



marche et vélo : une conquête spatiale



**ACTES DES
RENCONTRES DU CLUB
JEUDI 10 NOVEMBRE 2022**



CLUB DES **villes & territoires**
cyclables et marchables

Françoise Rossignol accueille avec grand plaisir cette nouvelle édition des Rencontres à l'Hôtel de ville de Paris, après plusieurs années d'interruption liées au contexte sanitaire. Une journée qui a commencé fort, rappelle la présidente du Club, avec la publication, dans le journal Le Monde, d'une tribune signée par une trentaine d'élu.es du Club appelant à mettre en œuvre une nouvelle conquête spatiale. Une affirmation forte de l'engagement des collectivités à accentuer le développement des mobilités actives sur tous les territoires.



Ouverture de la journée par David Belliard

Ouverture de la journée par David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie et Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables.

David Belliard a rappelé l'engouement que connaît la capitale pour le vélo, avec des records de fréquentation qui ne cessent d'être battus. Dans certains cas, cet enthousiasme engendre un « revers de la médaille » se traduisant par des pistes surchargées, à l'instar du boulevard Sébastopol qui héberge l'une des pistes les plus utilisées d'Europe. « Notre conquête spatiale n'était peut-être pas assez ambitieuse » a indiqué l'élu. « Cet exemple nous invite donc à améliorer la qualité des infrastructures cyclables que nous livrons et à continuer à rééquilibrer l'espace public, en prenant notamment de la place à la voiture qui représente encore aujourd'hui 50 % de l'occupation de l'espace public. Nous devons donc aller plus loin, transformer notre espace public pour l'adapter aux grands enjeux et améliorer la qualité des infrastructures que nous livrons : la reconquête de l'espace public, c'est ne pas opposer les mobilités et, surtout, ne pas opposer la marche et le vélo. »

LA COHABITATION DES MODES, UN ENJEU DE POLITIQUE PUBLIQUE

Pour David Belliard, la marche et le vélo « sont deux modes intimement liés » qui nécessitent tous deux des aménagements de qualité. « Nous rencontrons aujourd'hui une résistance sur le fait que les vélos ne respecteraient pas les piétons ». Cet enjeu de cohabitation entre modes actifs devient donc un « enjeu de politique publique extrêmement fort : lorsque nous livrons des infrastructures cyclables de qualité qui prennent en compte les piétons, on arrive à résoudre en partie cette cohabitation. Nous partageons une volonté politique majeure pour la transformation de nos mobilités. C'est d'ailleurs le sens de la tribune publiée par le Club dans le



Françoise Rossignol, présidente du CVTCM

journal Le Monde que j'ai co-signé aujourd'hui avec mes collègues du Club qui rappelle nos attentes, notamment celles d'un soutien plus appuyé de l'État pour accompagner cette dynamique en faveur de la marche et du vélo. Oui, affirmons-le, la marche et le vélo sont des solutions durables, efficaces et, comme je l'ai constaté ce matin, joyeuses ! ».

➔ **« Marche et vélo : la nouvelle conquête spatiale ! » : une tribune des élu.es du Club à retrouver en ligne**

Françoise Rossignol, présidente du Club, a mentionné cette tribune et l'importance de porter un message commun : « Lorsqu'on arrive à se réunir, on est plus forts : l'exemple de l'Alliance pour le vélo, qui réunit associations de collectivités, d'usagers et acteurs du monde économique, en témoigne ».

UNE NOUVELLE HIÉRARCHIE DES MOBILITÉS

Françoise Rossignol rappelle que les dernières Rencontres du Club ont eu lieu avant la crise sanitaire. Depuis, beaucoup de choses ont changé, avec l'explosion de la pratique du vélo : « le vélo est devenu un élément de mobilité à part entière ». L'extension des terrasses et les files de personnes attendant devant les boutiques ont également mis en évidence l'importance de protéger les trottoirs dans l'espace public, « le parcours piéton doit être pensé et réfléchi ».

