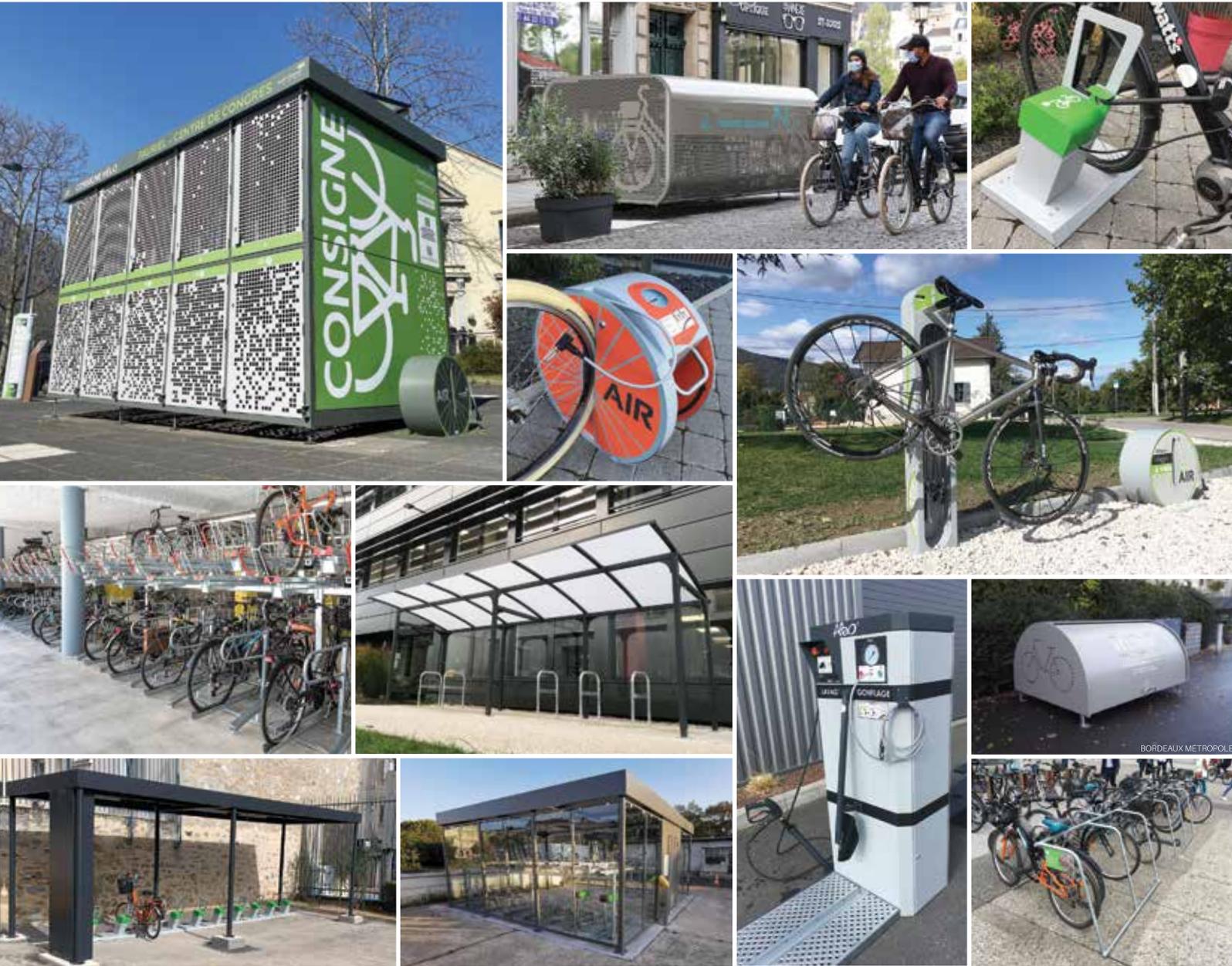
Le déploiement et le financement du Savoir rouler à vélo dans les territoires

### Portraits de territoires

Les villes d'Aix-en-Provence et de Lorient



LE VÉLO EN LUMIÈRE®



abris vélos | consignes et box vélos | stationnements vélos | stations de services cyclistes | services

# altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES  
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

[WWW.ALTINNOVA.COM](http://WWW.ALTINNOVA.COM)

Référencé par la Centrale d'Achat du Transport Public - CATP





**Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables**

33, rue du Faubourg-Montmartre  
75009 Paris  
T + 33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org  
www.villes-cyclables.org

**Directeur de la publication :**  
Pierre Serne

**Rédactrice en chef :**  
Catherine Pilon

**Rédacteur en chef adjoint :**  
Alain Dalouche

**Abonnement / Diffusion :**  
T +33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Publicité :**  
+33 (0)1 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Conception graphique, maquette :**  
Studio Desailly | Denis Desailly  
ddesailly@me.com

**Illustrations :**  
Denis Desailly,  
(couverture),  
Mia (texto-vélo)

**Relecture :**  
Giulia Valmachino

**Impression :**  
Print Price  
devis@printprice.fr  
Imprimé sur  
papier recyclé  
Dépôt légal :  
avril 2021  
ISSN 1631 – 3054



## Un climat favorable au vélo ?

Que le vélo, grand oublié de la loi Climat et Résilience en cours de discussion, ait dû forcer la porte pour y entrer péniblement illustre que, malgré nos succès de ces derniers mois, tout reste fragile. Et montre l'ampleur de ce qui nous reste à accomplir... En tout cas, pour cette fois, grâce au travail de conviction mené par notre Club et les autres acteurs associatifs, l'appui du Club des élus nationaux pour le vélo que nous animons, des amendements importants en faveur du vélo ont été intégrés lors du passage du texte à l'Assemblée nationale.

Les médias ont largement relayé la prime à la conversion automobile ouverte à l'achat d'un vélo (y compris d'un vélo cargo), un dispositif hautement symbolique et réclamé depuis longtemps. La majoration du bonus à l'achat pour les véhicules lourds équipés de détecteurs d'angles morts, l'inscription des schémas cyclables dans les documents d'urbanisme, l'obligation d'aménagements cyclables dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou à proximité et la baisse du stationnement pour les véhicules motorisés en faveur du stationnement vélo constituent également des sujets de satisfaction. Mais nous sommes encore loin du vote définitif de cette loi qui doit encore naviguer entre le Sénat et

l'Assemblée nationale. Donc nous ne pouvons pas encore crier victoire. Et nous continuons d'ailleurs à espérer (et promouvoir) le vote de nouveaux amendements en faveur des politiques cyclables.

Toutefois, l'approche nouvelle de la mobilité qui doit prévaloir passe par de multiples voies. À l'image du budget de 21 millions qui vient d'être alloué sur trois ans pour la mise en œuvre du Savoir rouler à vélo. Ce financement répond à une demande de longue date du Club. Il doit aider les territoires à dynamiser l'apprentissage du vélo auprès des plus jeunes. Une urgence sanitaire et sociale aussi à la lueur des chiffres sur le manque d'activité. La ministre des Sports, Roxana Maracineanu, s'exprime largement à ce sujet dans ce numéro.

Mettre les plus jeunes en selle et développer une autre culture de la mobilité ne doit pas faire oublier l'indissociable complice du vélo : la marche. Discrète et souvent point aveugle des politiques publiques, la marche se fait entendre, notamment depuis la mobilisation d'acteurs historiques du sujet au sein du collectif Place aux piétons, créé en juin dernier. La mise en œuvre des aménagements cyclables de transition, il y a un an, a sans doute accéléré cette démarche que notre Club a soutenue et compte intégrer davantage encore à ses objectifs.

Roulons, marchons ensemble pour le climat, l'environnement, la qualité de vie. La tâche est loin d'être achevée, mais nous avons de l'énergie et des alliés sur tous les territoires.

Prenez soin de vous !

**Pierre Serne**, président

édito

<b>Texto-vélo</b> : en bref .....	pages 4 & 5
<b>Dossier</b> : La marche en avant .....	pages 6 à 11
<b>Portraits de territoires</b> : Aix-en-Provence et Lorient .....	pages 12 & 13
<b>Parole à</b> : Roxana Maracineanu et le Savoir rouler à vélo .....	pages 14 à 17
<b>Tendance</b> : La production nationale de cycles en développement .....	page 18



### Robots... ma non troppo

► Dans les villes des États-Unis, les petits robots de livraison prolifèrent sur les trottoirs.

