

**CONCOURS INTERNE & 3^{ème} CONCOURS
ÉDUCATEUR TERRITORIAL DES ACTIVITÉS PHYSIQUES ET
SPORTIVES**

SESSION 2022

ÉPREUVE DE RÉDACTION D'UNE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

La rédaction d'une note à partir des éléments d'un dossier portant sur l'organisation des activités physiques et sportives dans les collectivités territoriales permettant d'apprécier les capacités du candidat à analyser une situation en relation avec les missions dévolues aux membres du cadre d'emplois.

Durée : 3 heures

Coefficient : 2

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Votre identité devra uniquement être reportée dans le cadre en haut de chaque copie. Dès la fin de l'épreuve, les compositions seront acheminées au Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale de l'Eure, afin que ces dernières soient numérisées par un scanner dédié. Toutes les copies seront automatiquement identifiées et rendues anonymes lors de cette opération. Elles seront ensuite adressées aux correcteurs de façon dématérialisée. Chaque composition fera l'objet d'une double correction.
- ♦ En dehors de ce cadre, 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 26 pages.
Il appartient au candidat de vérifier que le document
comprend le nombre de pages indiqué.
*S'il est incomplet, en avertir le surveillant.***

Il appartient au candidat de vérifier si le sujet qui lui a été distribué correspond à la voie de concours et/ou à la spécialité choisie.

S'il ne correspond pas à la voie de concours et/ou à la spécialité choisie, en avertir le surveillant.

Vous êtes éducateur territorial des activités physiques et sportives au sein de la direction des sports de la commune de Sportville.

La directrice des sports vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, une note sur l'évolution de la pratique et de l'apprentissage du vélo en France.

Liste des documents :

- Document 1 :** « La Loi Mobilité reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière » – Communiqué de presse – *Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)* – 20 novembre 2019 – 2 pages
- Document 2 :** « Socle commun du savoir-rouler » – *Comité interministériel de la sécurité routière – Ministère des sports* – 4 pages
- Document 3 :** « La Loi LOM : en route vers un « système vélo » en France » (extrait) – *Citycle* – 21 février 2020 – 1 page
- Document 4 :** « Le plan « Génération vélo » : propagateur de la culture vélo française » – *Cassandra Desurmont – Citycle* – 21 juillet 2021 – 3 pages
- Document 5 :** « Plans vélo : des mesures concrètes pour faciliter l'usage du vélo » – *Ministère de la transition écologique* – 29 mai 2020 – 2 pages
- Document 6 :** « Quels financements pour les politiques cyclables ? » (extrait) – *Vélo & Territoires* – 23 juin 2021 – 2 pages
- Document 7 :** « Plans vélo : les Régions se mobilisent pour la mobilité de demain » (extrait) – *Régions de France* – 3 juin 2020 – 3 pages
- Document 8 :** « L'enfant à vélo/livret pédagogique » – « Les enfants cyclistes » (extrait) – *Association Prévention Routière Assureurs prévention* – 1 page
- Document 9 :** « Ville à Ville : Politiques et actions en faveur du vélo, promotion activité physique » (extraits) – *Réseau Français des villes-santé de l'OMS* – Avril 2017 – 3 pages
- Document 10 :** « Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg » (extraits) – *Gilles Vieille Marchiset, Sandrine Knobé, Enno Edzard, Arnaud Piombini et Christophe Eaux* – *Enfance Familles Générations* – 2018 – 3 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.



Communiqué de Presse, Strasbourg, le
20/11/2019

La Loi Mobilité reconnaît le vélo comme mode de transport à part entière

Présentée en conseil des ministres le 26 novembre 2018, la Loi d'Orientation des Mobilités a été adoptée définitivement par l'Assemblée Nationale le 19 novembre 2019.

Aboutissement de plus de deux ans de concertation (dont les Assises de la Mobilité à l'automne 2017), cette loi apporte des avancées très attendues, et reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière. Alors qu'Elisabeth Borne estimait, le 13 décembre 2017 : *"il faut cesser de traiter le vélo avec condescendance"*, le sujet a suscité des débats parlementaires d'un niveau jamais observé auparavant, au-delà des caricatures et des clivages politiques habituels. A noter que plus de 10% des amendements proposés concernaient le sujet vélo-déplacement.

Au delà du très symbolique « droit à la mobilité active », de nombreux leviers sont créés par la Loi, en vue de doter le territoire français d'un véritable système vélo. Citons notamment :

- l'apprentissage systématisé de la mobilité à vélo avant l'entrée au collège, (programme "savoir rouler à vélo"),
- l'évolution du code de l'environnement pour rendre obligatoire la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés - y compris hors agglomérations -,
- la lutte contre le vol et le recel de vélos, en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs à partir de 2021,
- la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés,
- l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar, *-les volumes restant à préciser par décret-*, notamment la création d'obligations en termes de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles multimodaux, à l'horizon 2024, ainsi que sur le transport des vélos dans les trains et dans les cars,
- la création d'un « forfait mobilités durables », une prime vélo défiscalisée jusqu'à 400 euros par an, outil d'incitation à la transition écologique des salariés pour leurs employeurs, lesquels discuteront dorénavant de la mobilité lors des négociations annuelles obligatoires,
- l'obligation d'accompagner les publicités automobiles d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.

La FUB regrette toutefois que la loi n'ait pas été encore plus ambitieuse, notamment sur le savoir-rouler à vélo, dont le financement n'est pas assuré. Par ailleurs vu l'ambition affichée de tripler les déplacements à vélo, il aurait été cohérent de rendre obligatoire le versement du forfait mobilité durable pour le vélo à tous les employeurs. Les cyclistes attendaient également un geste fort sur la lutte contre le fléau des cyclistes tués par des poids-lourds, en raison du phénomène d'angle mort. Enfin, si la FUB se réjouit de la confirmation de la

ligne budgétaire de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) de 350 millions d'euros sur 7 ans, elle rappelle que la proposition qui faisait l'unanimité au sein des acteurs était de la porter à 200 millions d'euros par an, compte tenu du retard de la France, notamment par rapport au pays de l'Europe du Nord.

La FUB sera vigilante à la rédaction des décrets d'application, notamment sur la qualité et la durabilité de l'identification des vélos, les volumes d'imports dans les autocars et les trains, les modalités de mise en place du stationnement sécurisé dans les gares, ainsi que les conditions de mise en place du "forfait mobilité durable" (notamment le cumul avec le remboursement des transport en commun).

La loi devra se décliner et s'appliquer aussi dans les territoires.

Alors que le Salon des Maires et des Collectivités Locales vient d'être inauguré, nous comptons sur les Élus locaux pour créer les conditions nécessaires afin que la bicyclette prenne sa place dans la mobilité quotidienne. 60% des Françaises et des Français déclarent être prêts à pédaler au quotidien, mais uniquement à condition de disposer d'un véritable « système vélo ».