Signalétique, jalonnement, continuités : la marche, première des mobilités actives, doit prendre son entière place dans la ville. La complémentarité des modes actifs doit présider, comme l'a rappelé la présidente du Club : « Les mobilités actives sont un tout : le vélo ne doit pas prendre le pas sur le piéton, ni l'inverse. Il faut appliquer la hiérarchie suivante : piéton, vélo, transports en commun et ensuite transports motorisés individuels ».

EXPERTISE ET ACCOMPAGNEMENT SONT CONVOQUÉS

Se réunir et échanger sur le sujet est important, tant les situations évoluent rapidement, comme l'indique Françoise Rossignol : « Les questions évoluent, en termes d'infrastructures, de réglementation : avec le développement de la pratique vélo, de nouvelles questions se posent tandis que d'autres deviennent obsolètes. Les collectivités doivent donc être pro-actives et anticiper au maximum les difficultés qui émergent. On doit, individuellement et collectivement, intégrer de nouvelles manières de se comporter dans l'espace public face à une situation qui évolue positivement pour la marche et le vélo. Une situation qui fait naître de nouveaux enjeux : financiers, pour accompagner les efforts des collectivités, et de montée en compétence, avec une expertise qui doit se développer chez les élus et chez les techniciens. »

Table-ronde 1

La marche est-elle le parent pauvre des politiques de mobilité ?

Alors que la marche est le deuxième mode de déplacement du quotidien en France – et la première des mobilités actives – elle ne bénéficie toujours pas d'un Plan marche national, à l'inverse de plusieurs pays européens qui en sont dotés. Disposant de moins d'indicateurs pour l'évaluer que les autres modes de déplacement, la marche semble souffrir d'une importance moindre dans les politiques publiques de mobilité, bien que cette situation évolue.

David Belliard, adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie (75)

Anne Faure, présidente de Rue de l'Avenir, représentante du collectif Place aux Piétons

Jérôme Monnet, chercheur membre du laboratoire LVMT (Laboratoire Ville Mobilité Transport), directeur de l'école d'urbanisme de Paris

« La marche est sous-enregistrée techniquement dans les enquêtes de déplacement alors que 100 % des déplacements engagent la marche », rappelle Jérôme Monnet. C'est le paradoxe que constitue la marche, qu'il qualifie de « *mode de déplacement diffus* ». Alors que le débat public est très structuré par la question des chiffres, cette absence du mode marche des enquêtes de déplacement a des conséquences directes sur l'orientation des politiques publiques de transports : « *La marche tombe dans une espèce de trou noir : les politiques de mobilité sont encore largement des politiques de transport, très techniques voire technologiques. Or, la marche est faiblement technologique et donc pâtit de ce prisme décisionnel, d'autant plus que, pour la marche, on n'a pas d'héritage des politiques de transport transposables. Le vélo est un objet, qui a ses besoins, et ces besoins sont relativement homogènes. Si vous prenez la marche, c'est un objet de nature complètement différente : on parle de voirie, d'urbanisme, des espaces verts, de la marche loisirs, des cheminements internes aux îlots et aux bâtiments, des centres commerciaux : une très grande quantité d'espaces concernés par des politiques différentes ; etc. Comment faire une action publique à travers cette extraordinaire hétérogénéité ?* »



LA MARCHÉ, UN MODE DIFFICILE À APPRÉHENDER

Cette transversalité explique que des spécialistes très polyvalents soient nécessaires pour mener une politique publique adaptée : architectes, ingénieurs, paysagistes, etc. Cela n'est pas chose aisée selon Anne Faure : « *Nous avons de très bons ingénieurs qui savent faire circuler des voitures ; la transposition à un autre objet – le vélo – était relativement facile. Pour un autre espace plus large – la marche –, c'est beaucoup plus difficile à appréhender. C'est aussi plus cher, il y a beaucoup plus de surface : toute la surface de l'espace public est susceptible d'accueillir des gens qui marchent. Améliorer la marche dans la ville est plus coûteux que de faire des pistes cyclables. Développer la marche, c'est également un enjeu démocratique, c'est donner le choix. Il y a des gens qui aiment marcher, qui ont envie de faire cet exercice pour leur santé ou pour la convivialité de la marche.* »

