



VILLE ET VÉLO



Comment déployer le Savoir rouler à vélo

Les acteurs, les dispositifs
financiers, les enjeux

Mai à vélo

Challenges réussis

Pourquoi pas le vélo ?

Le livre qui fait débat

**DU 28 AU 30
SEPTEMBRE 2021
AU MEET DE TOULOUSE**

LE VÉLO ÉVIDEMMENT!

23^{ÈME} CONGRÈS DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES
à l'occasion des Rencontres nationales du transport public

MARDI 28 SEPTEMBRE

Inauguration de l'espace d'exposition avec la trentaine d'exposants de l'Espace mobilités actives. Tour d'horizon des actions vélo des **adhérents du Club en Occitanie**.

Plénière d'ouverture du Congrès des villes et territoires cyclables : une dynamique accélérée et inédite pour le vélo depuis 2020. Quels leviers pour ancrer durablement les mobilités actives dans les territoires ?
Tour de piste avec les partenaires du Club.

MERCREDI 29 SEPTEMBRE

QUATRE ATELIERS

- L'évolution de l'offre de services vélo des collectivités territoriales.
- Renforcer la pratique du vélo dans les quartiers politique de la ville.
- Former les cyclistes de demain : écomobilité scolaire et savoir rouler.
- La cyclologistique : un incontournable de la logistique urbaine.

DEUX MASTERCLASS

- *Marche et vélo, le tandem gagnant pour des villes apaisées*, animée par Anne Faure, présidente de la Rue de l'Avenir.
- *Le plan de circulation au service de l'apaisement des quartiers*, animée par le Cerema et l'Académie des experts en mobilité active (ADMA).

CIRCUITS À VÉLO : présentation des aménagements cyclables de La Métropole Toulousaine.

JEUDI 30 SEPTEMBRE

Plénière de clôture : le vélo, une filière au service du développement économique et de l'emploi dans les territoires.

Parole aux acteurs de la filière et aux parlementaires du Club des élus nationaux pour le vélo. Projection du film réalisé par le Club, *Le tour de France de la filière vélo*.

Inscriptions ouvertes aux congressistes dès la mi-juillet sur le site du Club



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 :
conception/assemblage
Photo de couverture
© Sabrina Budon
Mia (texto-vélo)

Relecture :
Giulia Valmachino

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



Quand on aime, on compte aussi...

Pas d'abstention pour cette première édition de Mai à vélo. L'amour pour le vélo, déclaré à la suite du premier confinement s'est largement confirmé pendant ce (double) mois du vélo, imaginé en pleine crise sanitaire, voici plus d'un an et qui s'est même prolongée en juin.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : avec 1580 événements et 608 challenges, c'est un vrai succès ! Qui aurait imaginé de telles déclarations alors que le contexte épidémique interdisait les grands rassemblements ?

La crise sanitaire a révélé des besoins de proximité, de mobilité et de résilience déjà perceptibles dans les mois précédents. L'enthousiasme pour une fête du vélo au quotidien ne fait que croître. Elle se constate sur tous les territoires, dépassant les différences sociales ou de genres... et les clivages politiques. Les collectivités le savent. Le Club en accueille tous les jours de nouvelles avec, partout, cette facilité à transcender les chapelles pour échanger sur des sujets de partage de l'espace public, de qualité de l'air ou d'apprentissage du vélo.

Le clap de fin de l'événement donné par une itinérance à vélo partant à la rencontre des acteurs de l'écosystème, le long de la Véloscénie, l'itinéraire

cyclable de Paris au Mont-Saint-Michel, illustre ce changement de paradigme. Ce peloton bigarré, sorte d'ambassade mobile du vélo composée d'usagers, d'élu.e.s, d'industriels, de responsables d'association, séduit plus qu'il ne surprend.

La démarche a valeur de symbole : le système vélo est en route. Notre Club est à l'initiative de cette déambulation. Comme il l'est au sujet de la relocalisation en France de l'industrie du cycle en tandem avec le Club des élus nationaux pour le vélo. L'enjeu ? La mise en place d'une véritable filière-vélo nationale. Le temps est choisi pour s'engager dans cette voie qui représente 9,6 milliards d'euros par an en retombées économiques directes et 80 000 emplois. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette démarche lors de notre congrès de Toulouse, du 28 septembre au 30 septembre. D'ici-là, le Savoir rouler à vélo aura fait sa rentrée, avec des perspectives enthousiasmantes pour les jeunes générations. Ici aussi, d'ailleurs, les territoires s'engagent sans compter.

Pierre Serne, président

édito

sommaire	Texto-vélo : En bref	pages 4 & 5
	Dossier : L'apprentissage du vélo au tableau noir	pages 6 à 12
	Portraits de territoires : Dunkerque et Strasbourg	pages 13 & 14
	Événement : Mai à vélo, challenges réussis	page 15
	Filière : La responsabilité du producteur s'élargit aux cycles	pages 16 & 17
	Parole à : Stein Van Oosterein <i>Pourquoi pas le vélo</i>	pages 18 & 19

Sécurité : la Vision zéro à l'étude

› La Vision zéro, selon laquelle personne ne devrait être tué ni gravement blessé dans un accident de la circulation, est à l'étude dans la métropole de Lyon.

Né en Suède il y a une vingtaine d'années, ce concept a ensuite été préconisé par un rapport d'experts internationaux en 2016 au Forum international des transports sous le principe du Système sûr. Ce dernier s'articule autour de quatre points. D'une part l'être humain fait des erreurs, le système doit intégrer cette donnée, sachant qu'à faible allure les erreurs se gèrent mieux qu'à vitesse élevée. Le deuxième point concerne la capacité limitée du corps humain à supporter les chocs et les décélérations. En troisième lieu, les causes d'un accident sont multifactorielles, et chaque élément doit être considéré. Enfin, il convient de renforcer chacune des étapes du système : par exemple si l'éducation ne conduit pas à l'adaptation du comportement individuel, il faut réaliser une infrastructure contraignante...

L'artisanat du cycle en mode love

› Cette année, le Love Tour part à la découverte des artisans du cycle, qui ouvrent leurs portes du samedi 3 au samedi 24 juillet 2021.

Cette nouvelle édition, cornaquée par l'association des Artisans du cycle, se déroule sur 21 jours en 19 étapes au départ de Clermont-Ferrand. Toujours libre et gratuit, à réaliser intégralement ou sur quelques kilomètres, le Tour prévoit la visite de 24 artisans du cycle, dont certains se joindront aux participants sur quelques kilomètres.

Les vélos en libre-service font campagne

› Sous l'égide de l'association européenne du cycle Cycling Industries Europe, les principaux opérateurs européens de vélos en libre-service et fournisseurs de services ont lancé une campagne vidéo sur l'opportunité offerte par les vélos en libre-service.

« Nous appelons à ce que chaque ville ait son propre programme de partage de vélos », a déclaré Lauha Fried, directrice des politiques de Cycling Industries Europe, le 22 juin, lors du lancement de la campagne. « Imaginez l'impact à l'échelle européenne, non seulement sur la qualité de l'air, la congestion et la santé, mais également sur la création de nouveaux emplois locaux et l'économie. Le partage de vélos est rapide à déployer et peut changer la donne en encourageant davantage de personnes à choisir les vélos plutôt que les voitures », poursuit-elle. L'association européenne met en avant le faible coût de location des vélos à assistance électrique et vélos cargos et le changement de mode de vie qui peut découler de leur usage. Outre l'urgence climatique, les arguments économiques défendus avancent le bénéfice de 3 € pour la société, apporté par chaque trajet en termes de santé, de réduction des embouteillages, des émissions polluantes et de libération de l'espace. De nombreuses collectivités se sont engagées dans la mise en place de vélos en libre-service, certaines ont arrêté. Le motif majeur ? Le coût de fonctionnement élevé.



Des alternatives à l'étalement urbain

› Sept territoires pilotes de la sobriété foncière, sélectionnés parmi vingt-cinq candidats, tournent le dos à l'étalement urbain en traçant un modèle alternatif de développement.

