

INITIATIVE

Ateliers chantiers école

PAGE 4

DOSSIER

Mobilité scolaire à vélo

PAGE 12

PAUSE-VÉLO

En compagnie de Marie Couvrat-Desvergnes



Formatrice à l'ADMA

PAGE 16



Édito

Chers territoires cyclables,

Trois ans du Plan vélo, annonces dans le cadre de France relance, nouvelle génération de territoires lauréats AVELO de l'Ademe, Semaine européenne de la mobilité, lancement du troisième Baromètre des villes cyclables et deux grands rendez-vous de votre réseau préféré en ligne de mire... la rentrée démarre sur les chapeaux de roues! Pour cette période et alors que le vélo n'a jamais connu de hausse de fréquentation aussi spectaculaire, il nous semblait plus opportun que jamais de souligner l'importance de l'éducation et de l'apprentissage. Pour rendre la pratique du vélo possible et profitable auprès de certains, pour développer le système vélo auprès d'autres.

Dans cette revue, nous mettons donc l'accent sur le milieu scolaire avec le Savoir Rouler à Vélo bien sûr, mais pas que ! Il y est aussi question d'initiatives inspirantes pour le secondaire et l'université. Vous verrez comment Chantier école, le réseau des entreprises sociales apprenantes, a le vélo dans son viseur pour favoriser l'insertion et l'apprentissage auprès de ceux qui sont les plus éloignés de l'emploi. Enfin, ce n'est pas parce que l'on pédale ou que l'on marche que l'on sait déployer des politiques pro-modes actifs. Or, aujourd'hui en France, si nous voulons être sérieux et déployer des politiques cyclables à tous les échelons territoriaux, a fortiori dans une période où les budgets, les décisions et les mécanismes financiers et institutionnels nous soutiennent, nous avons besoin d'élus vélo formés, compétents et convaincants, ainsi que d'ingénierie vélo experte dans et pour tous les territoires. C'est fondamental et nous en manquons. Un regard sur les offres d'emploi des collectivités, recrutements des bureaux d'études et appels d'offres « vélo » partout en France suffit à s'en rendre compte.

C'est pour soutenir ce dernier volet que notre revue met en avant l'Académie des mobilités actives, ADMA, qui dévoile son catalogue de formation en ce mois de septembre. L'académie propose un parcours à l'attention des élues et élus des territoires, co-conçu avec Vélo & Territoires. N'oublions pas que l'apprentissage, l'éducation, c'est tout au long de la vie, même quand on est élu. En matière de politique cyclable évidemment aussi. Vélo & Territoires, votre réseau, est la source première incontournable, cela va sans dire. Mais pour aller plus loin et tirer le meilleur parti de ce fourmillement d'initiatives fantastiques, il revient à nous, sur le terrain, dans les territoires, d'amplifier, de diffuser et de déployer toute notre énergie et notre compétence pour une France à vélo 2030 à 12 % de part modale vélo.

Bonne lecture et à très bientôt.

Chrystelle Beurrier

Présidente de Vélo & Territoires

Sommaire

Initiative ATELIERS CHANTIERS ÉCOLE	p. 4
Territoire cyclable	p. 6
Actus DU RÉSEAU VÉLO & TERRITOIRES	p.10
Dossier MOBILITÉ SCOLAIRE À VÉLO	p.12
Pause-vélo EN COMPAGNIE DE MARIE COUVRAT-DESVERGNES	p.16
Parutions	p.18
Agenda	p.19
L'info en + ENQUÊTE 2021 DE L'OBSERVATOIRE NATIONAL DES VÉLOROUTES	p. 20

Photo de couverture :

© Agence de développement du tourisme et des territoires du Cher

Restez connectés au réseau Vélo & Territoires

Inscrivez-vous à la newsletter et consultez

Vélo & Territoires, la revue sur www.velo-territoires.org

Suivez l'info en temps réel sur les réseaux sociaux :

Vélo & Territoires sur Facebook

Vélo & Territoires sur LinkedIn Vélo & Territoires sur Twitter

Vélo & Territoires

52, avenue Maréchal Foch, 69006 Lyon info@velo-territoires.org Tél. 09 72 56 85 05 www.velo-territoires.org

Vélo & Territoires, la revue

Directrice de la publication : Chrystelle Beurrier Rédaction : Anthony Diao, Dorothée Appercel, Camille Thomé

Conception et réalisation : Pauline Houlette
Crédits photos : Agence de développement du tourisme
et des territoires du Cher, Stéphan Barrault/Bénédicte
Rozel, CD44/DPI, Fabien Chaufournier, Droit au Vélo/
ADAV, Florian Maurer/FUB, Mairie Saint-Amand
Montrond, OJCP - Olivier Pesret, Eric Paternoga, Sophie
Rioux, Wild Bird Studio - Neore

Remerciements:

Eliot Calaise, Marie Couvrat-Desvergnes, Véronique Fenoll, Philippe Hubert, Arthur Janus, Marion Jouffe, Jean-Luc Lecomte, Eric Paternoga, Stéphanie Payssan, Héloïse Plaut, Judicaël Potonnec, Emmanuel Riotte, Emmanuel Rochais, Claire Toubal

2 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021

Ateliers chantiers école

Pour que tout roule enfin

IL Y A QUELQUE CHOSE DE TRÈS NOBLE DANS CETTE DÉMARCHE QUI CONSISTE À EXPLORER TOUTES LES RAMIFICATIONS ET LES POTENTIALITÉS D'UN MODE DE DÉPLACEMENT ACTIF POUR RÉPARER PAR LE TRAVAIL DES EXISTENCES QUI, JUSQU'ALORS, L'ÉTAIENT MOINS. EXPLICATIONS.



Le très ergonomique site web www.chantierecole.org est on ne peut plus clair, « Le réseau Chantier école. acteur de l'économie sociale et solidaire, est né en 1995 de la volonté d'hommes et de femmes du secteur de l'Insertion par l'activité économique de regrouper les chantiers d'insertion afin de mutualiser leurs compétences et leurs méthodes autour de valeurs communes. À ce titre, l'association Chantier école, réseau des entreprises sociales apprenantes, vise à développer la professionnalisation des acteurs, capitaliser, diffuser les bonnes pratiques de ces derniers, accompagner la mise en œuvre des politiques publiques, développer et porter un plaidoyer en faveur des modèles que nous défendons. » En 2021, le réseau regroupe 750 adhérents. Il se compose en majorité d'associations et de collectivités, lesquelles portent à un peu plus de 1 300 le nombre actuel d'ateliers conventionnés répondant à ce format. Aujourd'hui, de nombreux chantiers école misent sur le vélo. L'avis favorable

de la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle, émanation du ministère du Travail, de l'emploi et de l'insertion sur le projet « Appui à la création et au développement de projets de mobilité solidaire sous forme d'ateliers et chantiers d'insertion sur l'ensemble du territoire national » traduit également cette mobilisation.

"

Notre métier, c'est d'abord l'insertion par des emplois durables.

"

Un axe parmi d'autres

« Le dispositif représente au total une quinzaine de délégations régionales et 35 000 salariés en parcours, détaille Jean-Luc Lecomte, responsable des Modèles, du développement et des partenariats économiques de la structure. Ce terme désigne les titulaires d'un CDD d'insertion d'une durée de quatre à vingt-quatre mois, auxquels il faut ajouter 6 000 permanents, c'est-à-dire en CDI. La mobilité y est un axe de travail parmi d'autres, au même titre que le bâtiment, le numérique, les services à la personne, le maraîchage ou l'économie circulaire. » Ces structures sont subventionnées à hauteur de 70 % par des financeurs publics - principalement l'État puis, selon les orientations politiques des territoires, le département, la région, les intercommunalités ou les communes. Ayant une compétence sur la formation, certaines régions financent elles-mêmes lesdites formations, tandis que d'autres favorisent



Durabilité de l'emploi

Voilà pour le socle. S'agissant du cycle, « l'insertion par l'activité économique arrive en un, les chantiers d'insertion en deux et le vélo en trois » distingue Marion Jouffe, déléguée régionale depuis 2014 du chantier école Bretagne. Le cœur nucléaire de la démarche reste identique : accueillir les personnes les plus éloignées de l'emploi, celles réputées les moins productives ou qui ne se voient confier que des travaux ne nécessitant ni diplôme, ni expérience. « Nous, notre métier, c'est d'abord l'insertion par des emplois durables, affine la technicienne. C'est à ce titre-là que l'État et le département nous financent. La proposition s'ajuste ensuite en fonction des besoins du territoire. »

Freins et barrières psychologiques

Depuis leur lancement il y a un quart de siècle, les créneaux environnementaux ont toujours eu le vent en poupe. Le modus operandi est rôdé : d'abord proposer aux collectivités d'entretenir ici les espaces verts d'une mairie, là le sentier de randonnée d'une communauté de communes... Assez vite pourtant, la question de la mobilité est identifiée comme l'un des principaux freins à l'insertion. « Le groupe Mobilité existe depuis 2007 », poursuit la Bretonne, marquée par l'expérience de la barrière psychologique observée auprès de travailleurs refusant catégoriquement de s'engager sur l'imposant pont de Saint-Nazaire pour se rendre au travail qui leur était proposé. « Au départ il s'agissait de fédérer les directeurs et les spécialistes des structures Mobilité afin d'outiller ceux que l'on nommait les 'permanents' et qui sont en réalité des accompagnateurs socio-professionnels. Ce sont eux qui, au quotidien, sont en première ligne sur l'élaboration et l'avancée des projets socio-professionnels. Eux aussi

cherchent à lever les freins à l'insertion que sont les paramètres de garde d'enfants, de budget ou, ici, de mobilité. L'enjeu pour nous est donc d'apporter un kit clé en main et professionnaliser nos experts autour de thématiques comme les garages solidaires, les ateliers vélo, le transport à la demande...».

