

CONCOURS EXTERNE DE CONSEILLER TERRITORIAL DES ACTIVITÉS PHYSIQUES ET SPORTIVES

SESSION 2022

ÉPREUVE DE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note ayant pour objet de vérifier l'aptitude des candidats à l'analyse d'un dossier soulevant un problème d'organisation ou de gestion rencontré par une collectivité territoriale dans le domaine des activités physiques et sportives.

Durée : 4 heures
Coefficient : 4

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 33 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document
comprend le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Vous êtes conseiller territorial des activités physiques et sportives, directeur des sports de Sportville (70 000 habitants), ville dans laquelle l'équipe municipale souhaite mettre l'accent sur le développement des déplacements doux et intensifier l'usage de la bicyclette.

La direction des sports est chargée de la mise en œuvre de cette orientation municipale.

Dans ce contexte le directeur général des services vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, une note sur le développement de la pratique du vélo.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Dunkerque récompensée pour sa politique "vélo" » - F. Roux - *lagazettedescommunes.com* - 28 mai 2021 - 2 pages
- Document 2 :** « Développer le système vélo dans les territoires » (extrait) - *ademe.fr* - Février 2021 - 7 pages
- Document 3 :** « Le vélo, un moyen de mobilité urbaine » - *revue-eps.com* - Janvier-février-mars 2021 - 3 pages
- Document 4 :** « Agir pour le cœur » - *docdusport.com* - Janvier 2021 - 2 pages
- Document 5 :** « Le Boom du vélo, la solution pour tous » - *docdusport.com* - Janvier 2021 - 2 pages
- Document 6 :** « Socle commun du savoir-rouler : savoir rouler à vélo » (extraits) - *sports.gouv.fr* - Consulté en août 2021 - 2 pages
- Document 7 :** « Le label « Territoire Vélo » récompense les collectivités » - JB Lasserre - *citycycle.com* – 16 juillet 2018 - 2 pages
- Document 8 :** « Signature de la Charte "Savoir Rouler à Vélo" » (entre le Ministère des Sports et Amaury Sport Organisation) - *sports.gouv.fr* - 16 juillet 2021 - 2 pages
- Document 9 :** « Economie du vélo en 2020, état des lieux et perspectives » - Agence de la transition écologique (Ademe), Fédération Française de Cyclisme (FFC) - *velo-territoires.org* - Consulté en août 2021 - 2 pages
- Document 10 :** Fiche Terre de jeux 2024 « Développement des pédibus et vélobus pour les déplacements domicile-établissements scolaires » (extrait) – *paris2024.org* - Consulté en août 2021 - 2 pages
- Document 11 :** Guide « Le coût des politiques vélo » (extrait) - Club des villes et territoires cyclables - *villes-cyclables.org* - Novembre 2020 - 5 pages

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

lagazettedescommunes.com
Florence Roux
28 mai 2021

Dunkerque récompensée pour sa politique « vélo »

Dunkerque a reçu début mai le label « ville à vélo du Tour de France », obtenant 3 vélos sur 4. C'est le fruit d'une dynamique vélo que revendiquent la ville et son agglomération sur divers terrains, au croisement des politiques de mobilité, d'aménagement et du sport...

« Ville à vélo du Tour de France ». Tel est le nouveau label que l'organisation de la Grande Boucle a remis à Dunkerque (Nord), comme à 79 autres villes qui mènent une politique publique de promotion de la petite reine. Avec 17 autres villes, Dunkerque a même obtenu 3 vélos sur 4 (seules Rotterdam et Paris font mieux, avec 4 cycles), pour « son importante motivation à devenir une ville du vélo », explique l'organisateur, ambition qui se traduit aussi « par une action dans le domaine du vélo sportif, le soutien aux clubs locaux et l'organisation d'événements majeurs ».

Plan vélo +

Pour la ville et son agglomération, la communauté urbaine de Dunkerque (CUD, 17 communes, 200.000 habitants), ce palmarès s'explique par un travail engagé depuis 2015, où la part modale du vélo était tombée à 3%, pour « (re)mettre le vélo au cœur des stratégies de mobilité ». « Le score de Dunkerque met du baume au cœur, se réjouit Elie Loos, co-animatrice de l'antenne Droit au vélo dunkerquoise qui, notamment, conseille la ville et la Cud dans l'aménagement d'équipements ou dans l'animation auprès de certains publics. Il y a des améliorations et une vraie prise en compte des besoins des usagers. Après le premier déconfinement, une consultation de la Cud a d'ailleurs fait remonter une grande attente autour du cycle ».

Dans la poursuite d'une politique engagée en 2015, la Cud a relancé cette année un nouveau Plan Vélo +. Avec plus de 5000 demandes jusqu'ici, la prime d'achat d'un vélo de 80 euros (150 euros pour un foyer modeste) a déjà nécessité entre 400 et 450 000 euros d'aides. Elle est reconduite jusqu'au 31 décembre 2022.

Parallèlement, la ville a en revanche abandonné fin 2020 le système du vélo en libre-service DK'Vélo, créé en 2013 et suspendu en mai 2020. « Trop coûteux avec 2 500 € par vélo par an » pour 3 600 abonnés, dont seuls 25% sont des utilisateurs réguliers. « La pratique régulière du vélo, comme les transports en communs gratuits, sont un axe fort de la politique de déplacement, note Jean-François Montagne, vice-président à la transition écologique et à la résilience à la CUD. Et le plan Vélo + s'intègre au dispositif Éco-Gagnant, pour redonner du pouvoir d'achat aux habitants, tout en préservant la planète ».

Les 4 jours de Dunkerque

Pour doper la pratique, la collectivité a mis en place des services : 2 100 arceaux, trois parcs sécurisés, boxes, bornes de gonflage ou de recharge électrique, atelier de remise en selle, apprentissage de la réparation... Elle a également augmenté de 40 km son linéaire de pistes, à 237 km en 2019 dont 60% en site propre, et amélioré le réseau avec des aménagements renforçant la sécurité : double-sens cyclables, cédez-le-passage dédiés, sas vélo...

Côté sportif, Dunkerque affiche la même approche à 360°, avec des actions pour l'apprentissage et la sensibilisation au vélo chez les scolaires et collégiens, du soutien à des personnes atteintes d'affection de longue durée dans le cadre de son dispositif Sport santé sur ordonnance, mais aussi à des associations de cyclisme et cyclotourisme (l'agglomération est traversée par deux itinéraires cyclables européens, la Vélomaritime / EuroVelo 4 reliant Kiev en Ukraine à Roscoff en Bretagne, et la Véloroute de la mer du Nord / EuroVelo 12...).

Sans oublier, son appui à des manifestations sportives importantes. Dunkerque a accueilli six fois (mais pas cette année) le Tour de France et voit chaque printemps (sauf en 2020 et 2021) l'organisation des 4 Jours de Dunkerque ou les Championnats d'Europe de VTT Beach Race dont la prochaine édition se tiendra le 12 décembre 2021.

Développer le système vélo dans les territoires (extrait)



COMPRENDRE

POUR PRENDRE UNE LONGUEUR D'AVANCE

LES CHIFFRES CLÉS

« DES OBJECTIFS EN VUE ! »

DES OBJECTIFS AMBITIEUX EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE GAZ À EFFET DE SERRE



ACCORD DE PARIS (2016)

- 40 %

► D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE D'ICI 2030 par rapport au niveau de 1990



PACTE VERT POUR L'EUROPE (2020)

- 55 %

► D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2030 par rapport au niveau de 1990



ASSISES DE LA MOBILITÉ ET PLAN VÉLO (2018)

9 %

► PART MODALE DU VÉLO D'ICI 2024 (SOIT X3)
 ► CRÉATION D'UN FONDS pour accompagner financièrement les collectivités dans la mise en œuvre de leur politique cyclable
 ► GRAND PLAN POUR L'INVESTISSEMENT, 500 M€ de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) dédiés aux mobilités, et notamment aux mobilités actives (sur 5 ans)

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS-CARBONE (2015)

- 31 %

► DES ÉMISSIONS DU SECTEUR DES TRANSPORTS PAR RAPPORT À 2015 à l'horizon du quatrième budget carbone (2029-2033)
 ► PASSAGE DE 3 % À 12 % DE PART MODALE NATIONALE DU VÉLO (en nombre de déplacements courte distance) dès 2030 et à 15 % en 2050.

PART MODALE DU VÉLO



PART MODALE MOYENNE DU VÉLO DANS L'UNION EUROPÉENNE : environ 8 %

8 %



PART MODALE DU VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 80 KM EN FRANCE
 2,7 % de l'ensemble des déplacements

2,7 %

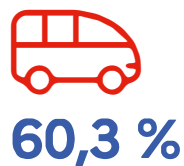


FRANCE
 25^e POSITION DANS L'UNION EUROPÉENNE

Sources : part modale Europe : [Eurobarometer 2014](#) ; part modale France : [Enquête mobilité 2019](#)

TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL INFÉRIEURS À 5 KM

Source : Insee, recensement de la population 2017



SONT RÉALISÉS EN VOITURE



SONT RÉALISÉS À VÉLO

LE BUDGET DES MÉNAGES CONSACRÉ AU TRANSPORT PÈSE PLUS EN MILIEU RURAL

Source : Insee Première n°1749 - avril 2019

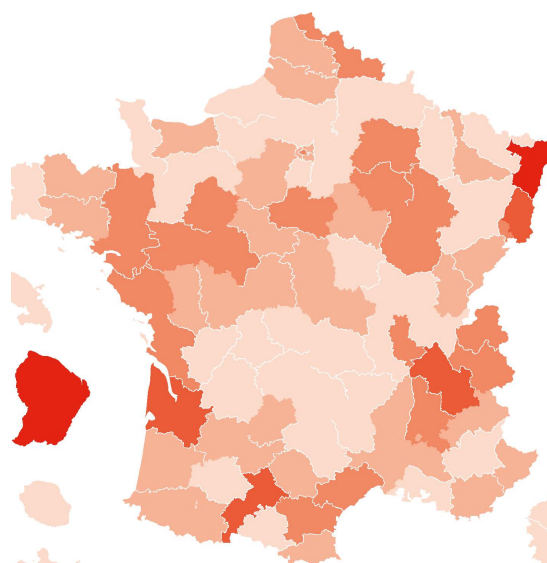
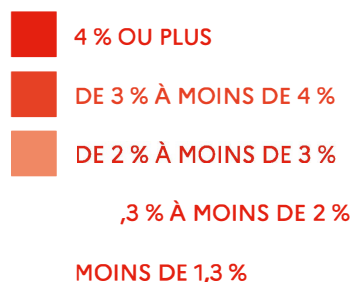
	MILIEU RURAL	AGGLOMÉRATION PARISIENNE
PART DU BUDGET DES MÉNAGES CONSACRÉE AUX TRANSPORTS	21 %	16 %
DÉPENSE MOYENNE EN 2017 PAR MÉNAGE POUR LE TRANSPORT	7 000 euros	6 200 euros

TAUX DE RECOURS AU VÉLO PAR DÉPARTEMENT

Source : IGN-Insee 2017

Part des actifs du département allant travailler à vélo (en %)
Exemple : entre 3 et 4 % des actifs résidant dans le département de l'Isère utilisent le vélo comme principal moyen de transport.