LA MARCHÉ DOIT SUIVRE L'EXEMPLE DU VÉLO

La France a récemment démontré qu'elle voulait rattraper son retard concernant le développement d'un mode de déplacement spécifique, en l'occurrence le vélo. C'est pourquoi, pour Anne Faure, « *il faudra faire le même effort pour la marche que pour le vélo* ». A ce titre, le rôle du Baromètre des villes et villages marchables est fondamental : « *le Baromètre est l'occasion de montrer que la marche est un sujet qui existe* ». Les résultats de la première édition, publiés en septembre 2021, avaient permis de souligner les besoins des piétons pour des déplacements sécurisés et agréables : sanctuariser les trottoirs pour les piétons, accentuer la verbalisation du stationnement illégal, modérer la vitesse des véhicules, constituer un réseau de cheminements piétons, etc. La moyenne nationale des résultats issue du Baromètre avait fait part d'une situation peu exemplaire pour les piétons.

UN ESPACE PUBLIC À RÉORGANISER

David Belliard reconnaît que « *Paris est une ville compliquée pour les piétons, elle l'a toujours été* ». Cela s'explique par le fait que la ville entre dans une nouvelle ère : « *Ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui, c'est de complexifier l'usage public en le réorganisant* ». Cette réorganisation implique nécessairement des choix à assumer : « *On ne peut plus se permettre de dilapider l'espace public : on en a besoin pour les arbres, pour les cyclistes, pour les piétons. Le modèle de la voiture reine n'est plus tenable ; la réduction drastique de sa place en ville est donc un choix que nous assumons* ». C'est d'ailleurs au sujet du partage de la voirie que la marche est le parent pauvre, selon Jérôme Monnet, davantage que sur l'espace public : « *La marche est un parent pauvre seulement quand on la considère sous l'aspect du partage de la voirie. Des actions pour la marche ont été prises dans le passé, notamment lors de la construction d'espaces verts, anciennement appelés promenades.* »

MARCHÉ ET QUALITÉ DE L'AIR, MÊME COMBAT

Pour David Belliard, un parallèle peut être établi entre la marche et la qualité de l'air : « *De la même manière que la marche n'est pas un sujet, tant elle va de soi, la prise de conscience que la qualité de l'air pollué nous rend malade est venue tardivement* ». L'élus parisien précise ensuite : « *Depuis 150 ans, je note que les technologies ont cherché à nous libérer de la marche, notamment en cherchant à gagner en vitesse. Les politiques publiques ont accompagné ces technologies et l'exemple de l'automobile est édifiant : une ville comme Paris n'est pas du tout faite pour la voiture. Nous avons, d'une certaine manière, tordu la ville pour l'adapter à l'automobile. Or, l'espace public est rare et précieux, on ne peut plus se permettre de le dilapider. C'est une ressource limitée – Paris est une ville de 10 km sur 10 km, extrêmement dense. Dire qu'on veut développer les pistes cyclables, c'est donc assumer qu'on veut prendre de la place à l'automobile. Cela nécessite du courage* ».

LA MARCHÉ-LOISIR VALORISÉE AU DÉTRIMENT DE LA MARCHÉ-UTILITAIRE

Jérôme Monnet prolonge ce discours, indiquant que « *le problème de Paris n'est pas son héritage pédestre mais son héritage automobile* ». Pour le directeur de l'école d'urbanisme de Paris, « *nous avons disqualifié culturellement et techniquement la marche-déplacement du quotidien en lui donnant plein de désavantages mais, dans le même temps, nous avons construit une extraordinaire valorisation de la marche-loisir* ». Anne Faure abonde en pointant du doigt le tout-voiture « *qui a entraîné un glissement sémantique : les gens considèrent que marcher, c'est se promener. A ce titre, l'installation de signalétique piétonne dans les collectivités est extrêmement importante et permet d'illustrer la possibilité de marcher pour les déplacements du quotidien* ».