C'est en 2018 que s'opère le point de bascule, « Sous

Expertise

l'impulsion de notre président Emmanuel Stephant. nous avons pris la décision de nous focaliser sur ces fameux ateliers vélos. Étant pionniers sur le sujet, nous en avions un nombre déjà conséquent avec une expertise d'ingénierie susceptible de répondre aux enjeux institutionnels et environnementaux du moment. » L'enjeu ? Pousser les portes des collectivités, développer le potentiel économique des adhérents, décloisonner, et ce mot d'ordre à destination des élus : « Vous avez des besoins nous avons un savoir-faire » Côté accompagnants, être au fait des dernières évolutions devient une nécessité. D'où la mise en place de formations dispensées sur trois jours, voire de la possibilité d'acquérir le titre de conseiller en mobilité. Récent rapport du GIEC ou non, l'État est de plus en plus sensibilisé aux sujets liés à l'économie sociale et solidaire. Il met donc d'autant plus volontiers la main à la poche et a même récemment incité tout le secteur de l'Insertion par l'activité économique à « doubler les parcours ». Fin août, le projet « Appui à la création et au développement de projets de mobilité solidaire sous forme d'ateliers et chantiers d'insertion sur l'ensemble du territoire national » a ainsi recu un avis favorable de la Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle. émanation du ministère du Travail, de l'emploi et de l'insertion. Il permettra d'accompagner une trentaine de porteurs de projet mobilité.

Notre mobilité n'est pas que physique. [...] Elle est aussi psychologique, mentale.

5

Devenir un réflexe

« La crise sanitaire a questionné la mobilité comme réponse à des sollicitations territoriales, observe Jean-Luc Lecomte, sur fond de Loi d'orientation des mobilités et de compétence mobilité des intercommunalités. De là ce questionnement, formulé à voix haute par le chef de projet : « Comment travailler ensemble, communiquer auprès de ces collectivités, leur dire au'il existe des réseaux comme le nôtre aui ont un savoir-faire en matière d'ingénierie? » Gagner en notoriété, devenir un réflexe, voilà tout l'enjeu des mois et années à venir. Comment ? En proposant un accompagnement aux porteurs de projet souhaitant essaimer ou diversifier leurs activités via ce recours aux ateliers vélo. Cet accompagnement par le repérage des bonnes pratiques se décline de façon collective à l'échelon national, et individualisée au niveau local, « Notre mobilité n'est pas que physique, conclut Jean-Luc Lecomte. Elle est aussi psychologique, mentale. Comment et pourquoi je me déplace ? Le sujet de la réparation du vélo est aussi une porte d'entrée pour un questionnement plus vaste, plus intime, plus profond.»

₱ Propos recueillis par Anthony Diao

4 | Vélo & Territoires | N°64 ÉTÉ 2021

Le Cher, territoire cyclable

HÔTE À VENIR DES 26ES RENCONTRES VÉLO & TERRITOIRES EN 2022, LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU CHER EST, LA LOIRE À VÉLO OBLIGE, SENSIBILISÉ DE LONGUE DATE À LA CAUSE CYCLABLE. UNE TENDANCE CONFIRMÉE PAR LA REDÉCOUVERTE RÉCENTE DU POTENTIEL DU CANAL DE BERRY.



Entretien avec Véronique Fenoll

Conseillère départementale du Cher et présidente du Syndicat du Canal de Berry, itinéraire Cœur de France à vélo

Quel est l'objectif de cette véloroute qui relie le Cher à l'Allier et pourquoi cette structuration en syndicat?

Le Canal de Berry à vélo s'inscrit dans une démarche alliant loisirs et découvertes, voies douces, mobilité et sécurité. Cette voie navigable a été déclassée en 1955 et les différentes communes riveraines en sont devenues propriétaires. Un syndicat unifié a vu le jour au 1er janvier 2015 pour coordonner l'ensemble. Je le préside depuis avril 2015.

Où en est l'aménagement de cet itinéraire?

Le Canal de Berry à vélo représente un total de 190 km en forme de « Y » inversé, avec des axes est-ouest et nord-sud, et 3,5 km de large au maximum. Plus de 90 km ont été réalisés entre 2015 et juillet 2021, le reste devrait être finalisé d'ici 2026. En fil rouge, nous avons la volonté d'une homogénéité de traitement et d'entretien tant sur les écluses que sur les berges. La crise sanitaire a eu pour l'heure un impact limité sur l'avancement des travaux. Les entreprises locales nous ont bien suivis et notre première tranche a pu être livrée en temps et en heure.

Quelles sont les particularités de ce parcours?

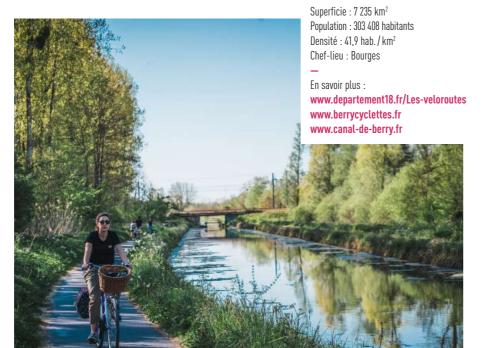
C'est un canal déclassé. À ce titre il conserve quelques passages à sec, d'autres en eau, des endroits ont été comblés... Surtout, il traverse à trente-cing reprises des communes, ce qui est un atout indéniable pour la découverte du patrimoine.

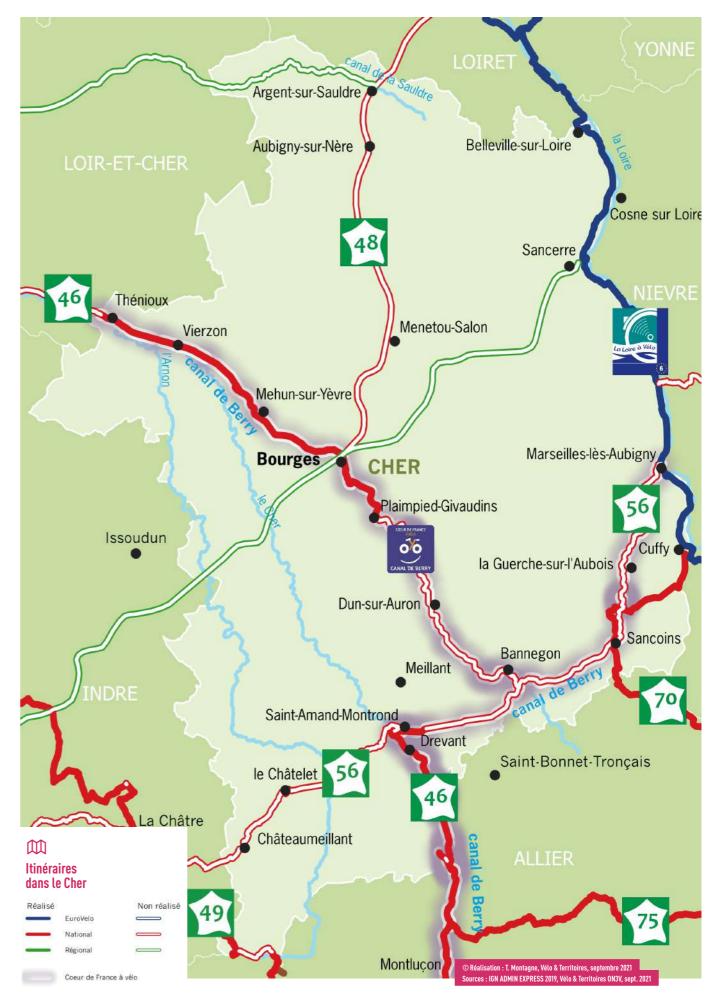
Il est bien sûr très prisé des touristes locaux, mais également des Belges et des Néerlandais qui empruntent la V46. La fréquentation a progressé dès le premier déconfinement, en particulier les week-ends et pendant les vacances. Pour ce qui est des cyclistes du quotidien, la tendance est, elle aussi, à la hausse du côté notamment des communes de Vierzon, Bourges ou Saint-Armand Montrond.