La mise en oeuvre de ce système vélo sur le socle de la LOM appartient à tous : Etat, collectivités locales, employeurs, société civile. La FUB et son réseau de 332 associations locales sont prêtes à y contribuer de manière constructive.

A 4 mois des municipales, alors que plus de 150 000 personnes ont d'ores et déjà répondu au baromètre des villes cyclables (l'enquête disponible sur parlons-velo.fr se clôture le 30 novembre) lancé par la FUB, il est plus que temps de "**parler vélo**".

La FUB, qui a largement inspiré une partie des nombreux amendements « vélo » déposés pendant les débats, a résumé les « enjeux vélos » de la LOM en 8 courts films, qui seront publiés les prochains jours. Le premier, publié le 21 novembre, rappellera les enjeux et le calendrier, les suivants présenteront le détails des différents leviers créés.

DOCUMENT 2

SOCLE COMMUN DU SAVOIR-ROULER



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.

Compétences à observer :

- Être capable de mettre son casque et de le régler ;
- Être capable de nommer les éléments simples d'un vélo (A minima : cadre, potence, guidon, roues, fourche, dérailleurs, freins, pédales, selle) ;
- Être capable d'identifier les éléments de sécurité du vélo (éclairage, freins, catadioptrés, sonnette) ;
- Être capable de vérifier le bon fonctionnement de certains éléments du vélo à savoir : les freins, le serrage de la potence, le serrage et le réglage de la hauteur de selle, la pression des pneus, le serrage des roues ;
- Être capable de maîtriser les fondamentaux de l'activité et notamment :
 - Monter et descendre de son vélo à l'arrêt ;
 - Démarrer un pied au sol ;
 - Conduire son vélo en ligne droite ;
 - Conduire son vélo sur un parcours avec un slalom simple ;
 - Ralentir, freiner et s'arrêter dans une zone délimitée ;
 - Rouler en enlevant un appui (une main ou un pied) ;
 - Rouler dans un couloir étroit (30 cm sur 10m) en position « cavalier » ;
 - Prendre des informations en roulant ;
 - Être capable d'effectuer un virage à 90° ;
 - Franchir un petit obstacle ;
 - Changer ses vitesses.



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.

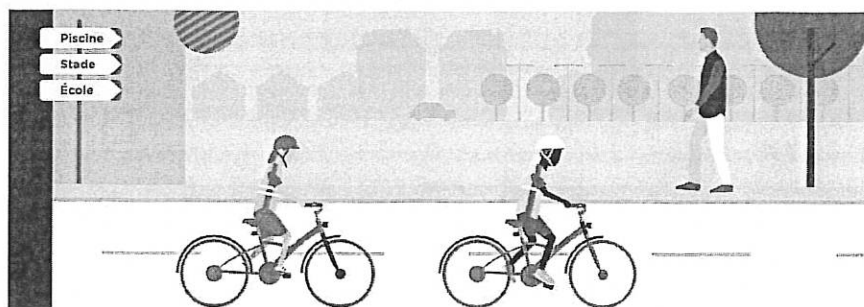
Il s'agit de connaître les règles de la mobilité à vélo, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.

Compétences à observer :

- Être capable d'identifier les espaces de circulation adaptés aux vélos ;
- Être capable de circuler en respectant le code de la route et reconnaître les principaux panneaux de signalisation ;
- Être capable de rouler en tenant compte des autres cyclistes et des piétons ;
- Être capable de communiquer avec les autres cyclistes et les piétons (faire connaître sa direction, identifier les changements de direction des autres cyclistes, remercier).

Moyen pour observer les compétences :

Tout moyen d'observation, ou à l'occasion d'un parcours individuel (type parcours sécurité routière) en milieu fermé.



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.

Compétences à observer :

- Être capable d'identifier les espaces de circulation adaptés aux vélos ;
- Être capable de circuler en respectant le code de la route ;
- Être capable de circuler en tenant compte des autres usagers de l'espace public et de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, motards, transports en commun...);
- Être capable de rouler à droite sur la voie publique ;
- Être capable de rouler en groupe ;
- Être capable de prendre sa place sur la chaussée, notamment dans les giratoires, et dans toutes les intersections.

Moyen pour observer les compétences :

À l'occasion d'une sortie de groupe sur la voie publique avec accompagnement ou à l'occasion d'un parcours individuel sur un itinéraire, dans la rue, préparé et reconnu en amont, visible et noté par les encadrants sur chaque section.



savoirroutelavelo.fr
#SavoirRouleraVelo
et auprès des partenaires



Programme piloté par le ministère des Sports



Le Savoir Rouler à Vélo est une mesure du Comité interministériel de la sécurité routière, pilotée par le ministère des Sports.

DOCUMENT 3

"La loi LOM : en route vers un "système vélo" en France" (extrait)
Citycle
21 février 2020

(...)

Des améliorations pour développer la culture vélo en France

C'est connu, les pays du Nord de l'Europe possèdent une culture vélo. Le déplacement urbain, et hors agglomération, à vélo y semble un choix naturel. La loi LOM propose plusieurs mesures pour que la France aussi ait sa culture vélo. C'est-à-dire pour que faire du vélo soit une option au quotidien pour le plus grand nombre de Français de tout âge, sur tout le territoire.



Mesures du projet de loi LOM ©FUB

Une reconnaissance symbolique du droit à la mobilité active

La loi LOM modifie le code des transports pour garantir le droit à la mobilité alternative à l'automobile. Le transport en commun demeure d'actualité, mais on fait en plus référence aux mobilités partagées et à la mobilité active. Donc, au vélo et au déplacement à pied. Cette reconnaissance symbolique a un poids considérable. Surtout devant les tribunaux. Et comme on sait que de nombreuses associations cyclistes locales doivent se battre pour faire appliquer les dispositions sur les aménagements cyclables, les tribunaux sont une ressource importante pour les cyclistes.

(...)

Citycle

Conseils et actualités
vélo de ville et cyclotourisme

Le plan « Génération vélo » : propagateur de la culture vélo française

Publié par Cassandra Desurmont, le 21 juillet 2021



Le Gouvernement a décidé de s'impliquer dans l'apprentissage du vélo chez les jeunes. L'objectif ? Qu'il y ait plus de pratiquants adultes dans les années à venir. Voilà un défi pas si simple à relever et nécessitant un certain coût financier et humain. En effet, réduire les trajets en voiture est aujourd'hui vital pour notre planète. La solution : se déplacer à vélo. C'est pourquoi former les jeunes au savoir rouler à vélo devient nécessaire. Le plan "Génération vélo" survient en tant que vrai propagateur de la culture vélo à un niveau national.

Les enjeux du plan "Génération vélo" : un investissement à long terme

La Ministre de la transition écologique, Barbara Pompili a annoncé dernièrement la sortie du plan "Génération vélo". Ce projet consisterait à tripler l'utilisation du vélo d'ici 2024 grâce à des programmes de formations chez les jeunes de 6 à 11 ans. Près de 800 000 enfants seront formés à pédaler en toute sécurité en milieu urbain grâce à des interventions dans les écoles et autres centres éducatifs.



