

Retranscription à l'identique de la copie remise par la/le candidat·e

MEILLEURE COPIE

3^e Concours de d'ÉDUCATEUR·RICE TERRITORIAL·E DES ACTIVITÉS PHYSIQUES ET SPORTIVES

Session 2022

RÉDACTION D'UNE NOTE À PARTIR D'UN DOSSIER

Commune de Sportville
Direction des sports

Le 25 janvier 2022,

NOTE :

À l'attention de Madame la Directrice des Sports

Objet : Évolution de la pratique et de l'apprentissage du vélo en France

Références :

- « Socle commun du savoir-rouler » Comité interministériel de la Sécurité routière – Ministère des sports
- « Plans vélo : des mesures concrètes pour faciliter l'usage du vélo » – Ministère de la transition écologique. 29 mai 2020

La préservation de l'environnement est un des axes majeurs de réflexion de notre Gouvernement. Diminuer l'empreinte carbone, favoriser des moyens de locomotion dits « propres » entraînant peu ou pas de pollution sont devenus des priorités pour les pouvoirs publics.

La pratique du vélo, au delà de ses bienfaits pour la santé, présente tous les avantages sur les plans économiques et écologiques.

Par quels moyens les politiques sportives des collectivités territoriales peuvent-elles promouvoir la pratique et l'apprentissage du vélo en France ?

Nous verrons dans une première partie des mesures concrètes mises en place par les pouvoirs publics pour faciliter l'usage du vélo.

Puis, dans une seconde partie, nous étudierons les différentes propositions réalisées pour développer la culture vélo en France ainsi que les limites auxquelles les collectivités sont confrontées.

I . La pratique du vélo en France

Économique et écologique, le vélo présente beaucoup de qualités pour ses usagers.

a. Avantages et bienfaits de la pratique du vélo

Avant la crise sanitaire de 2020, le vélo était déjà ancré dans les habitudes de déplacement des français. En 2019, 3% des français disaient rouler régulièrement en vélo. Une proportion qui a fortement augmenté ces dernières années avec la crise sanitaire.

Pratiquer le vélo a bien des avantages : il est bon pour la santé, économique à l'achat et très vite rentabilisé et demande peu d'entretien contrairement à une voiture et ne nécessite pas d'assurance. De plus, le déplacement en vélo offre une totale liberté car le pratiquant peut varier ses parcours, il n'est pas confronté aux problèmes de circulation et d'embouteillage dans les grandes villes et permet ainsi de ne pas arriver stressé sur son lieu de travail. Bien que les pays du Nord de l'Europe possèdent depuis longtemps une culture vélo propre, c'est-à-dire où les déplacements à vélo semblent être naturels, la France tente de s'orienter de plus en plus vers une mobilité active, et trouve d'autres alternatives à l'automobile.

Présentée en conseil des ministres le 26 novembre 2018, la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) a été adoptée définitivement par l'Assemblée Générale le 19 novembre 2019. Cette loi reconnaît désormais le vélo comme un mode de transport à part entière.

Le Gouvernement a décidé de s'impliquer dans l'apprentissage du vélo chez les jeunes. Pourquoi ce public en particulier ? Pour qu'il y ait davantage de pratiquants dans les années à venir.

b. Les enjeux du Plan vélo lancé par le Gouvernement

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 structures, ou encore de formation pour les particuliers et les collectivités.

Le plan vélo 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.

Pour cela, grâce au coup de pouce vélo, le Gouvernement va tripler le budget dédié au développement du vélo en France. Le 29 mai 2020, le Gouvernement annonce que l'enveloppe dédiée initialement à 20 millions d'euros serait portée à 60 millions d'euros.

Concrètement, le coup de pouce vélo permet la prise en charge jusqu'à 50 euros de la remise en état d'un vélo au sein de réparateurs référencés.

Il permet également une prise en charge à destination des collectivités jusqu'à 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire pour vélo, ainsi que des formations gratuites pour apprendre à circuler en sécurité.

Afin d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo, une prise en charge de 400 euros par an et par salarié est attribuée aux employeurs du secteur privé.

Ce forfait exonéré d'impôt sur le revenu présente bien des avantages et permet aux salariés d'agir pour l'environnement.

Enfin vélos et territoires a lancé en 2020 une stratégie pour donner plus 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.

Pour les porteurs de projets, différents financements sont possibles : ressources multiples au plan local, national ou européen. Différents leviers de financement peuvent être actionnés. La cohérence entre les différents échelons territoriaux sont à souhaiter.