Votre département sera l'hôte en 2022 des 26es Rencontres Vélo & Territoires. Qu'attendez-vous de cet

Nous en attendons évidemment beaucoup, d'autant que justement le canal de Berry sera à l'honneur de la traditionnelle visite à vélo cette semaine-là. Avant cela, j'ai bien l'intention de me rendre à l'édi-Quels types de cyclistes le fréquentent ? tion ardéchoise cet automne. Ce sera l'occasion de prendre des notes. Nous nous instruisons toujours des autres, n'est-ce pas ?







6 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021 7 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021

Entretien avec Emmanuel Rochais

Directeur des dynamiques territoriales touristiques et départementales au conseil départemental du Cher

Que représente pour vous la réception en 2022 des 26^{es} Rencontres Vélo & Territoires ?

Déjà nous sommes très heureux que notre candidature ait été acceptée. C'est une belle reconnaissance pour notre département, mais aussi pour la région Centre-Val de Loire, notamment par rapport à tout ce qui a été mis en œuvre autour de La Loire à Vélo. C'est une histoire qui s'inscrit dans la durée. Nous étions là dès la conception et avons été les premiers à démarrer les travaux de cet itinéraire emblématique. Cette volonté perdure : le Département a plusieurs fois changé de majorité politique depuis et cet axe-là demeure. Tout ceci montre que même une petite collectivité avec peu de moyens peut faire de la qualité. Et qu'il y a de beaux aspects à la ruralité. Du Printemps de Bourges à Sancerre en passant par toute l'histoire méconnue du Berry, les retours montrent que notre territoire est apprécié.

Quelles sont ses caractéristiques ?

Même s'il n'y a ni mer, ni montagne, notre territoire est d'abord affaire de nature et de paysages. Il est plutôt plat, mais ce n'est pas la Beauce non plus. Nous sommes aussi aux confins du Massif central, avec un patrimoine de qualité, quatre vins en AOC... Et puis, même si cela n'a pas été quantifié officiellement, force est de constater que la pandémie de Covid a attiré chez nous nombre de nouveaux habitants. Nos agences immobilières sont assaillies de demandes d'achat, nos entreprises qui peinaient à recruter des cadres en trouvent soudain beaucoup plus rapidement. Avec le déconfinement, cette ruralité qui était parfois percue comme un handicap semble être devenue un atout. Ajoutez à cela la renaissance du canal de Berry grâce justement à la pratique du vélo et vous avez une vision assez complète je pense de l'endroit dont nous parlons.

Quel rôle a eu La Loire à Vélo dans le développement du vélo sur le territoire du Cher?

Cet itinéraire est évidemment fondateur pour nous. Le Département s'est saisi du projet en 2002. Je suis pour ma part arrivé en 2004. À l'époque nous devions presque « évangéliser » nos interlocuteurs pour les convaincre de l'utilité du projet et de l'opportunité qui s'offrait à nous d'attirer de nouveaux touristes. En 2021, cet argumentaire est presque devenu une évidence!



Vous employez le terme « touristes ». Quelle place votre approche du vélo accorde-t-elle aux déplacements pendulaires ?

Notre logique de déplacement à vélo est effectivement avant tout touristique, avec la création d'axes structurants pour connecter les principaux pôles d'attractivité, ainsi que les départements limitrophes. En revanche, et même si elle n'a pas encore fait l'objet de statistiques détaillées, nous constatons le développement important de la pratique pendulaire, c'est indéniable.

Comment évolue le budget consacré à ces dépenses ?

Nous bénéficions d'une programmation pluriannuelle vélo qui permet de lisser ce budget dans le temps. Le Département programme en moyenne 500 000 euros de subventions par an, étalées sur dix ans. En tant que patrimoine local incontournable, le projet Canal de Berry à vélo représente, pour sa part, 21 millions d'euros soit, depuis 2015, deux millions d'investissement par an pour le syndicat dédié et le Département. C'est également peu ou prou la somme annuelle que nous avons investie de 2006 à 2013 pour l'aménagement de La Loire à Vélo.

Quels sont les enjeux dans les prochains mois ?

Le premier enjeu est la poursuite de la V46 Cœur de France à vélo sur les berges du canal de Berry, puis l'aménagement de la V48 ou Méridienne verte qui relie Bourges à Sully-sur-Loire. Nous espérons pouvoir procéder aux appels d'offres début 2022. Ce nouvel itinéraire a notamment de fortes potentialités au niveau culturel, puisque nous avons par exemple l'idée de créer une synergie avec l'École nationale supérieure d'arts de Bourges. L'autre grand chantier concernera la liaison entre Bourges et Sancerre, puisque ces communes sont les deux « tours Eiffel

du département ». Sur une autre échelle, un projet de liaison entre La Rochelle et Bourges, à cheval sur cinq départements, est également à l'étude. Les Francofolies de La Rochelle et le Printemps de Bourges, deux des festivals culturels les plus renommés de France, sont gérés par la même société. Cela constitue une belle porte d'entrée.

Comment gérez-vous les points difficiles auxquels vos services peuvent être confrontés lors de l'élaboration d'un itinéraire?

De la même manière que nous parlons de modes doux, nous avons toujours privilégié un traitement en douceur des éventuelles difficultés qui peuvent se poser. Si c'est compliqué, soit nous contournons l'obstacle, soit nous négocions jusqu'à parvenir à un accord à l'amiable, et cela nous a plutôt bien réussi jusqu'ici... En réalité, la principale vraie difficulté à laquelle nous sommes confrontés est de boucler les plans de financement. Les délais sont souvent importants, notamment concernant le déblocage effectif des fonds européens lorsqu'ils nous sont alloués. Cela ajoute de la complexité.

Quelle incidence a la crise sanitaire sur la pratique du vélo et sur l'avancement de vos aménagements ?

Concernant les aménagements, les retards se sont limités au maximum à deux mois, ce qui n'est pas excessif compte tenu du climat d'incertitude ambiante. Concernant la pratique du vélo à proprement parler, je pense que c'est le même constat partout, à savoir que le confinement a suscité une envie générale de s'aérer et que, au déconfinement, le vélo s'est avéré l'outil le plus adapté pour concrétiser cela. Tous les compteurs ont explosé, tant au niveau des ventes que de la fréquentation, a fortiori avec une météo aussi favorable. Et, là encore, le canal de Berry a confirmé tout son potentiel d'attractivité.

TROIS QUESTIONS À EMMANUEL RIOTTE

Maire de la commune de Saint-Amand Montrond et conseiller départemental du Cher

-1

Quel rapport votre commune entretient-elle avec le vélo ?
Si nous parlons du vélo sportif, il s'agit d'une véritable histoire d'amour entre le vélo et nous. Nous avons accueilli trois fois le Tour de France cycliste, six fois Paris-Nice, quatre fois le Tour de l'Avenir, dix-neuf fois le Trophée d'Or... Et, depuis trois décennies, nous disposons d'un vélodrome et d'un pôle d'entraînement municipal pour le cyclisme coordonné par des agents de la Ville.

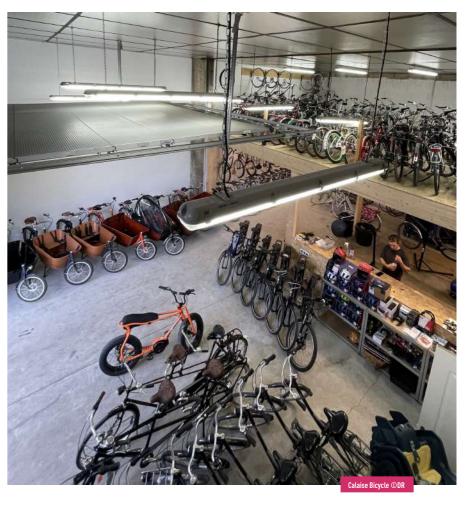
Et concernant le vélo en tant qu'outil de mobilité ?

Nous avons une vraie volonté de développer cet aspect. Outre le niveau 2 du label Ville à vélo du Tour de France, nous avons le label Territoire à vélo avec le canal de Berry, qui vient dans la continuité des 25 km de bandes et pistes cyclables aménagées ces dernières années. La Ville a en outre installé des stationnements vélo sur une dizaine de sites du centre-ville et une première borne de recharge pour les VAE - d'autres devraient suivre puisque nous allons prochainement doubler nos kilomètres cyclables. Elle a enfin investi un montant total de 15 000 euros pour six VAE à destination des seniors accompagnés par le centre communal d'action sociale, mais aussi 4 830 euros pour deux vélos destinés aux jeunes suivis par la Mission locale pour aller travailler

3.

Le canal de Berry joue aussi un rôle structurant important...