La Pennsylvanie les considère comme des piétons, leur accordant les mêmes droits. Dans cet État, les robots peuvent circuler sur les trottoirs à près de 20 km/h. Les associations d'usagers de mobilités actives s'élèvent contre ces nouveaux véhicules de plus en plus nombreux en circulation. Elles devront aussi faire face au déploiement de robots sur les pistes cyclables, un sujet également à l'ordre du jour outre-Atlantique.

### Le fond de l'air effraye

► La baisse de la pollution de l'air, suite au confinement du printemps 2020, a évité environ 2 300 décès par la diminution de l'exposition aux particules ambiantes et 1 200 par celle au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), émissions principale liées au trafic routier.

Ces données, révélées par Santé publique France le 16 mars dernier, attribuent la responsabilité de près de 40 000 décès par an et de la perte de 8 mois d'espérance de vie à l'exposition aux particules fines (PM<sub>2,5</sub>) des personnes âgées de trente ans et plus. La pollution de l'air ambiant demeure un risque pour la santé en France, malgré la tendance à la baisse. L'Agence nationale de santé publique attribue 7 % de la mortalité totale de la population française à une exposition aux PM<sub>2,5</sub> sur la période 2016-2019, contre 9 % sur la période 2007-2008.

### Nouveau, 1 784 km de véloroutes supplémentaires

► Quelque 1 784 km de véloroutes ont été ouverts en 2020 dans l'Hexagone.

Du jamais vu selon Vélo & Territoires, qui souligne une progression de 165 % par rapport à 2019. Le Schéma national des véloroutes, fort de 58 itinéraires, dont 10 tracés EuroVelo, pour un linéaire total de 25 587 km, se trouve désormais ouvert quasi aux trois quarts (74%). En France, le Schéma EuroVelo est réalisé à 92,5 % avec 8 149 km ouverts sur les 8 806 km totaux. Les territoires s'impliquent fortement, comme en témoignent les 37 projets qui concernent un aménagement du Schéma des véloroutes, sur les 194 lauréats du troisième appel à projets Fonds mobilités actives - continuités cyclables.

### Et de trois pour l'Allemagne !

► L'Allemagne lance son plan vélo doté d'une enveloppe de 1,46 milliard d'euros d'ici à 2023.

« Un plan citoyen », a annoncé le ministre des Transports allemand, Andreas Scheuer, le 21 avril dernier, en insistant sur la stratégie globale de ce nouveau plan vélo couvrant « de l'infrastructure aux réglementations légales, en passant par le soutien financier et l'utilisation du vélo dans la logistique ». Tous les acteurs de l'écosystème sont impliqués : « En concertation avec les États fédéraux, les municipalités, les associations, les entreprises et la science, nous avons développé cette stratégie pour les 10 prochaines années. » L'ambition de faire de l'Allemagne le pays du vélo passe par l'augmentation du nombre annuel de trajets par habitant à 180 d'ici 2030 (environ 120 à ce jour) et celle des distances parcourues à six kilomètres (contre 3,7 kilomètres actuellement). Le budget annuel pour le vélo va s'élever à environ 30 euros par personne, une somme incluant le financement des autorités fédérales, étatiques et locales. Dix initiatives se destinent au développement des infrastructures cyclables, six autres au stationnement. Enfin, seize actions se focalisent sur l'intermodalité, l'éducation, la logistique...

## LE VÉLO EN LIVRES



### Code du cycliste

Ludovic Duprey

Deuxième édition pour ce minicode, qui se compose de textes rédigés à partir de recherches par mots-clés dans l'ensemble des codes français sur les dispositions applicables aux cyclistes. Une compilation pratique pour les usagers et acteurs des mobilités.

Dalloz (7 avril 2021)



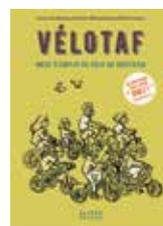
### Si la logistique m'était contée

Jérôme Libeskind

Par l'histoire de douze visionnaires qui ont transformé la logistique urbaine, l'auteur nous entraîne sur plusieurs continents, à différentes

époques, à la rencontre de parcours peu ordinaires. Ce spécialiste en logistique urbaine éclaire la prise de décisions sur les solutions logistiques des territoires urbains, dont la cyclologique.

Fyp édition (16 avril 2021)



### Vélotaf

Jérôme Sorrel  
(illustrations Eve Coston)

Deux ans après la première édition, Jérôme Sorrel associe l'humour à ses recommandations pratiques sur l'usage du vélo au quotidien : choix du matériel et des équipements, dangers à éviter... Un livre d'apprentissage pour les néophytes et de partage d'expériences pour les rouleurs pendulaires aguerris.

Éditions alternatives (25 février 2021)

**«Mai à vélo c'est aussi en juin »**

»Le mois du vélo se prolonge sur le mois de juin avec le nouveau slogan « Mai à vélo, c'est pour toute la vie, et en juin aussi ! »

La première édition du mois anniversaire de l'explosion du vélo étend ses festivités pour faciliter l'organisation d'événements malgré la crise sanitaire. Aux festivités s'ajoutent les apprentissages entrant dans le cadre du Savoir rouler à vélo.



**L'ESPACE ADHÉRENTS SE MUSCLE**

**L'espace adhérents du site du Club donne accès aux groupes de travail mis en place sur l'année.** Les documents d'intervention et enregistrements des webinaires des groupes de travail passés (*Territoires peu denses et cyclables : saisir l'opportunité d'AVELO 2 du 8 avril ; Savoir rouler à vélo du 15 avril*) restent accessibles ainsi que le replay des formations Agir/Club des villes et territoires cyclables (*Cadrage général juridique et financier des politiques cyclables du 11 mars à ce jour*). Dans cet espace, le magazine *Ville & Vélo* se trouve en téléchargement avant sa diffusion publique. Accès sur simple connexion pour les adhérents du Club. ■

# vite-dit

« C'est la fin du Coup de pouce vélo ! Mais quel bilan exceptionnel ! Près de 2 millions de vélos réparés. Merci aux professionnels de la réparation, à la FUB et ses associations et ateliers, à l'Heureux Cyclage, à Rozo, à Elisabeth Borne, Barbara Pompili, Jean-Baptiste Djebbari ! »

**Olivier Schneider sur Twitter, le 31 mars, jour de la fin du Coup de pouce vélo (débuté le 11 mai 2020).**

*Nous avons appris avec tristesse le décès de Barbara Houalet, directrice de Vivacités Île-de-France. Elle animait avec le Club la démarche Mobiscol - portail de l'écomobilité scolaire. Nous regretterons son engagement, sa gentillesse et son altruisme.*

**DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO**

Active Mobility  
**cykleo**  
LIBRE-SERVICE - LOCATION - FLOTTE ENTREPRISE - STATIONNEMENT  
www.cykleo.fr

# La marche en avant

Délaissée par la loi d'orientation des mobilités, peu présente dans les plans de mobilité, la marche prend son bâton de pèlerin pour rappeler son importance, voire son existence. Le cheminement a débuté par la création d'un collectif, Place aux piétons, en juin dernier. Il se poursuit par la mise en place du premier baromètre Villes et villages marchables dont les résultats, dévoilés le 2 juin, constitueront la première étape vers la mise en œuvre d'un plan marche national, objectif du périple.



« La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été la douche froide ! La marche est la grande oubliée des politiques publiques. Et depuis très longtemps. J'ai beaucoup participé aux ateliers de la LOM et il était impossible de faire entendre la marche. Nous avons uniquement réussi à obtenir un décret pour restreindre l'utilisation des trottoirs par les engins de déplacement personnels (ndlr, décret du 23 octobre 2019). Parce que notre problème est le trottoir », déplore Anne Faure, porte-parole du collectif Place aux piétons, lancé en juin dernier par 60 millions de piétons, la Fédération française de randonnée pédestre et Rue de l'avenir (lire page 11).