Champ : personnes âgées de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte.

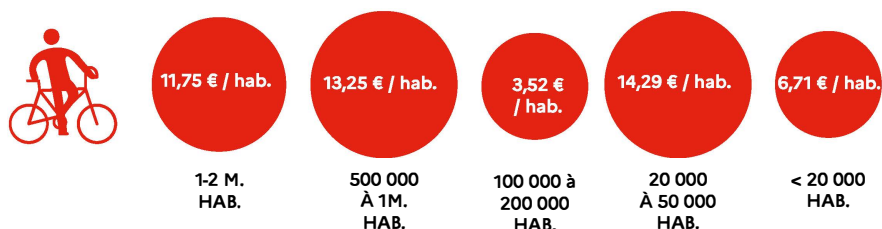


DES BUDGETS VÉLO PAR HABITANT VARIABLES SELON LA TAILLE DES INTERCOMMUNALITÉS (2019)

Le budget vélo moyen mobilisé par les intercommunalités s'élève à 9,51€ par an et par habitant. Il varie fortement en fonction de la taille des EPCI.



Budget vélo moyen par habitant et par taille d'EPCI (2019)



Source : [Enquête Territoires Vélo et Territoires avec le soutien de l'ADEME](#) - 2019



COMPRENDRE

POUR FACILITER
LA PRATIQUE DES
MODES ACTIFS

LE SYSTÈME VÉLO

« ACTIVER TOUS LES LEVIERS ! »

LES ENJEUX

Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout-automobile, les modes actifs, particulièrement le vélo, retrouvent aujourd'hui une place centrale pour effectuer des trajets de courte et moyenne distance dans des territoires urbains ou périurbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Revisités et modernisés, ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie (car, bus, tramway, train, métro) et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service).

BÉNÉFICES DU SYSTÈME VÉLO

Au-delà de ces enjeux, les modes actifs engendrent des bénéfices directs et indirects souvent peu exploités, par exemple sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores). Les modes actifs ont aussi un impact très positif en matière de santé publique, puisqu'ils concourent à la pratique régulière d'une activité physique associée à une meilleure hygiène de vie permettant de prévenir certaines maladies chroniques.

Pour les territoires, les enjeux sont multiples :

- ▶ Redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé ;
- ▶ Proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement, notamment pour les ménages éloignés géographiquement et possiblement précarisés par leur forte dépendance à la voiture ;
- ▶ Trouver des solutions pour maîtriser les phénomènes de congestion automobile, de pollution atmosphérique ou d'engorgement des transports publics dans les agglomérations ;
- ▶ Répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité.

Le vélo est un investissement public rentable : il est moins coûteux que d'autres types d'investissements publics (transport en commun, grandes infrastructures de transport) et il présente rapport un coût / avantage très positif.

Les politiques cyclables s'avèrent majoritairement populaires et bénéficient positivement aux élus qui les portent, car elles défendent une équité face à la mobilité du quotidien, qui est une attente forte des citoyens.

LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS

Les élus locaux, leurs services, les opérateurs de mobilité, les entreprises et les acteurs de la société civile peuvent s'impliquer pour identifier et mettre en œuvre les leviers d'une mobilité plus durable sur leurs territoires. Pour les collectivités, les clés d'entrée d'une politique de développement des modes actifs sont multiples : santé, environnement, accessibilité, sécurité routière, cohésion sociale, précarité énergétique, tourisme. Elles peuvent s'appuyer sur les programmes, plans d'action et lois à l'échelle internationale, nationale et locale. La mise en œuvre du système vélo passe également par le recrutement et la formation de chargés de mission dédiés et par l'appropriation du sujet par l'ensemble des services.

INTERNATIONAL

- ▶ L'Agenda 21
- ▶ La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable
- ▶ Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

LOCAL

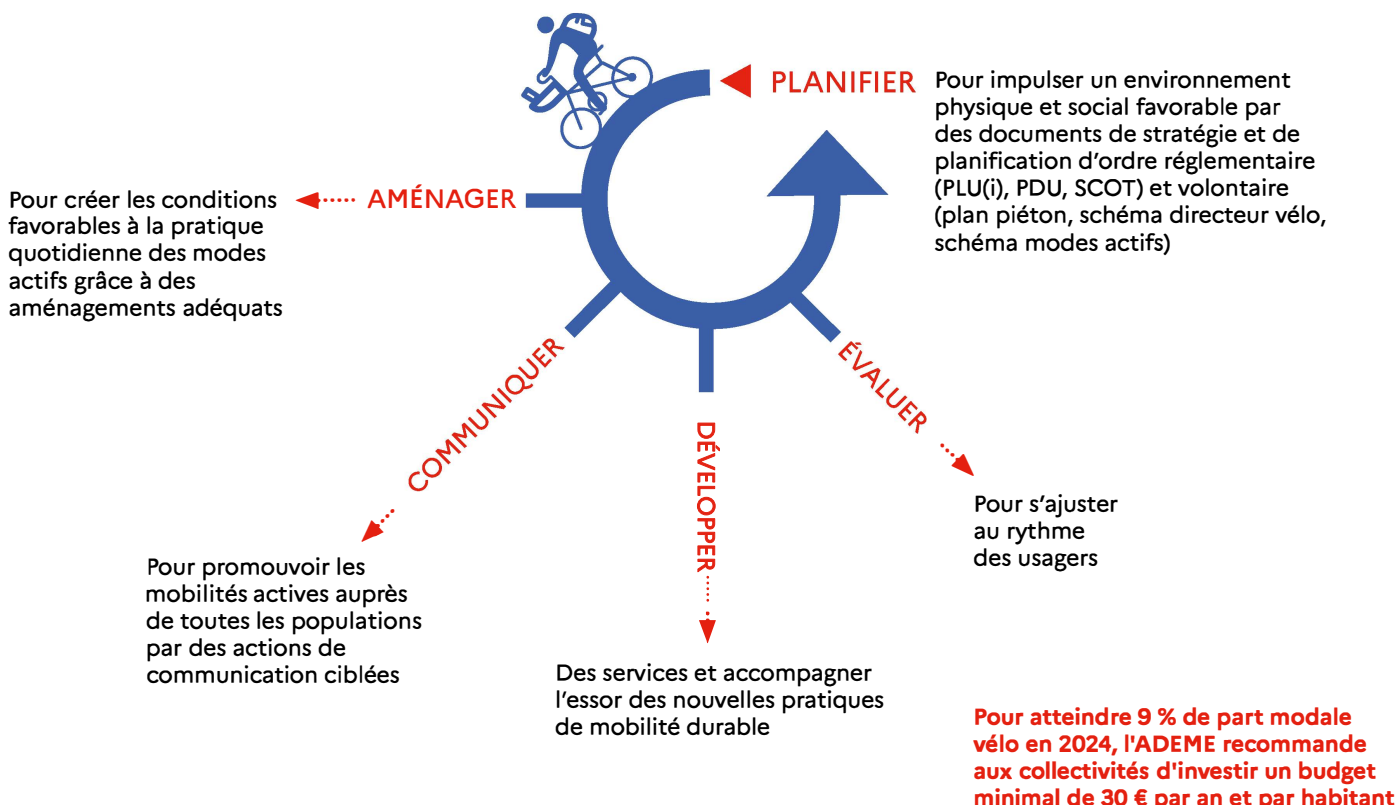
- ▶ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- ▶ Schéma régional climat air énergie (SRCAE)
- ▶ Plan régional santé environnement (PRSE)
- ▶ Plan climat air énergie territorial (PCAET)
- ▶ Territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)

NATIONAL

- ▶ Loi d'orientation des mobilités (LOM) - 2019
- ▶ Plan vélo et mobilités actives - 2018
- ▶ Loi de programmation du 3 août 2009 relative au Grenelle de l'environnement
- ▶ Plan national santé environnement (PNSE)
- ▶ Plan particules
- ▶ Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)
- ▶ Programme national nutrition santé (PNNS)
- ▶ Plan de lutte contre l'obésité (PO)
- ▶ Programme éducation santé
- ▶ Plan cancer
- ▶ Loi sur l'accessibilité

LE SYSTÈME VÉLO, VISER LE BON ÉQUILIBRE

La planification est la première composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Le déploiement du système vélo se complète en quatre volets essentiels :





COMPRENDRE

POUR FACILITER
LA PRATIQUE DES
MODES ACTIFS

ASPECTS RÉGLEMENTAIRES ET GOUVERNANCE



« SE METTRE
À LA PAGE ! »

LE SOCLE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

La construction d'une politique cyclable s'inscrit dans un socle législatif évolutif et reposant sur plusieurs lois et réglementations incontournables. Ces dernières ont permis des avancées notoires en faveur des modes actifs et d'actionner des leviers (aménagements, règles) facilitant leur développement dans les territoires.

LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE (LAURE), 1996

La LAURE rend obligatoire la réalisation d'itinéraires et aménagements cyclables lors de rénovations ou réalisations de voiries urbaines.

PLAN D' ACTIONS DES MOBILITÉS ACTIVES (PAMA), 2015

Le plan d'actions des mobilités actives (PAMA) apporte des modifications du code de la route en faveur des mobilités actives, avec notamment la mise en place de nouvelles règles de circulation ou possibilités d'aménagement :

- ▶ le cédez-le-passage cycliste toutes directions au feu ;
- ▶ les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) ;
- ▶ les marquages en zone de circulation apaisée ;
- ▶ la trajectoire matérialisée pour les cyclistes ;
- ▶ le sas cycliste.

CODE DE LA ROUTE

Le code de la route édicte les lois et règlements relatifs à l'utilisation des voies publiques (trottoirs, chaussées, autoroutes) par les piétons, cyclistes, utilisateurs de deux-roues à moteur, automobilistes, routiers et définit :

- ▶ les objets routiers, article R110-2 : piste cyclable, bande cyclable, voie verte, zone de rencontre, zone 30, aire piétonne ;
- ▶ les règles de priorité entre piétons, cyclistes et automobilistes ;
- ▶ les règles de circulation : place sur la chaussée, gestion des intersections ;
- ▶ les infractions (par exemple : stationnement gênant de véhicules motorisés), la signalisation routière.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM), 2019

La LOM, promulguée le 24 décembre 2019, étend le domaine d'application de la LAURE hors agglomération. Par ailleurs, elle définit précisément les mobilités actives. Ces dernières se réfèrent « *à l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire (marche, vélo), avec ou sans assistance motorisée (à l'exception des trottinettes électriques). Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique.* »

La LOM permet de répondre aux objectifs fixés par le Plan vélo et mobilités actives lancé par le gouvernement en septembre 2018.