Le prix pour accéder à une mobilité plus durable s'élèverait à 21 millions d'euros mais semblerait être essentiel pour bénéficier d'une planète plus saine. Plus de 6 000 intervenants rassemblant des bénévoles et des personnes du service civique seront formés pour apporter un apprentissage complet aux enfants. En effet, savoir faire du vélo est une chose mais faire du vélo sur la voie publique en est une autre. La finalité de ce programme est d'instaurer un réel réflexe au vélo chez les jeunes sur le long terme. Le programme consiste en une dizaine d'heures de formations qui suffiront aux enfants pour devenir autonomes à vélo. Ils pourront alors se déplacer tout en faisant du sport et de façon écologique et économique.

L'apprentissage se décompose en trois étapes : Premièrement savoir pédaler, en apprenant à savoir contrôler et conduire son vélo correctement. Deuxièmement, savoir circuler, en découvrant la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Des thèmes comme savoir rouler en groupe, savoir communiquer en termes de changement de direction ou encore la découverte des panneaux de signalisations y seront abordés. Enfin, savoir rouler à vélo, en pratiquant et circulant sur la voie publique et en découvrant les différents espaces de pratique. La troisième étape passée, l'enfant en question reçoit son attestation "Savoir rouler à vélo".

Le plan « Génération vélo » réel levier pour la mobilité de demain

L'automobile, un moyen de transport voué à détruire notre planète

D'après les écologistes, la voiture pue, pollue et tue... En effet ! Ce moyen de transport fait partie des rapaces du monde urbain. D'après le site de statistiques mondiales Planetoscope, chaque jour en France, près de 10 personnes meurent d'un accident de la route. Aujourd'hui, les parents sont très réticents face au fait que leurs enfants se baladent seuls à pieds ou à vélo. Ils craignent le danger que représentent les automobiles et préfèrent les accompagner à l'école en voiture. C'est ce comportement bien précis que le plan « Génération vélo » a pour ambition de faire changer.

Les bienfaits du plan "Génération vélo" et des cyclistes de demain

Faire évoluer les mentalités dans le but de prendre son vélo en partant de chez soi à la place de sa voiture est un des principaux buts de ce projet.



Pour y arriver, tous les efforts y sont les bienvenus. Par exemple, le concept de "Rue scolaire" voit de plus en plus le jour en France, une idée inspirée des pays voisins comme les Pays-Bas ou la Belgique. Ce projet consiste à fermer les rues à la circulation motorisée aux abords des écoles. L'objectif, apporter une sécurité aux enfants ainsi que de faire changer le comportement des parents en choisissant un autre mode de déplacement. De plus, selon une enquête de l'institut Forsa en 2018, 25% des écoliers utiliseraient leur vélo tous les matins pour aller à l'école. Voilà une future "Génération vélo" en bonne voie !

Plan vélo : des mesures concrètes pour faciliter l'usage du vélo

Le Vendredi 29 mai 2020

En 2020, le Gouvernement a lancé un grand Plan vélo afin de faciliter l'usage du vélo grâce à des mesures d'aide financière, d'aménagement des infrastructures ou encore de formation, pour les particuliers et les collectivités. Mis en place à la sortie de la période de confinement lié à la pandémie de coronavirus, il doit permettre de démocratiser sur le long terme la pratique du vélo en tant que moyen de transport, quotidien ou occasionnel, lorsqu'il est adapté aux besoins de déplacements des usagers.

Le Coup de pouce vélo : le Gouvernement triple le budget dédié au développement du vélo en France

Lancé le 11 mai 2020 dans la perspective de la sortie du confinement par le Gouvernement, ce plan permet la prise en charge des réparations, des places de stationnements temporaires et des formations. Afin de répondre à la forte demande des usagers, la Gouvernement a annoncé le 29 mai que l'enveloppe dédiée, initialement d'un montant de 20 millions d'euros intégrés au programme de certificat d'économie d'énergie (CEE) « Alvéole », serait portée à 60 millions d'euros. L'objectif est ainsi de tripler le nombre de vélos pouvant bénéficier du "coup de pouce", pour atteindre le million.

Pour informer les usagers et collectivités, la plateforme coupdepoucevelo.fr a été mise en ligne dès le lancement du plan le 11 mai. Elle regroupe toutes les informations essentielles permettant de profiter de ces aides.

Concrètement, le Coup de pouce vélo permet :

- La prise en charge exceptionnelle jusqu'à 50 euros d'un montant hors taxe de la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau de réparateurs référencés ;
- Une prise en charge à destination des collectivités, jusqu'à 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire pour vélo ;
- Des formations gratuites "coup de pouce remise en selle" pour apprendre à circuler en sécurité : de 1 à 2 heures d'apprentissage, individuellement ou en petit groupe, avec un moniteur expérimenté.

Le forfait Mobilités durables : encourager les déplacements domicile-travail à vélo

Dans la perspective de la sortie progressive du confinement, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État aux Transports, ont accéléré la mise en place du « forfait mobilités durables » prévu dans la loi d'orientation des mobilités.

Il permet aux employeurs du secteur privé de prendre en charge jusqu'à 400 euros par an et par salarié les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo, en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée (véhicules en autopartage, engins en free-floating...).

Ce forfait est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales. Il remplace l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, mais le décret prévoit le maintien de cette prise en charge lorsqu'elle est en vigueur dans les entreprises et prévue dans les accords salariaux existants.

Le forfait mobilités durables est également mis en place dans la fonction publique d'État, pour les déplacements à vélo ou en covoiturage, à hauteur de 200 euros par an et par agent. Le Gouvernement prépare sa mise en place dans l'ensemble du secteur public.

Une Académie des métiers du vélo pour fédérer les professionnels

Pour répondre au grand succès de l'opération « Coup de pouce vélo », Élisabeth Borne a lancé une Académie des métiers du vélo, portée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et soutenue à hauteur de 8 millions d'euros via un programme CEE (Certificat d'Économie d'Énergie) sur la période 2020-2022.

L'objectif est de développer des guides techniques, une plateforme web et des supports de formation, mais aussi de former des experts du vélo de tous les niveaux (mécaniciens, formateurs...).

Cette nouvelle filière permettra de former 250 mécaniciens vélos dans les prochains mois, puis 500 mécaniciens par an.

500

mécaniciens formés par an grâce à l'Académie des métiers du vélo

Sécuriser les itinéraires grâce à des pistes cyclables temporaires

Les pistes cyclables temporaires constituent une solution simple et adaptée pour permettre aux cyclistes de se déplacer en sécurité en créant de nouvelles voies de circulation pour les vélos ou en élargissant des pistes cyclables existantes.