Étonnamment, le trottoir ne possède d'existence légale ni dans le code de la route, ni dans celui de l'urbanisme. « En revanche, le cheminement piéton et les largeurs sont caractérisés dans les lois liées à l'accessibilité, notamment la loi de 2005 (ndlr, loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) », défend Cédric Boussuge, chargé de projets espace public et piéton au Cerema. Une aire piétonne, une zone 30, une zone de rencontre sont définies, mais pas le trottoir, sorte d'ovni (objet de voirie non identifié) de l'espace public.

## Le trottoir, cet objet convoité

« Des impératifs d'aménagement pour les trottoirs se heurteraient à des problèmes



© Nantes Métropole

Le collectif Place aux piétons parle d'une voix pour la marche, mode de déplacement actif délaissé par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. Développer la marche consiste aussi à rendre une ville conviviale, où il fait bon déambuler et échanger.

## La marche en chiffres



- De 2008 à 2019, la marche est passée de **22 % à 24 % en part modale**, alors que la voiture, *a contrario*, a perdu 2 % (Insee, enquête « Mobilité des personnes » 2008-2019).

- Si la part modale de la marche représente **près de 70 % des déplacements de moins de 1 km**, elle chute à moins de 25 % pour les déplacements de 1 à 2 km, avant de tomber sous les 10 % pour les déplacements entre 2 et 3 km. Au-delà de 3 km, elle devient marginale (Cerema).

- Dans presque toutes les villes, **la marche est le moyen de transport numéro un** : 68 % des personnes interrogées marchent toutes les semaines pour des trajets de plus de 15 minutes (Keoscopie 2019, l'Observatoire des mobilités).

- En 2017, **6 % des actifs en emploi utilisent la marche** pour rejoindre leur lieu de travail contre 74 % la voiture, 16 % les transports en commun et 2 % le vélo (Insee).

- L'usage de la marche a **progressé de 22 %** depuis la crise sanitaire (enquête de l'Observatoire société et consommation – l'OBSOCO –, réalisée en octobre 2020 sur un panel de 4 500 personnes âgées de 18 à 75 ans).

de cohérence pour les collectivités. Il existe déjà un arsenal réglementaire sur la largeur du cheminement piéton, l'obligation de desserte des établissements publics liée à l'accessibilité. Le trottoir est un peu ambivalent car il n'est pas seulement un espace où évoluent les piétons », souligne Cédric Bousuge. Outre le cheminement pour lequel la largeur minimale de 1,40 mètre est arrêtée (15 janvier 2007), le trottoir reçoit du mobilier urbain, des lampadaires, des potelets, mais aussi des bancs, des poubelles, des arbres et espaces végétalisés... La *to do list* quotidienne de cette bande passante semble infinie. Pour compléter l'encombrement, le Cerema préconise une bande technique, une surlargeur le long des magasins, des vitrines ou des bâtiments. Et la crise sanitaire a rajouté au tableau les longues files d'attente devant les magasins !

Au-delà de cet espace à partager, Christian Machu, secrétaire général de 60 millions de piétons, insiste sur la continuité piétonne : « Le trottoir est au piéton ce

que la piste cyclable est au cycliste, avec ses difficultés ponctuelles, mais aussi ses ruptures lors du franchissement des voies ferrées, des tramways... Il manque des éléments pour assurer la continuité piétonne. »

### La marche en selle avec le vélo

Les destins de la marche et du vélo sont intimement liés, nous confiait l'anthropologue urbaine et géographe Sonia Lavadinho avant son intervention au congrès du Club à Nantes : « On a beaucoup travaillé sur la marche jusqu'à 1 km, mais oblitéré la pratique de 1 à 2 km, voire à 3 km. Il en est de même pour le vélo avec des trajets relativement courts, jusqu'à 3 km. L'objectif serait d'"élasticiser" ces pratiques pour amener à la demi-heure. La vraie ville "marchable" est une ville dans laquelle vous pouvez vous déplacer à pied de 30 minutes à une heure, dans laquelle vous pouvez faire du vélo tranquillement une demi-heure. Ce ne sont pas des villes du quart d'heure. » Si ce mode de déplacement universel connaît un regain dans les zones

« Le trottoir est au piéton ce que la piste cyclable est au cycliste »



© Jérôme Dorkel - Strasbourg Eurométropole

Inventé par Strasbourg, le terme de « magistrale piétonne » désigne un axe où les flux piétons sont majoritaires. L'exigence ? Des aménagements confortables et larges.

denses de toutes les grandes villes du monde occidental, « *les programmes ne représentent pas, en termes financiers et au vu du nombre de personnes impliquées, ne serait-ce que le dixième des investissements placés sur les routes ou le transport public* », poursuit la créatrice du bureau d'expertise Bfluid. Le premier plan piéton, en France, date de 2012 avec Strasbourg.

D'autres adhérents du Club, communes et EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale) s'emparent du sujet (Brest, Grenoble, Lyon, Plaine commune, Rennes, Rouen...). Toutefois, le manque de données sur ce mode de déplacement explique en partie la timidité des initiatives.

### Savoir marcher

Les informations manquent, selon Marie Joly, animatrice Mobilités émergentes à l'Ademe : « *Notre objectif est d'accompagner les collectivités avec des outils d'aide à la décision, mais peu de données sont disponibles sur la marche.* » D'où le soutien de l'agence de la transition écologique, accompagnée par

## La marche, première « intermodalité »

« *Si on considère la marche à partir du seuil de 5 minutes, 14 % des déplacements sont intermodaux, alors qu'ils ne s'élèvent que de 3 à 4 % sur l'ensemble des déplacements réalisés au quotidien, suivant les territoires, hors Île-de-France* », avance Mathieu Rabaud, chef de projets connaissance et analyse de la mobilité au Cerema. Cette « marche intermodale » est identifiée par le Cerema à partir des enquêtes EMC2 (enquêtes mobilités certifiées Cerema). Réalisés à l'initiative des collectivités territoriales, ces travaux analysent les déplacements sur une journée en intégrant tous les modes et pour toutes les personnes, actives ou non. « *Les données les plus fines sont recueillies sur la marche,*

*utilisée intégralement pour un déplacement. Pour celle que j'appelle marche intermodale, effectuée pour se rendre à un transport mécanisé, le Cerema s'est fixé le seuil de comptage à 5 minutes, durée à partir de laquelle la marche entre en concurrence avec d'autres modes. Ce parti pris de 5 minutes correspond à peu près au temps nécessaire pour marcher entre deux arrêts de bus en ville* », précise Mathieu Rabaud. Cette analyse change la donne et doit être considérée pour faciliter l'intermodalité de la marche, notamment en soignant les abords piétons des gares ou autres pôles d'échange. Les transports publics gagnent à voir la marche se rallonger pour ne pas saturer certaines stations des transports publics. ■



© Club des villes et territoires cyclables

En intégrant la marche intermodale, les études du Cerema confirment l'intérêt de la favoriser, notamment pour soulager les transports en commun.

de nombreux acteurs de l'écosystème des mobilités actives, notamment la FUB, pour la mise en place de ce premier baromètre des Villes et villages marchables. Les données, recueillies par ville, doivent éclairer les usages et les attentes, sans établir de palmarès. « *Nous étions partis sur une idée de classement que nous avons laissée tomber pour une cotation (...). L'idée du collectif et du lancement du baromètre est aussi de se coordonner pour être influenceur en tant que communauté de piétons. Des indemnités existent pour les gens qui covoientent ou vont travailler à vélo, pourquoi ne pas les étendre aux gens qui font l'effort de se rendre à pied à leur travail ?* », interroge Brigitte Soulyar, présidente de la Fédération française de randonnée pédestre, acteur et financeur de ce baromètre.

De l'utilitaire au tourisme, des plus jeunes aux seniors, la marche peut s'aborder par de nombreuses voies. « *Comme pour le vélo, il existe de multiples usagers aux besoins différents, je pense notamment aux enfants et à la mobilité scolaire : une majorité des 12 millions d'enfants scolarisés jusqu'au lycée sont déposés en voiture. Le Savoir rouler à vélo implique aussi le sujet de la marche* », soutient Marie Joly, soulignant que la marche est intégrée au programme AVELO 2 (ouvert jusqu'au 16 juin), qui finance les schémas modes actifs, vélo et marche.