Les collectivités doivent donc évaluer à l'aune du point de vue piéton les politiques publiques de mobilité qu'elles mettent en place. Cela est encore insuffisamment le cas selon le directeur de l'École d'urbanisme de Paris qui dénonce le fait qu'on trouve encore, trop souvent, « *des actions qui s'inscrivent dans une logique anti-marche. Il nous faut voir dans quelle mesure, par rapport aux objectifs que nous nous fixons, nous sommes en train de faire le contraire de ce que nous voulons* ».

UNE VILLE À CONSTRUIRE À HAUTEUR D'ENFANT

Faire en sorte que la marche ne soit plus le parent pauvre des politiques publiques de mobilité, c'est réussir à s'appuyer sur des alliés objectifs, comme l'ont rappelé plusieurs participants. Pour **Nicolas Martin**, vice-président de Nantes métropole (44), « *si l'enfant trouve sa place aujourd'hui dans la ville, l'ensemble des citoyens la trouveront* ». D'où l'importance de dispositifs comme les Rues aux écoles, qui visent à « *reconfigurer les quartiers aux alentours et à faire*



Les élus présents dans le public ont pu compléter ces interventions par des précisions sur leurs expériences locales. De gauche à droite, Nicolas Martin, Francis Gazeau et Alain Jund (en bas)

UNE PARTICIPATION CITOYENNE POUR RENDRE LA VILLE MARCHABLE

Alain Jund, vice-président de Strasbourg Eurométropole (67), mentionne deux autres catégories d'usagers pouvant également être qualifiées « d'alliés objectifs » dans cette promotion d'une ville marchable : « *les associations autour du handicap, parce qu'une ville accessible est une ville piétonne, et les associations autour du vieillissement* ».

Pour construire une ville marchable, la participation citoyenne constitue un levier précieux : « *Lorsqu'on rencontre une difficulté dans un quartier, rien de mieux que de faire venir les habitants ; bien sûr, on aura celui qui rôle tout le temps mais cela permet de prendre des décisions en commun et ensuite de*

des espaces plus apaisés, des espaces où l'on vit plus qu'on ne se déplace » selon David Belliard. Ces aménagements sont fondamentaux pour Anne Faure qui rappelle à quel point « *la vie de quartier se crée autour des écoles, lieux extrêmement importants pour la cohésion sociale* ».

Construire une ville à hauteur d'enfants peut se faire avec l'aide des parents d'élèves, qui peuvent être des « *alliés objectifs* » souligne Anne Faure, qui indique également le besoin de se rapprocher du domaine du transport collectif, la majorité des rabattements sur les transports collectifs se faisant à pied.

communiquer ensemble », témoigne **Francis Gazeau**, maire de Cadajac. Jérôme Monnet abonde, nuanciant toutefois sur la difficulté, dans le cadre de participation citoyenne, à toucher l'ensemble des publics, notamment les adolescents, souvent un angle mort de ce type de démarches.

Pour ne plus que la marche soit le parent pauvre des politiques publiques de mobilité, le chercheur **Frédéric Héran** pointe du doigt la manière dont nous quantifions la pratique de la marche en France, parlant uniquement de part modale quand nous pourrions parler, à l'instar de la Suisse, d'étapes : « *En Suisse, on compte en étapes : ainsi, un déplacement à pied pour aller à la gare prendre le train pour ensuite aller à pied au travail depuis la gare sera comptabilisé comme trois étapes en Suisse. En France, ce déplacement sera uniquement associé au train, la marche disparaît. La Suisse met les étapes en avant, pas les déplacements. On peut également compter en distances ou en temps. Cela permet de changer les perspectives : ainsi, en Suisse, les temps consacrés à la marche sont dominants à ceux consacrés à la voiture* ».



Frédéric Héran

Retrouvez le dossier du Club consacré à la complémentarité entre marche et vélo



LES DOSSIERS DU CLUB

JUILLET 2022

Cours de Vincennes

Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires

La marche au cœur des déplacements du quotidien

LA MARCHÉ EST INTRINSÈQUEMENT PRÉSENTE DANS NOS QUOTIDIENS (elle est le "ciment de la ville" selon l'expression de Sonia Lavandinho) et répond à plusieurs enjeux : en premier lieu de **mobilité** (mode alternatif à l'automobile) mais aussi de **santé publique** (lutte contre l'inactivité physique et la sédentarité), de **pouvoir d'achat** (mode de déplacement le moins coûteux et le plus accessible) et d'**environnement** (réduction de la pollution et des nuisances sonores).