Un guide publié le 9 juin dernier par l'ANCT (Agence nationale de la cohésion des territoires) et le Puca (Plan urbanisme construction architecture) retrace les enjeux des bénéficiaires du programme Action cœur de ville (ACV). Comment mettre fin au développement en tache d'huile des villes moyennes, prouver la viabilité d'autres modèles d'aménagement et de développement et faire des émules ? Les sept lauréats vont tenter d'apporter des réponses à ces questions. Ils seront suivis dans cette démarche pendant 3 à 5 ans. Les territoires concernés : Poitiers/Grand Poitiers Communauté urbaine, Épernay Agglo Champagne/Épernay, Sète/Sète Agglo Méditerranée, Dreux/Agglomération du Pays de Dreux, Maubeuge/Agglomération Maubeuge-Val de Sambre, Draguignan/Dracénie Provence Verdon agglomération et Louviers/Agglomération Seine-Eure.



Moratoire au pays de Galles

› Tous les nouveaux projets de construction de routes au pays de Galles sont suspendus pendant que le gouvernement gallois procède à leur examen.

« Il faut arrêter d'investir dans les infrastructures qui encouragent l'utilisation de la voiture », a déclaré Lee Waters, ministre gallois adjoint au changement climatique en suspendant les projets routiers. Le pays de Galles vise à atteindre zéro émission nette de carbone d'ici 2050 et, pour y parvenir, il devra, selon le Gouvernement, accélérer les réductions d'émissions au cours de la prochaine décennie. « Le transport génère environ 17 % de toutes nos émissions, il doit donc jouer son rôle », a souligné l'élu, précisant : « Si nous continuons comme nous le faisons, nous n'atteindrons pas le net zéro avant 2090. »



Les majordomes des vélos

› La ville de Copenhague emploie des « majordomes » qui bichonnent les vélos des usagers.

Au gonflage des pneus et autre graissage des chaînes, ces agents ajoutent des services. Ils déplacent les vélos lorsqu'ils sont mal garés, laissant un mot à leur propriétaire leur demandant d'être vigilant à leur stationnement. Vu à l'exposition Au vélo citoyen (jusqu'au 19 septembre, Maison du Danemark – Paris).



Mai à vélo, départ du final

> **L'itinérance cyclable allant à la rencontre des acteurs du cycle, sur la Véloscénie, s'est élancée depuis la place Louis-Lépine, à Paris, mardi 29 juin pour ponctuer la première édition de Mai à vélo.**

Plus de vingt acteurs du vélo et des mobilités actives ont assisté au départ de cette « délégation cyclable », un événement organisé par le comité d'itinéraire de la Véloscénie, la coordination de Mai à vélo et le Club des villes et territoires cyclables. Parmi les personnalités présentes au départ, citons

David Belliard, adjoint à la mairie de Paris en charge des mobilités, Thierry du Crest, coordonnateur interministériel au développement du vélo, Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette, Patrice Pattée, vice-président du Club des villes et territoires cyclables, Joëlle Laffite coordinatrice de Mai à vélo et déléguée générale de l'Apic ou Séverine Desbouys, chargée de mission pour le développement du Savoir rouler à vélo. Conduit par Maria Jebli-Chedeville, vice-présidente du Club des villes et territoires cyclables, Isabelle Mesnard, présidente de la Véloscénie, et Catherine

vite-dit

« Quand tu élargies une route, tu crées un appel d'air (...). Élargir une route pour résorber les embouteillages revient un peu à se desserrer la ceinture pour résoudre un problème d'obésité »

Stein Van Oosteren,
lors de la première Causerie du Club, jeudi 24 juin

Pilon, secrétaire générale du Club, le peloton s'est élancé depuis le nouveau Kilomètre 0, place Louis-Lépine, qui remplace le point de départ initial du parvis de la cathédrale Notre-Dame, depuis sa fermeture. La première étape s'est terminée à Versailles via une visite de la Recyclerie sportive de Massy (91), la découverte des nouvelles pistes cyclables

créées à Paris et l'emprunt de la Promenade des Vallons de la Bièvre (92) permettant une sortie sécurisée de la capitale. L'évènement prend fin le 3 juillet au Mont-Saint-Michel après 450 kilomètres de visites et rencontres. ■

abriplus

Innover & sécuriser, pour tous.



CARGOS

CARGOPARK

- 2 Nouveaux supports : une borne et un anneau pour sécuriser les bipoteurs et les triporteur
- En usage indépendant ou simultané



VAE

E-PARK

- Nouvelle borne de recharge pour 2 vélos à assistance électrique
- Sécurisation simultanée du chargeur et du vélo (par le cadre)

NOUVEAU



abri-plus.com

L'apprentissage du vélo au tableau noir

D'une arlésienne, la « véloéducation », une ancienne demande du Club des villes et territoires cyclables, est devenue une affaire d'État. Le Savoir rouler à vélo s'inscrit dans les enseignements fondamentaux des jeunes de 6 à 11 ans.

La mise en place territoriales

de ce dispositif ? Elle incombe aux collectivités dont beaucoup sont déjà à pied d'œuvre. Éclairage.

« C'est clair, ce sont les collectivités qui vont prendre le Savoir rouler à vélo (SRAV) en charge. La communauté urbaine d'Arras (62) essaye de mettre en place quelque chose de commun à l'ensemble des écoles des 46 communes. Nous bénéficions de l'expérience du Savoir nager, où on prend en charge le transport, la piscine... Des groupes de travail sont organisés afin de réaliser un bilan pour chaque commune. Ce qui en ressort est la diversité des situations », déclare Françoise Rossignol, vice-présidente de la communauté urbaine d'Arras (62) et villes et territoires cyclables. L'objectif national de former 200 000 élèves fin 2022, 400 000 fin 2024, après 2024, à la formation annuelle d'une classe d'âge entière, soit 850 000 enfants, suppose des moyens humains et financiers. « Un référent de notre ministère, présent dans chaque département, a en charge d'aider les collectivités à déployer le Savoir rouler à vélo », précisait la ministre chargée des sports, Roxana Maracineanu, dans l'interview du précédent numéro du magazine. Ces relais se mettent en place au sein des directions des services départementaux de l'Éducation nationale – DSDEN (coordonnées à retrouver



pages 11-12). Cette bascule du ministère des Sports dans les bras de l'Éducation nationale depuis juillet 2020 provoque un choc des cultures. Mais aussi des inégalités départementales : certains référents ne peuvent consacrer que 10 % de leur temps au Savoir rouler, contre 50 % pour d'autres.

Le financement très attendu de Génération vélo

La mise en œuvre du dispositif est estimée de 40 à 50 euros par enfant. Un coût que les 21 millions d'euros sur trois ans du programme Génération vélo annoncé le 12 avril dernier, accessibles pour la prochaine rentrée scolaire, ne parviendront pas à couvrir. Ce programme se met en place pour la rentrée prochaine autour de trois axes de financement : la production d'outils pédagogiques ; la formation

« La mise en œuvre du dispositif est estimée de 40 à 50 euros par enfant »

de formateurs et celle des enfants ; le contrôle technique des vélos. « L'objectif est de massifier le Savoir rouler à vélo (SRAV) en formant des formateurs qui vont aller le dispenser. Puis de créer une communauté pédagogique », précise Claire Toubal, chargée de formation à la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), porteuse de ce

projet financé par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Pour gonfler les effectifs de formateurs, le certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo (CQPEMV) pourrait devenir un sésame pour l'apprentissage du SRAV au sein des écoles pour de nombreuses associations d'usagers (*lire ci-dessous Le casse-tête des formations*). D'autres formations pourraient accéder à ce programme. Les discussions sont en cours. Le recrutement de coordinateurs régionaux est également prévu au mois de

septembre pour mettre en place ce programme dans les territoires.

Une formation à plusieurs mains

Génération vélo va répondre au manque d'intervenants pour dispenser ces apprentissages. Ce besoin fait autorité. « Il faudrait de 10 000 à 15 000 intervenants actifs sur le territoire ; actuellement nous en comptons entre 600 et 800, donc on est encore loin du compte », confiait Virginie Jouve, chargée de mission au ministère chargé des sports, lors du groupe de travail organisé par le Club le 15 avril dernier.