### L'approche ingénierie dessert la marche

La marche bouscule les approches quantitatives de voyageurs par kilomètre parcouru et les approches par coût d'exploitation avec des ratios tels que le coût/bénéfice. Tout comme le vélo, la marche remet en cause certains principes d'aménagements ainsi que la fluidité automobile. « *Pourquoi les attentes aux carrefours à feux sont si longues pour les piétons qui peuvent être amenés à devoir patienter plus d'une minute sans abri ? Les piétons sont incités à traverser sans respecter les feux* », apostrophe

>>> Lire suite page 11

## Le Club marche depuis longtemps

La mise en place d'un code de la rue a constitué le fil conducteur des démarches du Club pour le partage de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons. L'histoire n'est pas nouvelle.

« *En 2006, Rue de l'avenir et le Club des villes et territoires cyclables ont tanné les pouvoirs publics pour monter un comité, à l'instar du code de la rue qu'avaient fait les Belges* », rappelle Anne Faure, présidente de Rue de l'avenir.

L'objectif ? Ajouter au code de la route, conçu pour l'automobile, des articles pour y faire figurer le vélo et la marche. Ce travail a participé à la publication du décret de 2008 (n° 2008-754 du 30 juillet 2008) qui a instauré la zone de rencontre et posé le principe de prudence des automobilistes et des deux-roues motorisés à l'égard des piétons et des cyclistes. Ce principe essentiel du respect du plus fort vis-à-vis du plus faible a été complété en 2010 par un décret qui renforce le devoir de vigilance des conducteurs vis-à-vis des piétons : « *Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre* » (décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 modifiant le code de la route).

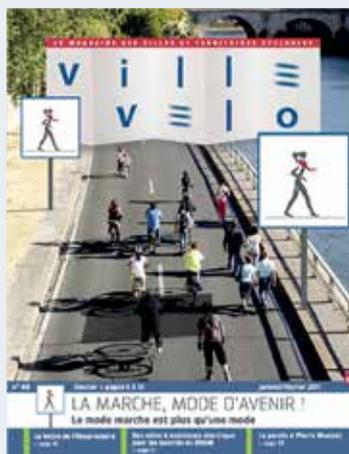
### Pour un apaisement de l'espace public

Chambéry, ville précurseur des démarches volontaristes en faveur

des piétons au début des années 1980, a ouvert des portes.

Plus récemment, la mise en œuvre d'aménagements de transition a révélé la volonté des collectivités pour un apaisement de l'espace public en faveur des piétons et des cyclistes. Certes, tout comme dans l'appel à projets modes actifs, les

projets « piétons » sont moins importants que ceux dédiés au vélo, qui nécessitent des travaux de voirie beaucoup plus conséquents que les aménagements d'« urbanisme tactique » des pistes cyclables de transition. Toutefois, beaucoup d'aménagements, en éloignant les voitures des façades des immeubles ou



La marche, mode de déplacement d'avenir, affichait le Club en février 2011.

par des plans de circulation écartant le trafic de transit, en requalifiant la voirie, permettent de se projeter vers des villes « à vivre », plus apaisées ... « *C'est le cas des vélorues de Nantes, Rennes ou Toulouse et des zones de rencontre à Arras, Saint-Brieuc ou encore Strasbourg (qui donnent la priorité aux piétons et placent la voiture au second plan)* », illustre le Suivi qualitatif de la dynamique des aménagements cyclables et piétons de transition en France – Phase 3. ■

## « La marche fait la ville et la ville fait la marche, c'est un cercle vertueux »

Porte-parole du jeune collectif Place aux piétons, Anne Faure dévoile les objectifs du baromètre des Villes et villages marchables et précise les leviers à actionner pour replacer les piétons au cœur de la ville.



Porte-parole de Place aux piétons, Anne Faure, présidente de l'association Rue de l'avenir, a accompagné bon nombre d'actions expérimentales de l'État en qualité d'urbaniste.

### Quels sont les objectifs de ce baromètre des Villes et villages marchables ?

Anne Faure : Le baromètre va nous apporter une meilleure connaissance de la marche et des problèmes qu'elle pose. Avec les cinq questions types lancées, nous en saurons davantage sur la

façon dont les communes gèrent ce mode de déplacement et ce que les piétons attendent pour pouvoir marcher plus. Nous disposerons de ressources beaucoup plus fines que les enquêtes nationales, qui indiquent toutes que la marche est en augmentation. L'autre objectif est évidemment de recenser les besoins pour aboutir à l'adoption d'un plan marche, à l'instar du plan vélo, ce qui demande la mise en place d'un système pluridisciplinaire, donc interministériel.

**Vous dites que la marche pointe aux abonnés absents. Pourtant les services de**

### l'État (Cerema, Ademe...) se penchent sur son berceau, comment l'expliquez-vous ?

A.F. : Ces dernières années, avec l'essor du vélo, la marche est sortie de son anonymat avec notamment des tribunes dans *Le Monde* et un certain nombre d'écrits... Et la crise sanitaire n'a fait qu'augmenter l'intérêt pour ce mode de déplacement universel. Les gens ont pris le goût de la ville, ce qui est bien pour la cohésion sociale et tout ce qui accompagne un urbanisme de proximité. Cela veut dire également que les gens bougent, et c'est bon pour leur santé. La marche fait la ville et la ville fait la marche, c'est un cercle vertueux.

### Quelle est la principale demande des piétons ?

A.F. : La première nécessité touche à la réduction générale de la vitesse et du nombre de voitures : les bouchons et la pollution de l'air ne sont pas favorables à la marche. L'autre besoin, au moins aussi important, est de disposer de trottoirs en bon état, suffisamment larges et surtout en continuité. Il faut également que les trottoirs soient débarrassés de tous les obstacles, à savoir les voitures et deux-roues motorisés ventouses, les mobiliers urbains excédentaires.

### La voiture occupe trop de place...

A.F. : Avec le vélo, nous comptons un ennemi en commun qui est l'excès de

voitures. Pas la voiture, un outil magnifique. Nous ne sommes pas antivoitures, mais antivoitures inutiles... Le problème de la surmotorisation en France vient de la facilité de stationner. Le stationnement est une pompe, un aspirateur à voitures : plus vous autorisez le stationnement, plus les voitures vont entrer dans la ville. Nous sommes le pays au monde qui compte le plus de trajets inférieurs à 2 km en voiture (*ndlr, 53% selon l'Insee*).

### Attendez-vous un autre partage de l'espace public ?

A.F. : Faire du « laniérage » – une lanière pour les autos, une lanière pour les vélos, une lanière pour les piétons – n'est peut-être pas très convivial. L'exemple des Pays-Bas, avec ses grands carrefours sans aucune signalisation verticale ou horizontale et que chacun négocie tranquillement à 10 km/h sans accident, prête à réflexion. En France, notre gestion n'est pas très urbaine.

### Les frictions entre cyclistes et piétons semblent se multiplier...

A.F. : Tant que l'on n'aura pas bien organisé les choses sur le plan réglementaire et des aménagements, et que l'on n'aura pas éduqué les gens à se respecter, il y aura des conflits. Plus il y aura de vélos, plus il y aura de conflits : c'est un peu normal qu'on ait ces remontées avec la progression du vélo. ■

## Repères

**Mars 2021** : les retours de quelque 68 000 questionnements du baromètre Villes et villages marchables sont analysés pour un rendu public de ces données le 3 juin et un colloque le 18 septembre à Marseille.

**Décembre 2020** : lancement du baromètre Villes et villages marchables autour de 40 questions.

**Juin 2020** : création du collectif Place aux piétons, scellé par un manifeste porté par les trois associations fondatrices : 60 millions de piétons, la Fédération française de randonnée pédestre et Rue de l'avenir.



© Pixabay

Pour favoriser la marche, les aménagements passent par des continuités arborées, mais aussi par des services aux usagers.