CLUB DES VILLES & TERRITOIRES cyclables et marchables

Table-ronde 2

Pour protéger les piétons, exclure les vélos ?

Sophie Dupressoir, conseillère municipale déléguée à la ville marchable et cyclable, Strasbourg (67)

Gilles Namur, adjoint au maire, espaces publics, nature en ville, biodiversité et fraîcheur, mobilités, Grenoble (38)

Patrice Pattée, adjoint au maire, espaces publics et mobilités, Sceaux (92) – vice-président du Club des villes et territoires cyclables et marchables

Certaines collectivités françaises connaissent aujourd'hui une importante hausse de la pratique cyclable, ce qui peut conduire à des situations d'inconfort dans les espaces majoritairement piétons.

À Strasbourg, les évolutions ont été progressives témoigne Sophie Dupressoir : l'arrivée du tram au milieu des années 90 a été un « vecteur d'apaisement dans une ville qui n'avait pas été épargnée par le tout-voiture dans l'après-guerre ». Strasbourg a aujourd'hui des parts modales marche et vélo qui sont parmi les premières en France et en constante augmentation.

Cependant, « les conflits piétons/cyclistes sont désormais la première cause d'interpellation par la presse et les habitants. C'est une forme de revers de la médaille d'une ville cyclable ; on arrive à un stade qui nous amène à réellement prendre au sérieux ce sujet » confirme l'élue. Désormais, « les nuisances du centre-ville ne sont plus liées à l'automobile ». Si ce phénomène est difficile à évaluer, « il est tout à fait réel et ne va aller qu'en s'amplifiant, parce que les mobilités actives se développent et aussi parce que la population vieillit. Une population vieillissante, c'est une population plus anxieuse face à ces conflits et plus fragile en cas d'incidents ».



UNE COHABITATION DIFFICILE AVEC LES LIVREURS À VÉLO

Gilles Namur partage ce constat à Grenoble qui s'est inspiré des politiques cyclables de Strasbourg, notamment pour le réseau Chronovélo. Ce réseau « permet de travailler sur tous les modes : on agrandit les trottoirs, on crée des pistes bidirectionnelles de 4 mètres de large, on réduit évidemment la place de la voiture (le nombre de stationnement et de voies circulées). Et en plus on en profite aussi pour végétaliser les espaces ». La volonté de la municipalité de créer « le plus de rues piétonnes dans la ville » se heurte à la cohabitation avec les cyclistes, notamment « avec les livreurs à vélo qui génèrent un important sentiment d'insécurité. Il y a donc un réel travail à mener pour que le centre piétonnier ne soit plus un espace de transit ».

Pour Patrice Pattée, « les conflits peuvent venir de ceux qui demandent des pistes cyclables, notamment les néo-cyclistes désireux de disposer d'autoroutes pour traverser la ville ».

LES RÉSEAUX CYCLABLES NE DOIVENT PAS FRAGILISER L'APAISEMENT DES CENTRES-VILLES

Cet espace public pacifié pourrait néanmoins être fragilisé, par l'arrivée du réseau express vélo – RER V – s'inquiète l' élu. Ce projet cyclable majeur de la région Ile-de-France prévoit que deux axes majeurs aboutissent « quasiment dans la rue piétonne de la commune ». Patrice Pattée craint que le cœur de ville de Sceaux, « apaisé par réduction des vitesses et par les aménagements », devienne un lieu de conflits entre usagers. Non sans une pointe de provocation, l' élu ajoute : « On a refusé le passage d'une autoroute voitures dans les années 70, on ne va pas accueillir aujourd'hui une autoroute vélos : le RER V possède de nombreux avantages mais nous ne voulons pas qu'il déstabilise le cœur de ville apaisé ».