Le Gouvernement prend des mesures de soutien à la mise en place de ces pistes cyclables temporaires par les collectivités territoriales :

- Soutien technique par les services de l'État : le Cerema, opérateur du ministère de la Transition écologique et solidaire, a diffusé des fiches pratiques à destination des gestionnaires de voirie.
- Simplification réglementaire : la mise en place d'installations temporaires telles que des pistes cyclables temporaires et des aménagements piétons temporaires est dispensée d'autorisations préalables.
- Soutien financier de l'État : le fonds de dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) est mobilisé par les préfets pour cofinancer des pistes cyclables temporaires .

1000

kilomètres : c'est l'objectif de pistes cyclables déployées dans les prochaines semaines

Fête nationale « Mai à vélo » : un mois entier pour célébrer le vélo

Pour faire de la France une véritable nation du vélo et installer définitivement cette culture, le Gouvernement a lancé « Mai à vélo », dont la première édition aura lieu en 2021. Une structure commune à tous les partenaires impliqués sera créée et financée pour organiser cet événement.

« Mai à vélo », sera pour chacune et chacun l'occasion de découvrir ou redécouvrir cette mobilité active et son territoire, au quotidien, en amplifiant notamment le programme « Savoir Rouler à Vélo » pour former les enfants à une pratique autonome et sécurisée du vélo.

Ce mois dédié fédérera les fêtes qui existent déjà, réunira l'ensemble des acteurs et donnera l'élan national pour le reste de l'année. Le retour du printemps, les longs weekends, seront autant d'occasions de célébrer la liberté qu'offre la bicyclette.

Quels financements pour les politiques cyclables ?

Mis à jour le 23 juin 2021

Stratégie financements vélo 2020 de Vélo & Territoires

Des Euros pour le vélo ! Nerf de la guerre, les financements représentent un axe majeur de travail pour Vélo & Territoires. Un investissement financier important dans les aménagements et l'accompagnement des usagers permettent une augmentation de la pratique. C'est pour cela que Vélo & Territoires a lancé une stratégie en 2020 pour donner plus de moyens aux politiques cyclables en encourageant la prise en compte du vélo dans les dispositifs financiers et en incitant les collectivités à utiliser les ressources disponibles. Collectivités, usagers, professionnels, diffusez les outils de Vélo & Territoires qui présentent des suggestions pour intégrer le vélo dans les programmes financiers.

Pour les porteurs de projets, les financements sont à trouver auprès de sources diverses. La question des fonds est vaste : multiplicité des ressources (locales, nationales ou européennes), modalités d'attribution, enveloppes disponibles, type de bénéficiaires (territoires ou autres)... Différents leviers de financement peuvent être actionnés. La synergie et la cohérence entre les différents échelons territoriaux sont souhaitables. Décryptage des ressources disponibles par échelon territorial ci-dessous.

Vélo & Territoires propose à ses adhérents un panorama des financements vélo. Pour identifier les financements disponibles, Vélo & Territoires vous invite également à consulter la plateforme Aides-Territoires.

Spécial crise Covid-19 : plan gouvernemental

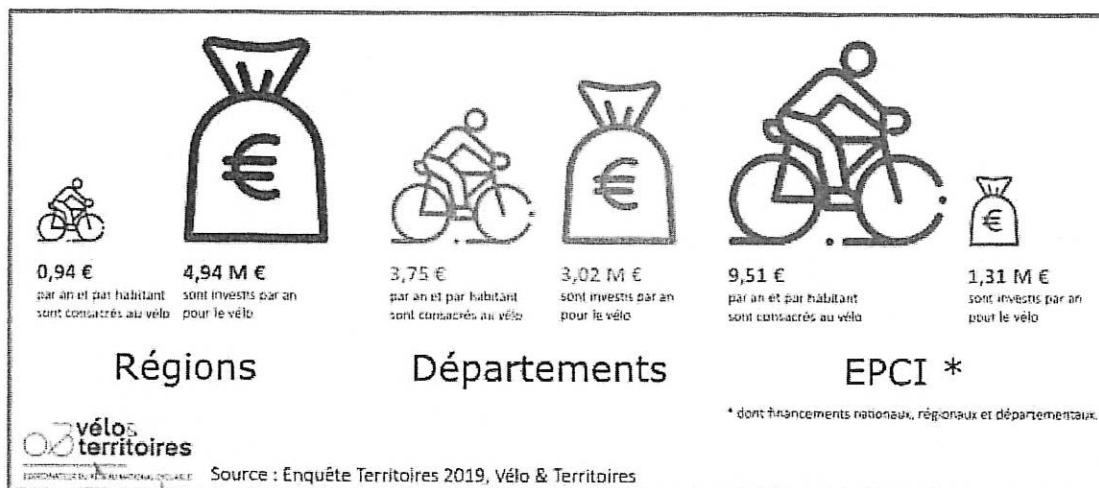
Pour favoriser la pratique du vélo en cette période de crise sanitaire et soutenir le message "Le vélo est mon geste barrière", le ministère de la Transition écologique a annoncé un plan vélo d'urgence doté de 80 millions à partir d'avril 2020. Les bénéficiaires, particuliers ou collectivités, peuvent faire appel à trois « Coups de pouce vélo » jusqu'à fin mars 2021 : une remise pour la réparation de 50 euros, un cours de (re)mise en selle gratuit, **une prise en charge jusqu'à 60 % des coûts d'installation de places de stationnement vélo temporaire**. Ce fonds d'urgence est prévu dans le cadre du programme de certificat d'économie d'énergie (CEE) Alvéole.

Les 194 projets lauréats du second appel à projets 2020 « Continuités cyclables » portent sur **la résorption de discontinuités d'itinéraires cyclables et l'aménagement d'itinéraires sécurisés** notamment la pérennisation des aménagements cyclables de transition.

Les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales (régions, départements, intercommunalités et communes) consentent l'essentiel des investissements en faveur des projets vélo. En dix ans, le budget d'investissement des collectivités territoriales sur les politiques cyclables a augmenté de 40 %, passant de 328 à 468 millions d'euros (étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », avril 2020)

L'Enquête Territoires 2019 menée par Vélo & Territoires dessine les contours des politiques cyclables des collectivités françaises en 2019, ainsi que leur évolution depuis l'étude précédente en 2014. Elle mesure, entre autres, les budgets vélo des collectivités.



Les régions

Les conseils régionaux sont les garants de la mise en place de schémas régionaux des véloroutes et cofinancent à ce titre, pour la majorité d'entre eux, la mise en place d'aménagements cyclables d'intérêt européen, national ou régional. Ils ont un rôle d'incitation et de coordination. Ce soutien se concrétise par des cofinancements CPER et/ou des subventions aux maîtres d'ouvrage. Les régions peuvent agir sur les projets vélo sous différents angles : mobilité active, intermodalité vélo + transports collectifs, planification et développement territorial, développement touristique, aide à l'emploi, lycées, lutte contre le réchauffement climatique, ou encore développement des aménagements cyclables.