## Le cycliste, ce marcheur assis



Ancêtre de la bicyclette, la draisienne est née voici plus de deux siècles, le 12 juin 1817, « dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse », selon son inventeur, Karl Drais von Sauerbronn. Avec cette « machine à courir » (*laufmaschine* en allemand), l'homme, connu sous le nom de baron de Drais, avait inventé le vélocipède avant l'arrivée des pédales. Il mit sur la place publique quelques-unes des vertus de ce démultiplicateur de la marche, notamment « que l'homme n'a plus la difficulté de porter tout le poids de son corps sur les pieds (...). On a besoin de très peu de force. »

En 1997, toujours outre-Rhin, l'entreprise Kokua fit renaître ce véhicule simple en mettant sur le marché la « première nouvelle draisienne pour les enfants ». Devenu un jeu éducatif pour les plus jeunes, le vélo marcheur, ancêtre du vélo, renvoie à ses origines. ■

Christian Machu. La sécurité des piétons interpelle toujours. Les chiffres 2020 de la sécurité routière font état de 483 piétons tués sur l'année. Les traversées de rue sont accidentogènes, disent les spécialistes avec pudeur. Parlons plutôt d'hécatombe : 28 % des piétons décèdent sur un passage piéton, 21 % à moins de 50 mètres et 32 % à plus de 50 mètres, relève le Cerema. Les personnes à pied versent un lourd tribut à l'automobile et aux

véhicules motorisés : 52 % des piétons tués ont 65 ans et plus, alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Si une ville marchable ne peut faire l'impasse sur la réduction de la vitesse et du trafic automobile, le sujet ne peut se limiter à la seule sécurité. Une ville marchable est une ville dans laquelle les enfants jouent, marchent et circulent à vélo de manière autonome. Le chemin est encore long. ■

## PLACE AUX PIÉTONS, TROIS ASSOCIATIONS EN PARTAGE

**Trois cultures différentes de la marche portent en commun un manifeste, un baromètre et un projet pour donner sa place à la marche dans les mobilités actives.**

### Rue de l'avenir, les enfants d'abord

Fondée en 1988 par un magistrat confronté aux problèmes d'accidents d'enfants, l'association milite, depuis sa création, pour redonner la place aux enfants dans la rue afin qu'ils puissent y jouer. L'association se penche de plus en plus sur la situation des personnes âgées en ville.

### La Fédération française de randonnée pédestre, hors des sentiers battus

La fédération va au-delà des intérêts de ses plus de 240 000 licenciés pour prendre en compte ceux de tous les randonneurs et marcheurs. Son périmètre d'intervention ? Il s'échappe des sentiers bucoliques pour s'intéresser au périmètre de l'urbain et du péri-urbain. Leur présidente rappelle que, « dans leur ville, les randonneurs sont souvent plus piétons que ceux qui ne le sont pas ».

### 60 millions de piétons, des piétons à la marche

L'association Les droits des piétons pour une cité plus humaine, née en 1959, s'est rebaptisée 60 millions de piétons en 2017. Cette pionnière des associations d'usagers de la route défend la marche plus que le seul statut de piéton. Ses adhérents ? Des individus, mais aussi des associations spécifiquement dédiées aux piétons ou plus largement ouvertes sur l'environnement.

## Aix-en-Provence marche pour le vélo

Deuxième ville en population de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Aix-en-Provence raccorde son centre-ville aux quartiers et « villages » qui la composent. Le kilométrage cyclable de cette ville universitaire et touristique devrait doubler dans les six prochaines années.

« Les déplacements sont une des premières problématiques pour trouver un emploi dans la métropole », avance Éric Chevallier, adjoint au maire d'Aix-en-Provence. La très vallonnée Métropole Aix-Marseille-Provence vient de mettre en service 2 000 vélos à assistance électrique en location longue durée pour répondre à ce besoin. L'édile rappelle que le vélo renvoie davantage à « des problèmes de proximité » dont Aix-en-Provence s'est saisie. Après avoir abordé les premiers plans vélo par le prisme du cyclotourisme, la ville accélère les aménagements d'infrastructures cyclables dans le périurbain. Avec un budget dédié de 4 à 5 millions d'euros par an pendant deux ans, près de 10 % des investissements d'infrastructures se consacrent à la réduction des discontinuités cyclables et à relier les pôles administratifs des mairies annexes au centre-ville. « L'objectif est que tout Aixois habitant en dehors du centre urbain dense puisse rejoindre Aix centre à vélo et stationner en surface ou garer son vélo dans un parking en ouvrage », précise Éric Chevallier.

### Les stationnements vélos se multiplient

Relier l'ensemble des quartiers au centre-ville à vélo se heurte à des coupures urbaines difficiles, comme le franchissement d'autoroutes. Celui de l'A51 va être aidé par le Fonds mobilités actives, aménagements cyclables 2020, qui a retenu ce projet parmi les 94 lauréats. Des parcs relais ceinturent la ville pour garer les vélos en stationnement sécurisé et laisser les voitures « hors les murs ». La ville change. Les besoins aussi. « Nous avons mis en œuvre 100 stationnements sur l'ensemble de la ville. Nous



Aix-en-Provence étend les mobilités actives hors d'un centre-ville déjà bien adapté aux vélos et aux piétons.

**« On essaye de trouver des solutions qui soient acceptables de tous »**

poursuivons par des stationnements sécurisés équipés de prises pour charger des vélos à assistance électrique dans les parkings en ouvrage du centre-ville », se félicite Éric Chevallier. Dans le cadre de la rénovation du plan Campus de cette ville étudiante, des stationnements vélos ont également été mis en œuvre. La crise sanitaire a-t-elle accéléré la mise en selle de la ville ? Pour l'élue en charge de la circulation, des déplacements, du stationnement, « cela a mis en évidence ce que l'on avait préparé. À partir du mois de mai 2020, nous avons ouvert aux vélos 9 km de couloirs de bus supplémentaires. »

### Un parc naturel urbain fait l'unanimité des usagers

Les double-sens cyclables, rapidement instaurés dès la publication du décret (ndlr, 30 juillet 2008) dans le centre-ville, s'étendent aux autres voiries. Le cédez-le-passage

cycliste (panneau M12), déployé depuis 2019 sur 150 carrefours, s'étudie sur d'autres intersections. Tout comme les SAS vélo. Le territoire des mobilités actives s'élargit hors du centre-ville, piétonnier à 70 %. Sur un territoire où « la voiture est très prisée », la décision de réaliser un Parc naturel urbain, actée en décembre 2018, fédère les usagers. Les services de la ville aussi. Cette démarche, inspirée des Parcs naturels régionaux, valorise des itinéraires piétons et les poumons verts de la ville. Long de 4,7 km, le parc incite aux déplacements piétons et cyclistes. « On essaye de trouver des solutions qui soient acceptables de tous », concède l'élue, qui se tourne vers l'éducation et les écoles pour favoriser cette nouvelle culture de la mobilité. Avec l'Ademe, la ville et le Centre permanent d'initiatives pour l'environnement du Pays d'Aix travaillent sur la mobilité scolaire. Un jeu sur la consommation carbone, mené l'an dernier dans le cadre des plans de déplacements des établissements scolaires (PDES), pourrait être diffusé plus largement. ■

# Lorient sait rouler depuis longtemps

La ville bretonne, une des dix collectivités fondatrices du Club en 1989, joue de singularité et d'innovation, à l'image de son école municipale de vélo, qui a déjà formé plus de 7 000 jeunes.



Testé de façon expérimentale en 2019, le rond-point de Bir-Hackem a fait école, et la priorité donnée aux cyclistes va être aménagée sur trois giratoires de la ville en 2021.

Avec à son actif l'apprentissage du vélo pour 7 300 enfants et quelque 300 sorties accompagnées depuis sa création, le 9 avril 2003, l'école municipale de vélo lorientaise a largement devancé l'appel du Savoie rouler à vélo. Les trois interventions en milieu scolaire pour les enfants des classes de CE2, mais aussi de CM2, ont pu inspirer le programme porté au niveau national par les ministères des Sports et de l'Éducation nationale. Un rapprochement avec la coordination départementale sur le dispositif est d'actualité. « *Lorient a toujours voulu promouvoir le vélo, cela fait partie de l'identité de la ville* », confirme Laure Dechavanne, adjointe au maire chargée des mobilités. Une charte de la rue, élaborée en 2017, constitue le fil rouge des aménagements piétons et cyclables. Les projets continuent à faire la part belle au vélo dans la ville bretonne entièrement passée au 30 km/h depuis septembre 2020. Les nouveaux objectifs d'aménagement à court terme ? La sécurisation des ronds-points donnant la priorité aux vélos et les protégeant par des îlots séparateurs. Après une expérimentation en mars 2019, l'aménagement va être généralisé aux giratoires de la ville.