À ce jour, l'apprentissage peut être confié aux éducateurs territoriaux des activités physiques et sportives (ETAPS), aux animateurs jeunesse, aux enseignants, mais également aux éducateurs « agissant pour le compte d'une des quatorze structures partenaires en tant que bénévoles ou professionnels », précise Virginie Jouve. Les structures partenaires en question ?

Le casse-tête des formations

Si le cursus d'apprentissage en trois blocs est limpide, délivrer les 10 heures du Savoir rouler l'est beaucoup moins.

Les interventions pour dispenser l'apprentissage du Savoir rouler à vélo (SRAV) tournent au casse-tête selon qu'elles sont dispensées au sein des écoles ou en dehors, avec des prestations rémunérées ou non. Un diplôme d'État ou une certification s'imposent pour exercer contre rémunération. L'apprentissage du SRAV n'échappe pas à cette règle. Un diplôme professionnel permet de disposer d'une carte professionnelle impérative pour enseigner au sein des écoles. Les diplômes d'État, délivrés par le ministère chargé des sports, le permettent ; certains brevets de fédérations également, mais pas tous. Le brevet Initiateur mobilité à vélo (IMV), connu des associations d'usagers, reste uniquement utilisable pour les activités bénévoles.



© Sabrina Budon

La solution : le certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo

Le certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo (CQPEMV),

mis en place depuis 2015 pour apprendre à évoluer à vélo en milieu urbain, répond à presque toutes les exigences. Une difficulté réside : le certificat n'est toujours pas enregistré au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP). « Parvenir à son enregistrement est mené avec l'instance de coordination et de l'apprentissage de la mobilité à vélo (ICAMV) afin de recevoir la carte professionnelle », insiste Claire Toubal. L'ICAMV est coordonné par le Club depuis les débuts de sa mise en œuvre afin de déployer des formateurs qualifiés sur les territoires. L'inscription de ce diplôme semble en bonne voie et devrait faciliter la mise en œuvre du Savoir rouler à vélo dans les écoles. Une fois le certificat inscrit, les titulaires du CQPMV seront reconnus comme pro. Et les écoles leur ouvriront leurs portes. ■



© Maison du Vélo Toulouse

La Maison du vélo de Toulouse et l'Institut de formation du vélo (Voiron – 38) sont les deux seuls organismes à délivrer la formation permettant de décrocher le certificat de qualification professionnelle éducateur mobilité à vélo (CQPEMV). Ce certificat permet aux éducateurs de dispenser l'apprentissage dans les établissements scolaires contre rémunération. Son inscription au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) permettra aux titulaires de prétendre à la carte professionnelle nécessaire pour exercer au sein des établissements scolaires.

Les structures locales, associations et bénévoles des fédérations sportives, associations d'usagers et d'éducateurs : Fédération française de cyclisme (FFC), Fédération française de cyclotourisme (FFVélo), Fédération française de triathlon, Ufolep, Usep, Moniteurs cyclistes français (MCF), FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), Prévention routière.

Un consensus éducatif

Un consensus éducatif a été trouvé au niveau national par ces intervenants aux cultures cyclistes parfois très

éloignées. « Nous avons décidé que les partenaires assureraient les formations. L'idée était de leur donner une certaine liberté, il n'existe pas qu'un chemin pour l'apprentissage (...). La mise en place a été longue mais nécessaire pour trouver un terrain d'entente entre tous », souligne

Virginie Jouve. Six mois ont été nécessaires pour arrêter le socle technique d'apprentissage réparti 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

« La rentrée prochaine devrait davantage éclairer les collectivités territoriales sur les moyens de mise en œuvre »

voie publique, dans des conditions réelles de circulation. La durée de l'apprentissage, les exigences d'habileté sur un vélo ou l'évolution en situation réelle ont fait débat. Le pragmatisme a eu le dernier mot, notamment pour acter que l'évolution en autonomie

sur la voie publique du troisième bloc ne pouvait s'imposer individuellement : sur le terrain, peu d'écoles ou d'intervenants peuvent faire évoluer chaque enfant seul. Les pratiques en groupe restent majoritaires. Une durée moyenne d'apprentissage d'environ dix heures a également obtenu l'adhésion.



Sur la route de l'école, le Talent du Vélo 2020 catégorie Pédagogie, attribué à la Métropole européenne de Lille (MEL), prend le chemin de l'apprentissage scolaire. Tout comme le lauréat 2018, décerné à la ville de Lorient pour son école de vélo municipale, ou l'édition 2017, avec le Vélobus, le service de ramassage scolaire cycliste de la ville de Varennes-sur-Seine (77).

D'autres dispositifs peuvent épauler les territoires

D'autres financements sont-ils accessibles, se demandent les territoires ? Au premier trimestre de chaque année, un appel à projets est lancé dans le cadre du plan d'action départementale à la sécurité routière (PDSR). Le SRAV peut y prétendre. Des projets pourraient être financés par l'intermédiaire des contrats de ville dans le cadre de la politique de la ville. Par ailleurs, indirectement, l'Agence nationale du sport (ANS) peut soutenir ce dispositif par les budgets alloués aux fédérations sportives dans le cadre du projet sportif fédéral (PSF). Des fondations privées pourraient participer à ce dispositif par l'intermédiaire de l'agence nationale du sport, espère le ministère chargé des sports, qui œuvre dans ce sens. Au niveau local, les assurances et mutuelles pourraient être des acteurs participatifs ; la MGEN et la Prévention MAIF figurent parmi les partenaires nationaux.

La rentrée prochaine devrait davantage éclairer les collectivités territoriales sur les moyens de mise en œuvre. Une nécessité. « *Nous n'arrivons pas à savoir par quel bout prendre les choses et, surtout, il n'y a pas d'argent dans ce dispositif* », se désole Olivier Stern, adjoint délégué en charge des mobilités à Montreuil (93).

Les territoires à l'œuvre

Depuis longtemps, de nombreuses collectivités territoriales se sont saisies du sujet et s'adaptent. Ou inventent. « *On a déjà commencé à mettre en place des formations croisées entre l'association nantaise Place aux vélos, les techniciens de la métropole et l'Éducation nationale* », indique Nicolas Martin, vice-président délégué aux mobilités douces de Nantes Métropole (44). La métropole de Strasbourg généralise l'apprentissage sur la base du volontariat des écoles depuis le mois de mars. Des territoires greffent le



© Vichy Communauté

Dans la communauté d'agglomération Vichy Communauté, le **Savoir rouler à vélo** s'est appuyé sur des projets d'apprentissage déjà existants. Depuis le début de l'année, une coordination est mise en place pour soutenir quatre premières villes, avant une extension aux **22 établissements scolaires des 39 communes**.

dispositif sur des formations déjà existantes, comme dans la communauté d'agglomération Vichy Communauté (03). « *À Cusset (ndlr, ville voisine*

de Vichy), le projet était porté par le club de cyclisme local. Sur Vichy, des intervenants nous ont demandé des prêts de matériel (...). Depuis janvier dernier, nous jouons un rôle de coordonnateur. Un travail de fonds va être réalisé pour la rentrée prochaine », témoignent Ludivine Paris et Victor Allanic, le binôme en charge du projet. Dans la ville d'eau, ce sont les ETAPS qui interviennent dans les écoles, tandis qu'à Cusset la formation reste assurée par le club de cyclisme, dans l'enceinte du stade de la ville. Selon ces intervenants, la complexité supplémentaire d'organisation tient aux difficultés conjoncturelles d'approvisionnement en pièces détachées pour l'entretien de la flotte de vélos. Un paramètre à intégrer pour garder les bicyclettes en état.