Les départements

Les conseils départementaux investissent dans les projets vélo sur leur domaine public. Ils financent également des actions de promotion et de développement touristique, le soutien à la mobilité pour les publics précaires, la protection de l'environnement, le développement des sports de nature, l'éducation à travers les collèges, ainsi que la solidarité territoriale. Les départements peuvent cofinancer des investissements portés en maîtrise d'ouvrage par des intercommunalités ou des communes.

Les intercommunalités et les communes

Les communes et leurs groupements peuvent financer des projets vélo dans les domaines de la mobilité quotidienne, du stationnement, de la voirie, du tourisme, de l'éducation et du sport. [...]



3 juin 2020

Plans vélo: les Régions se mobilisent pour la mobilité de demain

La crise sanitaire et la phase de déconfinement ont donné un coup d'accélérateur au vélo comme mode de déplacement doux et sûr pour tous ceux qui doivent se rendre à nouveau sur leur lieu de travail. Autorités organisatrices de la mobilité, les Régions prennent toute leur part dans ce mouvement de fond en faveur du vélo, classique ou électrique.

Les Régions sont engagées depuis plusieurs années pour inciter à une **transition de la société vers des sources d'énergie plus durables pour les modes de transports** (électrique, bioGNV, hydrogène). Cette transition vers la mobilité durable leur permet de maîtriser la demande en déplacement en favorisant le covoiturage/autopartage et le télétravail, ou en encourageant le report modal (aires de covoiturage, transports collectifs, modes doux, fret).

De très nombreuses Régions se sont déjà dotées d'un plan vélo et d'autres sont en cours d'élaboration de cet outil pour agir en transversalité sur l'ensemble des leviers des politiques régionales :

- **aménagement du territoire** : aménagement de pistes cyclables, appui aux grandes agglomérations/collectivités urbaines;
- **éco-tourisme** : développement de voies vertes;
- **développement économique et économie circulaire** : structuration de filières de services (construction, réparation, réemploi, recyclage) y compris en lien avec le secteur de l'économie sociale et solidaire;
- **éducation à l'environnement** : sensibilisation des habitants aux solutions non émettrices de gaz à effet de serre;
- **qualité de l'air**.

Avant la crise sanitaire de ce printemps 2020, le **deux-roues non motorisé était déjà entré dans les habitudes de déplacement des Français**. Selon l'étude Ipsos pour Transdev et Régions de France, présentée au 15e Congrès des Régions le 30 septembre 2019, **les vélos ou les trottinettes étaient régulièrement utilisés par 1 Français sur 8** (12% au global, et même 16% des moins de 35 ans). Par ailleurs, 3% des Français disaient rouler régulièrement en vélo électrique, trottinette, ou overboard, soit presque autant qu'en covoiturage et plus qu'en autopartage. Des proportions en forte augmentation sur les dernières années.

Les plans vélos dans nos Régions

Nous vous proposons ici quelques exemples non exhaustifs de plans vélos adoptés par les Régions, en lien avec les associations, les villes et les intercommunalités. Ce tableau a vocation à être complété dans les prochains mois au fur et à mesure de l'adoption des mesures par les collectivités.

√ **Auvergne-Rhône-Alpes**: la Région veut booster les modes doux. En juin 2019, la Région a mis en place une **Aide à l'aménagement des abords des gares et haltes ferroviaires ainsi que des gares routières**, en lien avec les collectivités locales et leurs groupements. Cette aide finance l'installation de bornes de stationnement pour les vélos.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes agit pour le vélo :

- En contribuant à sécuriser le stationnement des vélos en gare et à faciliter l'usage combiné des trains / cars et du vélo
- Le service TER et vélo : stationnements individuels et collectifs en gare (arceaux, consignes individuelles et 48 consignes collectives sécurisées) et extension du parc à venir
- Le dispositif Contrat d'Aménagement des Mobilités Vertes qui permet d'accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement des abords des gares, incluant les rabattements modes doux : Auvergne-Rhône-Alpes : la Région veut booster les modes doux
- L'emport autorisé des vélos à bord des trains (sauf en cas de forte affluence) et sur des emplacements adaptés disposant d'une signalétique spécifique
- Des dispositifs d'emport de vélos supplémentaires à bord de cars régionaux pour les cyclotouristes sur plusieurs lignes touristiques
- L'intermodalité renforcée grâce à la billettique, la carte du transport régional « Oûra » permet aussi le chargement des abonnements des vélos en libre-service des principales agglomérations
- En accompagnant le développement des véloroutes voies vertes prioritaires par le soutien à leur aménagement, y compris par le portage direct de la maîtrise d'ouvrage, aux projets de mise en tourisme et à leur promotion, ainsi que le soutien aux itinéraires locaux : plus de 25M€ investis depuis 2016
- En expérimentant le déploiement de vélos hydrogènes avec des territoires partenaires

√ **En Bourgogne-Franche Comté**, le déplacement à vélo est soutenu par la Région au titre de l'aménagement du territoire et des mobilités :

- par les aides aux constructions de liaisons douces dans les contrats de territoire;
- par la prise en compte dans la chaîne de déplacement (emport des vélos dans les TER ; installation par la Région d'abris vélo sécurisés aux abords des gares).

√La Région **Centre Val de Loire** agit déjà de longue date en faveur du vélo, notamment en faveur du cyclotourisme, sur les territoires autour de la Loire à Vélo et des autres véloroutes traversant la Région :

- par ses subventions aux acteurs locaux (8 M€ depuis 2015 pour le déploiement d'itinéraires cyclables locaux, au travers de ses contrats de territoires, qui permettent de disposer en Région de plus de 6000 km d'itinéraires cyclables),
- par la mise en circulation de trains régionaux spécialement équipés pour accueillir jusqu'à 83 vélos sur Orléans – Nantes – Le Croisic en parallèle de la Loire à Vélo, en lien avec la Région Pays de la Loire,
- par l'équipement de cars Rémi pour accueillir des vélos, par exemple pour la visite de châteaux de la Loire ou le long de la Loire,
- par l'aide à l'équipement de stationnements vélo sécurisés aux arrêts du réseau régional Rémi.

Elle engage en 2020 l'élaboration d'un nouveau Plan Vélo, qui permettra de disposer d'un cadre renforcé, articulant mieux vélotourisme et vélo du quotidien.

√En **Corse**, la Région octroie une aide à l'achat des Vélos à Assistance Electrique : 2000 bénéficiaires depuis septembre 2016.

- La collectivité de **Corse** participe au financement voire à la réalisation d'aménagements : dans les voies vertes suivante: de Spassi Mare/Aldilonda à Bastia, route des Sanguinaires à Ajaccio, Costa Verde et Solaro (préfigurant la reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte reliant Bastia à Bonifacio)
- Les inscriptions sont prévues dans les futures programmations en cours de discussion des aménagements cyclables structurants à l'échelle régionale
- Une intégration des itinéraires vélos régionaux est prévue dans le futur Schéma Régional de l'Intermodalité (qui sera intégré au PADDUC, équivalent du SRADDET en Corse)

√ **Grand Est**, la Région met en place des dispositifs volontaristes permettant d'améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transports et donc de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs. Les gares et points d'arrêt sont les portes d'entrée sur le réseau régional de transport et constituent à ce titre des lieux stratégiques dans la chaîne du déplacement des voyageurs.