Les collectivités territoriales consentent l'essentiel des investissements en faveur des projets vélo. En 10 ans, le budget en faveur des politiques cyclables a augmenté de 40%.

Au niveau régional, les actions sur les projets vélo sont de différents angles : mobilité activité, planification et développement territorial, développement touristique, ou encore développement des aménagements cyclables.

À l'échelle communale, les financements pour les projets vélo sont du domaine de mobilité quotidienne, du stationnement, de la voirie, du tourisme, de l'éducation et du sport. Quelles actions sont donc menées pour l'apprentissage du vélo ?

II . Promouvoir le « Savoir rouler à vélo »

a. Pratiquer dès le plus jeune âge

Le Comité Interministériel à la sécurité routière a adopté le 9 janvier 2018 une mesure visant à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. À l'horizon 2022, la généralisation du programme devrait permettre aux jeunes entrant en collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans des conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité.

Pour cela, les ministères des sports, de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse, des transports et de l'Intérieur, mais aussi les fédérations sportives, associations, professionnels d'encadrement et collectivités pourront intervenir dans la mise en place et contribuer à l'organisation de séances d'apprentissage, dans un contexte scolaire, péri-scolaire ou extra-scolaire.

L'apprentissage du vélo trouvera une place à part entière dans la continuité de la sécurité routière, afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo. Le volume global minimum à l'acquisition des compétences du savoir rouler à vélo est de 10 heures.

Il faudra d'abord maîtriser les fondamentaux du vélo (savoir pédaler), puis découvrir la mobilité en milieu sécurisé (savoir circuler) pour enfin se déplacer en situation réelle (savoir rouler à vélo).

Les enjeux du plan « Génération vélo » est un investissement à long terme qui consisterait à tripler l'utilisation du vélo d'ici 2024.

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.

Les compétences cyclistes à acquérir vont bien au delà du simple fait de « savoir faire du vélo ». Il s'agit de préparer l'enfant à l'utilisation de la bicyclette « utile ». Les politiques locales pour le développement des déplacements « doux » encouragent l'utilisation du vélo par la mise en place d'infrastructures spécifiques.

b. Contraintes des programmes d'action en faveur du vélo

Dans la politique des actions mises en place en faveur du vélo, toutes les communes n'ont pas la même équité. Certaines sont mieux préparées et mieux équipées.

La ville d'Amiens par exemple développe des actions comme le vélan (équivalent du vélib) pour les locations de vélos sur une courte durée.

La commune de Bourgoin-Jallieu, a mené depuis 2014 plusieurs événements pour promouvoir la pratique du vélo pour tous. Cela s'est traduit par la participation à la journée nationale du vélo. Côté aménagement, des efforts ont été réalisés pour augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables, en créant une continuité en ville ou le long des rivières.

La commune d'Évry quant à elle, avoue ne pas mener encore d'actions favorables à la pratique du vélo, bien qu'elle souhaite développer cet axe.

En France, les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont le produit d'un zonage des pouvoirs publics.

Les zones exclusivement urbaines se distinguent par des appellations lourdes de sens : zones à urbaniser en priorité, zones d'éducation prioritaire, zones urbaines sensibles, sont des territoires où se retrouvent des exclus, des précaires...

Dans ces quartiers, les activités physiques restent en retrait par rapport à l'ensemble du territoire français. Les mobilités quotidiennes y sont différentes : les voitures sont peu nombreuses mais plus polluantes, le vélo moins utilisé qu'ailleurs.

Pour ces quartiers, le vélo est utilisé comme un loisir de vacances.

L'exemple de la ville de Strasbourg, dans un quartier prioritaire relate la pratique du vélo dans les quartiers sensibles.

Dans ce quartier, la collectivité développe le vélo comme outil de loisir mais aussi comme mobilité douce pour se rendre à l'école, pour déambuler librement dans la ville.

Un cycle d'animation ne suffit pas, et il doit être complété par un travail de rencontre et de persuasion auprès des familles.

En travaillant avec les familles, le vélo, délaissé par les milieux populaires, malgré son faible coût, peut retrouver bonne presse dans les quartiers populaires.

L'ambition affichée du Gouvernement de tripler les déplacements à vélo paraît ambitieuse d'ici 2024. Des mesures pour que la France adopte une réelle culture vélo sont nombreuses.