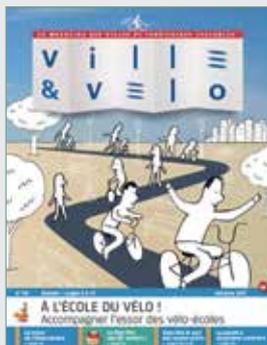
Le vélo en berne chez les jeunes générations

L'inégalité face à la mobilité ressort : « *Certains enfants partent de zéro et ne savent pas du tout rouler à vélo* », témoigne Ludivine Paris. Le constat n'est pas nouveau, le SRAV agit comme un révélateur. La baisse de la pratique chez les plus jeunes inquiète. L'étude *Impact économique et potentiel*



© Maison du Vélo toulousain

Organisé le 15 avril dernier sous la houlette de Laura Youkana, chargée d'études au Club des villes et territoires cyclables, le groupe de travail sur le Savoir rouler à vélo a permis d'identifier les leviers et les freins à sa mise en œuvre au sein des collectivités. Cette matinée a été mise en place en collaboration avec Mobiscol, en présence de Séverine Desbouys et Virginie Jouve, représentantes du ministère chargé des sports et du ministère de l'Éducation nationale, de plus de 40 collectivités territoriales membres du Club.



À l'école du vélo

Le magazine *Ville & Vélo* de mai 2011 (n°50) interpellait déjà sur la nécessité de mettre en place des apprentissages du vélo. Le dossier de ce magazine était consacré à la nécessaire formation pour tous, notamment les plus jeunes, débutant ses propos par « L'apprentissage du vélo reste encore un phénomène marginal ». Le sujet est resté prédominant, revenant notamment en 2018 avec *Le vélo de l'école au bureau* (dans le magazine n°79, mars/avril) puis avec *Le Savoir rouler à vélo* l'année de son annonce (n°82, novembre/décembre). ■

de développement des usages du vélo en France (avril 2020) avait déjà tiré la sonnette d'alarme en constatant « une baisse de la pratique des enfants et des jeunes (...). Le vélo a quasiment disparu des

écoles primaires au bénéfice surtout de l'accompagnement en voiture (...) en particulier vers les écoles primaires. » Cette baisse de l'utilisation du vélo est également compensée par les transports scolaires, dont le coût, selon l'étude, s'élève entre 750 et 1 100 €/an par enfant. Une opportunité d'économies qui mérite d'être posée. D'autant que le volet sanitaire s'ajoute au crédit des mobilités actives. L'activité physique n'est pas intégrée dans la vie quotidienne. « À l'inverse de chez nous, cette culture existe dans les pays de l'Europe du Nord où l'activité physique fait partie du quotidien. Heureusement, avec les mobilités actives, on commence à en parler », souligne la médecin Martine Duclos, présidente du comité scientifique de l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (ONAPS).

Une urgence sanitaire

Le rapport *Activité physique et sédentarité de l'enfant et de l'adolescent 2020* de l'ONAP rappelle que « les recommandations internationales pour les enfants et adolescents

de 6 à 18 ans (...) conseillent un minimum d'une heure quotidienne d'activité physique d'intensité modérée à élevée, couplée au moins trois fois par semaine à des activités mettant en action le système musculo-squelettique et articulaire ». Le SRAV doit aider à

mettre les jeunes générations en mouvement et à lutter contre cette « épidémie d'obésité », comme la qualifie le corps médical. Ainsi, en 2015, chez les enfants et adolescents de 6 à 17 ans, le surpoids (obésité incluse) concernait 17 % des enfants de

6 à 17 ans, selon l'étude de santé Esteban 2014-2016 (Santé publique France). Cette même étude rapporte que seuls « 40,2 % des enfants âgés de 6 à 10 ans déclaraient utiliser un mode de transport actif pour se déplacer du domicile à l'établissement scolaire (35 % et 45 % pour les garçons et les filles) ».

La communauté scientifique parle d'une seule voix. Elle doit être entendue par les pouvoirs publics et les parents des douze millions d'élèves qui fréquentent les écoles, collèges et lycées en France. ■

Un dispositif débuté le 9 janvier 2018

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 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.

Juillet 2020 : Le ministère des Sports devient ministère chargé des sports et se trouve placé sous la tutelle du ministère de l'Éducation nationale, qui devient



Roxana Maracineanu, ministre chargée des sports, dans le cadre de la semaine du vélo à l'école.

ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports.

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 ». ■

Des référents du Savoir rouler à vélo dans chaque département

Un référent du ministère chargé des sports/Éducation nationale a en charge d'aider les collectivités à déployer le Savoir rouler à vélo dans chaque département, au sein des directions des services départementaux de l'Éducation nationale (DSDEN). En voici les contacts.

DÉPARTEMENTS	NOMS	PRÉNOMS	ADRESSES MAIL
Ain	MORELON	Sébastien	sebastien.morelon@ain.gouv.fr - sebastien.morelon@ac-lyon.fr
Corse du Sud	MENOUX	Stéphane	stephane.menoux@corse-du-sud.gouv.fr - stephane.menoux@ac-corse.fr
Haute Corse			Référent pas encore nommé au 21 juin
Aisne	LALOUETTE	Romain	romain.lalouette@aisne.gouv.fr
Allier	SENNEPIN	Michel	michel.sennepin@allier.gouv.fr
Alpes-de-haute-Provence	AGOSTINI	Charles-Baptiste	charles-baptiste.agostini@alpes-de-haute-provence.gouv.fr
Hautes-Alpes	MOUGEL	Sylvain	sylvain.mougel@hautes-alpes.gouv.fr - sylvain.mougel@ac-aix-marseille.fr
Alpes-Maritimes			damien.carbonnel@alpes-maritimes.gouv.fr
Ardèche	PARENT	Olivier	Adresse mail pas encore connue au 21 juin
Ardennes	DELANGLE	Dany	dany.delangle@ardennes.gouv.fr
Ariège	MERIGOT	Alexandra	alexandra.merigot@ariego.gouv.fr - alexandra.merigot@ac-toulouse.fr
	VILLEMUS	Arnaud	arnaud.villemus@ac-toulouse.fr
Aube	MOUNIER	Pascal	pascal.mounier@aube.gouv.fr
	SAUNOT	Laurence	laurence.saunot@aube.gouv.fr
Aude	MERCIER	Mathieu	mathieu.mercier@aude.gouv.fr
Aveyron	MONTERO	Brigitte	brigitte.montero@aveyron.gouv.fr - brigitte.montero@ac-toulouse.fr
Bouches-du-Rhône	SERRADELL	Arnaud	arnaud.serradell@bouches-du-rhone.gouv.fr - arnaud.serradell@ac-aix-marseille.fr
Calvados	LEROY	Benjamin	benjamin.leroy@calvados.gouv.fr - benjamin.leroy1@ac-normandie.fr
Cantal	CORVAISIER	Éric	eric.corvaisier@cantal.gouv.fr - eric.corvaisier@ac-clermont.fr
Charente	BONNIFAIT	Jérôme	jerome.bonnifait@charente.gouv.fr
Charente-Maritime	ROBERT	Denis	denis.robert@charente-maritime.gouv.fr
Cher	FRERY	Philippe	philippe.frery@cher.gouv.fr - philippe.frery1@ac-orleans-tours.fr
Corrèze	PRECIGOUT	Emmanuel	emmanuel.precigout@correze.gouv.fr
Côte-D'Or	GERMAIN	Stéphane	stephane.germain@cote-dor.gouv.fr
Côtes-d'Armor	BENTZ	Marie-Laure	marie-laurence.bentz@cotes-darmor.gouv.fr
Creuse	OLLIER	Nicolas	nicolas.ollier@creuse.gouv.fr - nicolas.ollier@ac-limoges.fr
Dordogne	POURTEYRON	Julie	julie.pourteyron@dordogne.gouv.fr
Doubs	MONROLIN	Laurent	laurent.monrolin@doubs.gouv.fr
Drôme	BRUNOT	Jean-Claude	jean-claude.bruniot@drome.gouv.fr
Eure	LE FLOCH	Magali	magali.le-floch@eure.gouv.fr - magali.le-floch@eure.gouv.fr
Eure-et-Loire	HABERT	Nathalie	nathalie.habert@eure-et-loir.gouv.fr
Finistère	LECLERC	Pauline	pauline.leclerc@ac-rennes.fr - pauline.leclerc@ac-rennes.fr
Gard	HOFER	Laurent	laurent.hofer@gard.gouv.fr
Haute-Garonne	ARGIOLAS	Cécile	cecile.argiolas@haute-garonne.gouv.fr - cecile.argiolas@ac-toulouse.fr
Gers	CORBILLE	Pascale	pascale.corbille@gers.gouv.fr - pascale.corbille@ac-toulouse.fr
Gironde	CHAUBET	Vida	Référent pas encore nommé au 21 juin
Herauld	VIDAL	Michel	michel.vidal@herault.gouv.fr - michel.vidal@ac-montpellier.fr
Îlle-et-Vilaine	ORHAN	Gaël	gael.orhan@ille-et-vilaine.gouv.fr - gael.orhan1@ac-rennes.fr
Indre	SCHMITT	François	francois.schmitt@indre.gouv.fr
Indre-et-Loire	GROSSET	Christine	christine.grosset@indre-et-loire.gouv.fr
Isère	CAMPIONE	Yannis	yannis.campione@ac-grenoble.fr
	LEDoux	Joël	joel.ledoux@isere.gouv.fr - Joël.ledoux1@ac-grenoble.fr
Jura	VINCENT	Guillaume	guillaume.vincent@jura.gouv.fr - guillaume.vincent@ac-besancon.fr
Landes	SALVETAT	Éric	eric.salvetat@landes.gouv.fr
Loir-et-Cher	VERDIER	Marilyne	marilyne.verdier@loir-et-cher.gouv.fr - ce.sdjes41@ac-orleans-tours.fr
Loire	LACHAND	Tristan	tristan.lachand@loire.gouv.fr
Haute-Loire	SCHMITZ	Benjamin	benjamin.schmitz@haute-loire.gouv.fr
Loire-Atlantique	ARINO	Frédéric	frederic.arino@loire-atlantique.gouv.fr - frederic.arino@ac-nantes.fr
Loiret	CROTTE-BRAULT	Gwenaëlle	gwenaëlle.crotte-brault@loiret.gouv.fr - gwenaëlle.crotte-brault@ac-orleans-tours.fr
Lot	LOBEL	Bernard	bernard.lobel@lot.gouv.fr - bernard.lobel@ac-toulouse.fr
Lot-et-Garonne	DE TAEYE	Cédric	cedric.de-taeye@lot-et-garonne.gouv.fr - Cedric.De-Taeye@ac-bordeaux.fr
Lozère	LHOMBART	Elsa	elsa.lhombart@lozere.gouv.fr - elsa.lhombart@ac-montpellier.fr