Par ce dispositif, dans le cadre de la thématique signature Grand Est Itinérance, la Région décide de soutenir les projets d'aménagement et de mise en tourisme des circulations douces s'inscrivant dans le Schéma National des Vélo routes et Voies Vertes

Dans le cadre de ce programme sont notamment éligibles les projets dont la nature des études et des travaux porte sur :

- Stationnement deux roues (place en abri fermé ou non),
- Cheminement piéton et cyclable du périmètre transport,
- Bornes de recharge électrique, cheminement piéton et cyclable du périmètre transport, et lorsqu'ils visent à faciliter le rabattement multimodale.

Les demandes sont à effectuer auprès de la Région Grand Est.

(...)

(...)

LES ENFANTS CYCLISTES



Parmi les cadeaux offerts aux jeunes enfants, le vélo reste une valeur sûre. Quel que soit le mode d'apprentissage, l'acquisition de l'équilibre, possible dès trois ans, marque l'accès au «savoir faire du vélo». S'ensuit une période où la pratique cycliste est essentiellement ludique dans des endroits protégés (jardin, cour, parc, allée piétonne, trottoir...). Les seules expériences de circulation que certains enfants effectuent sont des sorties familiales dominicales ou estivales. La bicyclette est donc essentiellement vécue par les enfants comme une activité de loisir.

PASSER DU «JOUER» AU «SAVOIR CIRCULER»

Les compétences cyclistes à acquérir pour circuler à vélo vont bien au-delà de cette utilisation marginale du vélo. Il s'agit de préparer l'enfant à l'utilisation de la bicyclette «utile», celle des déplacements quotidiens. En s'appuyant sur les acquis empiriques et hétérogènes des enfants, l'apprentissage de la bicyclette au cycle 3 va devoir :

- contrôler et organiser les connaissances des élèves sur le vélo et sa sécurité ;
- corriger et discipliner leur maîtrise du vélo ;
- leur faire découvrir les spécificités de la circulation sur la chaussée ;
- exercer leur sens critique pour repérer les endroits et les comportements dangereux ;
- leur donner les moyens de s'adapter aux situations complexes.

Une exigence d'autant plus nécessaire que le vélo devient le moyen de transport habituel pour certains enfants dès leur entrée en 6e. En effet, beaucoup d'élèves privilégient ce mode de déplacement qui leur offre une alternative aux transports scolaires et une plus grande liberté dans la gestion de leur emploi du temps. En outre, les politiques locales pour le développement des déplacements «doux» encouragent l'utilisation du vélo par la mise en place d'infrastructures spécifiques.

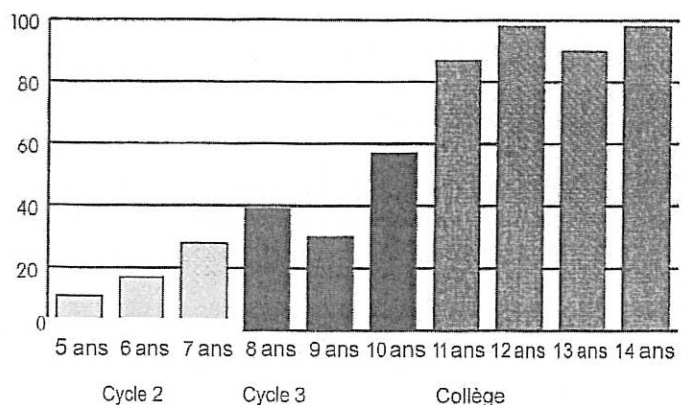
LES PLUS ACCIDENTÉS : LES COLLÉGIENS

L'accidentologie routière des enfants de 5 à 14 ans plaide pour que l'autonomie des déplacements cyclistes soit entièrement acquise avant l'entrée au collège. C'est en effet pendant les années « collège » entre 11 et 14 ans que la pratique et le risque « cycliste » culminent.

Le risque « cycliste » apparaît de manière significative entre 8 et 10 ans. À ces âges, la notion de limite de territoire n'est pas encore totalement acquise ; les enfants ont du mal à faire la différence entre les espaces «jeux» où ils sont libres d'évoluer sans contrainte et les espaces circulés où des règles sont à observer.

Chez les 11 à 13 ans, ce sont les limites personnelles et celles du vélo qui ne sont pas encore acquises. Les pré-adolescents connaissent les règles mais «jouent» avec, soit en les enfreignant pour savoir jusqu'où ils peuvent aller, soit en surestimant leurs capacités et celles de leur vélo (vitesse et freinage).

EVOLUTION DES VICTIMES CYCLISTES CHEZ
LES ENFANTS DE 5 A 14 ANS EN 2011



(...)

VILLE A VILLE

Politiques et actions en faveur du vélo, promotion activité physique

QUESTION INITIALE :

«Je souhaitais questionner les villes du Réseau sur leur politique et leur programme d'actions en faveur du vélo, mais aussi dans le même domaine, sur tout ce qui touche à la promotion de l'activité physique (distincte de sport sur ordonnance qui s'adresse aux personnes qui ont de lourdes pathologies chroniques).

J'ai trouvé sur le site de l'Institut national du cancer, dans la rubrique PNNS : activité physique " des communes s'engagent, pourquoi pas vous ?" des infos sur les actions de l'EPCI du Grand Nancy (la maison du vélo) ainsi que l'action santé de Grande Synthe avec des personnes bénéficiaires du RSA .. (que je connais bien). Les deux sont adhérentes du Réseau !! J'aimerais connaître les politiques et les expériences d'autres villes du Réseau ?»

Les réponses sont à adresser à Monique Bonin, Adjointe en charge de la politique locale de santé à l'adresse monique.bonin@ville-dunkerque.fr , en mettant en copie secretariat@villes-sante.com

REPONSES DES VILLES-SANTE

Amiens

« La Ville d'Amiens développe des actions en direction du vélo comme :

- ↗ Velam (équivalent du vélib) pour les location sur une courte durée
- ↗ Vélo service l'équivalent je pense de la maison du vélo de Nancy où il est possible de louer des vélos pour une durée moyenne ou longue
- ↗ des garages à vélos à proximité de la gare
- ↗ des arceaux en nombre réparti dans toute la ville afin de stationner de façon sécurisée son vélo à proximité de son domicile ou des établissements publics
- ↗ Le déploiement des pistes cyclables

Par ailleurs la Ville d'Amiens s'est engagée dans la promotion de l'activité physique distincte de « sport sur ordonnance ». Le souhait a été de dissocier l'activité physique d'une pathologie. C'était le sens de l'intervention de notre conseillère municipale rattachée lors du Colloque d'Aix les Bains 2016.