Complètement. Son développement décuple l'intérêt touristique du Département. Le nombre de passages de vélos n'a jamais été aussi important, et la liaison avec La Loire à Vélo draine une nouvelle clientèle. C'est indéniablement un atout de développement d'avenir, au même titre que l'itinéraire reliant Meillant à Tronçais ou la piste d'éducation routière des Buissonnets – un circuit routier doté d'une signalétique adaptée pour apprendre aux enfants à se déplacer à vélo en sécurité.



Trois questions à Eliot Calaise

Co-fondateur de Calaise Bicycle, magasin de vente et location de cycles à Bourges

1.

Comment fonctionne votre entreprise ?

Théo et moi, nous sommes frères jumeaux et associés. Nous nous sommes lancés en 2016 avant d'évoluer en SARL à l'été 2019. Nous sommes issus du BMX et avons commencé par la revente de vélos d'occasion pour une clientèle parisienne sur rendez-vous avant de revenir à Bourges. Nous avons aujourd'hui deux locaux l'un en face de l'autre, l'un pour la location de vélos, l'autre pour la vente et la réparation. Nous sommes deux permanents et un troisième qui vient plus ponctuellement.

2

Quel type de clientèle vous sollicite ?

C'est très varié. Il y a des gens de Bourges, de Nantes, de Tours, d'Orléans... Une clientèle sportive, une autre plus familiale à vélo cargo, des vélotaffeurs... Nous livrons dans la France entière, du vélo d'occasion au VAE neuf. En moyenne, nous tournons sur une centaine de vélos.

J.

Quels sont les retours d'usagers concernant les aménagements cyclables aux alentours ?

Nous avions repéré de longue date le potentiel du canal de Berry et sommes heureux de le voir prendre son essor puisque de plus en plus de personnes font un crochet par Bourges pour le rejoindre. Concernant les points d'amélioration, l'hypercentre de la ville gagnerait à être mieux aménagé. La demande de sécurisation va de pair avec la hausse du nombre de cyclistes.

₱ Propos recueillis par Anthony Diao

En savoir plus www.calaisebicycle.com

9 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021

Actus du réseau **Vélo & Territoires**

Retrouvez les actus complètes sur www.velo-territoires.org



Le Club régions se réunit pour la quatrième fois

Neuf régions adhérentes étaient représentées, aux côtés de leur comité régional du tourisme et autres syndicats de la mobilité, au quatrième Club régions de Vélo & Territoires le 3 septembre dernier. Au programme ? Des échanges nourris sur les politiques cyclables de chaque région, le bilan de la campagne Parlons Vélo 2021, le rôle essentiel des AOM régionales pour l'intermodalité vélo – transports terrestres, la mise à disposition des atlas vélo régionaux et un point d'actualité sur les financements vélo. Dans un contexte de renouvellement des exécutifs régionaux, cette réunion était également l'occasion d'accueillir les nouveaux élus au sein de l'association et de leur donner rendez-vous pour les 25es Rencontres Vélo & Territoires et la Conférence nationale du tourisme à vélo les 6. 7 et 8 octobre en Ardèche.

Près de 70 000 réponses au premier Baromètre des villes marchables

Avec 200 villes évaluées, cette première édition du Baromètre français des villes marchables rencontre un vrai succès. Les enseignements sont sans équivoque : il y a encore beaucoup à faire pour améliorer la marchabilité de nos villes et de nos villages qui, pour ces derniers, se sont encore trop peu exprimés lors de ce Baromètre. Les villes les plus favorables au vélo sont également celles qui sont jugées les plus accueillantes pour la marche. En revanche. les villes les moins accueillantes pour la marche et le vélo sont celles qui sont allées trop loin dans le tout-voiture.



Le réseau compte désormais 137 adhérents

En seulement un an, Vélo & Territoires a accueilli 27 nouvelles collectivités, dont sept EPCI depuis mai : communauté de communes Ardèche Rhône Coiron (07), Dinan Agglomération (22), Chartres Métropole (28), Montpellier Méditerranée Métropole (34), communauté de communes Sud Roussillon (66), communauté de communes Pays Rhin-Brisach (68) et communauté d'agglomération Grand Senonais (89). Bienvenue à eux!

La politique cyclable de la Drôme change de plateau

Pour favoriser la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens, le département de la Drôme s'est doté de nouvelles orientations au printemps 2021. Ces dernières se traduisent notamment par un plan pluriannuel d'investissement de 42 millions d'euros pour soutenir la réalisation d'aménagements cyclables sur les routes départementales à fort trafic et dans un rayon de 5 à 7 km autour des centres urbains. Les itinéraires seront choisis en lien avec les acteurs locaux, dans le cadre de schémas directeurs cyclables. des EPCI. Le Département accompagnera également les EPCI ou les communes dans la réalisation de ces itinéraires sur voies communales hors agglomération via une subvention de 30 %. Le programme « Tous à vélo au collège » est l'autre fait marquant de ces nouvelles orientations.

La passerelle suspendue de La Balme est ouverte

Très attendue, la passerelle suspendue au-dessus du Rhône, ionction entre la Savoie et l'Ain sur la ViaRhôna entre La Balme et Virignin, est ouverte à la circulation des modes actifs depuis le 23 juillet. Cet ouvrage, long de 170 mètres et large de 2, 20 mètres, se situe en zone Natura 2000 et à proximité du défilé de Pierre Châtel, un des cinq sites naturels classés de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le projet a coûté 1,85 million d'euros financés par le département de la Savoie (maître d'ouvrage), le département de l'Ain, la région Auvergne-Rhône-Alpes, la Compagnie nationale du Rhône, l'État et l'Europe. La passerelle résorbe une discontinuité majeure du Schéma national des véloroutes et du réseau FuroVelo

Métropole Rouen Normandie crée sa vélo-station

Dans le cadre de la Dotation de soutien à l'investissement local, l'État soutient à 80 % l'achat des 800 premiers vélos de la vélo-station Lovélo de la Métropole Rouen Normandie, soit une subvention maximale de 867 000 euros. Au démarrage, 800 VAE sont proposés en location moyenne et longue durée. L'objectif d'ici 2023 est de mettre à disposition une flotte de 2 500 VAE, 50 vélos pliants et 30 vélos-cargo. Le budget nécessaire pour la constitution de cette flotte est estimé à 3,6 millions d'euros. Une, puis deux agences itinérantes faciliterent le déploiement du service sur l'ensemble du territoire de la métropole, notamment dans les espaces ruraux et les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

ANALYSE DES DONNÉES DE FRÉQUENTATION VÉLO 2020



VÉLO & TERRITOIRES

Les fréquentations cyclables en France ont progressé de 11 %. Un record.

Créée en 2013 par Vélo & Territoires, la Plateforme nationale des fréquentations est au cœur de la connaissance de la pratique cyclable en France. Grâce à la mutualisation d'un nombre toujours plus important de compteurs, les données produites permettent d'accompagner de nombreuses réflexions stratégiques locales et nationales. En complément des bulletins mensuels. Vélo & Territoires a publié l'analyse des données de fréquentation cyclable 2020 en septembre. En voici sept points clés à retenir :

- La fréquentation vélo enregistre de nouveaux records en 2020 : +11 % de passages de vélos par rapport à 2019
- Grèves et crise sanitaire ont boosté la pratique du vélo en France
- La fréquentation cyclable est présente sur l'ensemble des jours de la semaine
- Vélo & Territoires livre un palmarès des compteurs les plus fréquentés en espace urbain, périurbain et rural, ainsi que le site le plus fréquenté de chacune des 30 villes ou agglomérations contributrices
- Grâce au partage croissant des données de comptage, ce rapport 2020 propose l'analyse détaillée de douze itinéraires, soit quatre de plus que les années précédentes
- Toujours plus de données partagées par les territoires: 771 compteurs sont pris en compte pour les analyses du rapport 2020, soit 33 % de plus qu'en 2019



Vélo & Territoires propose des atlas vélo à ses régions adhérentes

Coordinateur du réseau national cyclable, Vélo & Territoires produit des indicateurs évolutifs en lien avec les territoires. Parmi eux, les atlas vélo régionaux. Leur version 2020 est disponible pour chacune des onze régions adhérentes du réseau. Au sommaire? L'avancement de leur schéma régional des véloroutes, les fréquentations cyclables régionales et l'offre de stationnement vélo sécurisé aux abords des gares en lien avec les objectifs fixés par la LOM et déterminés par le décret du 10 juin 2021. Ces ressources et données utiles alimentent l'état des lieux des politiques cyclables des territoires, mais montrent aussi le chemin à parcourir pour tenir le cap de la France à vélo 2030.