DÉPARTEMENTS	NOMS	PRÉNOMS	ADRESSES MAIL
Maine-et-Loire	ROUSSEL	Nicolas	nicolas.rousseau@ac-nantes.fr - nicolas.rousseau@ac-nantes.fr
Manche	JULIEN	Jean-Marc	jean-marc.julien@manche.gouv.fr - jean-marc.julien@ac-normandie.fr
	CHANDAVOINE	Bruno	bruno.chandavoine@ac-normandie.fr
Marne	LEFEVRE	Lucie	lucie.lefevre@marne.gouv.fr - lucie.lefevre@ac-reims.fr
Haute-Marne	WALCZAK	Frédéric	frederic.walczak@haute-marne.gouv.fr - frederic.walczak@ac-reims.fr
Mayenne	MILLION	Serge	serge.milon@mayenne.gouv.fr
Meurthe-et-Moselle	ANGELY	Pierre	pierre.angely@meurthe-et-moselle.gouv.fr
Meuse	LECLER	Gilles	gilles.lecler@meuse.gouv.fr - gilles.lecler@ac-nancy-metz.fr
Morbihan	GUERIN	Claire	claire.guerin@morbihan.gouv.fr - claire.guerin@ac-rennes.fr
Moselle	OYARZABAL	José	jose.oyarzabal@moselle.gouv.fr
Nièvre	BRUNA	Jean-Paul	jean-paul.brana@nievre.gouv.fr
	LEBBRECHT	Régis	regis.lebbrecht@nord.gouv.fr - regis.lebbrecht@ac-lille.fr
Oise	BAUDON	Cyriel	cyriel.baudon@oise.gouv.fr
	CARREAU	Jordan	jordan.carreau@orne.gouv.fr - jordan.carreau@ac-normandie.fr
Pas-de-Calais	SERIS	Laurent	laurent.seris@pas-de-calais.gouv.fr - laurent.seris@ac-lille.fr
Puy-de-Dôme	RIBEROLLES	Fabrice	fabrice.riberolles@puy-de-dome.gouv.fr
Pyrénées-Atlantiques	ETCHEVERRIA	Philippe	philippe.etcuverria@pyrenees-atlantiques.gouv.fr
Hautes-Pyrénées	CAZENAVE	Rémy	remy.cazenave@hautes-pyrenees.gouv.fr - remy.cazenave@ac-toulouse.fr
Pyrénées-Orientales	SATABIN	Laurent	laurent.satabin@pyrenees-orientales.gouv.fr
Bas-Rhin	STANGRET	Émilie	emilie.stangret@bas-rhin.gouv.fr - emilie.stangret@ac-strasbourg.fr
Haut-Rhin	BOUYAT	Marlene	marlene.bouyat@haut-rhin.gouv.fr - marlene.bouyat@ac-strasbourg.fr
Rhône	LATREILLE	Aurélié	aurelie.latreille@rhone.gouv.fr - aurelie.latreille@ac-lyon.fr
Haute-Saône	DAVAL	Sébastien	sebastien.daval@haute-saone.gouv.fr - sebastien.daval@ac-besancon.fr
Saône-et-Loire	DELACOUR	Hervé	herve.delacour@saone-et-loire.gouv.fr
Sarthe	COUPEAU	Noémie	noemie.coupeau@sarthe.gouv.fr - noemie.coupeau@ac-nantes.fr
Savoie	TRIOMPHE	Emmanuel	emmanuel.triomphe@savoie.gouv.fr - emmanuel.triomphe@ac-grenoble.fr
Haute-Savoie	THEVARD	Sébastien	sebastien.thevard@haute-savoie.gouv.fr
Paris	CHARRON	Patrick	patrick.charron@ac-paris.fr
Seine-Maritime			Référent pas encore nommé au 21 juin
Seine-et-Marne	JAMES	Alexandre	alexandre.james@seine-et-marne.gouv.fr - alexandre.james@ac-creteil.fr
Yvelines	TOULZAT	Gaëtan	Gaetan.Toulzat@ac-versailles.fr - lucile.geoffray@ac-versailles.fr
			Référent pas encore nommé au 21 juin
Deux-Sèvres	LE-HELLEY	Anne	anne.le-helley@deux-sevres.gouv.fr
Somme	CHAIB	Yassine	yassine.chaib@somme.gouv.fr - yassine.chaib@ac-amiens.fr
Tarn	SOYER	Anne	anne.soyer@tarn.gouv.fr
Tarn-et-Garonne	BASTIDE	Patrick	patrick.bastide@tarn-et-garonne.gouv.fr - patrick.bastide@ac-toulouse.fr
Var	HENRY	Catherine	catherine.henry@var.gouv.fr
Vaucluse	CHEMOUNI	Élisabeth	elisabeth.chemouni@vaucluse.gouv.fr
Vendée	ARSICAULT	Karine	karine.arsicault@vendee.gouv.fr - karine.arsicault@ac-nantes.fr
Vienne	COTINAUD	Manuel	manuel.cotinaud@vienne.gouv.fr
Haute-Vienne	TACHARD	Éric	eric.tachard@haute-vienne.gouv.fr
	FOISSY	Julien	julien.foissy@vosges.gouv.fr - julien.foissy@ac-nancy-metz.fr
Yonne	PINTENO	Corinne	corinne.pinteno@yonne.gouv.fr
Territoire de Belfort	GUEDOT	Michel	michel.guedot@territoire-de-belfort.gouv.fr
Essonne	DESMET	Caroline	caroline.desmet@essonne.gouv.fr - caroline.desmet-lagree@ac-versailles.fr
Hauts-de-Seine	BLACHER	Christian	christian.blacher@hauts-de-seine.gouv.fr
Seine-Saint-Denis	FUCHS	Perrine	perrine.fuchs@seine-saint-denis.gouv.fr
Val-de-Marne	MONNIER	Jérémy	jeremy.monnier@val-de-marne.gouv.fr - jeremy.monnier@ac-creteil.fr
Val-d'Oise	BATARD	Marie	marie.batard@val-doise.gouv.fr
Guadeloupe	CHEDEVILLE	Jérôme	jerome.chedeville@jcs.gouv.fr - jerome.chedeville@ac-guadeloupe.fr
Martinique			Référent pas encore nommé au 21 juin
Guyanne	MONJO	Roland	roland.monjo@jcs.gouv.fr
La Réunion			Référent pas encore nommé au 21 juin
Mayotte	THOULE	Bernard	bernard.thoule@ac-mayotte.fr

Dunkerque se reconstruit pour le vélo

Comment cette ville littorale, détruite pendant la guerre puis reconstruite pendant vingt ans selon les principes de « ville aérée » conçue pour la voiture, intègre le vélo ? La communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral, qui compte 200 000 habitants, s'engage sur des choix forts, comme celui de la gratuité du bus.