Elle comprend plusieurs mesures essentielles au développement des déplacements à vélo au quotidien

- ▶ Le déploiement de stationnements sécurisés dans les gares ferroviaires, gares routières et pôles d'échanges multimodaux et la possibilité d'embarquement des vélos non démontés dans les trains et autocars (prévue dans tous les trains neufs et rénovés) ;
- ▶ Le marquage / identification obligatoire des vélos neufs et d'occasion à partir du 1^{er} janvier 2021 pour répondre à la crainte de vol ;
- ▶ Le versement du forfait mobilité durable, à hauteur de 500 euros par an, aux salariés se rendant au travail à vélo, en covoiturage ou autres services de mobilité partagée ;
- ▶ La mise en place du programme « Savoir rouler à vélo » pour permettre à chaque élève, à son entrée dans un établissement du second degré, de maîtriser la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.

GOUVERNANCE

La LOM induit de nouvelles évolutions en matière de gouvernance et de compétences

- ▶ Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont compétentes pour organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités. Les communautés de communes sont incitées à prendre la compétence mobilité et à devenir AOM locales. Si elles ne le font pas, c'est le conseil régional, AOM régional, qui devient également AOM locale par substitution ;
- ▶ La définition de bassins de mobilité et de contrats opérationnels de mobilité pour améliorer la coopération à l'échelle du bassin ;
- ▶ L'implication des acteurs locaux de la mobilité renforcée par la création de comités de partenaires qui associent « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », qui sont consultés au moins une fois par an et avant toute évolution ;
- ▶ L'obligation d'intégrer un schéma directeur cyclable dans les plans de mobilité et de créer une instance de pilotage du Plan vélo.

Ces évolutions participent au renforcement du portage politique de la démarche et à la cohérence de la politique de mobilité avec les autres politiques publiques (urbanisme, habitat, développement économique) et à la suppression des zones blanches de la mobilité.

La compétence voirie et le pouvoir de police restent répartis entre différents échelons de collectivités et d'EPCI (voir schéma page 12).

LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

La LOM élargit également la compétence mobilité sur l'ensemble des services de mobilité, y compris les modes actifs, avec la possibilité pour les autorités organisatrices de choisir d'organiser les services qu'elles jugent les plus adaptés (location de vélos, plateforme de covoiturage) et des actions de sensibilisation pour accroître la part des modes actifs dans les déplacements.



TRANSPORT SCOLAIRE



TRANSPORT À LA DEMANDE



TRANSPORT SOLIDAIRE



MOBILITÉS ACTIVES



TRANSPORT RÉGULIER



MOBILITÉS PARTAGÉES

POUR RAPPEL

LA COMPÉTENCE

VOIRIE réfère à la création, à l'aménagement et à l'entretien des voies de circulation. Elle est partagée entre différents échelons.

ROUTES DÉPARTEMENTALES
DÉPARTEMENTS

VOIES D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE
COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

ROUTES NATIONALES
ÉTAT

TOUTES LES VOIES DU TERRITOIRE (SAUF RD ET RN)
MÉTROPOLES ET COMMUNAUTÉS URBAINES

VOIES COMMUNALES
COMMUNES

POUVOIR DE POLICE =



VITESSE



SENS DE CIRCULATION

STATIONNEMENT

Le pouvoir de police est réparti entre la mairie et la présidence de l'EPCI lorsqu'elle est compétente

FOCUS

VOIR PAGE 40

PAYS DE LA LOIRE - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES D'ERDRE ET GESVRES

Une stratégie communautaire sur les mobilités actives déclinée dans les 12 communes

LE VÉLO, UN MOYEN DE MOBILITÉ URBAINE

Le développement de la pratique du vélo en toute sécurité est désormais un enjeu majeur des politiques publiques. À Tours, dans un quartier d'éducation prioritaire, l'élaboration d'un projet partenarial inscrit le savoir rouler à vélo dans la transformation des modes de déplacement des jeunes.

Comment favoriser la pratique du vélo par des élèves rarement équipés et avec des parents non cyclistes ? C'est le défi qu'ont décidé de relever les enseignants des écoles Claude Bernard-Pasteur et Diderot situées dans un grand ensemble construit dans les années 1950 en préparant leurs élèves à rejoindre leur collège à vélo et en accompagnant les familles dans ce projet.

La nécessité d'un partenariat

Depuis l'été 2020, les nouvelles orientations municipales se sont traduites par l'aménagement de voies de circulation cycliste avec de nouvelles possibilités pour les familles de se déplacer en sécurité à vélo. Parallèlement, à la demande de la ville, des animations sportives conduites par le comité départemental USEP 37 ont été proposées aux enfants du quartier. À cette occasion, quelques familles ont demandé à apprendre à faire du vélo...

Les premières bases d'un partenariat étaient posées et il s'est progressivement construit avec la volonté partagée d'accompagner les familles à changer leur manière de se déplacer et d'aider les enseignants à proposer un projet motivant et fédérateur à leurs élèves.

Trois partenaires institutionnels

La démarche de projet dans un cadre partenarial repose sur l'identification des partenaires, la prise en compte de leur positionnement et de leurs objectifs propres pour rechercher les synergies (mieux faire ensemble) et les complémentarités (activer des leviers variés pour être plus efficaces). Pour nous, il s'agit de prendre en compte :

- les écoles, en s'appuyant sur les orientations des projets d'école (ouverture sur l'environnement et autonomisation des élèves), soit 192 élèves de CM1 et CM2 et leurs enseignants intéressés pour enrichir leurs programmations EPS par l'intégration du savoir rouler à vélo (SRAV) ;
- la ville, engagée dans des projets d'aménagements urbains, mais également en capacité de mobiliser différents acteurs associatifs locaux, de s'appuyer sur l'événementiel avec le départ d'une étape du Tour de France cycliste le 1^{er} juillet 2021, et d'orienter l'intervention d'éducateurs territoriaux (ETAPS) sur des apprentissages et projets nouveaux ;



- l'USEP 37, avec une organisation et des actions ancrées localement (mise à disposition de matériel et de ressources pédagogiques, interventions auprès des élèves et des familles et organisation de rencontres sur temps scolaire et hors temps scolaire). Le projet est construit pour se dérouler sur l'ensemble de l'année scolaire, avec au premier trimestre son élaboration (objectifs partagés, rôles et actions des partenaires, financements, etc.), et différents temps forts qui jalonnent ensuite la vie des classes.

Des objectifs partagés

Favoriser l'apprentissage du vélo dans l'école, pour en faire un mode de déplacement actif, autonome et régulier dans le quartier...

- *mobilise des apprentissages scolaires* : les acquisitions visées en EPS et EMC sont nécessaires pour accéder à l'autonomie dans ses déplacements en s'appropriant des principes d'hygiène de vie et de préparation à l'effort (parcours éducatif de santé) et en développant un comportement éthique et responsable (parcours citoyen) ;
- *enrichit la relation école-familles* : les enjeux d'autonomie et de responsabilisation (conditions de circulation en ville) et les connaissances (sécurité routière) font l'objet d'échanges entre enfants et parents inscrivant les apprentissages scolaires dans un processus de coéducation ;

- *s'inscrit dans une dynamique de quartier* : la mobilisation de différents acteurs (écoles, centre social, mairie, associations...) renforce l'articulation entre les actions événementielles (sorties scolaire en vélo, rencontre sportive, étape du Tour de France) et le projet d'apprentissage.

Savoir rouler dans le quartier

Dans le cadre scolaire, il s'agit de développer la pratique sportive des élèves par une séquence d'apprentissage en EPS, dont les contenus seront validés selon les référentiels ministériels, prolongée par des sorties et rencontres sportives, dont certaines encadrées par des parents volontaires.

Une séquence d'apprentissage

Dans le cadre des programmations en EPS des classes de CM1 et CM2, la séquence « cyclisme » concourt aux acquisitions du champ d'apprentissage « adapter ses déplacements à des environnements variés ». Il s'agit d'être capable¹ de :

- conduire un déplacement sans appréhension et en toute sécurité ;
- adapter son déplacement aux différents milieux ;
- gérer son effort pour pouvoir revenir au point de départ ;
- adapter son comportement (vitesse, sécurité) au niveau du groupe et à l'environnement.

Pratiques

Cyclisme

La séquence est organisée en référence aux trois degrés d'apprentissage du savoir rouler à vélo (SRAV)² : maîtriser les fondamentaux (équilibre, propulsion, direction, freinage), évoluer en groupe (communiquer avec les autres, respecter les consignes et les règles), circuler en autonomie sur la voie publique. Elle s'organise sur 11 séances.

1 et 2. Ateliers pour entrer dans l'activité

- règles de sécurité (respect des distances);
- maîtrise (s'arrêter, s'équilibrer);
- vocabulaire spécifique.

3 et 4. Ateliers de maîtrise et jeux en groupe pour progresser

- habilité motrice;
- contrôle (équilibre, vitesse, maniabilité, anticipation).

5 et 6. Le code de la route (en classe et situation sur parcours)

- le code (formes, symboles, couleurs, positionnement des panneaux);
- l'adaptation de la conduite.

7 et 8. Réinvestissement des parcours dans différents environnements



- adaptation de la conduite à l'environnement, au trafic;
- respect de l'environnement;
- bénéfiques pour la santé.

9 et 10. Sorties vélo adaptées

- rouler plus longtemps (efficacité, vitesse, endurance, orientation);
- préparer et réaliser une sortie (alimentation, hydratation, matériel, tenue vestimentaire);

11. Évaluation lors d'une sortie collective

- maîtrise du vélo;

- application des consignes;
- respect (autrui, matériel, code de la route...);
- gestion des émotions (plaisir, réussite, difficultés).

La formation des parents accompagnateurs

Organisé par l'USEP 37 et les conseillers pédagogiques de circonscription, il s'agit de former 12 parents volontaires pour accompagner les sorties scolaires en vélo³. Cela nécessite d'une part de s'assurer de

Valider les compétences et capacités de parents accompagnateurs

Il s'agit d'une part de s'assurer de la maîtrise à travers un parcours de maniabilité et des connaissances pour apporter leur concours à l'encadrement des élèves sous la responsabilité de l'enseignant de la classe.



Evaluation des acquis des élèves

leur maîtrise personnelle, à travers un parcours de maniabilité qui sera validé en fin de séance (encadré). D'autre part, il convient de leur donner la capacité à agir efficacement sous la responsabilité de l'enseignant de la classe dans différents domaines d'intervention :

- l'aide matérielle avant le départ (exemple: vérifier l'état des vélos), lors des pauses et arrêts (exemple: contribuer à la surveillance et à la sécurité des enfants), pendant le déplacement (exemple: effectuer si cela est nécessaire, les réparations courantes tels que crevaisons et sauts de chaîne...);

- l'application des règles de sécurité en déplacement (faire respecter les distances, les positionnements sur la voie en déplacement et à l'arrêt, le code de la route, etc.);

- la connaissance et la mise en œuvre de protocoles d'intervention lors d'incidents mécaniques simples (protéger le groupe, réparer, repartir en ordre) ou nécessitant réparation (assistance à 1 enfant), de chute d'un ou plusieurs élèves (protéger, alerter, secourir);

- dans le soutien des élèves en réactivant des connaissances (conseils sur la position du cycliste, changement de braquet avant la difficulté, espacement entre les cyclistes), en anticipant les besoins (hydratation) et en étant attentif aux comportements (fatigue, baisse d'attention).