Ainsi, nous développons :

- Une incitation en direction des agents de la collectivité (3500 personnes) a démarré tout dernièrement. Dans une première phase, des vestiaires et des douches sont mis à disposition des volontaires près d'une piste et près d'un parc pour qu'ils puissent pratiquer marche soutenue, marche nordique ou running dans de bonnes conditions. Si cette première étape est concluante, l'intervention d'un coach sportif pourrait être proposée en septembre prochain. L'enjeu aujourd'hui est de pouvoir disposer de créneaux « vestiaires et douches » dans des plannings contraints (Scolaires, clubs sportifs, etc.).
- A la rentrée de septembre, une action sera mise en place en direction des personnes éloignées de l'activité physique depuis parfois de nombreuses années et pour des raisons multiples.

Les publics ciblés sont ceux qui s'excluent de l'activité physique ne se sentant pas capable (surpoids, maladie, âge, etc.) d'intégrer un club sportif.

Cette action menée antérieurement avait permis d'accompagner une centaine de personnes pendant 6 mois vers une activité physique comme la marche soutenue, la marche nordique et le running.

Cette démarche sera reconduite élargie à une année complète (septembre à juin). Elle sera encadrée par des coaches sportifs. Des vestiaires seront mis à disposition.

- En direction des scolaires, par un défi entre les différentes écoles d'Amiens proposant aux élèves, d'un niveau identique (CE2 ou CM1 par exemple), de faire le plus de pas possible pendant une durée donnée (semaine ou quinzaine).

Nous finançons également les actions en direction des publics en insertion par le biais de subventions.»

Contact : Patrick Kerros, Direction de la Cohésion Sociale et du CCAS, Responsable du service municipal de santé publique, p.kerros@amiens-metropole.com

(...)

Bourgoin-Jallieu

« La commune de Bourgoin-Jallieu peut vous faire part de son expérience.

En matière de vélo, il y a eu plusieurs évènements menés jusqu'en 2014, pour promouvoir la pratique du vélo pour tous. Cela s'est traduit par la participation à la journée nationale du vélo, organisée au niveau national par la FFCT. Lors de cette journée, il est mis en place plusieurs animations dans la ville : sensibilisation au vélo et ateliers réparation/visibilité devant la gare ferroviaire, organisation de parcours famille en ville, ateliers santé et nutrition... l'année dernière, il y avait la promotion de circuits à l'extérieur de la commune (avec départ dans la ville), organisée par le club de cyclotourisme.

Coté aménagement, les efforts sont fait depuis 2 ans pour augmenter le nombre kilomètre de piste cyclable en aménageant les accès vélo, en créant une continuité en ville et le long des rivières lorsqu'elle n'y est pas...

En matière d'activité physique, en dehors d'un cadre de sport sur ordonnance, nous invitons les berjalliens à faire du sport lors de temps de plein air, ouverts à tous, gratuits, sans inscription. Il s'agit d'un programme qui se déroule de juin jusqu'en septembre, et plusieurs type d'activité sont offert dans différents lieux de la commune. Les espaces verts sont investis pour cela, avec toutefois une solution de repli en salle lorsque cela est possible. Ce programme vise à augmenter la pratique sportive pour tous ceux qui sont aptes, et à promouvoir le sport comme support de prévention santé en les invitant à poursuivre le reste de l'année dans une association par exemple. Pour cela nous développons un partenariat avec les associations locales, et avec les professionnels du sport. Très ludique, cela comprend : de la gym, des initiations rollers, de la zumba, de la marche, du yoga, taïchi et qi gong, et des randonnées rollers/trottinettes. »

Contact : Garance MAURIN, Responsable du service hygiène et santé, Direction Santé Solidarité, gmaurin@bourgoinjallieu.fr

(...)

(...)

Evry

« Suite à votre demande auprès des villes membres du RFSV concernant les politiques et actions en faveur du vélo, et de la promotion de l'activité physique, je vous présente les actions menées sur la ville d'Evry.

Nous ne menons pas encore d'actions favorables à la pratique du vélo, mais nous souhaitons développer cet axe. Néanmoins, nous menons une politique favorable à la pratique d'une activité physique par un fort partenariat entre la direction des Sports et de la Culture et notre direction intercommunale de Santé Publique.

Ce partenariat a permis tout récemment de développer un axe Sport Santé sur lequel nous sommes en train de travailler avec par exemple le développement d'un dispositif de pratique d'activités physiques encadrées sur orientation médicale.

Pour répondre plus concrètement à votre demande, notre collectivité a mis en place, toujours en partenariat avec la direction des Sports, des stages d'activités physiques et sportifs à destination des enfants de 6 à 12 ans à chaque période de vacances scolaires. Ces stages sont financés en partie par un financement ARS, et animés par les éducateurs sportifs de la ville.

Ces stages permettent aux enfants de découvrir un sport, une pratique spécifique d'une activité physique, avec pour objectif de pérenniser leur pratique en les orientant suite à ces stages vers les associations sportives de la ville.

De plus, un parcours d'agrès spécifiques à la pratique physique a été installé dans un des parcs de la ville, avec sur chaque agrès des fiches techniques pour la réalisation de l'activité et une carte donnant l'ensemble du parcours à l'entrée du parc.

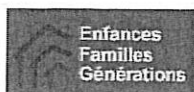
Cette action a pour but de permettre une pratique autonome, sécurisée et gratuite d'une activité physique, dans un cadre agréable, au sein même de la ville.

Enfin, dans une même logique, le projet « Cours ta ville en pleine santé » a vu le jour très récemment. Cette initiative de la direction des Sports, par la réalisation de 3 boucles urbaines (2,2 ; 5,1 et 7 km) traversant la ville et pouvant se rejoindre, est de permettre aux habitants de pratiquer en marchant ou en courant une activité physique au sein de la ville, de manière autonome, en suivant le balisage (marquage peinture). Les objets urbains sur le parcours (arbre, banc, escaliers) servant également d'agrès sportifs. Ces boucles sont l'occasion aux habitants de découvrir leur ville tout en pratiquant une activité physique.

Nous sommes au lancement de ce projet.»

Contact : Cécile SANTO, Coordinatrice Atelier Santé Ville, Direction intercommunale de Santé Publique, c.santo@mairie-evry.fr

(...)



Enfances Familles Générations

Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine

30 | 2018

Explorer la ville

Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg

Gilles Vieille Marchiset, Sandrine Knobé, Enno Edzard, Arnaud Piombini et Christophe Eaux

Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg

Gilles Vieille Marchiset, Sandrine Knobé, Enno Edzard, Arnaud Piombini et Christophe Eaux

Introduction

En France, les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) sont le produit d'un zonage des pouvoirs publics. Depuis les émeutes urbaines de 1981, les gouvernements successifs ont défini ces territoires à partir de différents indicateurs : pourcentage de demandeurs d'emploi, niveaux de revenu, taux d'échec scolaire, nombre d'étrangers, indice de pauvreté. Ces zones exclusivement urbaines se distinguent par des appellations officielles lourdes de sens, porteuses de disqualifications : zones à urbaniser en priorité (ZUP), zones d'éducation prioritaire (ZEP), zones urbaines sensibles (ZUS), zones de redynamisation urbaine, quartiers d'habitat social, quartiers prioritaires... Les sigles sont intégrés dans le langage courant et marquent durablement les étiquetages spatiaux dans la ville. Ces appellations définissent le plus souvent d'anciens quartiers ouvriers ou encore des territoires construits dans les années 1960-1970 laissant la part belle à de grands ensembles urbanistiques le plus souvent à la périphérie des grandes villes (Viellard-Baron, 2001).