DES SOLUTIONS POUR ÉVITER LES CONFLITS D'USAGE

Gilles Namur insiste sur les vertus des réseaux express vélo et, de manière plus générale, des infrastructures vélo qui « résorbent les conflits et ont même réduit la vacance commerciale dans la ville : dans les rues où passent le réseau Chronovélo, celle-ci a baissé de 16 % à 8 % ». Sophie Dupressoir indique qu'à Strasbourg, « un des moyens d'alléger les conflits d'usage, c'est d'offrir des itinéraires de délestage aux cyclistes dans le centre-ville où les espaces sont contraints. C'est le projet qu'on appelle Ring piéton-vélo, qui désigne un anneau, un contournement du centre-ville historique comportant à la fois un aménagement cyclable – une bidirectionnelle de 4 mètres de large, la norme pour notre réseau vélo express – et une promenade agréable pour les piétons. Il va être conçu d'ici la fin du mandat, pour un budget de 7 millions d'euros. Cet itinéraire efficace, lisible, va pouvoir être emprunté facilement, même par les cyclistes temporaires, en suivant un principe de séparation des flux ». Ce projet strasbourgeois change par

rapport au premier Plan piéton (2011-2020) qui avait retenu le principe de la cohabitation et de la non-séparation des flux dans les espaces partagés. Désormais, l'ensemble des actions en faveur des mobilités actives se retrouvent « dans un programme d'élargissement de notre centre-ville plus large qu'on appelle « ville à vivre » ».

DES COMPORTEMENTS À SANCTIONNER ?

« Chaque mode de déplacement a ses infractions phares : la voiture va se garer sur les trottoirs et les pistes cyclables, le cycliste va griller les feux rouges, etc. On ne s'interdit pas du tout l'aspect répressif, aussi bien à l'égard des cyclistes que des automobilistes. Se pose juste la question de la modulation des amendes à adresser, le montant pouvant être, pour certains publics, notamment étudiants, très importants », avance Sophie Dupressoir. Le besoin de sensibiliser les polices municipales est également primordial. À Grenoble, une brigade de trois policiers municipaux à vélo sensibilise et verbalise pour garantir une cohabitation apaisée entre différents usagers de l'espace public. La vigilance du respect des règles se retrouve également à Sceaux, notamment dans la rue piétonne où le cycliste doit impérativement descendre du vélo. Patrice Pattée appelle de ses vœux à ce que les villes soient le plus « perméables possibles, notamment pour les circulations actives ».

L'APPRENTISSAGE COMME SOLUTION

Un autre enjeu majeur concerne la formation des futures cyclistes. Comme le résume Gilles Naumur, « les infrastructures ne sont pas uniquement destinées aux cyclistes, qui font déjà du vélo, mais pour donner l'envie de vélo à ceux qui n'en font pas actuellement. D'où la généralisation du savoir rouler à vélo dans les écoles grenobloises et le travail très important des associations en faveur de la remise en selle ». Cet enjeu de formation des générations futures est également très présent dans l'action municipale à Sceaux où ont été mis en place, dans le cadre du savoirrouler à vélo, « des itinéraires enfants très peu circulés par les voitures, un marchepied pour cette nouvelle génération pour découvrir ce qu'est la circulation à vélo dans la ville. Ces itinéraires permettent de desservir les écoles, collèges, lycées et le parc en toute sécurité ». Donner de la visibilité à la pratique du vélo, notamment par les enfants, facilite le partage de l'espace public, comme le confirme Patrice Pattée : « Plus le flux de vélos est important dans la rue, mieux ça se passe entre les vélos et les voitures. C'est une question de rapport de forces, de masse critique. L'objectif est que les cyclistes repoussent naturellement la voiture ; aujourd'hui, nombreux automobilistes s'arrêtent déjà pour laisser passer le vélo ».