Les parents seront agréés⁴ par l'Éducation nationale afin de participer à l'encadrement des sorties des classes sur route.

Une rencontre sportive

Sur l'île Balzac, une rencontre sportive *bike and run* sera organisée pour toutes les classes impliquées dans le projet.



	Étape 1	Étape 2	Étape 3	Étape 4
Moteur Développer sa motricité et apprendre à s'exprimer en utilisant son corps.	<ul style="list-style-type: none"> • A besoin de poser ses deux pieds au sol pour s'équilibrer • Assise sur le vélo instable • Arrêts brusques et trajectoires aléatoires • Vitesse inadaptée aux contraintes de l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Pose un pied au sol pour se rééquilibrer • Peu d'anticipation entre la prise d'information (regard) et les actions motrices (freinage, pédalage) • Trajectoire et arrêt approximatifs • Vitesse inadéquate par rapport aux déplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • Pédale en maîtrisant son équilibre • Réaction rapide entre la prise d'information et les actions qui en découlent • Bon maintien de la trajectoire et l'arrêt • Déplacement et vitesse adaptés. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise du vélo en lâchant une main • Excellent maintien de la trajectoire et arrêt maîtrisé • Maîtrise de la vitesse et du déplacement au regard des contraintes d'un terrain accidenté
Méthodologie S'approprier par la pratique physique et sportive, des méthodes et outils collectivement	<ul style="list-style-type: none"> • Écoute des consignes partielle • Méconnaissance et non-respect de son environnement • Se déplace difficilement en groupe 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect des consignes partiellement atteint • Connaissances et respect de son environnement partiellement atteints • Ne sait se déplacer qu'en petit groupe 	<ul style="list-style-type: none"> • Applique les consignes • Connaît et respecte son environnement • Maîtrise son déplacement en groupe en sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Applique parfaitement les consignes, est capable de les reformuler • Applique ses connaissances afin de respecter au mieux son environnement • Maîtrise du déplacement avec mise en application de la sécurité pour lui et les autres
Social Partager des règles, assumer des rôles et responsabilités	<ul style="list-style-type: none"> • Connaît approximativement les règles de conduite et de sécurité • Code de la route méconnu 	<ul style="list-style-type: none"> • Respecte partiellement les règles de conduite et de sécurité • Met en pratique des règles de base du code de la route 	<ul style="list-style-type: none"> • Sait appliquer les règles de conduite et de sécurité • Connaît et met en pratique le code de la route 	<ul style="list-style-type: none"> • Règles de sécurité et de conduite en adéquation avec le milieu • Est capable de corriger les erreurs des autres

Programmée sur le temps scolaire, son organisation par l'USEP 37 et les ETAPS de la ville sera également rendue possible par la présence des parents formés à l'encadrement.

Une randonnée cycliste

Ouverte aux familles des élèves des classes engagées dans le projet, la « rando patrimoine » sera organisée un samedi matin permettant une pratique familiale (reposant sur la relation parents-enfants) à la découverte de l'environnement urbain proche et accessible par des voies sécurisées.

La validation des acquis

Elle est réalisée à différentes étapes du projet et en particulier sur des ateliers spécifiques lors la rencontre *bike and run*. Elle repose sur les référentiels de connaissances et capacités à maîtriser (tableau) pour le

SRAV et pour l'attestation de première éducation à la route (APER)⁵.

Se déplacer de manière écologique et économique, pratiquer quotidiennement une activité physique, être autonome à vélo constituent les trois objectifs fixés au programme « Savoir rouler à vélo ». Toutes les écoles sont invitées à développer des actions pédagogiques, éducatives, culturelles et sportives en lien avec la bicyclette. En répondant aux enjeux actuels d'une pratique physique régulière, facteur de bien-être partagé par toute la famille, ce projet de partenariat donne du sens aux apprentissages et de la cohérence à l'action de tous les membres de la communauté éducative. Il oriente les actions de chacun vers un but commun: contribuer à l'autonomie des enfants par l'acquisition d'un habitus⁶ liant l'acquisition de compétences individuelles au service d'une société prenant en compte les problèmes de son époque.

Blandine Malterre,
CPD EPS, DSDEN d'Indre et Loire.
Charlotte Carré,
Déléguée départementale USEP 37.



CARDIOLOGIE



Bernard Hinault



Hubert Crespel



Laurent Dubost

AGIR POUR LE CŒUR

Le cœur est au centre de toute activité physique, moteur fragile du corps humain qu'il faut écouter et entretenir sans relâche. Alors, que faire quand la machine s'enraye et nécessite une réparation parfois synonyme de chirurgie lourde, comme une greffe ? C'est ce qui est arrivé à Laurent Dubost, ancien sportif et aventurier de haut niveau, opéré en 2017 et contraint à ralentir son activité physique. À 56 ans il ne veut pas se contenter de rester dans son canapé pour se remettre de sa maladie et il décide de s'investir dans la prévention des maladies et malformations cardiaques en France. C'est ainsi qu'il a créé l'association « Cardiac des Monts, agir pour le cœur », où il œuvre aujourd'hui, accompagné de Hubert Crespel (kinésithérapeute du sport et ostéopathe) et Bernard Hinault (5 fois vainqueur du Tour de France). Rencontre en Bretagne avec un trio au grand cœur.



PAR ANNE ODRU, ENVOYÉE SPÉCIALE À TADEN (CÔTES-D'ARMOR)

REFUSER L'INACTIVITÉ

« Je souhaite mourir en bonne santé ! » Cette phrase résume à elle toute seule la volonté et l'état d'esprit de Laurent Dubost, trois ans après sa greffe de deux valves cardiaques. C'est bien ce qui anime son quotidien désormais, lui qui ne souhaite pas se contenter de prendre ses médicaments et se reposer pour se remettre. Un an après son opération, il décide de se lancer le défi de gravir le mont Ventoux à vélo ; le voilà parti pour une nouvelle aventure, trente ans après avoir traversé une partie de l'Afrique et de l'Europe du Sud un mois durant, enchaînant divers sports pour relier Dakar à Nice.

« Plus de 1,5 million de personnes sont touchées chaque année par des problèmes cardiaques, c'est important pour moi de réussir à fédérer afin d'œuvrer pour la recherche grâce à l'association Cardiac des Monts. L'idée est d'adapter le sport de haut niveau au plus grand nombre de personnes souffrant de pathologies cardiaques mais pas que. Il faut pouvoir continuer l'activité physique malgré les limites du cœur et du corps. » C'est pourquoi Laurent a tenu à s'entourer d'un comité scientifique et médical ainsi que d'un comité sportif. « Cardiac

des Monts » bénéficie ainsi de l'expérience et du savoir de plusieurs cardiologues et sportifs en tout genre comme Hubert Auriol (triple vainqueur du Paris-Dakar) et Bernard Hinault.

SE SOIGNER GRÂCE AU SPORT

« Le sport est un médicament, un véritable moyen de traitement autant en prévention qu'en rééducation et récupération. Nous sommes tous génétiquement différents face au sport, il faut donc savoir adapter sa pratique en fonction de ses compétences mais également de ses besoins et de ses désirs », précise Hubert Crespel.

Bernard Hinault, par exemple, présente des pulsations cardiaques plus basses que la moyenne à l'effort, un énorme avantage qui lui a permis de conquérir la grande boucle à plusieurs reprises. Mais attention : « Il est très important d'adapter l'entraînement à la capacité de chacun, de travailler mieux avec ses compétences en liant les études médicales aux méthodes d'entraînement », affirme la légende française du cyclisme. Le « Blaireau » se souvient que, à son époque, à la fin des années 1970, il a profité des débuts du suivi médical à l'entraînement alors qu'il faisait carrière au plus haut niveau, une avancée scientifique au service du sport dont il vante les mérites. C'est de là en partie qu'est également née sa volonté de partager son expérience en la combinant à la science pour donner les meilleurs conseils aux pratiquants (à retrouver dans le livre *Être en forme ! Secrets de champions* par Bernard Hinault et Hubert Crespel aux éditions Eyrolles).

LA SCIENCE ET LE SPORT AU SERVICE DU CŒUR ET DU CORPS

« La méthodologie qui ressort des études médicales et sportives permet de redonner du plaisir aux personnes malades ou diminuées, d'où l'importance de réunir un comité sportif et scientifique grâce à des entreprises qui s'associent et participent à l'ascension du mont Ventoux qui aura lieu en septembre prochain. »

Car, au-delà de prendre soin de soi et de se maintenir en bonne santé, « Cardiac des Monts » propose des défis permettant aux participants de se dépasser et de se sentir vivre au plus profond d'eux-mêmes.

« Les mauvais effets secondaires des médicaments diminuent grâce au sport », ajoute Laurent. « Le sport soigne toutes les pathologies s'il est maîtrisé et bien encadré, et pour y parvenir il faut commencer par enlever la peur. »

« Il faut que ce défi soit le défi de tout le monde, afin de s'entretenir, de se dépasser, de se soigner, selon la volonté et le niveau de chacun », affirme Hubert Crespel.

Bernard Hinault est convaincu des bienfaits du sport pour tous : « On est là pour vous aider et recommencer au bon rythme. J'ai arrêté le vélo pendant vingt ans, la reprise a été difficile. J'ai mis trois mois à retrouver de bonnes sensations, doucement mais sûrement. Beaucoup de gens craignent de se voir nul en se comparant aux autres, pour ma part je n'ai pas hésité à me mettre au VAE pour me rassurer et continuer d'avancer en me concentrant que sur ce que je faisais. »

Accepter l'échec est également une valeur importante pour ce

trio qui n'oublie pas de rappeler que « plus on a de muscles, plus on les perd vite. Il faut donc savoir recommencer et accepter les conseils pour pratiquer du mieux possible afin de récupérer ses muscles ou perdre du poids car le corps change avec la maladie et le temps ».