## Une collaboration durable avec un collectif associatif

Des initiatives émergent également au niveau du stationnement, précise l'élue : « *Cette année, avec les conseils citoyens de quartier en installation, nous allons expérimenter l'implantation de boxes à vélos dans chaque quartier. Les habitants qui ne peuvent rentrer leurs vélos dans leur domicile pourront les ranger dans des boxes individuels ou collectifs.* »

Lorient s'appuie sur les forces économiques et associatives locales. Les services de location et de parkings sécurisés sont délégués à une entreprise de l'économie sociale et solidaire, Agora, implantée dans la ville depuis plus de soixante ans. Sous le nom de Vélo An Oriant, la boutique-vélo délégataire compte 170 vélos à assistance électrique (VAE) pour la location courte et longue durées. L'intégration de vélos cargos est dans les projets de la ville, en lien quotidien avec le collectif Syklett, quatre associations réunies depuis 2015 autour du projet partagé

de rendre le vélo accessible à tous, comme moyen de locomotion, d'insertion, de partage, de transmission. La mairie a mis un local à leur disposition, face à la gare.

## Vers un schéma cyclable pour l'agglomération ?

Syklett agit un peu à l'image d'un cabinet-conseil de proximité auprès des services et des élus. « *Nous les soutenons et conduisons beaucoup d'actions de promotion ensemble. Cette année, pour la première fois, nous allons instaurer le challenge Au boulot à vélo grâce au collectif qui prend en charge toute la gestion de cette action* », poursuit Laure Dechavanne pour la commune bretonne, ville-centre de l'agglomération. Si l'agglomération de Lorient ne dispose pas encore de schéma cyclable, la demande répétée

du collectif pour assurer une continuité cyclable des 25 communes de l'agglomération pourrait peser.

Ici aussi, dans une ville versée mobilités actives depuis plus de trente ans, le développement de l'usage du vélo demande un autre dimensionnement des services, comme celui du transport des vélos par bateaux pour les trois communes de l'agglomération situées rive gauche, de l'autre côté de la rade, accessibles uniquement par la mer. Pour Locmi-quélic, Port-Louis et Riantec, l'embarquement des vélos dans les bateaux traditionnels arrive désormais à saturation. D'autant que les vélos cargos se mêlent à la traversée. Des bacs sont à l'étude pour cette intermodalité toute singulière. ■

« **Lorient a toujours voulu promouvoir le vélo, cela fait partie de l'identité de la ville** »

## Savoir rouler à vélo : « Nous souhaitons que les collectivités soient au cœur de la conception de ces projets de territoire »

Porteuse du Savoir rouler à vélo, la ministre chargée des sports, Roxana Maracineanu, répond aux interrogations du Club sur sa mise en place. Chapeauté par l'Éducation nationale, le dispositif se retrouve sur un pied d'égalité avec l'Aisance aquatique, des apprentissages devenus fondamentaux. État des lieux des sujets sur les mobilités actives qui attendent les parlementaires. Interview réalisée le 29 mars, avant l'annonce du financement de 21 millions d'euros par le programme Génération vélo.



Ancienne nageuse de haut niveau, la ministre chargée des sports, Roxana Maracineanu, mène le Savoir rouler à vélo avec le ministère de l'Éducation nationale auquel son ministère est rattaché.

### Ville & Vélo : Qu'attendez-vous des collectivités territoriales ?

Roxana Maracineanu : Les collectivités territoriales sont le principal relais pour le déploiement du Savoir rouler à vélo (SRAV). Avec l'Éducation

nationale, depuis juillet dernier, nous faisons partie d'un seul et même ministère et suivons deux axes de développement : celui des collectivités et celui de l'Éducation nationale. Ce projet peut rassembler les opérateurs au niveau d'une ville ou d'un EPCI : les clubs sportifs, que nous souhaitons davantage mobiliser, mais aussi les opérateurs historiques qui intervenaient déjà dans le SRAV, les éducateurs territoriaux, la communauté éducative incluant les associations de parents.

### Quels moyens humains, techniques ou financiers l'État apporte-t-il aux collectivités ?

R.M. : Un référent de notre ministère, présent dans chaque département, a pour charge d'aider les collectivités à déployer le Savoir rouler à vélo (SRAV), à informer sur le dispositif pour lequel nous proposons un cadre et une méthode, comme sur l'Aisance aquatique. L'apprentissage existe depuis une bonne dizaine d'années, et il est déjà mis en place par un certain nombre de collectivités. Des outils sont aussi mis

« Un référent, présent dans chaque département, a pour charge d'aider les collectivités à déployer le Savoir rouler à vélo »

à disposition : un site Internet pour trouver les lieux où est dispensée cette formation, un kit méthodologique de délivrance des diplômes et les attestations des trois niveaux. Pour la mise en œuvre du SRAV, un guide à l'attention des collectivités est en cours de

finalisation.

### Comment contacter ces référents dans les départements ?

R.M. : Ces référents se trouvent au sein des SDJES (Services départementaux à la jeunesse, à l'engagement et aux sports), les nouvelles entités départementales présentes au sein des directions académiques des services de l'Éducation nationale. Ces agents étaient peut-être moins facilement identifiables auparavant dans les préfetures départementales. La réforme de l'organisation territoriale de l'État a permis à nos deux ministères de se rapprocher et de réaliser le transfert de nos agents vers l'Éducation nationale. Aujourd'hui, dans les Directions des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN), ils dépendent de l'Inspecteur d'académie.

## LE SAVOIR ROULER À VÉLO FINANCÉ PAR UN DISPOSITIF CERTIFICAT D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

**Annoncé le 12 avril, un programme « génération vélo » de 21 millions d'euros sur trois ans**, porté par la FUB et soutenu par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), accompagne la mise en place du Savoir rouler à vélo. Ce financement se destine aux acteurs territoriaux : collectivités locales,

écoles... Les objectifs affichés ? Former plus de 6 000 intervenants et accompagnants pour assurer l'apprentissage du Savoir rouler à vélo aux enfants ; participer financièrement aux interventions. En savoir davantage : [srav@sports.gouv.fr](mailto:srav@sports.gouv.fr)

Sur chaque territoire, le lien va être renforcé entre les écoles élémentaires, les associations historiques du territoire qui développaient le SRAV et les clubs des fédérations mobilisées – de triathlon, de vélo, de cyclisme, la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), l'Usep, l'Ufolep...

### Quels sont les objectifs ?

R.M. : Au niveau national, nous avons mis en place un comité de pilotage, l'idée étant de travailler ensemble pour toucher, à terme, une classe d'âge de 800 000 enfants chaque année. Nos ambitions ont été revues à la baisse du fait de la crise sanitaire, avec un objectif intermédiaire de 200 000 enfants en 2022.

### Comment rendre cet apprentissage homogène avec environ 5 000 éducateurs potentiels, issus de différents milieux sportifs ou/et associatifs ?

R.M. : Effectivement, 5 000 éducateurs sont identifiés. Ce n'est pas de trop, parce que, contrairement à l'Aisance aquatique pour laquelle on peut s'adresser à des maîtres-nageurs employés par les collectivités, le Savoir rouler suppose que les quatorze partenaires\* travaillent ensemble et s'accordent sur un socle commun de compétences. Une fois clarifiés les

besoins de compétence des éducateurs, qu'ils soient en poste dans les villes ou issus des différentes fédérations citées, il faudra organiser leur formation. Nous travaillerons à la mise en place d'un soutien financier comme avec l'Aisance aquatique, pour laquelle 15 millions d'euros ont été débloqués.

### Il va donc exister un financement pour la formation des éducateurs ?

R.M. : Le Premier ministre a annoncé, en septembre dernier, 10 millions d'euros pour le Savoir rouler à vélo. Nous portons l'ambition que ce budget ne s'intègre pas uniquement sur le plan de relance, mais devienne pérenne, comme celui de l'Aisance aquatique. Nous travaillons aussi avec des acteurs privés. Ces deux dispositifs du Savoir rouler et de l'Aisance aquatique sont très interactifs pour les entreprises et les fondations. Notre intention, dans le déploiement des conférences territoriales de l'Agence nationale du sport, est de cibler des fonds spécifiques sur ces programmes et de les répartir soit sur des formations d'éducateurs, soit pour l'acquisition

*« Ce sont des dispositifs que l'on aimerait voir cofinancés, et cofinancement signifie un engagement de la part de l'État »*

de matériel pour les collectivités qui en ont le plus besoin. Capter du mécénat par le sport constitue un véritable enjeu. Ce sont des dispositifs que l'on aimerait voir cofinancés, et cofinancement signifie un engagement de la part de l'État.