« Le territoire dunkerquois avait dû faire face à une diminution de la part des déplacements réalisés à vélo : de 5 % au début des années 1990, la part modale tombe à 3,5 % au début des années 2000, pour passer sous la barre des 3 % en 2015. Et ce alors même que le linéaire d'aménagements cyclables ne fait que croître », indique le dernier Plan vélo 2021-2025 de la communauté urbaine. Une concertation de quatre mois, en 2020, a précédé un nouveau plan d'action et ce constat sans concession. « La concertation a été confiée à la Maison de l'environnement afin que tout le monde soit consulté, et pas seulement les usagers du vélo. Le rapport a servi d'aide à la décision pour les élus », indique Jean-François Montagne, vice-président de Dunkerque Grand Littoral, en charge de la transition écologique. Trois besoins prioritaires ont émergé : des itinéraires sécurisés pour les usagers, la sécurisation des vélos, mais aussi des aides à l'usage allant de la participation à l'achat d'un vélo à la remise en selle.

Le boom du vélo confirmé après le premier déconfinement

Les réponses se sont mises en place et se poursuivent avec, à l'automne prochain, l'installation de boxes fermés sur des places de stationnement auto avec des emplacements à louer à l'année, « sur le modèle de ce qui se fait à Lille ». Des maisons itinérantes du vélo se rendent au plus proche des habitants afin de proposer les services vélo : marquage, ateliers de réparation, remise en selle... La prime à l'acquisition de 80 euros instaurée depuis mai 2020 pour tous types de vélos a suscité plus de 6000 demandes.

« Le vélo fait désormais partie de la culture, et il n'est pas une option »



La création d'un comité vélo rassemblant un élu de chaque commune contribue au développement de la culture vélo dans la communauté urbaine.

Après le lancement d'un appel à idées sur la plateforme *vivre-ensemble-apres.com* pour aborder le premier déconfinement, l'importance du vélo était ressortie, confirmée par l'explosion des données des compteurs vélo en mai 2020. Pourtant les vélos en libre-service (DK vélo), fermés pendant le premier confinement, n'ont pas été remis en service. Ouvert depuis 2013, ce service n'a pas trouvé son public. « Avec un coût de 900 000 euros de fonctionnement par an pour 650 utilisateurs réguliers, cela fait cher. L'étude menée par la Maison de l'environnement n'a pas montré un fort attachement au DK vélo », justifie Jean-François Montagne, précisant que les vélos allaient connaître une seconde vie chez la voisine, Calais.

La culture vélo se développe

Un service de location longue et moyenne durées, marchepied pour l'acquisition d'un vélo, devrait prendre la relève. Il est à l'étude. « Au début, le vélo avait été abordé

du point de vue des aménagements, pas d'un système vélo. Aujourd'hui, il est un élément-clé de l'aménagement (...). Le vélo fait désormais partie de la culture, et il n'est pas une option. Le changement a été long et se ressent depuis 2014 », avance Rebecca Guinard, responsable stratégie qualité innovation. L'agglomération, traversée par l'Eurovélo 12 (la véloroute de la mer du Nord), poursuit le développement d'un linéaire cyclable, fort de 244 kilomètres. « Vous êtes ici dans la communauté urbaine du bus gratuit. Mais notre bus n'est pas que gratuit, il est aussi performant et rapide », s'enthousiasme Jean-François Montagne sur ce projet lancé en septembre 2018 après des études et deux ans de travaux intenses. Avec cinq lignes chronos où les bus passent toutes les 10 minutes en étant prioritaires partout, le moyen de déplacement le plus rapide de Dunkerque « a pris de la part modale sur la voiture », et a « profondément modifié la façon de se déplacer ».

Une ambition partagée pour le vélo avec la volonté de doubler la part modale pour atteindre 6 % d'ici 2025. ■

Strasbourg ne s'endort pas sur ses lauriers

Souvent citée en référence, pionnière pour le développement du vélo en France avec plus de 8 % des déplacements réalisés à vélo sur l'agglomération (15 % dans le centre-ville) et 600 kilomètres d'itinéraires cyclables, la métropole de Strasbourg passe à la vitesse supérieure.



L'objectif d'une part modale vélo de 16 % en 2030 et une part modale piéton de 37 % appelle à un développement des infrastructures cyclables sur toute la métropole.

« L'Eurométropole de Strasbourg change complètement d'échelle », se réjouit Alain Jund, vice-président en charge des mobilités et des transports. Un budget de 100 millions d'euros pour les cinq années restantes du mandat quadruple l'enveloppe destinée au vélo. L'objectif premier ? L'extension du périmètre cyclable. « Si nous restons focalisés sur le centre-ville, nous allons passer à côté du développement du vélo. Notre capacité à donner davantage de place au vélo et à gagner sur la voiture nous éloigne de 5, 10 ou 15 km du centre-ville. Et c'est à cette échelle-là qu'il faut travailler si nous voulons avancer quantitativement et qualitativement sur l'usage du vélo », précise Alain Jund. La continuité cyclable est convoquée. Le développement du réseau express vélo, dénommé Vélostras, qui sillonne le territoire, impose de travailler sur des franchissements : voies ferrées, routes, autoroutes, voies d'eau... Et donc d'ouvrir largement le portefeuille. « Le moindre franchissement

revient à deux millions », confirme l'élu. Les appels à projets du Fonds mobilités actives sont tombés à point nommé pour aider au financement de vingt-trois projets d'aménagements dans Strasbourg et quinze communes de l'Eurométropole.

Des liaisons cyclables avec les intercommunalités voisines

La capitale alsacienne ne s'arrête pas aux liaisons cyclables entre les trente-trois communes de la métropole. « Il faut des connexions directes avec les intercommunalités voisines afin de faciliter les parcours quotidiens domicile/travail. On ne peut arrêter les infrastructures cyclables à la limite de notre intercommunalité (...). Je rencontre actuellement les intercommunalités alentour pour travailler sur les espaces d'interconnexion », soutient l'édile. Strasbourg se penche également sur les liaisons entre les zones d'habitat et les zones d'activité. Mais aussi sur les liaisons avec l'Allemagne, de l'autre côté du Rhin.

« On ne peut arrêter les infrastructures cyclables à la limite de notre intercommunalité »

Au déploiement du réseau s'ajoute un accompagnement à la mise en selle, comme le précise Alain Jund : « On se donne les moyens pour faire du vélo une pratique quotidienne encore plus forte dans toutes les communes et dans tous les quartiers. Au-delà des aménagements, il s'agit de repenser le partage et l'usage de l'espace public au profit des mobilités actives. » Strasbourg va financer l'apprentissage du vélo sur une demi-journée dans chaque classe de CM2 des écoles de la métropole, au titre du savoir rouler à vélo, mais aussi la généralisation des vélo-écoles pour les adultes ou l'installation d'ateliers d'autoréparation.

Au boulot !