LA PÉDAGOGIE À LA RESCOUSSE

Des efforts doivent encore être menés pour que les règles de partage soient connues de tous et toutes. C'est ce qu'indique Gilles Namur : « *personne ne comprend le panneau M12* ». Sophie Dupressoir constate « *qu'on a un centre-ville illisible pour les cyclistes avec des zones de rencontre, des zones piétonnes, maintenant des zones à trafic limité. On va ajouter, en dessous des panneaux routiers, des panneaux d'information pour les cyclistes pour les informer de quelle règle s'applique à quel endroit* ». **Valérie Fauchoux**, adjointe à la

mairie de Rennes, a appuyé ces propos : « *La zone de rencontre, personne ne sait de quoi il s'agit. Pareil pour le Code de la rue* ». Un travail de pédagogie sur les règles existantes doit être mené selon l'élue rennaise : « *A peine a-t-on donné de la place aux cyclistes qu'il faudrait déjà réduire, soit leur vitesse, soit les faire contourner. Je pense très sincèrement qu'on ne doit pas habituer nos cyclistes à avoir des comportements de bagnolars. Ce travail autour de ces pratiques se fait sans doute par les aménagements mais aussi par une forme d'éducation forte (...) montrer les usages pour ensuite travailler les imaginaires pour construire une ville en commun* ».



Table-ronde 3

La guerre des modes n'aura pas lieu

Dominique Andrès, adjoint au maire d'Épinal, chargé de la transition écologique et du développement durable

Patrick Gannon, conseiller municipal délégué au plan vélo et à la sécurité routière, Angers

Thierry Marchand, directeur général adjoint du pôle transition écologique et cadre de vie, Lorient

Se déplacer, c'est partager la route et l'espace public avec autrui. Cela implique de respecter les autres usagers, condition indispensable à une bonne cohabitation entre différents modes. Si les conflits existent, les territoires sont encore loin d'une situation de guerre.

Patrick Gannon reconnaît aujourd'hui un changement de paradigme, porté par une partie grandissante de la population qui revendique son engagement écologique : « *Chaque personne qui a un mode de déplacement propre pense être plus légitime que son voisin* ». Un tel postulat ne permet pas d'appréhender sereinement le partage de

l'espace public, d'autant plus que les usages évoluent rapidement. Dominique Andrès ironise : « *avec les trottinettes, les piétons vont adorer les cyclistes* ». À Angers, une campagne de sensibilisation et de communication intitulée « *La rue n'est pas la jungle* » met en scène des animaux, « *une façon de dédramatiser* ». Informer et prévenir s'avère indispensable, avant de passer à « *une phase de verbalisation* ». La communication autour des animaux a été prolongée par une campagne inspirée des écrits de La Fontaine qui rappelle « *qu'en ville, le plus rapide n'est pas celui qu'on croit* ».

UNE CHARTE POUR PROLONGER LE CODE DE LA RUE

À Lorient, les nombreuses zones de rencontre se retrouvent principalement à l'échelle des quartiers, pour éviter le trafic de transit. Une présentation de ces zones de rencontre se retrouve dans la *Charte de la rue lorientaise* qui invite les habitants à « *partager la rue et adopter les bons réflexes* ». Finalisée en 2017, la Charte de rue a été co-construite collectivement, mettant autour de la table tous les acteurs de la mobilité : associations, transports, police, grands employeurs avec un engagement à respecter le Code de la



Des collectivités de tailles diverses mais des constats partagés : témoignages de Dominique Andrès, Thierry Marchand et Patrick Gannon

rue : « Cette charte demande un engagement de tous pour un respect mutuel dans ces zones de circulation partagées. Elle est un prolongement du Code de la route, basé sur un schéma réglementaire, quand notre Charte de la rue permet de parler des usages ». Un tel document a pour vertu de rappeler une vérité souvent méconnue, selon Thierry Marchand : « Le piéton en ville, par définition, est le principal acteur. Il est le plus vulnérable mais également celui qu'on retrouve en plus grand nombre. Un piéton est celui qui mettra le moins en danger les autres ».