### Les programmes scolaires seront-ils adaptés au Savoir rouler, comme pour le Savoir nager ?

R.M. : Une circulaire interministérielle cosignée par Jean-Michel Blanquer et moi-même définit le contenu et les actions à mener sur le Savoir rouler à vélo. Les recteurs ont pour mission de déployer, dans les académies, ces deux savoirs sportifs fondamentaux.

### L'apprentissage de la nage à l'école a demandé du temps. Combien celui du vélo pourrait-il nécessiter pour devenir un socle d'apprentissage ?

R.M. : Le savoir nager et le déplacement à vélo en sécurité font partie du Code de l'éducation et sont encadrés par des circulaires ou instructions de mise en œuvre. Notre objectif est de faciliter et accélérer cette mise en œuvre sur le territoire.

\* Fédération française de cyclisme (FFC), Fédération française de vélo (FFV), Fédération française de triathlon (FFTRI), Ufolep (Union française des œuvres laïques d'éducation physique), Usep (Union sportive de l'enseignement du premier degré), UNION sport & cycle, Moniteurs cyclistes français (MCF), Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), Prévention routière, MGEN, association prévention MAIF, Sécurité routière, Mon vélo est une vie, Union nationale du sport scolaire (UNSS).

## PAROLE À

Dans le déploiement imaginé, l'idée est de faire venir le matériel dans la cour de récréation, d'y accorder une semaine, quinze jours, pour acquérir ce bloc de compétence. Ces apprentissages peuvent être articulés avec l'éducation au développement durable enseigné aux enfants. À l'occasion du Tour de France 2020 - exceptionnellement déplacé en septembre -, Jean-Michel Blanquer et moi avons proposé aux écoles des villes traversées par la course de programmer le Savoir rouler à vélo et d'utiliser le vélo et le Tour comme support pédagogique. L'expérience a eu un franc succès.

### Que privilégiez-vous : l'apprentissage à l'école ou hors du temps scolaire ?

R.M. : Bien entendu, nous voulons continuer à favoriser l'apprentissage dans les écoles, mais si les acteurs locaux sont susceptibles de proposer ce type d'encadrement hors temps scolaire – dans le temps périscolaire ou pendant les vacances –, nous travaillerons cette continuité éducative dans les différents temps de l'enfant. Nous souhaitons que les collectivités soient au cœur de la conception de ces projets de territoire et qu'elles s'approprient cette notion de continuité pédagogique. La question n'est pas tant de savoir dans quels délais nous souhaitons que cela se fasse, mais plutôt de créer une dynamique de territoire pour mettre autour de la table l' élu à la mobilité et l' élu aux sports par exemple. Et l'enfant au centre de la discussion.

### Alors que les ministères de l'Éducation, des Sports, de l'Intérieur, des Transports sont impliqués dans ce dispositif, celui de la Santé ne l'est pas. Pourquoi cette absence ?

R.M. : La santé est au cœur de ce projet et de celui de nos autres dispositifs. Nous collaborons avec le ministère de la Santé sur d'autres



Roxana Maracineanu à Bourg-en-Bresse (01) dans le cadre de la semaine de la marche et du vélo à l'école, le 18 septembre dernier.

sujets, notamment la création et la sortie de terre d'un certain nombre de maisons sport-santé qui auront aussi pour vocation de s'intéresser au Savoir rouler à vélo. Et pas uniquement pour les enfants ! Le Savoir rouler à vélo concerne aussi d'autres tranches d'âge : les adultes, les personnes âgées, les habitants de certains quartiers. On développe par exemple ce point avec le ministère de la Ville dans les QPV (quartiers prioritaires de la ville).

### Les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 portent une forte composante environnementale et mobilités actives. Le Savoir rouler est-il intégré à cet événement, notamment par les partenaires ?

R.M. : Avant même 2024, nous avons en ligne de mire la présidence française au Conseil de l'Union européenne en 2022. Notre sujet va être le sport vert et l'éducation des enfants à ces savoirs sportifs fondamentaux pour en faire un outil d'éducation au

## LE GROUPE DE TRAVAIL DU CLUB

**Jeudi 15 avril, un groupe de travail Savoir rouler à vélo et écomobilité scolaire, réservé aux adhérents du Club, s'est tenu en visioconférence en présence de représentant.es du ministère des Sports.** L'objectif ? Identifier les leviers et les freins à la mise en place de ce dispositif au sein des collectivités, faire remonter les besoins, partager les expériences et échanger avec les services de l'État et d'autres collectivités. Enregistrement du webinaire et informations complémentaires sur l'espace adhérent du site.

développement durable. C'est un projet auquel nous aimerions faire adhérer les pays membres de l'Union européenne par une déclaration commune. Et cela fera le lien avec Paris 2024, les premiers Jeux impliqués dans le développement durable et nos deux thèmes d'éducation, dès le plus jeune âge, à un sport bon pour la santé et pour l'environnement. Les jeux Olympiques et Paralympiques ont labellisé un certain nombre de territoires Terre de jeux ; nous disposons aussi d'une autre cartographie, les établissements Génération 2024, qui va s'étendre aux établissements médico-sociaux et aux enfants en situation de handicap. Ces deux réseaux, en lien avec les Jeux, constituent aussi un moyen de développer ce dispositif plus fortement.

On peut y ajouter les Cités éducatives, les territoires éducatifs ruraux ainsi que les Villes actives et sportives.

**Peut-on revenir sur l'implication des préfetures ?**

R.M. : Les préfets sont déjà des référents territoriaux de l'Agence nationale du sport et seront forcément présents pour le déploiement du Savoir rouler et du Savoir nager. Les préfets de département, jusqu'à maintenant,

subventionnaient des programmes sur la sécurité routière qui intégraient le Savoir rouler à vélo. Comme ils subventionnent les pistes cyclables, ils voient aussi un intérêt à donner des bonus sur les pistes cyclables à partir du moment où elles intègrent le Savoir rouler à vélo. C'est intéressant, cette synergie entre des aides de financement données via les fédérations, notre propre budget et des aides d'investissement « dans du dur ».

**« Le Savoir rouler à vélo concerne aussi d'autres tranches d'âge : les adultes, les personnes âgées, les habitants de certains quartiers »**

**Il serait intéressant que les préfets sachent que ce dispositif, aux mains du ministère des Sports, concerne les élus à la mobilité, au sport, à l'environnement, à l'éducation...**

R.M. : Trop d'élus aux sports n'étaient pas au courant de ce dispositif. Nous pilotons le Savoir rouler à vélo au niveau national et avons d'abord besoin que les élus au sport soient informés sur les sujets d'environnement et d'aménagements. L'urgence était de donner des outils afin que les élus au sport puissent être mobilisés là-dessus, alors que les élus à la mobilité connaissent déjà le sujet. C'était un moyen de rattraper ce retard et de travailler en transversal sur cette problématique. ■

## Savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler

Le socle technique d'apprentissage, destiné prioritairement aux enfants de 6 à 11 ans avant leur entrée au collège, se divise en trois unités, réparties sur un minimum de 10 heures. Le premier bloc, savoir pédaler, aborde les techniques de base de la bicyclette : tenir l'équilibre, freiner en sécurité, négocier les virages... Le deuxième volet, savoir circuler, met en œuvre ces techniques en milieu fermé ; il introduit tout ou partie des apprentissages de l'APER (attestation de première éducation à la route). Le troisième niveau, savoir rouler à vélo, place les enfants sur la voie publique, dans des conditions de circulation. ■



**Repères**

**2 juillet 2020** : publication de l'instruction ministérielle à destination des préfets de région, des recteurs d'académie, des préfets de département, relative à l'organisation du déploiement territorial du programme interministériel Savoir rouler à vélo. Cette instruction est signée du ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, du ministre de l'Intérieur, de la ministre des Sports.