Lancement de la troisième édition du Baromètre des villes cyclables

Du 14 septembre au 30 novembre 2021, le Baromètre des villes cyclables de la FUB revient sur le devant de la scène pour sa troisième édition. Classé parmi les plus grandes enquêtes vélo au monde, le Baromètre invite les citoyens à évaluer leurs conditions de déplacement à vélo dans leur commune, partout en France. Cette enquête participe ainsi d'une véritable campagne pour attirer l'attention sur le climat du vélo et créer un débat autour de cette question. Organisée tous les deux ans par la FUB depuis 2017, elle a permis en 2019 de récolter plus de 185 000 réponses. Vélo & Territoires vous invite à répondre et relayer massivement ce troisième Baromètre des villes cyclables dont les résultats constituent une mine d'information pour les territoires.

La Manche teste pour son réseau cyclable d'intérêt départemental

Le premier tronçon-test de ce réseau cyclable d'intérêt départemental que le département de la Manche souhaite créer le long du littoral a été inauguré fin juillet. Pour les quatre zones-test à Jullouville, Donville-les-Bains, Saint-Pair-sur-Mer et Carolles, le Département a fait le choix de les réaliser en aménagements cyclables de transition, élaborés en concertation étroite avec les collectivités locales et les représentants des usagers. Cette expérimentation permettra de déterminer la faisabilité du tracé et d'ajuster les moyens, le cas échéant.

150 millions d'euros alloués au vélo dans le cadre de France relance

L'État déploie une enveloppe de 150 millions d'euros pour le financement d'aménagements cyclables et de places de stationnement sécurisé pour les vélos en gare dans le cadre de France relance. Cette somme vient en complément des crédits déjà existants que sont le Fonds mobilités actives – à hauteur de 350 millions d'euros sur sept ans, dont 215 millions d'euros ont été d'ores et déjà affectés – et la Dotation de soutien à l'investissement local. Les 150 millions d'euros se déclinent en deux parties : 100 millions d'euros, déployés via des appels à projets régionaux, pour soutenir les maîtres d'ouvrage dans la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraire, en particulier dans des territoires peu denses ; 50 millions d'euros, répartis au prorata du nombre de places fixé par la LOM pour chaque région, pour accompagner la réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos en gare.

VÉLO & TERRITOIRES

Vélo & Territoires dévoile l'étude sur l'intermodalité vélo - transports terrestres

Réalisée en 2020 et 2021, l'étude intermodalité de Vélo & Territoires identifie des pistes d'action à court terme pour favoriser le développement de l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de transport. Elle met notamment en avant trois notions majeures. Le potentiel du vélo en intermodalité est immense, quelle que soit la pratique : de nouvelles réglementations européennes et nationales sont en marche : des actions sont à mettre en place à chaque étape du parcours intermodal. Le rapport complet publié le 2 septembre par Vélo & Territoires présente synthétiquement les conclusions de l'étude assorties d'un échantillon de dix-neuf initiatives. Le rapport, ainsi que de nombreux contenus supplémentaires sont consultables sur le site Internet de Vélo & Territoires avec le tag « Intermodalité ». Vélo & Territoires continuera à suivre de près les questions d'intermodalité en France, maillon essentiel du système vélo et de la mobilité durable.

La Haute-Savoie dévoile les nouveaux dispositifs de sa politique cyclable

En présence de son président Martial Saddier, plusieurs conseillers départementaux, dont Chrystelle Beurrier, présidente de Vélo & Territoires, et l'invité d'honneur Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, le département de la Haute-Savoie a dévoilé ce 18 septembre les nouvelles mesures renforçant sa politique cyclable. Au programme? Expérimentation du Savoir Rouler à Vélo pour 21 classes réparties sur trois collèges d'Annecy, participation au financement des aménagements cyclables portés par les collectivités locales et inscrits dans le schéma départemental, éclairage dédié pour les cyclistes en tunnels et galeries paravalanches, installation de bornes de recharge pour les VAE sur les cols et points remarquables, aide à l'acquisition de vélos à destination des clubs haut-savovards.

Avec 254 lauréats, AVELO 2 remporte un grand succès

À l'occasion du troisième anniversaire du Plan vélo, la ministre de la Transition écologique et l'Ademe ont annoncé les résultats du premier appel à projets AVELO 2. Les 254 lauréats retenus parmi plus de 300 candidatures illustrent la mobilisation inédite des territoires, dans toute leur diversité, en faveur du vélo. Dix-neuf collectivités adhérentes à Vélo & Territoires, dont onze départements, se trouvent parmi les lauréats de ce premier relevé. Le lancement d'un second appel à projets AVELO 2 est prévu d'ici fin 2021. Le programme vise à accompagner 400 territoires peu et moyennement denses dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. Les territoires lauréats seront accompagnés techniquement par l'Ademe, assistée du Cerema, et bénéficieront d'un accompagnement financier de l'Ademe pour l'axe 4, et du dispositif CEE pour les axes 1, 2 et 3



VÉLO&TERRITOIRES

Vélo & Territoires propose une nouvelle cartographie des aménagements cyclables sur son webSIG

Alors que les collectivités commencent à publier la description de leurs infrastructures au format du nouveau Schéma de données des aménagements cyclables, Vélo & Territoires enrichit son webSIG d'une nouvelle carte sur cette thématique. Réutilisant les données publiées au Point d'accès national aux données de transport par les collectivités (données officielles) et par Geovelo (données OpenStreetMap), cette cartographie permet de naviguer sur le territoire national, d'interroger les caractéristiques des aménagements et de télécharger l'ensemble des données d'une zone géographique ou d'une collectivité choisie pour les exploiter sous SIG. Elle sera mise à jour au fil des futures publications de données sur les aménagements cyclables.

10 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021 11 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021







Mobilité scolaire à vélo

INSCRIT PAR LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA CATÉGORIE DES SAVOIRS FONDAMENTAUX À ACQUÉRIR AVANT L'ENTRÉE AU COLLÈGE, LE VÉLO EST, AU MÊME TITRE QUE LA NATATION, UN ENJEU À LA FOIS SÉCURITAIRE, SANITAIRE ET ÉLECTORAL. AVEC L'ADOPTION DÉBUT 2018 DU PROGRAMME SAVOIR ROULER À VÉLO. 850 000 ÉCOLIERS SONT À TERME APPELÉS À ÊTRE FORMÉS CHAQUE ANNÉE. RETOUR SUR LES TENANTS ET ABOUTISSANTS DE CE QUI DEVRAIT PROGRESSIVEMENT S'IMPOSER COMME UN ÉLÉMENT DE TRANSFORMATION SOCIÉTALE MAJEUR, DE L'ÉLÉMENTAIRE À L'UNIVERSITÉ.



Si les enfants représentent l'avenir d'une société, leur expérience précoce de la mobilité est devenue, sous nos latitudes, un levier avéré pour leur santé, leur attention en classe et, à plus vaste échelle, leur conscientisation et leur comportement de futurs citovens. La convergence d'intérêts entre ce « mouvement en mouvement » que constitue aujourd'hui l'écomobilité d'une part, et le milieu Île-de-France. La justesse de la cause n'étant plus à lycée, voire au-delà ?

scolaire qui en est le cadre incitatif et collectif le plus évident, d'autre part, a souvent été abordée dans nos colonnes (cf. notamment Vélo & Territoires, la revue n°62, février 2021), au même titre qu'elle est dûment documentée sur Mobiscol, le portail de ressources alimenté par le Club des villes et territoires cyclables et l'association Vivacités

prouver, quid de sa mise en pratique? Dit autrement, comment une collectivité peut-elle intervenir et accompagner au mieux la mobilité scolaire à vélo? Question subsidiaire : cet apprentissage doit-il d'ailleurs se limiter aux années CP-CM2 ou, comme de plus en plus de retours d'expériences tendent à le montrer, se poursuivre jusqu'aux années collège,

Intrication

Le 4 juin 2021, au lendemain de la Journée mondiale de la bicyclette, le déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo faisait l'objet d'un riche webinaire coordonné par Vélo & Territoires en partenariat avec le ministère des Sports. Signe des temps : Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, y glissait un mot de bienvenue rassurant quant à la prise en compte visiblement sincère à l'échelle d'une institution itinérante aussi colossale que le mastodonte économique, logistique et humain dont il a la responsabilité, de la nécessaire intrication entre « mobilité du quotidien et pratiques plus spectaculaires ». Au qualificatif éculé d'« exemplaire », il préférait celui de « bande-annonce » celle d'un avenir teinté de ce volontarisme vertueux dont se prévalent désormais des structures que, il n'y a encore pas si longtemps, beaucoup estimaient hors sol, voire étanches à ces considérations



PREMIERS REPÈRES

Une chose est de vouloir emmener les enfants de 6 à 11 ans vers ces dix heures de formation au «savoirpédaler», «savoircirculer» et «savoirrouler». Autre chose est d'avoir le bon mode d'emploi. Dès décembre 2018, le Cerema avait listé dans une fiche les points-clés à respecter pour réussir une démarche globale d'écomobilité scolaire : « 1) Créer une synergie d'acteurs autour du projet : responsables d'établissement, enseignants, parents d'élèves ; 2) évaluer et communiquer sur les résultats pour garantir la pérennité de la démarche ; 3) encourager les gestionnaires à adapter l'espace public pour les modes actifs en créant des aménagements adaptés ; 4) ne pas se limiter aux déplacements domicile-école, mais agir sur l'ensemble des déplacements liés à la vie scolaire ; 5) organiser la démarche autour d'un plan de déplacement d'établissement scolaire (PDES) ».