Alors, si vous aussi vous souhaitez vous faire du bien et aider l'association « Cardiac des Monts », participez à l'une des épreuves prévues en 2021 et ouvertes à tous :

♦ Cardiac baie du Mont-Saint-Michel les 3 et 4 juillet - ambassadeur : Bernard Hinault (inscriptions à partir du 1er mars)

♦ Cardiac Ventoux en septembre - ambassadeur : Hubert Auriol (inscriptions à partir du 5 avril)

Retrouvez toutes les informations sur www.cardiacventoux.com

Facebook : Cardiac Ventoux 2020

Inscriptions sur <https://bikenconnect.com> *

UNE ASSISTANCE ÉLECTRIQUE COMME MÉDICAMENT



La marque ANNAD, emmenée par le Français Daniel Jouglard, est le partenaire historique de l'association « Cardiac des Monts ». Née d'une volonté de proposer des cycles proches du vélo de route entre le vélo musculaire et le VAE, ANNAD propose des vélos munis d'une batterie dans le cadre ou un kit VAE permettant d'ajouter une batterie sur votre cadre. Deux options qui se servent de la technologie TESLA vous garantissant une durée de vie allant jusqu'à 2 000 charges contre 1 000 pour les batteries traditionnelles. Vendue en France depuis 2014, la marque a d'abord fait ses preuves à l'international pendant cinq ans. Avec des vélos pesant entre 12 et 13 kg, vous n'aurez plus peur de vous lancer dans les ascensions qui vous ont toujours fait rêver tout en puisant dans vos ressources musculaires acquises lors de vos entraînements. Ces produits s'adressent à tous les sportifs qui peuvent se sentir diminuer ou à ceux qui souhaitent les accompagner à leur niveau. ANNAD équipe ainsi de nombreux sportifs cardiaques (20 à 30 % des clients).

Retrouvez tous les renseignements sur www.annad.fr

LE BOOM DU VELO

LA SOLUTION POUR TOUS



Depuis quelques années, les vélos fleurissent de plus en plus sur les bords de route à travers la France entière. Au quotidien, les Français sortent de chez eux à vélo, du lundi au vendredi pour aller travailler, et le week-end pour leur activité sportive. Le paysage urbain est le plus impacté par cette explosion, qui répond à deux sujets très importants dans notre société : notre santé et celle de la planète.



PAR ANNE ODRU AVEC VIRGILE CAILLET, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UNION SPORT & CYCLE

UNE ÉVOLUTION LOGIQUE

Aujourd'hui plus que jamais, le thème de la santé est au cœur de toutes les attentions. Notre santé à nous bien sûr, mais également celle de la planète qui inquiète de plus en plus. Les plus responsables d'entre nous ont décidé d'agir dans ce sens en optant pour une solution simple et intelligente : pédaler. « Depuis quelques années on sent venir cette dimension cyclable », explique Virgile Caillet. « Tout d'abord il y a eu la motivation de prendre soin de l'environnement, puis celle de s'occuper de son capital santé. L'arrivée du VAE a permis de rassembler toutes ces motivations pour une mobilité plus active. »

C'est comme un retour aux sources, lorsque, à l'époque de nos grands-parents, la voiture n'était pas forcément au centre des déplacements et les transports encore peu disponibles en dehors de Paris. Le vélo a toujours été la solution, il a fallu la remettre au goût du jour et nous sommes encore un peu en retard en France comparé aux Pays-Bas ou à la Scandinavie. Comme le soutient Virgile Caillet, pour rattraper ce retard, il a fallu « proposer des mesures incitatives à l'achat et des infrastructures adaptées dans les grandes villes. Ainsi est né un plan national de développement du vélo sur cinq ans, partagé par une majeure partie de la classe politique qui a ouvert les yeux

sur le sujet. D'ailleurs, certains événements sociaux ont accéléré cet élan, comme les manifestations des Gilets jaunes et les grèves qui ont fait basculer de plus en plus de gens vers la pratique du vélo ».

LA MEILLEURE RÉPONSE À UNE ACTUALITÉ TOURMENTÉE

« Avec la crise sanitaire, nous avons amélioré la conscience cyclable des Français en trois mois alors qu'il aurait sans doute fallu attendre cinq ans ! » Le bilan de Virgile Caillet montre bien que le vélo est la meilleure solution à la période compliquée que nous traversons, aussi bien sanitaire qu'environnementale. « Il y a une nouvelle perception du cyclisme, aujourd'hui un cadre qui vient au bureau à vélo, c'est la classe ! Après le tennis et le golf, le vélo touche une certaine partie de la société qui n'était pas forcément adepte auparavant, certains patrons du CAC 40 s'y sont mis ! On peut même dire que plus de parents pratiquent le vélo. »

Afin de surfer sur cette belle vague, il faut encore améliorer les infrastructures et faire avancer les politiques des grandes villes. « C'est un sujet rentable, intergénérationnel, qui permet de fluidifier le trafic et réduire la pollution », arguments de taille d'après Virgile Caillet. Aujourd'hui le vélo est même un geste barrière face aux transports en commun. « La prochaine étape est de développer plus de mesures incitatives (voir encadré V-Logistique) afin de poursuivre cette avancée et l'ancrer dans les mentalités. Un nouveau phénomène d'accélération pourrait apparaître au printemps prochain. » *



V-LOGISTIQUE : VERS UNE NOUVELLE MOBILITÉ DES PROFESSIONNELS

L'Union Sport & Cycle (organisation professionnelle du secteur du sport) propose un programme financé par l'État qui permet aux entreprises de bénéficier gratuitement des solutions vélos adaptées aux besoins professionnels « V-Logistique » opte pour des trajets à vélo ou vélo-cargo à assistance électrique, plus rapides et propres, dans tous les environnements urbains. Plus d'un millier de vélos circulent aujourd'hui et répondent aux différentes contraintes urbaines : trafic, écologie, santé. Pour adhérer au programme, il suffit d'utiliser le vélo de façon quotidienne pendant la durée de la mise à disposition (de 6 à 24 mois) et de ne plus utiliser de véhicule thermique (sauf circonstances exceptionnelles). Retrouvez toutes les informations sur www.v-logistique.com

DEPUIS QUELQUES ANNÉES ON SENT VENIR CETTE DIMENSION CYCLABLE.

TÉMOIGNAGE

MICHEL CALLOT, PRÉSIDENT DE LA FFC :

« NOUS DEVONS ÊTRE ACTEURS ! »

Comment expliquez-vous le succès grandissant du vélo ?

C'est le résultat d'une conjonction de phénomènes. Tout d'abord il y a eu la prise de conscience concernant la santé de la planète. La plupart des gens ont ainsi souhaité devenir plus responsables en répondant à la question : « comment agir ? » C'est ainsi que le sujet des transports est devenu une priorité en termes de gestion de la pollution. Le vélo est la meilleure réponse car il est à la fois très pratique et permet de désaturer le trafic en ville. Grâce à cette prise de conscience, les villes ont décliné des politiques d'aménagement du territoire pour faciliter l'accès au vélo. Ensuite il y a le sujet de la santé et du bien-être de chacun. Faire du vélo, pédaler vaut mieux que de rester assis coincé dans les embouteillages ou dans les transports en commun. Le vélo répond donc à tous ces enjeux. De plus, le VAE permet à tous de se déplacer aisément et d'allonger les distances quotidiennes.

Comment la FFC répond-elle à cette demande grandissante ?

Il est encore trop tôt pour récupérer les fruits de cette évolution sur

le plan sportif. La culture du vélo est bel et bien grandissante et retrouve l'engouement de l'époque où tout le monde se déplaçait à bicyclette. Il en découlera forcément un impact positif et nous agissons dès maintenant dans notre communication afin d'accompagner ce mouvement. Nous avons les compétences pour être un acteur économique en offrant par exemple un service mobilité aux collectivités et aux entreprises.

2020 est-elle une année charnière ?

C'est une année révélatrice à travers la crise terrible que nous subissons. Nous le voyons à travers la prise de conscience des politiques qui s'est accélérée afin que le vélo devienne beaucoup plus présent en 2020. La question du bien-être et de la santé y a largement contribué. Il y aura un avant et un après 2020 avec dans le monde du vélo un héritage plutôt positif de la crise. Nous faisons un bond en avant grâce à la conscience écologique et à la santé.

SOCLE COMMUN DU SAVOIR-ROULER

(extraits)



INTRODUCTION

Le Comité interministériel à la sécurité routière, présidé par le Premier ministre, a adopté, le 9 janvier 2018, une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité », le « **Savoir Rouler à Vélo** ».

Le « **Savoir Rouler à Vélo** » est également un axe majeur du plan Vélo et mobilités actives présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018.

La mesure consiste à favoriser le développement du « **Savoir Rouler à Vélo** » relatif à l'apprentissage du vélo pour une pratique plus sécurisée. À l'horizon 2022 (échéance fixée par le Premier ministre dans le Plan vélo et mobilités actives), la généralisation du programme devrait permettre aux jeunes entrant au collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité.

Pour ce faire, les ministères des Sports, de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, des Transports et de l'Intérieur, les fédérations sportives au travers de leurs clubs, les associations promouvant l'usage du vélo, les professionnels de l'encadrement, les associations de prévention et les collectivités pourront intervenir conjointement dans la mise en place de cette mesure et contribuer à l'organisation des séances d'apprentissage, dans un contexte scolaire, périscolaire ou extra-scolaire.

L'apprentissage du vélo trouvera ainsi une place à part entière dans le continuum de sécurité routière afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. À l'école, il contribue à valider l'attestation de première éducation à la route, APER.

Ce document a pour objectif de définir le socle commun d'apprentissage du **Savoir Rouler à Vélo** afin de permettre aux intervenants de délivrer l'attestation de suivi du programme.

Le volume global minimum nécessaire à l'acquisition des compétences du **Savoir Rouler à Vélo** est de 10 heures. La répartition du temps entre les 3 blocs est à l'appréciation des différents intervenants en fonction des groupes et de la progression des enfants.

Les volumes horaires associés à chaque bloc sont donnés à titre indicatif.



DÉFINITION DU SOCLE COMMUN

Pour faciliter les apprentissages, les blocs 1 et 2 se déroulent en milieu fermé (sans circulation). Le bloc 3 se déroule en milieu ouvert et consiste en une mise en pratique des apprentissages des blocs 1 et 2 en conditions réelles.

BLOC 1 SAVOIR PÉDALER

**Maîtriser les fondamentaux du vélo
(2 à 5h en fonction du niveau observé des enfants)**

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Ce premier temps d'apprentissage permet à l'intervenant d'aborder les fondamentaux techniques de l'activité vélo en milieu fermé.

(...)

BLOC 2 SAVOIR CIRCULER

Découvrir la mobilité en milieu sécurisé (3h)

Ce deuxième temps d'apprentissage a pour objectif de transmettre les compétences liées à la sécurité routière en milieu fermé.

Il s'agit de connaître les règles de la mobilité à vélo, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.

(...)

BLOC 3 SAVOIR ROULER À VÉLO

**Se déplacer en situation réelle
(2h à 5h en fonction du temps passé sur le bloc 1)**

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.

(...)



DOCUMENT 7

citycle.com
Jean-Baptiste Lasserre
16 juillet 2018

Le label « Territoire Vélo » récompense les collectivités

Décerné par la Fédération française de cyclotourisme, le label « Territoire Vélo » a pour but d'encourager les villes et les métropoles qui s'engagent dans le développement de la bicyclette en mettant en avant leurs actions en faveur du vélo. Trois nouvelles collectivités ont reçu ce précieux label. L'occasion de découvrir trois nouvelles idées de destinations pour voyager à vélo.