Grande nouveauté pour Strasbourg : une prime à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, de 300 à 500 euros, se met en place pour les 33 communes à partir du 1^{er} juillet. L'agglo voit loin. Elle se penche sur le service de location Vélohop, dont la délégation de service public (DSP) arrive à échéance en 2022, et se projette sur les attentes d'un service vélo à l'horizon de 5 ou 10 ans. « Aujourd'hui, la flotte des 6000 vélos de Vélohop est principalement utilisée par les étudiants en location longue durée. Il y a la nécessité de se demander de quel service nous aurons besoin dans les prochaines années. »

Cheffe de file, la métropole poursuit et ouvre son challenge dénommé « Au boulot à vélo ! » à d'autres agglomérations. En 2020, malgré la crise sanitaire, 341 établissements se sont inscrits à ce challenge visant à encourager l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail et tous les déplacements professionnels. « Nous voulons créer un effet d'entraînement et fédérer d'autres villes à l'échelle nationale pour développer l'usage quotidien du vélo », ajoute Alain Jund pour ce challenge débutant le 1^{er} juin. ■

Mai à vélo, challenges réussis

Créée au sortir du premier confinement pour revenir chaque année sur l'embellie du vélo, la première édition de Mai à vélo a enregistré près de 1 600 événements, dont plus de 600 challenges d'activités. Le succès des challenges des collectivités interpelle.

« S'appuyer sur un événement national a été une belle opportunité pour la communauté urbaine du Grand Poitiers, qui a lancé un appel à projets pour l'organisation de manifestations auprès des communes, des associations et des établissements scolaires. Le challenge s'est ajouté à cette dynamique. Nous avons communiqué via les réseaux sociaux ; les associations Vélotaf Grand Poitiers et Vélocité 86 ont assuré la promotion, et les adhérents ont joué le jeu. Une véritable émulation s'est créée », s'enthousiasme Frankie Angebault, vice-président chargé des mobilités. La plupart des communes de l'agglomération se sont associées à l'événement. Les élus aussi. Sensibilisés à cette action, ils avaient parcouru 1 200 kilomètres fin mai, souligne l'édile.

Ouverts aux collectivités, associations, entreprises ou établissements scolaires, les quatorze challenges d'activités calculent les trajets réalisés avec l'application Geovelo. « Les entités inscrites disposent d'un compteur d'activités, et les remontées sont automatiques (...). Pour les collectivités, l'ensemble des kilomètres parcourus sur les territoires sont comptabilisés », précise Antoine Laporte Weywada, directeur du développement de Geovelo.

Pour le seul mois de mai, quelque 2 millions de kilomètres ont été enregistrés sur ce challenge pour 15 000 participants dans toutes les régions. Une forte mobilisation malgré la contrainte sanitaire de mise en place de manifestations de petites tailles.

Une implication sur les territoires

Première des collectivités de moins de 30 000 habitants, la ville de Sceaux, par sa performance, a étonné Patrice Pattée, adjoint au maire chargé de l'espace public



Journée du vélo en ville à Sceaux le 30 mai dernier, un des 1 600 événements de Mai à vélo.

et des mobilités : « Cette première place a été une grosse surprise, d'autant que nous avons peu communiqué sur ce challenge. Et le succès s'est poursuivi en juin : 1 068 cyclistes se sont inscrits dans la communauté de la ville sur Geovelo, pour environ 900 participants le 30 mai. » Dans cette ville de la première couronne parisienne, le challenge est même devenu une véritable compétition pour les premiers.

Pour les challenges entreprises, la mobilisation n'a pas concerné uniquement les enseignes du secteur (Becycle, Velogik, Decathlon, Manufacture française

du cycle...). L'assureur Allianz a « organisé un concours interne, récompensant les 20 personnes parcourant le plus de kilomètres dans la communauté Allianz France. Des communautés locales,

par site Allianz France, ont été lancées pour créer une dynamique intersites et en faire un challenge interne », précise Nicolas Tetart, responsable prévention routière. L'assureur s'était impliqué dans les mobilités actives suite à un sondage auprès de ses salariés faisant ressortir le vélo comme mode de déplacement probable pour les retours des

salariés sur site après le premier confinement, en mai 2020. La participation au challenge d'activités Mai à vélo s'est inscrite dans l'accompagnement de cette tendance, au même titre que l'activation du Forfait mobilités durables dès mai 2020 ou la dotation d'un kit sécurité. À suivre. ■

Les collectivités en lice

Cinq des quatorze challenges ont concerné les collectivités. Voici les trois premiers par catégorie, pour 130 territoires participants.

- **Collectivités de moins de 30 000 habitants :** Sceaux (92), 24 851 km ; Pont de l'Arche, 11 211 km ; Fontainebleau, 11 145 km.
- **Collectivités entre 30 000 et 70 000 habitants :** Antony (92), 36 826 km ; Neuilly-sur-Seine (92), 36 415 km ; Massy (91), 20 206 km.
- **Collectivités entre 70 000 et 150 000 habitants :** Parc naturel régional du Luberon, 23 080 km ; Poitiers, 18 574 km ; Sète agglomération méditerranéenne, 13 584 km.
- **Collectivités entre 150 000 et 300 000 habitants :** Est-ensemble, 44 584 km ; Grand Poitiers, 22 708 km ; Grand Avignon, 17 518 km.
- **Collectivités de plus 300 000 habitants :** Métropole européenne de Lille, 838 751 km ; département des Hauts-de-Seine, 144 167 km ; département du Val-de-Marne, 135 412 km.

« Une véritable émulation s'est créée »

Le cycle prend ses responsabilités

La responsabilité élargie du producteur (REP) s'étend aux articles de sport et de loisirs, filières auxquelles sont rattachés les vélos et les engins de micromobilité (mécaniques). Les collectivités territoriales se retrouvent en première ligne de la loi du 10 février 2020 qui instaure la mise en place d'une filière de recyclage à partir de janvier 2022. Les métiers du vélo également.

La mise en place d'une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) vise notamment à « décharger les collectivités territoriales de tout ou partie des coûts de gestion des déchets et transférer le financement du contribuable vers le consommateur », selon l'Ademe. Cet objectif s'ajoute à l'augmentation de la performance de recyclage et à l'incitation faite aux fabricants de s'engager dans une démarche d'écoconception. Si les vélos à assistance électrique sont déjà intégrés dans la filière DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques), le sujet pèse pour les vélos mécaniques ! 56 118 tonnes pour être précis, un chiffre annuel de mise sur le marché incluant les trottinettes et les vélos (Étude préalable à la mise en place de la filière REP articles de sport et de loisirs – Ademe 2018). La profession se prépare. « Soit on organisait une filière de collecte, soit on faisait appel à un éco-organisme. Nous avons choisi Écologic », indique Olivier Moucheboeuf, coordonnateur cycle et mobilité active de l'UNION Sport & Cycles, la fédération professionnelle des articles de sport et de loisirs. L'agrément de cet opérateur est attendu pour la rentrée de septembre.

La filière de recyclage va soulager les déchèteries

Concrètement, les distributeurs devront organiser la collecte des déchets avec l'obligation de reprendre les produits. « Si le point de vente dispose d'une surface supérieure à 200 m², il devra collecter en un pour un, c'est-à-dire reprendre un produit ancien pour un produit neuf vendu. Pour les surfaces supérieures à 400 m², la reprise



L'espérance de vie relativement basse des vélos en France est estimée entre six et sept ans par le réseau des ateliers vélo.

est de un pour zéro, le commerce devant reprendre les produits apportés. La vente par correspondance (VPC) devra organiser un système de reprise gratuite pour le client si son chiffre d'affaires est supérieur à 100 000 euros », poursuit Olivier Moucheboeuf. Des expérimentations se déroulent actuellement dans la métropole européenne de Lille et en région parisienne, où des racks ont

été mis en place dans des grandes surfaces spécialisées et chez des détaillants pour évaluer ce qui se collecte. La récupération ne concerne pas uniquement les cadres et vélos complets. À ce jour, les nombreux composants d'un vélo (roues, cintres, pédales...) partent à la poubelle et aléatoirement aux ferrailleurs.