Des chiffres et des êtres

Trois années, un dispositif national et une crise Pays-Bas ou en Suisse, sur lesquelles la FUB est sanitaire plus loin, les recommandations ont encore gagné en clarté. À l'écoute du webinaire de Vélo & Territoires et du ministère des Sports, ainsi que des différents retours d'expériences rapportés du Morbihan, de la Haute-Savoie, de la Loire et même de La Réunion, une méthodologie à garder en tête semble aujourd'hui se dégager pour chaque collectivité soucieuse d'amorcer concrètement et en confiance ce virage sociétal et pédagogique. Elle fait écho à des tendances relevées en Belgique, en Écosse, en Norvège, aux

revenue dans un webinaire de mars 2021. Cette méthodologie pourrait être résumée à la facon des fameux « cing W » (« Who? What? When? Where? Why ? ») qui prévalent, chez les journalistes anglo-saxons, au moment d'amorcer la rédaction du moindre article. Quels sont les moyens financiers et humains à mobiliser ? Qui fournit les bicyclettes ? Comment les entretenir, les stocker et les transporter d'un site à l'autre ? Où faire rouler en sécurité les enfants à chaque étape de leur progression ? Et sur quel temps : scolaire? Périscolaire? Extrascolaire? Enjeu pour celles et ceux que Claire Toubal, chargée de mission Formations à la FUB, entend aussi inclure dans le dispositif d'accompagnement CEE Génération vélo : former entre 100 000 et 150 000 écoliers en année 1, 200 000 en année 2 et 250 000 en année 3 soit, à l'échelle hexagonale, une moyenne de dix écoles par collectivité à mobiliser. Un défi de taille, heurté de plein fouet par le Coronavirus -30 000 attestations Savoir Rouler à Vélo avaient été délivrées aux écoliers début juin, ce qui reporte beaucoup d'attentes sur le second semestre 2021 et le premier semestre 2022. Mais un défi qui conserve en ligne de mire l'horizon ioliment résumé par Joan Laidebeur, directrice des Sports et de la vie associative à la ville de Rumilly (Haute-Savoie) : envisager le vélo comme mode de déplacement, mais aussi comme « activité physique réutilisable dans le quotidien ».



13 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021 12 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021

ÉCONOMIES, JUSTEMENT

Le financement est au départ organisé autour des collectivités, des établissements scolaires et du milieu associatif. Un choix qui montra vite ses limites, le Coronavirus venant de surcroît se greffer par-dessus. En avril 2021, le programme Génération vélo annonce débloquer grâce aux certificats d'économie d'énergie une manne de 21 millions d'euros. Un coup de pouce sans doute décisif pour permettre au Savoir Rouler à Vélo d'enclencher la deuxième, à charge pour les acteurs locaux de s'en saisir et surtout d'en définir les contours concrets au moyen d'une charte départementale de déploiement. Comme le rappelle Olivier Schneider, président de la FUB, dans les colonnes de La Gazette des communes. ce montant obéit à un double enieu de formation des intervenants - objectif 6 000, dont « un quart de professionnels et trois-quarts de bénévoles ou de volontaires, dans le cadre des services civiques » et de financement des interventions.





Comment sensibiliser les sensibilisateurs, à savoir les parents, mais aussi les encadrants ?



Tous deux sont en première ligne pour convaincre les écoliers de délaisser la banquette arrière de la voiture familiale et privilégier le grand air et les mille micro-décisions formatrices à prendre chaque matin sur quelques hectomètres à peine, et ce avant même que ne retentisse la cloche de 8 h 30. C'est dans cette optique que, par exemple, la Métropole européenne de Lille a élaboré, en collaboration avec l'Éducation nationale et le Centre de ressource en écomobilité, un livret pédagogique clé en mains à destination des enseignants et des animateurs « pour permettre une sensibilisation à la fois pédagogique et ludique du jeune public, tout en faisant le lien avec les apprentissages fondamentaux définis dans les programmes scolaires », ainsi que le développe Judicaël Potonnec de l'ADAV (Association Droit au vélo) au cours d'une intervention remarquée lors d'un webinaire de la FUB en avril 2021 autour du déploiement du Savoir Rouler à Vélo en France.

66

Permettre une sensibilisation à la fois pédagogique et ludique du jeune public, tout en faisant le lien avec les apprentissages fondamentaux définis dans les programmes scolaires.

7

L'éveil et la montée progressive en compétences des enfants se fait sous forme de jeux, de discussions et, *in fine*, d'un challenge final sanctionné par des bons points et un diplôme.

L'entrée en Sixième marque-t-elle l'arrêt de toute possibilité d'intervention en matière d'écomobilité ?



Formulé autrement : un enseignant ou un intervenant motivé doit-il être dissuadé d'être force de proposition dès lors que le public concerné a dépassé l'école élémentaire ? Non, à en juger par exemple par cette action initiée depuis 2001 au collège du Lazaro à Marcq-en-Barœul (Nord) et qui concerne environ 140 élèves de niveau Cinquième. Initialement organisée

pendant la journée « En ville sans ma voiture », l'action se déroule depuis sur deux jours pendant la Semaine européenne de la mobilité. Plateau de maniabilité, initiation à l'entretien des bécanes, rappel des règles et sensibilisation (en camion!) aux dangers de l'angle mort, le programme est pointu... La mobilité scolaire à vélo passe aussi par le stationnement. En

Loire-Atlantique, trois collèges se sont vus dotés de nouveaux locaux vélo. Financés pour partie par le programme Alvéole, ils se situent dans l'enceinte des établissements et rendent possible « un stationnement sécurisé et abrité tant pour les collégiens que pour les professeurs et le personnel », explique Héloïse Plaut, chargée d'études à la direction des infrastructures du Conseil départemental. Par ricochet, cette démarche induit notamment une meilleure prise en compte du stationnement vélo en amont de la programmation des constructions, voire des réhabilitations de collèges, etc. Même ligne directrice enfin du côté du lycée Baggio de Lille où une vingtaine d'élèves de Première Euro mixte ont eux-mêmes coordonné un Lille-Brighton à vélo. Avantage collatéral ? L'important travail de préparation du voyage renforce le bagage transdisciplinaire des élèves : français et anglais pour les prises de contact, mathématiques pour le budget, histoire-géo pour la découverte du patrimoine... et EPS bien sûr pour l'effort cycliste proprement dit.

Le bas-côté et ses à-côtés

À Lyon, quatre millions d'euros ont récemment été investis par la Métropole pour mettre en circulation d'ici 2025 et en location longue durée 10 000 vélos d'occasion reconditionnés, à destination exclusive des 18-24 ans, en particulier les étudiants boursiers et les jeunes adultes en parcours d'insertion socio-professionnelle logés ou hébergés sur le territoire de la métropole. La même volonté de donner un supplément d'âme à un cursus académique prévaut dans le travail de préparation effectué par des lycéens du Pas-de-Calais lors d'une exposition de sensibilisation aux bienfaits du vélo. Idem pour les défis inter-primaires, inter-collèges et inter-lycées organisés d'un établissement à l'autre dans le Grand Est – avec tolérance pour les VAE « du personnel enseignant, administratif ou technique » des établissements concernés -, ou dans la démarche initiée en 2018 au lycée polyvalent Charles de Gaulle à Lacroix-Saint-Ouen dans l'Oise. Là encore, le cœur du projet n'est plus la maîtrise de l'outil cyclable à proprement parler.





Il est dans la mobilisation des lycéens pour effectuer des repérages et élaborer un cahier des charges à destination des décideurs locaux, afin de les convaincre de la nécessité d'aménager des voies cyclables et des stations de location de vélos en libre-service à proximité de leur établissement.

"

Conduite de projets en équipe, renforcement de l'autonomie, de la confiance en soi et des liens au sein de la communauté éducative : les liens du vélo sont éternels

7,

Conduite de projets en équipe, renforcement de l'autonomie, de la confiance en soi et des liens au sein de la communauté éducative : les liens du vélo sont éternels, et pédaler n'est définitivement plus la seule façon d'avancer grâce à lui. Le vélo à l'école nécessite une intervention pratique sur le terrain. Cette composante essentielle du système vélo dépendra du choix des collectivités à s'y engager. À commencer par le déploiement du Savoir Rouler à Vélo. Une commune, un département, une région, un territoire à la fois.