La FFvélo – anciennement FFCT – ne lésine pas sur les conditions d'attribution de son label d'excellence. Pour prétendre recevoir le graal de la haute autorité du cyclotourisme français, il faut répondre à un cahier des charges très strict. Il se base sur une vingtaine de critères bien précis sur différentes thématiques : accueil cyclo, infrastructures vélo, animations, services... Évidemment, le label récompense aussi toute action menée par les collectivités en faveur du développement du vélo.

Les récentes promotions de Domfront-en-Poiraie dans l'Orne, de la Métropole de Troyes et de Pertuis (Vaucluse) comme « Territoire Vélo » font grimper la liste des labellisés à 35 territoires à travers l'Hexagone. Le point commun de ces trois nouveaux lauréats ? Ils font tous les trois parties d'un Parc Naturel Régional, véritable terrain de jeu pour cyclotouristes et vététistes.

Au croisement des véloroutes françaises

Domfront-en-Poiraie est un petit village normand un peu particulier. Il n'existe en effet que depuis 2016, suite à la fusion de trois petites communes de l'Orne. Riche de son patrimoine architectural et religieux, ses atouts touristiques ne

laissent pas indifférent. Les vestiges du château médiéval, ses églises et ses maisons normandes typiques en brique charmeront le cyclovoyageur. Les plus gourmands pourront se laisser séduire par les produits locaux. En goûtant au Poiré de Normandie ou à la teurgoule, sorte de riz au lait local.

Idéalement placé en plein cœur du Parc Naturel Régional Normandie Maine sur les bords de la Varenne, sa situation offre de nombreuses balades pour les cyclistes de tout niveau. Au croisement de la Véloscénie et de la Vélo Francette, élue itinéraire vélo 2018, les voyageurs à vélo pourront rejoindre Paris, la Bretagne ou même La Rochelle. Les amateurs de VTT trouveront également leur bonheur sur les chemins vallonnés du bocage ou de la forêt d'Andaine. De plus, il existe de nombreux hébergements et de lieux de restauration pour les cyclotouristes de passage.

Une Métropole engagée dans le développement du cyclotourisme

Le second label est décerné à Troyes Champagne Métropole, ville célèbre pour ses maisons à colombages et ses bâtiments art-déco. La « ville aux cent clochers » propose une offre de tourisme vert assez riche et assez dense. Et œuvre

notamment dans le sens du tourisme à vélo.

Située à l'entrée du Parc Naturel Régional de la Forêt d'Orient, les cyclotouristes pourront s'aventurer sur les voies vertes environnantes. Celle du canal de la Haute-Seine notamment et sur la Vélovoie des lacs de la forêt d'Orient. L'office de tourisme de la préfecture auboise a également mis au point une application qui propose notamment des circuits découverte à vélo mais aussi du GPS drawing et du Géocaching, une chasse au trésor à réaliser à l'aide de son smartphone et de son vélo.

Le Sud de la France prend le virage du voyage à vélo

Dernier lauréat labellisé « Territoire Vélo » : la ville de Pertuis dans le Vaucluse. Au pied des montagnes du

Luberon à quelques kilomètres d'Aix-en-Provence, elle jouit d'une situation géographique idéale pour les amateurs de bicyclette. Les senteurs de la Provence émanent de la vieille ville et de ses ruelles piétonnes, ses fontaines, ses petites places et son donjon qui domine la ville. Dans sa démarche de favorisation du vélo, la commune a d'ailleurs récemment remplacé certaines voitures de ces agents par 13 vélos à assistance électrique.

La « ville à la campagne » comme elle se revendique saura satisfaire aussi bien les voyageurs à vélo que les trekkeurs. En effet, un tronçon de l'EuroVelo 8 traversant le Parc Naturel Régional du Luberon devrait bientôt passer à proximité. Les plus sportifs trouveront aussi leur bonheur dans la vallée de la Durance et du côté de la Montagne Sainte-Victoire.

DOCUMENT 8



Signature de la charte « Savoir Rouler à Vélo »

vendredi, 16 juillet 2021

Le Comité interministériel à la sécurité routière, présidé par le Premier ministre, a adopté, le 9 janvier 2018, une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité », le « Savoir Rouler à Vélo ».

Le « Savoir Rouler à Vélo » est également un axe majeur du plan Vélo et mobilités actives présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018.

De nombreuses études ont démontré les multiples bénéfices pour la santé et l'environnement de la pratique régulière du vélo quel que soit son usage (en tant que mode de transport, ou pour des loisirs et la pratique sportive...). L'accroissement très fort de la pratique cycliste en France s'est ainsi traduit par une augmentation de l'exposition au risque. Un comportement adapté de tous les usagers de la route, y compris les cyclistes, permet de réduire les risques et la gravité des accidents à vélo. Aussi, convient-il de favoriser l'exercice d'une pratique sécurisée.

Le plan Vélo et mobilités actives s'est fixé comme objectif de tripler la part modale du vélo d'ici à 2024 pour la porter à 9% des déplacements, sachant que près des deux tiers des déplacements font moins de 5 km, une distance reconnue pertinente pour l'usage du vélo. Pour y parvenir, il convient d'abord de rendre possible le déplacement à vélo au quotidien, dès l'enfance.

Dans ce contexte, « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité » prend toute sa place et son objectif est la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège.

Pour ce faire, le ministère chargé des Sports a fédéré tous les acteurs : en partenariat avec le ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse et des Sports, le ministère de l'Intérieur et le ministère chargé des Transports, les fédérations sportives au travers de leurs clubs, les associations promouvant l'usage du vélo, les professionnels de l'encadrement, les associations de prévention et les collectivités organiseront la mise en œuvre de cette mesure et contribueront à l'organisation des séances d'apprentissage.

Amaury Sport Organisation, A.S.O., organisateur du Tour de France, développe un programme destiné à promouvoir la mobilité douce et plus particulièrement la pratique du vélo au quotidien sous la dénomination « L'Avenir à vélo ».

Dans ce contexte, A.S.O. s'associe au ministère chargé des Sports pour participer au déploiement du Savoir Rouler à Vélo, programme qui s'inscrit dans sa politique RSE.

À travers cette charte A.S.O. s'engage à :

- Promouvoir activement le « Savoir Rouler à Vélo » ;
- Intégrer un critère Savoir Rouler à Vélo dans la grille d'analyse des candidatures du label "Ville à Vélo du Tour de France" ;
- Inciter les villes étapes du Tour de France à déployer le Savoir Rouler à Vélo dans leur ville tout au long de l'année et dans tous les temps de l'enfant, que ce soit sur le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire ;
- À partir de 2021, proposer aux collectivités villes-étapes du Tour de France de

mettre en place le Savoir Rouler à Vélo et de communiquer à l'occasion de différents temps de communication en amont du Tour de France (exemples : à 100 jours du Tour, la Dictée du Tour ou lors de la fête du Tour pendant "Mai à vélo") ;

- À partir de 2022, travailler à l'organisation, lors du Tour de France, d'une remise d'attestations Savoir Rouler à Vélo aux enfants sur le podium départ ou arrivée des certaines villes- étape ;
- Communiquer sur les villes-étapes du Tour de France ayant mis en place le dispositif Savoir Rouler à Vélo ;
- À partir de 2021, relayer le programme et proposer des animations Savoir Rouler à Vélo (bloc 1 et 2) dans les Fan Parks du Tour de France dans la partie pédagogique dénommée les Ateliers du Tour ;
- Promouvoir le Savoir Rouler à Vélo auprès des partenaires du Tour de France lors des réunions habituelles de préparation du Tour de France.

Le ministère chargé des Sports s'engage à :

- Mettre à disposition les outils numériques de promotion du Savoir Rouler à Vélo (livrets pédagogiques, flyers et kakémonos de promotion) et des personnels compétents via le réseau des partenaires pour organiser la formation dans les Fan Parks du Tour de France ;
- Communiquer sur les villes-étapes du Tour de France ayant mis en place le dispositif Savoir Rouler à Vélo ;
- Proposer un guide de mise en place du Savoir Rouler à Vélo sur le temps scolaire, périscolaire et extrascolaire à destination des villes étapes ;
- Proposer, via les services départementaux du ministère des sports, un accompagnement au bénéfice des villes étapes du Tour de France, facilitant le déploiement du Savoir Rouler à Vélo sur leur territoire.

UN OBJECTIF AMBITIEUX MAIS ATTEIGNABLE !

- Rejoindre la moyenne européenne de 9%
- 40 à 50% des déplacements font entre 1 et 7 km en France
- Séville en Espagne est passée de 0,6% à 8% en un mandat municipal

OBJECTIF DE PART MODALE POUR LE VÉLO EN 2024

DIFFÉRENTS SCÉNARIOS POSSIBLES

1 POURSUITE DES TENDANCES
3,5% EN 2030
Croissance forte en ville, baisse ailleurs

2 RATTRAPAGE
9% EN 2030
Poursuite de la croissance en ville, forte progression ailleurs

3 VOLONTARISTE
9% EN 2024
24% EN 2030
Très forte progression en ville et ailleurs

LES MOYENS POUR ARRIVER À 9%



100 000 KM D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À RÉALISER



INVESTIR 30 €/AN/HAB
(contre 27,1 € pour la voiture et 473 € pour les transports en commun)

Réseau cyclable type d'une grande ville française



UN RÉSEAU CYCLABLE MAILLÉ ET CONTINU

Réseau cyclable connecté (Utrecht)



> un linéaire important mais beaucoup de discontinuités

Fabriquer plus en France



Accompagner les changements de comportement

Développer les locations

"ÉCOSYSTÈME VÉLO" INTÉGRÉ

Sécuriser le stationnement

Faciliter les intermodalités

Former toute une génération à l'usage du vélo avec le programme "Savoir rouler à Vélo"

UNE FRACTURE FRANÇAISE ?

FRACTURE TERRITORIALE



Une croissance de la pratique de 60% en 20 ans dans les grandes villes.



En baisse en milieu périurbain, rural et en banlieue

Part du vélo dans les déplacements domicile-travail

Strasbourg	16%
Grenoble	15%
Bordeaux	12%

Evolution de la part du vélo dans les déplacements (1994-2015)

Périurbain	-65%
Campagne	-45%
Banlieue	-30%

FRACTURE SOCIALE



Forte croissance de la pratique chez les cadres



En baisse chez les jeunes, les personnes âgées et les ouvriers

LES FEMMES SONT L'AVENIR DU VÉLO

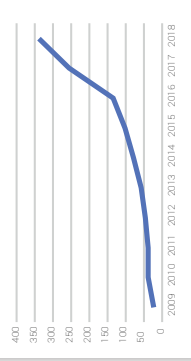
Plus l'usage du vélo augmente, plus la part des femmes est élevée



Strasbourg	47%	Part modale vélo	10%
Saint-Étienne	15%		0,5%

LE PHÉNOMÈNE VAE

UNE CROISSANCE DES VENTES TRÈS IMPORTANTE



DES NOUVEAUX PRATIQUANTS

Les séniors (50 ans et plus)
Les femmes

DES NOUVEAUX TERRITOIRES

Milieu rural ou de grandes villes

LE POTENTIEL EST ENCORE TRÈS FORT

Nombre de VAE vendus par an pour 1 000 habitants :



70% passent de la voiture au VAE

ÉCONOMIE DU VÉLO EN 2020
ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

30 MILLIONS

de français de plus de 15 ans font du vélo au moins une fois par an.