**Printemps 2019** : élaboration du socle technique d'apprentissage divisé en trois unités : la première aborde les techniques de base de la bicyclette, la deuxième met en œuvre ces techniques en milieu sécurisé, la troisième place les enfants sur la voie publique, dans des conditions de circulation.

**14 septembre 2018** : le Plan vélo & mobilités actives généralise le dispositif dans le but de former les jeunes à l'autonomie à vélo avant leur entrée au collège ; l'organisation et le déploiement progressif du dispositif sont confiés au ministère des Sports.

**9 janvier 2018** : adoption du Savoir rouler à vélo par le comité interministériel à la sécurité routière (CISR), une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ».

# En croissance, le cycle **relocalise** sa production

Les chiffres du marché du cycle dévoilés le 8 avril dernier par l'UNION sport & cycle poussent à l'optimisme. Les données les plus encourageantes ? Certainement celles de la production des vélos dans l'Hexagone, dont la progression pour 2021 est estimée à +40 %.

La relocalisation des cycles Mercier à Revin (08), annoncée pour la fin de l'année, n'est que la partie visible de l'iceberg. L'assemblage de vélos se met à flot. Au printemps 2020, l'usine Seb de l'Is-sur-Tille (21) a délaissé ses casseroles pour la fabrication des smart bike Angell, du médiatique Marc Simoncini (fondateur du site de rencontres Meetic), dont le groupe est partenaire industriel. Reine bike, une nouvelle marque de vélos urbains à assistance électrique, a établi un partenariat industriel avec Arcade cycles (La-Roche-sur-Yon, 85) pour lancer sa commercialisation en juillet prochain. En des temps pas si éloignés, les nouveaux vélos se concevaient en chambre avant d'en négocier la fabrication à Taiwan, la plaque tournante du cycle mondial. Les Gaulois de Moustache ont certainement ouvert une voie. Créée en 2010 par deux passionnés, la marque portait deux crédos : les vélos à assistance électrique (VAE) et la maîtrise de la fabrication. Onze années plus tard, le nouveau site de Thaon-les-Vosges (88) produit quotidiennement plus de 270 VAE et emploie plus de 150 personnes.

## Flexibilité et valeur ajoutée

La relocalisation apporte flexibilité et réactivité aux unités d'assemblage. La valeur ajoutée fait le reste. « La valeur ajoutée sur un vélo à assistance électrique (VAE) est plus importante que sur un vélo traditionnel. », a souligné Jérôme Valentin, président de l'UNION sport & cycle, lors de la remise des chiffres du marché, le 8 avril dernier.



Le *made in France* séduit. Les assembleurs nationaux affichent des chiffres de production en hausse.

Les entreprises d'assemblage nationales ont produit 660 690 vélos, dont 261 000 VAE. Révélateur de l'importance prise par le vélo électrique, moins de 20 % des vélos traditionnels sont assemblés en France, alors que quasiment la moitié des VAE sortent des lignes de montage hexagonales ! Le récent rapatriement d'une partie de la production d'O2 Feel dans le Nord, à Wambrechies, confirme la tendance des marques de VAE à produire *in situ*. Et les sites « historiques » ne sont pas en reste. Le centre de compétence des vélos à assistance électrique du groupe européen Cycleurope se trouve à Romilly (10). La Manufacture française du cycle produit annuellement quelque 450 000 vélos, dont plus de 900 000 VAE à Machecoul (44).

## Des ventes en croissance

Renouvelée en 2019 pour 5 ans pour les vélos mécaniques et étendue aux vélos à assistance électrique, la taxe antidumping européenne protège l'industrie des vélos asiatiques à bas prix. Le développement

des ventes de vélos à assistance électrique fait le reste. Le VAE représente désormais 19 % du marché en volume et 56 % en valeur. Chez nos voisins, il constitue 50 % du marché aux Pays-Bas et en Belgique, 40 % en Allemagne. « Il n'y a aucune raison qu'en France, dans l'avenir, nous n'arrivions pas à ce taux de pénétration des VAE », s'enthousiasme Jérôme Valentin, estimant le potentiel entre 1 et 1,5 million de vélos d'ici 2025 et plus de 2,5 millions d'ici 2030. Pour l'année 2021, les industriels gagent déjà sur une croissance de 40 % de leur production.

## Un hub industriel national

L'inclinaison des usagers au *made in France* et l'augmentation constante du prix moyen d'achat depuis une dizaine d'années abondent la création d'une filière cycle. L'exemple de la région d'Agueda, au Portugal, donne des idées. L'implantation d'une usine de cadres a amené dans son giron d'autres industries. Est-ce possible en France ?

Une filière industrielle ne peut se construire sans l'aide des pouvoirs publics, rappellent à l'encan les acteurs du cycle. Pour preuve ? La commercialisation de plus d'un million de pièces et accessoires en 2020 (+20 % par rapport à 2019) doit largement être placée à l'actif du Coup de pouce réparation vélo et ses 1,9 million d'interventions. Gageons que la récente avancée pour que l'acquisition d'un vélo devienne éligible à la prime à la reconversion automobile (projet de loi climat et résilience) permette de retrouver ces trajectoires ascendantes. À suivre. ■

## LES CHIFFRES DU MARCHÉ

> **2 684 800 vélos vendus** et plus de **1,925 milliard d'euros de chiffre d'affaires**, soit respectivement +1,7% et +25 % de progression par rapport à 2019.

> Les pièces et accessoires commercialisés affichent **une progression de 20 % en valeur** (plus d'un milliard d'euros) par rapport à 2019.

> Avec **514 672 unités** commercialisées (+ 29 %), le **vélo à assistance électrique représente désormais 56 % du marché** en valeur.

Pour la première année, le marché des VAE dépasse en valeur celui des vélos mécaniques.

> Le prix moyen des vélos s'élève à **717 €**, soit une progression de **25 % par rapport à 2019**. Le prix moyen d'un vélo à assistance électrique s'élève à **2 079 €**, celui d'un vélo mécanique à **394 €**.

> **660 690 vélos ont été assemblés en France**, dont 261 000 vélos à assistance électrique (VAE).

**ARCADE AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS !**

**POUR** -vos flottes en location longue durée  
-le déplacement de vos agents

**ARCADE**  
LE VELO DE LA VILLE

**Le VÉLO ÉLECTRIQUE**  
Vous va si bien !  
**190 VILLES**  
nous font déjà  
**CONFIANCE**

rd  
La Roche sur Yon  
miens  
Angers  
Angoulême  
et  
Limoges  
Bordeaux  
Grenoble  
Métrovélo  
Grenoble  
Bordeaux  
Caen  
e  
Moulins  
Chamberry  
Erdre et Gesvres  
n  
Guingamp  
Noyon  
Flandre Lys  
Saint-Nazaire  
Le Grand Autunois Morvan  
Saint Quentin en Yvelines  
Melun  
Paris  
Strasbourg  
Honfleur

## POURQUOI CHOISIR ARCADE?



Une usine près de chez vous



Des vélos adaptés à une utilisation intensive



Votre vélo personnalisé à partir de 10 VAE



Achats simplifiés par la CATP



Achats simplifiés par l'UGAP

# abriplus



Protéger | Sécuriser | Promouvoir



## ABRI VÉLOS SÉCURISÉ SQUARE +

- Design contemporain
- Grande variété d'habillages possibles
- Toutes tailles possibles par modules de 1,5 m
- Récupération des eaux pluviales
- Peut recevoir un équipement photovoltaïque complet pour l'alimentation autonome de la gestion d'accès, l'éclairage et la recharge VAE



## ABRI VÉLOS OUVERT PESCARA

- Design aux lignes contemporaines
- Grand surface vitrée et toiture plate
- Intégration paysagère facilitée
- Récupération des eaux pluviales
- En option, éclairage solaire LED



## SUPPORT VÉLO 2 ÉTAGES 2 PARKUP

- Optimisation de l'espace de stationnement
- Blocage du vélo dans le rail et système anti-recul
- Très bon maintien par la fourche et la roue arrière
- Sécurisation facile
- Le produit le plus silencieux du marché
- Peut accueillir des boîtiers de recharge VAE

Un conseil ?

02 40 78 08 08



Certification  
ISO 14001



Fournisseur  
référéncé UGAP



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

[abri-plus.com](http://abri-plus.com)