Les 1 000 pièces du vélo en question

Dans une pré-étude sur les perspectives de gestion des vélos sur l'ensemble de leur cycle de vie (2013), L'Heureux Cyclage avait rappelé qu'un vélo se compose de plus de 1 000 pièces, sans compter les vélos à assistance électrique, pour lesquels il faut

compter en plus les pièces de motorisation. Ces ressources s'ajoutent aux vélos complets dont quelque 7 700 tonnes seraient déjà collectées selon l'Ademe, soit la moitié du gisement arrivant en fin de vie. Le million de vélos remis en état de mai 2020 à mars 2021 suite au Coup de

« Un vélo se compose de 1000 pièces »

CONTEXTE

La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dite loi Agéc étend le périmètre des filières à responsabilité élargie des producteurs (REP) existantes et crée neuf nouvelles filières. La mise en place d'une filière signifie le transfert de la responsabilité, et donc des coûts, de la gestion des déchets aux producteurs. Il s'agit d'une application du principe pollueur-payeur.



« Construisons d'urgence un réseau cyclable et construisons d'urgence un débat »

Pourquoi pas le vélo ?, demande Stein Van Oosteren dans son livre publié le 6 mai dernier. Ce « reporter permanent de l'espace public », comme il se définit, place la psychologie comme moteur du changement et invite à porter le débat du vélo sur la place publique. Il raconte comment les Pays-Bas ont développé leur culture vélo après le premier choc pétrolier de 1973, une situation similaire à ce que connaît la France actuellement.



© Club des villes et territoires cyclables

Porte-parole du Collectif vélo Île-de-France (23 associations), Stein Van Oosteren s'est fait connaître sur les réseaux sociaux avant d'animer les débats autour du film *Why we cycle*. Ce documentaire montre l'impact du vélo sur la société néerlandaise, organisée autour du vélo depuis le premier choc pétrolier de 1973.

Natif des Pays-Bas, cet optimiste chronique vit en France depuis 25 ans et travaille comme attaché à la délégation permanente des Pays-Bas auprès de l'Unesco, prenant en charge les sujets de société liés aux sciences.

Ville et Vélo: Pourquoi pas le vélo? L'interrogation n'est-elle qu'une figure de style?

Stein Van Oosteren: Dans le titre, *PAS* est en italique, ce qui ne se voit pas sur la couverture. Le titre est inclusif. Ce livre s'adresse à la fois aux personnes qui ne croient pas au vélo et à celles qui y croient. Les premières disent: « Je veux bien une société résiliente, mais je vais vous dire pourquoi *PAS* le vélo »; les secondes interrogent: « Pourquoi pas le vélo? »

Est-ce la culture du vélo qui manque davantage que les infrastructures?

S.V.O: Ce n'est pas la culture qui fait une nation cyclable, mais la culture peut empêcher d'évoluer vers une nation cyclable. Elle peut agir comme un frein. Il faut « procéder à un reset » de la pensée, décoincer les neurones car il est impossible de changer en évoluant dans un espace où la pensée est totalement rigidifiée. Cette rue que nous voyons là est de la pensée dominante rigidifiée (*Stein Van Oosteren montre la rue le long de laquelle nous sommes attablés, ndlr*). Est-ce normal de trouver, en plein Paris, quatre voies motorisées et que je sois obligé de crier pour me faire entendre? C'est complètement ridicule.

Pensez-vous que cet ouvrage puisse faire changer d'avis un usager réticent ou un élu local non concerné?

S.V.O: À condition qu'ensuite je sois invité pour en débattre. Ce livre est une invitation au débat public, le début d'un travail que je suis en train d'effectuer en vous donnant cet interview. Et que je vais poursuivre avec les élus pendant la Causerie du Club (*lire ci-contre*). Un prétexte pour dire: « Bonjour, voici un livre sur le vélo, un vrai sujet de société, parlons-en! »

Cet ouvrage constitue-t-il un porte-voix pour le vélo avant les élections départementales et régionales?

S.V.O: Le timing de parution est rêvé. Ce livre porte un débat politique sur la société que nous voulons, un livre de transition qui raconte la sortie du monde actuel vers le monde d'après; un livre de l'éco-

logie de la pensée, de l'écologie du regard. J'aimerais qu'après la lecture les gens regardent différemment la rue, le traitement des intersections, la distribution de l'espace public...

Vous prônez le pouvoir de la parole...

S.V.O: La seule façon de se faire entendre par les décideurs est de s'exprimer. En France, depuis 2017, les Français peuvent s'exprimer sur le vélo avec « Parlons vélo » et le baromètre des villes cyclables. Un vrai changement! *Pourquoi pas le vélo?* est un moyen de leur donner la parole avec des images qui provoquent l'esprit,

« Ce livre est une invitation au débat public »

titillent l'imaginaire et montrent que nous ne sommes pas rationnels du tout. Beaucoup de sujets posent sérieusement question.

Par exemple ?

S.V.O : Le fait qu'on institutionnalise la sédentarité en mettant les enfants dans les bus et dans les voitures tout en considérant ceci comme normal.

Vous interpellez les villes, les responsables des aménagements cyclables qui, selon vous, possèdent les leviers à actionner. Pourtant, les collectivités parlent de plus en plus des services vélo...

S.V.O : La première pierre à poser, ce sont les infrastructures. La continuité cyclable manque. Mais cela ne suffit pas, il faut aussi un débat. Il faut parler ! Comment est-on parvenu à ne plus fumer dans les bars ? Parce qu'on en a beaucoup parlé, cela a fait couler beaucoup d'encre. Pour le vélo, c'est la même chose. Désormais les citoyens sont interconnectés et se partagent les meilleures pratiques. Nous l'avons constaté avec les coronapistes vues à Berlin, Bogotá, Calgary et dans d'autres villes.

Vous tordez le cou à de nombreuses idées reçues, comme la dangerosité du vélo ou l'impression de vide des pistes cyclables...

S.V.O : Ce livre aborde le sujet de façon décalée. J'ai voulu parler de notre incapacité à nous remettre en question... Les raisons pour lesquelles on ne fait pas de vélo ne sont pas la pluie ou la distance, mais l'absence de réseau cyclable et de discours sur le vélo. Donc construisons d'urgence un



L'édition parue le 6 mai dernier, préfacée par Olivier Schneider. Écosociété, 16 €

réseau cyclable et construisons d'urgence un débat. Ce livre doit aider les élus à partager la discussion.

Vous établissez un lien entre la situation du vélo aux Pays-Bas dans les années 1970 et le vélo en France maintenant. Sommes-nous en retard d'un demi-siècle ?

S.V.O : En 1973, aux Pays-Bas, le choc pétrolier a mis en marche le moteur du changement pour acquérir l'indépendance énergétique nationale. En 1974, une année après, a été lancé le premier plan vélo national. La crise du coronavirus ressemble à cette période (...). Le vélo nous apporte tout

ce qui nous manque : le contact avec la nature, la proximité avec les commerçants, avec les gens entre eux, la santé, l'absence de pollution... Je suis professeur de « vélosophie ». Je ne suis d'aucune couleur politique, je peux m'exprimer d'autant plus librement. ■

LES CAUSERIES DU CLUB

Destiné aux élus et aux agents des collectivités, le dernier endroit où l'on cause vélo s'ouvre le 23 juin, avec Stein Van Oosteren, autour de deux outils pour alimenter le débat sur le vélo.

■ Le documentaire *Together we cycle* (Faire du vélo ensemble) raconte comment la mobilisation citoyenne et le choc pétrolier ont transformé les Pays-Bas en pays cyclable.

■ Le livre *Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable* aborde les freins psychologiques au développement du vélo et recense les bonnes raisons d'en faire.

« Les raisons pour lesquelles on ne fait pas de vélo sont l'absence de réseau cyclable et de discours sur le vélo »

L'itinérance cyclable à la rencontre des acteurs du cycle sur les 450 kilomètres du parcours de la **Véloscénie** s'est élancée depuis la place Louis-Lépine, à Paris, mardi 29 juin. Direction le Mont-Saint-Michel!

le vélo en scène



Les participants avant les premiers coups de pédale

L'événement ponctue la première édition de Mai à vélo