5% en font quotidiennement soit 3,3 M.

11 MILLIARDS

de kilomètres parcourus par an

LE PARC DE VÉLOS EN FRANCE

35,7 MILLIONS DE VÉLOS CHEZ LES FRANÇAIS



PARC DE VÉLO DE LOCATION EN FRANCE

300 000
VÉLO LIBRE SERVICE
LOCATION LONGUE DURÉE

3 MILLIONS DE VÉLO VENDUS

720 000 vélos fabriqués en France par an

UN PRIX MOYEN EN FORTÉ HAUSSE



Plus le niveau de gamme du vélo augmente, plus la pratique augmente



ÉCONOMIE DU VÉLO EN 2020

un impact économique très important, de l'emploi local, une très forte croissance, un tourisme durable, une activité d'avenir

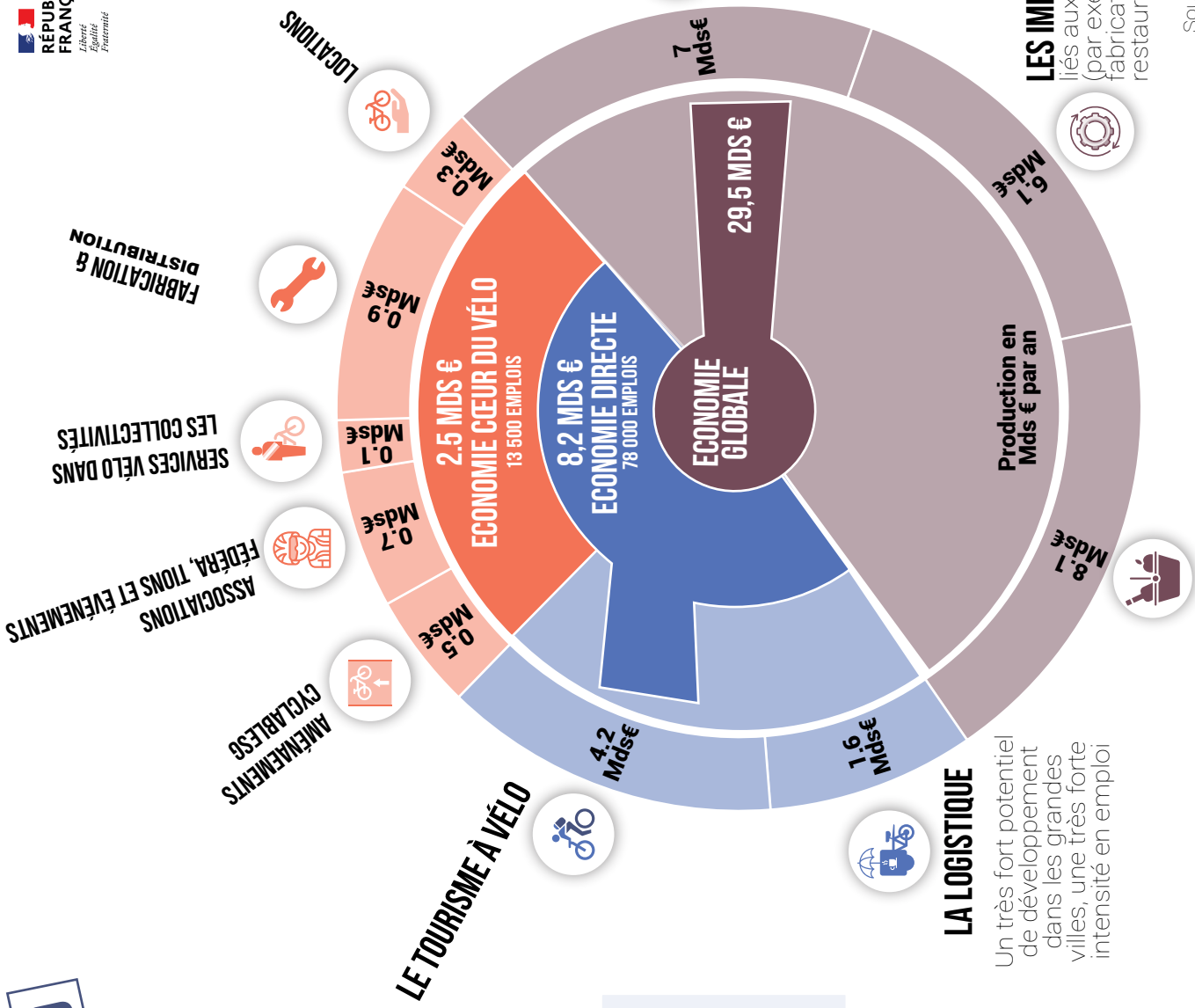
<p>PLUS DE 20% DES TOURISTES À VÉLO VIENNENT DE L'ÉTRANGER</p> <p>68€ / J</p> <p>C'est la somme dépensée par un touriste à vélo, contre 55 € pour les autres touristes</p>	<p>TRÈS FORT DÉVELOPPEMENT</p> <p>Doublement de l'impact économique en 5 ans sur l'itinéraire de « la Loire à Vélo » et en Bretagne</p>	<p>21 MILLIONS</p> <p>de français font du vélo pendant leurs vacances.</p>	<p>90 MILLIONS</p> <p>de nuitées par an</p>
---	--	---	--

1 M€ DE PRODUCTION

DANS LE VÉLO C'EST :

- 9,5 emplois directs
- 10 emplois indirects & induits

Des emplois locaux



LES BÉNÉFICES SANTÉ
Un impact considérable

30' par jour

nombre d'AVC divisé par 2

SOIT 0,69€ / KM D'IMPACT SANTÉ

LES IMPACTS INDRETS
liés aux achats de chaque secteur (par exemple achat de pièces pour la fabrication, achats de légumes pour la restauration)

LES IMPACTS INDUITS
liés aux consommations des salariés de chaque secteur

Source des données : «IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN FRANCE», 2020.

DÉVELOPPEMENT DES PÉDIBUS ET VÉLOBUS POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES (*extrait*)

ACTION

Vous souhaitez encourager les enfants à utiliser un mode de déplacement actif pour se rendre à l'école ?

Vous voulez limiter la circulation et augmenter la sécurité aux abords des écoles ?

Organisez ou soutenez des démarches de pédibus ou de vélobus dont les avantages sont largement reconnus.

Le pédibus et le vélobus sont des modes de ramassage scolaire : il s'agit d'accompagner les enfants à pied ou à vélo, encadrés par des adultes volontaires, sur les trajets menant à l'école, ou depuis l'école, à travers un itinéraire défini avec des points de rendez-vous matérialisés

proches de leur domicile et des horaires précis. La signalétique doit être de qualité pour être pérenne et ne pas gêner la circulation des personnes à mobilité réduite sur les trottoirs.

Le vélobus convient plus aux collégiens et aux élèves de CM1 et CM2 capables d'effectuer des trajets à vélo.

Les bénéfices de cette action sont multiples sur :

- Le plan sanitaire (pratique d'une activité physique d'endurance).
- La concentration en classe.
- La socialisation avec les autres.
- L'apprentissage des règles de la sécurité routière.

OBJECTIFS

- Sensibiliser les enfants, les familles et les équipes enseignantes aux bienfaits des transports actifs sur la santé pour en faire des habitudes pérennes.
- Enseigner aux enfants les règles de circulation routière et les rendre autonomes vis-à-vis de leurs déplacements.

- Réduire la circulation aux abords des écoles.
- Contribuer à la protection de l'environnement grâce à des déplacements plus verts.
- Favoriser la socialisation des enfants et la convivialité entre les parents d'élèves.



ETAPES POUR LA MISE EN PLACE ET LES MOYENS NÉCESSAIRES

- 1. S'appuyer sur un groupe constitué** autour de la communauté éducative le cas échéant, par exemple le comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté ou le comité de pilotage d'une démarche de type « école promotrice de santé. »
 - 2. Constituer un groupe de travail** avec les différents acteurs concernés, notamment les services municipaux, les parents d'élèves, l'équipe pédagogique, les élèves, les associations de parents.
 - 3. Établir un diagnostic simple :**
 - Enquête par questionnaire auprès des parents, leur permettant de s'interroger sur leurs habitudes de déplacements et celles de leurs enfants (mode de déplacement des enfants pour aller à l'école, accompagnement ou non par les parents, raisons du choix du mode de déplacement, attentes et craintes des parents, sensibilité vis-à-vis du projet, capacité de mobilisation/disponibilités éventuelles).
 - Localisation et accessibilité des lieux d'habitation des enfants, qui permettra de proposer les tracés de lignes.
 - Observations de terrains éventuelles (ex : comptage des véhicules stationnés aux abords de l'école, zone de parking, comptage des station de vélos).
 - 4. Elaborer sur la base de ce diagnostic** des itinéraires en fonction de la localisation des familles intéressées, de la mobilisation des parents et des contraintes de parcours (quartiers à desservir en priorité, points de rassemblement...).
 - 5. Informer les parents et les enfants** sur le dispositif par différents moyens de communications (réunions d'information, affichage, etc.), et lever les freins éventuels (responsabilités, assurances, etc.).
 - 6. Organiser le dispositif et son accompagnement :**
 - Elaboration d'un cadre juridique permettant de sécuriser les familles (responsabilités et assurances à souscrire).
 - Rassembler le matériel nécessaire pour assurer la visibilité et la sécurité (gilets fluorescents pour les accompagnateurs, pour les enfants si vélobus...).
- Affichage des itinéraires, des arrêts et des horaires de passage.
 - Elaboration du planning des accompagnateurs.
 - Formation des accompagnateurs sur les aspects liés à la sécurité.
 - Signature de chartes d'engagement par les parents et les enfants.
- 7. Tester le dispositif** (points de départ, arrêts, traversées, temps de parcours...).
 - 8. Pérenniser le dispositif** (évaluation et ajustement du dispositif avec l'ensemble des acteurs, maintien de la lisibilité, entretien de la sensibilisation des nouveaux parents, des élèves et de l'équipe pédagogique, recherche de nouveaux accompagnateurs volontaires...).
- Pour assurer l'efficacité et la pérennité de la démarche, le soutien aux parents bénévoles par les élus et le personnel municipal est indispensable, avec différents niveaux d'implication :
- Elaboration et conduite du projet en lien avec les équipes pédagogiques et les parents d'élèves et/ou leurs représentants s'il existe une association.
 - Soutien financier ou logistique d'une initiative d'une école, de parents d'élèves et/ou leurs représentants : aide à l'acquisition de matériel, communication, affichage des arrêts et des horaires de passage, aménagements spécifiques sur la voirie pour sécuriser les abords des écoles notamment.
 - Appel à un prestataire pour mener le projet.