Imprégnés par la verticalité de l'habitat, ces quartiers regroupent des populations dites populaires au sens d'Olivier Schwartz (1997), c'est-à-dire des groupes sociaux dominés (économiquement, culturellement et symboliquement) et marqués par un avenir probable commun (scolaire, socioprofessionnel, culturel). Ces mêmes groupes sont regroupés par un éthos de classe fait de privation et d'habitudes similaires malgré des processus de fragmentation indéniables. Dans ces territoires se retrouvent des exclus, des précaires et des salariés de petites conditions le plus souvent, ouvriers ou employés de service. S'y regroupent également de manière plus importante qu'ailleurs des étrangers ou des Français issus des différentes vagues d'immigration. Ainsi, malgré des situations très disparates, ces territoires dits prioritaires de la Politique de la Ville gardent un ancrage populaire fort, sur lequel nous nous appuyerons tout au long de notre démonstration.

Dans ces quartiers populaires, les activités physiques, qu'elles soient effectuées dans un cadre de déplacement ou de loisir, restent en retrait par rapport à l'ensemble du territoire français (Vieille Marchiset, 2009). Les mobilités quotidiennes y sont différentes (Féré, 2011) : les voitures sont moins nombreuses, mais plus polluantes, l'usage de la marche et des transports en commun y est plus développé, même si, nous le verrons, le vélo est moins utilisé qu'ailleurs. Des travaux français récents (Vieille Marchiset et Gasparini, 2010) répertorient les pratiques de loisirs physiques et sportifs à partir d'un travail de terrain dans l'est de la France : une distinction nette oppose le quotidien au temps des vacances. Dans le premier cas, près de 80 % de la population sont sédentaires, les pratiques physiques restant peu présentes, sauf pour la marche (14 % la pratiquent au quotidien, un sur deux pendant les vacances). Le vélo est utilisé pour le quart de l'échantillon comme un loisir de vacances. En la matière, les habitudes des enfants de ces quartiers restent cependant peu connues.

Certes, les pratiques de loisir des enfants sont aujourd'hui marquées par des occupations sédentaires, notamment le temps passé devant un écran (Donnat, 2009 ; ESTEBAN, 2017¹). Les travaux sur la question (Octobre, 2006) privilégient le filtre du genre et les dynamiques de transmission intergénérationnelle, les milieux sociaux d'appartenance restant secondaires. Un point aveugle est donc identifiable au niveau de la situation des enfants des milieux populaires (Stettinger, 2014). Un travail de synthèse (Vuillemin, 2014) sur les activités physiques et la sédentarité des enfants et des adolescents dans leur ensemble insiste sur l'inactivité, voire la sédentarité d'un tiers de la population échantillonnée. Au niveau des quartiers populaires, une enquête qualitative de comparaison européenne apsapa.eu (Vieille Marchiset et al., 2014) relève néanmoins l'activisme corporel déclaré des enfants et leur implication à des degrés différents dans chaque pays : leurs pratiques physiques fréquentes et intenses sont le plus souvent ludiques et récréatives.

Dès lors, dans la lignée des constats de Vanessa Stettinger (2014), relevant le faible nombre d'études sociologiques sur les enfances pauvres en France, nous souhaitons explorer plus spécifiquement dans cet article les activités physiques des enfants de milieux populaires. Nous nous centrerons sur la pratique du vélo, à la fois dans une optique utilitaire et récréative, dans un quartier prioritaire de Strasbourg. À ce titre, nous envisagerons l'usage du vélo en tant que loisir,

mais aussi comme mobilité douce pour se rendre à l'école, pour déambuler librement dans la ville ou assurer ses déplacements quotidiens. De plus, il s'agit de relier cette pratique physique aux espaces publics en pensant le vélo comme moyen pour se mouvoir dans le quartier comme dans la ville.

Le propos s'appuie sur un travail d'enquêtes sociogéographiques effectuées à la demande de l'Eurométropole de Strasbourg, dans l'est de la France. Cette collectivité territoriale développe, depuis les années 1980, les pratiques de mobilités douces associées aux transports en commun, pour limiter l'utilisation de l'automobile et ses nuisances environnementales. Un large programme d'aménagement de pistes cyclables est lancé avec l'aide de l'État². Cette agglomération pionnière en France va également développer l'apprentissage du vélo avec les services départementaux de la Sécurité Routière. Depuis 2012, elle cible plus particulièrement les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville avec un dispositif innovant : Je me bouge dans mon quartier.

(...)

Conclusion

Les transformations des pratiques et des représentations des enfants en matière de vélo sont longues et se heurtent à la division par sexe dans les quartiers populaires. L'aisance technique, notamment au niveau des habiletés complexes, est moindre chez les filles. Le sentiment de sécurité se dégrade également à leur niveau. Les mobilités indépendantes sont moins développées. Les limitations familiales, notamment de la part des mères, s'exercent davantage sur elles.

Dès lors, installer une spirale vertueuse d'ouverture socio-spatiale, d'ailleurs plus fréquente chez les garçons, exige une longue démarche d'apprentissage : un cycle d'animation sportive ne suffit pas et doit être complété par un travail de rencontre et de persuasion auprès des familles, en ciblant plus particulièrement les mères. Un travail d'enquête par questionnaire et par focus group avec les parents, dont les données sont en cours de traitement, nous permettra de mieux préciser les configurations relationnelles dans le système de limitations familiales à l'œuvre.

Pour autant, en travaillant avec les familles, le vélo, délaissé par les milieux populaires, malgré son faible coût, peut retrouver bonne presse dans les quartiers populaires. Cette démarche d'intervention sociale doit cependant être couplée avec une réflexion plus globale sur une dynamique socio-écologique valorisant, ce que les auteurs anglo-saxons appellent la « cyclabilité » (cyclability). Cet environnement favorable reste un chantier de premier ordre pour favoriser l'usage du vélo. Et, comme le rappelle Hélène Charreire (2014), « il semble bien établi, pour les jeunes, qu'une faible distance entre le domicile et l'école et un environnement perçu comme « sûr » ou agréable (criminalité, trafic, esthétique) soient associés à un mode de vie plus actif » (p.370). Le vélo peut alors, dans ces conditions, trouver une place de choix dans une démarche globale de santé publique, notamment pour les populations les plus précaires.