14 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021



Marie Couvrat-Desvergnes

LA TOUTE JEUNE ACADÉMIE DES MOBILITÉS ACTIVES TRAVAILLE D'ARRACHE-PIED POUR ACCROÎTRE L'EXPERTISE FRANÇAISE EN MATIÈRE D'INTÉGRATION DES SUJETS VÉLO ET PIÉTONS DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES ET PRIVÉES. À L'HEURE DU LANCEMENT DES PREMIÈRES FORMATIONS LA PAROLE EST À L'UNE DES « SAGES » QUI LA COMPOSENT.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la création de l'ADMA (Académie des mobilités actives)?

L'ADMA est un programme national qui a vu le jour en février 2021. Il est coporté par la FUB et la société de conseil en performance énergétique ROZO, en réponse au programme CEE (Certificats d'économie d'énergie) du ministère de la Transition écologique. L'enjeu est d'accroître l'expertise mobilité active (vélo et marche) en France, dans une dynamique de construction des connaissances et d'apprentissage continu. L'équipe ADMA, composée d'experts formateurs, proposera des formations en tenant compte de tous les territoires, dans le but d'essaimer les savoirs. Nous souhaitons importer les pratiques étrangères inspirantes et valoriser celles que nous avons en France pour faire progresser le niveau d'expertise de tous les acteurs, qu'ils soient universitaires, élus ou techniciens, en tenant compte de l'essor que connaît le milieu associatif et son expertise d'usage, mais aussi celui du secteur privé, où les bureaux d'études et autres promoteurs mettent tout en œuvre pour que le vélo et la marche ne soient pas les parents pauvres des thématiques sur la mobilité.

Notre approche [...] s'inscrit dans une complémentarité de regards et de parcours, en mettant l'usager au centre des réflexions et projets.

Ce type d'instance n'existait pas jusqu'alors en France?

Depuis une décennie et surtout avant le Covid, les idées étaient là, mais gagnaient à être davantage structurées. L'expertise se faisait sur le tas. Les bonnes pratiques que nous cherchons à encourager permettent un autre regard que peuvent apporter des acteurs tels que l'Ademe, le Cerema, Vélo & Territoires, etc. Notre attention se porte par exemple sur la prise en compte du piéton - souvent négligé dans toutes ses dimensions. Notre approche se veut plus sensible. Elle s'inscrit dans une complémentarité de regards et de parcours, en mettant l'usager au centre des réflexions et projets.

Pourquoi vous à ce poste?

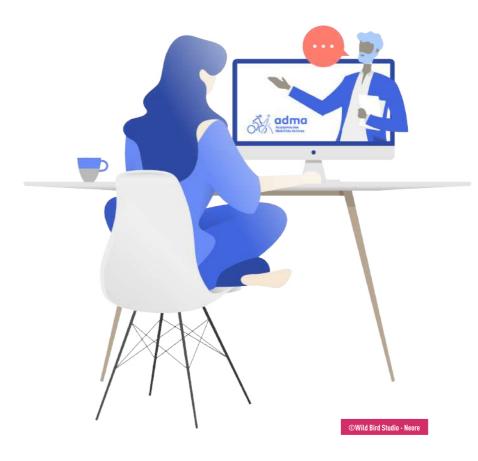
Cela fait vingt ans que je travaille sur les sujets de la mobilité. J'ai fait le Master T.U.R.P (Transports urbains et régionaux de personnes) à Lyon et débuté en bureau d'études à Londres, une ville où ces thématiques ont fait l'objet d'une attention accrue dix à quinze ans avant qu'elles le soient en France. J'ai poursuivi mon parcours professionnel à Paris avant de revenir en région Auverane-Rhône-Alpes, à l'Agence d'urbanisme de Grenoble, où je me suis frottée à l'évaluation de projets. C'est une structure qui aborde les sujets avec une vision globale grâce à l'apport de données variées du territoire. Les réflexions et l'approche ne se font plus en silo comme il y a quinze ans, elles sont devenues transversales... Puis, au bout de dix ans, j'ai choisi de passer sur de l'opérationnel et ai travaillé dix ans en collectivité territoriale. Cela m'a permis de mettre les mains dans le cambouis, notamment sur les thématiques covoiturage ou auto-stop organisé. Le fait de travailler dans le bassin grenoblois fut également l'opportunité de participer au développement de la politique vélo de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais. C'est sans doute ce grand écart entre planification et mise en œuvre qui m'a valu d'être aujourd'hui à l'ADMA. dont les attentes transcendent la technicité de chacun de ses membres. Nous sommes implantés entre Paris et Lyon, et entre les polyglottes, les anciens élus, ceux passés par des ONG, etc., nos parcours se complètent bien.

En quoi consiste l'offre de formation et de sensibilisation que vous

Notre premier catalogue de formations a été nublié en sentembre. Il comprend plusieurs modules dont un volet formation, avec classes apprenantes et validation des acquis, et des supports techniques. Nous travaillons également à la mise en place d'une plateforme en ligne style MOOC. L'objectif est de permettre à chacun de monter en compétence en se faisant certifier, au terme de formations de durées très variables, étalées sur une période allant de quelques jours à plusieurs mois. Nous souhaitons privilégier la diffusion de nos contenus via un apprentissage actif, non descendant, avec des mises en pratique, des vidéos et un panel d'outils dynamiques. Certes, nous sommes estampillés « experts », mais nous ne prétendons surtout pas tout connaître. Nos apprenants aussi ont des points de vue à partager. C'est du partage

Votre première formation sera lancée lors des 25es Rencontres Vélo & Territoires, les 7 et 8 octobre 2021 en Ardèche. Pouvez-vous nous en dire

Oui, cette première formation sera à destination des élus et de leurs collaborateurs. Sur un total de quatorze heures de formation réparties en quatre modules, les élus nouvellement investis ou déjà en place seront sensibilisés aux techniques



de plaidoyer sur les thèmes de la mobilité, de l'environnement, la santé, le tourisme... L'obiectif est de déconstruire les idées recues et de leur permettre d'être convaincants au sein de leur collectivité. Ceci fait, nous aborderons le vélo et la marche comme des traits d'union entre les différentes politiques publiques. Ils travailleront ensuite sur la recherche d'actions transversales pertinentes. La planification sera également abordée en proposant un panorama d'outils et d'exemples leur permettant de choisir une démarche efficace à leur échelle. Enfin, nous clôturerons ce cycle en les outillant sur la recherche de financements. Nous sommes très heureux du partenariat monté avec Vélo & Territoires sur ce sujet en continuité des élections départementales et régionales. Les collectivités ont un formidable rôle à jouer pour construire une stratégie et des actions autour d'un système vélo et marche au quotidien.

Est-ce que chacun des experts intervient lors de l'élaboration du contenu global?

Tout à fait. Chacun d'entre nous propose et produit des supports, qu'il s'agisse de fiches techniques, de vidéos pédagogiques ou de formations. L'idée de ressources pratiques, à partager par tous les acteurs œuvrant dans les domaines de la mobilité active. À l'ADMA, nous souhaitons être complémentaires de nos partenaires principaux, l'Ademe et le Cerema, et des offres qui existent aujourd'hui sur le marché.

L'ADMA se positionne pour répondre à un manque, des zones d'ombre et faire découvrir un élément auquel les acteurs que nous ciblons n'auraient peut-être pas spontanément pensé.

Quelles sont les thématiques

Nous travaillons sur huit thématiques transversales. L'ADMA se positionne pour répondre à un manque, des zones d'ombre et faire découvrir un élément auquel les acteurs que nous ciblons n'auraient peutêtre pas spontanément pensé. Pour ma part, mes domaines sont relativement traditionnels puisqu'ils englobent la planification, les infrastructures et la participation. Mes collègues, eux, vont plutôt est que la plateforme ADMA devienne un lieu mettre l'accent sur l'inclusion, la cohabitation, le « système sûr », le plaidoyer, la stratégie d'alliances, le stationnement, les espaces de séjour et les services. Notre ambition est d'être efficaces et fonctionnels. en tout cas de correspondre aux besoins de tous. Surtout, aucun de nous ne part de zéro. Nous nous appuyons sur des retours d'expérience et des études

que nous valorisons. Nous avons lancé une enquête auprès des acteurs publics qui nous a permis de faire remonter une pénurie de formations autour notamment des problématiques marche, mais aussi des enjeux de dialogue et de positionnement.

Nombreuses sont les sources d'information sur tous ces sujets. Comment se positionnent vos interlocuteurs par rapport à votre offre ?