Variante possible :

Mettre en place un service de ramassage scolaire de type S'cool Bus, à l'aide d'un vélo collectif à assistance électrique, permettant à des élèves d'aller à l'école et d'en revenir en pédalant. Le ramassage est organisé en différentes lignes reliant les lieux de résidence des enfants (cf. bonnes pratiques).

LE COÛT DES POLITIQUES VELO (extraits)

(...) Services proposés par des associations soutenues par les collectivités

De nombreuses collectivités développent des partenariats avec des associations locales de cyclistes pouvant participer

- › à la **conception et à l'évaluation** de la politique cyclable, en apportant leur expérience d'usagers ;
- › à la mise en place et l'animation d'**ateliers de réparation**, de recyclage de vélos et de vente de cycles recyclés ;
- › à la gestion des **maisons du vélo** ;
- › à la mise en place et à l'animation de **vélos-école** ;
- › à l'organisation d'un **challenge** ou d'une **fête du vélo** ;
- › à la **cartographie** des aménagements cyclables ;
- › à l'**identification des cycles** contre le vol.

ATELIERS DE REPARATION, DE MAINTENANCE

Un atelier vélo participatif met à disposition des outils, des pièces détachées et offre des conseils pour permettre aux cyclistes d'entretenir et de réparer eux-mêmes leurs vélos. La majorité des ateliers réemploie des vélos jetés ou abandonnés via des conventions avec des déchetteries, des bailleurs sociaux ou encore des municipalités. Ils offrent une alternative au secteur marchand, participent à la réduction des déchets et créent des lieux de sociabilité locale.

Le réseau "l'heureux cyclage" fédère la majorité des ateliers français. En 2016, selon le réseau, la France comptait 200 ateliers participatifs et rassemblait 70 000 adhérents employant 220 salariés en équivalent temps plein²³. Le modèle économique de ces ateliers varie d'une association à l'autre. Un atelier peut être entièrement bénévole, mixte (salarié, bénévole), ou entièrement salarié. L'association peut également exercer un travail social en embauchant des salariés en insertion ou bien répondre à des appels à projets publics (notamment en quartiers politique de la ville). Les collectivités peuvent également soutenir ces associations par la mise à disposition de locaux et/ou une subvention ponctuelle ou pérenne.

VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE (94)

Cette commune fait appel à des associations pour animer, chaque année, cinq ateliers d'une demi-journée pour apprendre à réparer son vélo.

Coût annuel : 2 500 €

VILLE DE RONCHIN (59)

La ville alloue une subvention à une association pour l'achat de matériel et l'animation du réseau de bénévoles.

Coût annuel : 3 500 €

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

La métropole donne une subvention annuelle à deux associations d'auto-réparation de vélos.

Coût annuel : 35 000 €

APPRENTISSAGE DU VÉLO À TOUS ÂGES

Les vélo-écoles permettent l'acquisition des bases nécessaires aux déplacements réguliers à vélo. Cet apprentissage passe par la transmission de compétences techniques (équilibre, trajectoire, etc.), mais aussi de savoir-être (cohabitation avec les autres usagers, règles de sécurité, etc.)²⁴. Cet apprentissage se destine aux enfants mais également aux adultes.

VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE (94)

La commune fait appel à une association pour réaliser des séances d'apprentissage, deux demi-journées par semaine (une en week-end et une en semaine). L'association fournit les vélos et mobilise deux animateurs pour ces ateliers. Les locaux sont mis à disposition par le Parc interdépartemental du Tremblay.

Coût annuel : 7 300 €

La ville sollicite également une association pour l'animation de séances d'apprentissage vélo et de sécurité routière sur le vélo en ville pour des élèves en école élémentaire. Cinquante classes sont concernées chaque année, à raison d'une demi-journée par classe ; l'association fournit les vélos.

Coût annuel : 15 000 €

COOPÉRATION ENTRE COLLECTIVITÉS ET ASSOCIATIONS POUR DES PANELS DE SERVICES

L'organisation des offres de services diffère selon chaque collectivité. Les services se mettent régulièrement en place avec des associations locales qui prennent en charge plusieurs missions, sans que les budgets de chacune des activités soient distincts.

CAP - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PORTE DE L'ISÈRE (38)

Ce territoire finance une association qui gère une vélo-école et un atelier de réparation, ouverts au public trois demi-journées par semaine.

**Coût annuel pour la collectivité : 20 000 €
(sur un budget global de 45 000 €)**

VILLE DE RONCHIN (59)

La ville a établi une convention avec une association spécialisée pour être accompagnée et conseillée dans la mise en œuvre de toutes les actions concernant la pratique du vélo, ainsi que pour la réalisation d'actions d'apprentissage, de concertation et d'animation.

Pour l'apprentissage, l'association s'engage sur deux séances de remise en selle par an, quatre séances d'apprentissage du vélo dans une école et deux formations à destination des enseignants et animateurs pour leur permettre d'assurer eux-mêmes des cycles d'apprentissage vélo. En ce qui concerne la concertation, un groupe de travail vélo a été constitué, regroupant les agents et élus de la ville, des agents de la métropole et l'association spécialisée. Par ailleurs, deux réunions publiques annuelles sont prévues afin de présenter les avancées en matière

de mobilités à vélo et pour constituer un réseau d'habitants mobilisés.

Enfin, les actions d'animation se déclinent autour d'événements de sensibilisation à la pratique du vélo, tels que le Challenge métropolitain du vélo, la Fête du vélo organisée à l'échelle métropolitaine ou encore la Semaine européenne du développement durable (incluant généralement des actions autour du vélo).

Coût annuel pour la collectivité : 5 000 €

NB : Ne sont pas inclus la location des vélos et les moyens humains internes de la collectivité, notamment la chargée de mission participant à l'organisation de ces animations.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

La métropole soutient une association proposant plusieurs services.

- › Une vélo-école (près de 250 élèves sont formés chaque année).
- › Un service d'identification des cycles contre le vol.
- › Des bourses aux vélos.
- › Diverses animations autour du vélo pour les collectivités, les scolaires et les entreprises.

Coût pour la collectivité : 100 000 €

TOULOUSE MÉTROPOLE (31)

La métropole contribue au financement de la maison du vélo qui gère un service de location de 400 vélos et une vélo-école formant 1500 élèves par an.

Coût annuel pour la collectivité

Achat et maintenance des vélos : 30 000 €

Moyens humains : 230 000 €



ANIMATION ET COMMUNICATION

La politique vélo d'une collectivité a besoin d'être partagée et connue des habitants. De nombreuses actions de communication et d'animation sont possibles, en voici quelques illustrations.

CONCEPTION ET RÉALISATION D'ÉLÉMENTS DE COMMUNICATION

La commune ou l'intercommunalité peut se doter d'une base de données cartographiques, exploitable par un système d'information géographique (SIG).

Cette base permet de localiser l'ensemble des aménagements cyclables dont elle dispose.

Ce travail de recensement est rendu accessible au grand public grâce à l'édition de cartes imprimées, d'un site internet et/ou d'une application mobile. Ces données peuvent également être mises à disposition des internautes en open data afin de susciter des réutilisations citoyennes, profitables à tous.

Coût d'une carte imprimée

Conception seule, si elle est externalisée :
entre 6 000 € et 13 000 €

L'impression pour 1000 exemplaires :
1700 € en moyenne avec une variation importante selon le nombre d'exemplaires.

Cette carte peut être complétée par d'autres éléments de communication.

MÉTROPOLE DE TOULOUSE (31)

La métropole de Toulouse s'est engagée dans une campagne de promotion du vélo. Elle a créé une application vélo et un guide vélo ; en complément un plan pliable a également été produit.

Conception, impression, distribution

d'un guide vélo : 15 000 €

Mise en forme d'un site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et du guide vélo : 5 000 €

EDITION D'UN DOCUMENT PÉDAGOGIQUE ET D'ANIMATION

La métropole européenne de Lille (MEL) a réalisé un livret intitulé « Sur la route de l'école²⁶ » pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture, dont les modes actifs, auprès du jeune public. Ce livret propose des activités pédagogiques et ludiques pour sensibiliser les enfants à l'écomobilité. Il est le fruit d'un travail co-construit avec l'académie de Lille et le Centre ressource en écomobilité, un centre animé par les associations Droit au vélo-ADAV et En savoir plus, en partenariat avec l'ADEME et le conseil régional des Hauts-de-France.

Coût de l'édition : 13 200 €

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

Conception et diffusion d'une vidéo pédagogique de sensibilisation : 5 000 €



Fête du vélo en Avignon

CONCEPTION D'UNE IDENTITÉ VISUELLE SPÉCIFIQUE POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les réseaux express vélo présents dans certaines villes peuvent bénéficier d'une identité visuelle particulière. L'objectif ? Rendre l'infrastructure visible, sécurisée et attrayante, grâce à une signalétique qualitative et adaptée.

GRAND CHAMBÉRY (73)

Coût de la conception de l'identité visuelle : 25 000 €

GRENOBLE-ALPES-MÉTROPOLE (38)

La métropole Grenoble-Alpes-Métropole a fait appel à une équipe de designers pour concevoir, à travers une démarche participative, l'identité visuelle du réseau "Chronovélo". Ce dernier se compose d'un marquage coloré original pour les pistes et les croisements, d'un marquage des directions et des distances et d'un mobilier spécifique pour les aires de service (banc / carte / outils de réparation).

Coût : 60 000 €

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG (67)

Coût de la conception de l'identité visuelle du réseau Velostras : 20 000 €

ORGANISATION D'UNE FÊTE DU VÉLO

Différents évènements, de formes assez diverses, sont organisés par les collectivités pour la promotion du vélo.

VILLE D'AVIGNON (84)

Organisation annuelle d'une fête du vélo, avec différents stands : ville, associations, vélocistes et des animations ludiques.

Coût interne (logistique globale, stand ville, communication et goodies) : 5 000 €

Coût externe (organisation manifestation) : 10 700 €

soit 170 € pour 1000 habitants / an pour l'ensemble de ces animations

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PORTE DE L'ISÈRE - CAPI (38) :

Animation d'une fête du vélo avec des démonstrations de vélos ludiques et un manège à vélo. L'organisation est assurée en interne.

Coût pour les éléments de communication (affiches, banderoles) et les prestations extérieures : 5000 €

MONTREUIL (93)

Organisation d'une fête du vélo annuelle depuis 2018, avec une vingtaine de stands, une bourse à vélo et différentes animations.

Coût global externe (communication et animation) : 7 000 €