« On ne vous a pas attendus pour avancer » est en effet une phrase que nous pouvons être amenés à entendre. Notre posture est humble et nous veillons bien entendu à ne pas marcher sur les plates-bandes de ce qui se fait déjà. Notre challenge, c'est plutôt d'aiguiller nos interlocuteurs vers des thématiques qu'ils connaissent peu, voire pas du tout, mais aussi sur des sujets sur lesquels nous ne sommes pas ou peu formés en France - par exemple l'inclusion. D'autres en revanche n'hésitent pas à nous dire qu'ils se sentent perdus et nous accueillent volontiers. Parmi les interrogations qui reviennent, il y a celle qui consiste à affiner le discours ultra-militant des associations, celle de comment capter l'attention et convaincre les élus, etc. Pour le reste, le fait que nous ayons tous des expériences variées dans le milieu nous donne d'emblée une assise, du moins un capital sympathie ne serait-ce qu'auprès de nos propres réseaux. Notre ligne, vraiment, est de nous inscrire en complémentarité avec les compétences déjà existantes. Et nous sommes sensibles au fait que des institutions comme Vélo & Territoires ou le Club des villes et territoires cyclables aient engagé le dialogue avec nous en identifiant notre utilité et en nous proposant des fenêtres de visibilité. À nous à présent d'être à la hauteur!

₱ Propos recueillis par Anthony Diao

CYCLE DE **FORMATIONS**

Les premières sessions du parcours « Développer les mobilités actives au cours d'un mandat » à destination des élus, co-concues avec Vélo & Territoires, démarreront début

Retrouvez toute l'offre de formations et inscrivez-vous sur le site web www.mobilites-actives.fr



16 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021 17 I Vélo & Territoires I N°64 ÉTÉ 2021

À lire



Étude intermodalité vélo - transports terrestres

Vélo & Territoires, avec le soutien technique et financier de l'Ademe et du ministère de la Transition écologique, a réalisé en 2020 et 2021 une étude pour favoriser le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports terrestres. Le rapport complet de l'étude, dévoilé le 2 septembre 2021 par Vélo & Territoires, identifie des pistes d'action à court terme pour poser les jalons d'une stratégie nationale intermodale. Il compile aussi un échantillon de dix-neuf initiatives françaises et étrangères.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Le stationnement vélo en gare en 6 points clés

Un décret paru le 8 juin 2021 demande aux acteurs locaux d'équiper leurs gares et pôles d'échange en stationnement vélo sécurisé. Ce cahier de recommandations élaboré par le ministère chargé des Transports a pour objectif d'accompagner l'ensemble des porteurs de projet dans la mise en œuvre d'une politique d'équipement efficace. Au sommaire : six points clés pour assurer le déploiement du stationnement vélo en gare et pôle d'échange.

À télécharger sur www.ecologie.gouv.fr



Analyse des données de fréquentation cyclable 2020

La croissance se poursuit en 2020 : +11 % de passages de vélos par rapport à 2019 et +15 % par rapport à 2016 comme le montre le rapport publié par Vélo & Territoires le 9 septembre 2021. Quel que soit le motif, la pratique cyclable progresse fortement et ce malgré les périodes de confinement. L'analyse se base intégralement sur les données présentes dans la Plateforme nationale des fréquentations · 107 collectivités contributrices ou open-data ont permis de collecter les données de 1095 compteurs distinguant les vélos des autres modes de déplacement.

À télécharger sur www.velo-territoires.org



Sixième rapport du GIEC

Le groupe-1 du GIEC a publié son rapport en août 2021 dans le cadre de la préparation du sixième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Rédigé par 234 scientifiques de 66 pays, sur la base de plus de 14 000 études scientifiques, il démontre que l'activité humaine est responsable sans équivoque du réchauffement climatique qui provoque des changements rapides et désastreux dans l'atmosphère, les océans, la cryosphère et la biosphère.

∂ À télécharger sur www.ipcc.ch



Cyclists love trains (Les cyclistes aiment les trains)

La Fédération européenne des cyclistes (ECF) a publié début juillet 2021 une étude portant sur l'embarquement des vélos à bord des trains, tel qu'il est pratiqué et autorisé par les principaux opérateurs ferroviaires européens. Elle compare, à travers ce prisme du transport de vélos à bord des trains, 69 opérateurs et services ferroviaires à partir d'une nar l'ECF

À télécharger sur www.ecf.com



Pour en finir avec la vitesse

Pouvoir se déplacer de plus en plus rapidement grâce à la vitesse des nouveaux modes de transport a modifié nos modes de vie fondamentalement. Mais si voyager toujours plus loin et à bas coût, au quotidien et pour les vacances, exauce les rêves de liberté et de découverte d'une partie croissante de la population mondiale, il y a un revers à la médaille. Les auteurs donnent sur le sujet un point de vue inédit et proposent de réorganiser le territoire pour permettre de vivre en plus grande proximité et répondre aux enjeux climatiques.

🔀 À commander sur www.leslibraires.fr Éditions de l'Aube 144 pages, 15€



Développer la culture vélo dans les territoires

Dans le cadre du programme AVELO, l'Ademe a élaboré un nouveau guide « Développer la culture vélo dans les territoires », en articulation avec le cahier ressources « Développer le système vélo dans les territoires » afin d'accompagner pas à pas les collectivités dans la mise en place d'une stratégie de promotion. Il présente une stratégie en dix étapes, nourrie d'exemples d'actions et accompagnée méthodologie de notation développée d'un kit de communication. Il offre également des supports personnalisables concus dans le cadre de la campagne « À vélo, on a toutes et tous à y gagner! ».

> ∂ À télécharger sur www.librairie.ademe.fr



Actualisation de l'étude d'évaluation des services

L'Ademe publie la version actualisée de son étude de 2015 sur l'évaluation des « Services vélos ». Sept types de services sont évalués : le stationnement sécurisé, les solutions de location de vélos en libre-service et de longue durée, les aides à l'achat, les ateliers d'autoréparation, les services vélo en entreprise et enfin, un focus sur les vélos écoles impliquées dans le Savoir Rouler à Vélo

À télécharger sur www.librairie.ademe.fr

A venir

22

NOV. 2021

Webinaire

www.agir-formation.org

28-29 SEPT. 2021	Formation Cerema - Construire votre politique cyclable P Rouen www.cerema.fr	Cerema used a filmition of please
28-29	Universités du Tourisme durable	UNIVERSITÉS DU TOURISME
SEPT. 2021	www.universites-tourisme-durable.org	D U R A B L E 20-28 SEPTEMBRE 2027 LE HAVRE
28-30	Rencontres nationales du transport public 2021 V Toulouse	RNTP
SEPT. 2021	www.rencontres-transport-public.fr	2021
28-30	23° congrès du Club des villes et territoires cyclables V Toulouse	30
SEPT. 2021	www.villes-cyclables.org	& territoires cyclables
6	Conférence nationale du tourisme à vélo Privas, Ardèche	Conférence nationale
OCT. 2021	www.velo-territoires.org	du <u>tourisme</u> à vél
6 OCT. 2021	Assemblée générale de Vélo & Territoires © Grotte Chauvet, Ardèche © www.velo-territoires.org	oovélo territoires
7–8	25 ^{es} Rencontres Vélo & Territoires Privas, Ardèche	ardêche LE DEPARTEMENT
OCT. 2021	www.velo-territoires.org	vélos territoires
14-15	Formation Cerema - Construire votre politique cyclable Bordeaux	Cerema
OCT. 2021	www.cerema.fr	Circus amount of Court
15	Accotements revêtus en France V Webinaire	Cerema Const a theritard by Opinion
OCT. 2021	1 www.velo-territoires.org	vélo territoires
21	4 ^{es} Assises nationales du vélo à assistance électrique 9 Grenoble	MSSISES MATIONALES VELO À ASSISTANCE
OCT. 2021	www.assisesveloelectrique.org	ELECTRIQUE
	Formation Agis also tamos de resistamente et	ACID

Formation Agir « Les types de revêtements et

les dispositifs d'éclairage des itinéraires cyclables »

AGIR

FORMATIONS

L'info en +

Collectivités, actualisez vos données pour l'Observatoire national des véloroutes



Chaque année, Vélo & Territoires procède à une mise à jour des données de l'Observatoire national des véloroutes. Toutes les collectivités françaises sont invitées à fournir avant le 22 octobre 2021 les données SIG concernant leur schéma ou plan vélo en mettant en exergue les nouvelles réalisations ayant eu lieu ou en cours sur leur territoire cette année. Vélo & Territoires agrège, partage et diffuse ces données SIG vélo au niveau national, européen et international pour l'aménagement du territoire d'une part, et la promotion touristique d'autre part. Dans le cadre de cette actualisation 2021, Vélo & Territoires invite également les collectivités à localiser les discontinuités majeures de leurs itinéraires cyclables, dont ceux inscrits au Schéma national des véloroutes, pour faire le lien avec les différents dispositifs nationaux disponibles.

Enquête d'actualisation ouverte jusqu'au 22 octobre 2021

En savoir plus sur www.velo-territoires.org



COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

52 avenue Maréchal Foch 69006 LYON

tél. +33 (0)9 72 56 85 05 www.velo-territoires.org info@velo-territoires.org

Suivez-nous sur les réseaux sociaux :

Facebook: Vélo & Territoires Twitter: @VeloTerritoires Linkedin: Vélo & Territoires