LES VERTUS ÉCONOMIQUES DES ESPACES PARTAGÉS

« Partager la voirie, c'est aussi maîtriser les coûts : par les temps qui courent et les budgets limités, ça n'est pas anodin », rappelle l' élu lorientais. Une préoccupation budgétaire qui s'est également retrouvée à Épinal, conduisant la ville à se rapprocher de Sonia Lavadinho, anthropologue et géographe sur la mobilité urbaine : « En Suisse, la voirie secondaire et les petites routes rurales sont très utilisées : on va donc partir sur un schéma de ce type-là, qui ne nécessitera pas une énorme infrastructure mais surtout de la réglementation sur certains secteurs. Notre plan de mobilités de mai 2022 suit cette logique : on a eu beaucoup de changements dans la ville d'Épinal, uniquement avec des marquages provisoires, des déplacements de stationnement, etc. Ça nous a coûté 400 000 euros, une somme raisonnable vu les changements que ça a impliqués ». Cette maîtrise des coûts ne doit pas se faire au détriment de la qualité. Thierry Marchand indique l'importance que « les gens voient une plus-value, malgré les coûts maîtrisés, que ça soit perçu comme un aménagement urbain qualitatif, d'où notre travail notamment autour du végétal ». Dépasser le simple cadre des mobilités conduit à imaginer des aménagements ludiques, sportifs et culturels, ce qui a guidé les actions de la ville d'Épinal : « Dans notre plan mobilité, nous avons fait travailler tous les services ensemble, avec comme objectif que les mobilités soient au service d'un mode de vie que l'on souhaite promouvoir, moins motorisé et plus relationnel ».

DES USAGES À GUIDER

« La guerre des modes commence tout juste à apparaître, enfin ! ». Volontairement ironique, la formule de Dominique Andrès évoque la situation à Épinal, ville dans laquelle le vélo se fait progressivement une place, aidé par le vélo à assistance électrique et la mise en place d'un système de vélos en libre-service (VLS). Lancé en 2021, le service de VLS a très bien été adopté, notamment auprès d'une population jeune, « largement au-delà de nos attentes initiales ». La pratique du vélo a en effet connu une hausse spectaculaire sur le territoire, rendant caduque un certain nombre d'aménagements cyclables : « Je savais qu'un certain nombre d'aménagements cyclables – notamment sur les trottoirs – allaient devenir obsolètes avec la hausse de la pratique cyclable mais, sincèrement, je pensais que ça arriverait

dans 5 ou 10 ans. C'est venu plus vite que prévu ».

Selon l' élu, « les espaces partagés se prêtent parfaitement bien à notre centre-ville : on a mis en place de la signalétique, mais cela ne suffit pas. Il faut des aménagements pour ensuite guider les usages. On peut citer l'exemple de la mise en place de zones à 30 km/h ou à 20 km/h : ce n'est pas seulement une réduction de la vitesse, mais un usage redéfini derrière. Le choix de la ville – une déclinaison de ce qui est fait au niveau de la communauté d'agglomération – est le partage des espaces ». Le développement des mobilités actives doit par ailleurs se penser de manière territorialement ambitieuse : « Ce n'est pas uniquement les habitants de la ville qui doivent s'approprier les aménagements mis en place mais tous les bassins de vie ». Cela implique d'articuler les différentes compétences en présence entre les services (voirie, déplacements) pour garantir des continuités cyclables, indispensables au confort des cyclistes.

DÉFINITION RÉGLEMENTAIRE

Article R.110-2 du Code de la route - Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

FAIRE CONNAÎTRE LES BONNES PRATIQUES

Une attente commune émerge : celle d'une campagne nationale sur les bonnes pratiques à adopter lors des déplacements. Dominique Andrès l'appelle de ses vœux : « Si notre message est relayé par une campagne nationale, cela ferait beaucoup de bien à tout le monde. A partir du moment où on fait le choix d'espaces partagés, il faut vraiment mettre en avant les droits et devoirs de chacun, que chacun comprenne qu'elle est sa place dans la ville et quel est son devoir envers les autres usagers ».

Si les changements sur l'espace public peuvent parfois susciter craintes et inquiétudes, les effets positifs se font rapidement sentir. Ainsi, à Lorient, la mise en place d'un Observatoire de la mobilité délivre des indicateurs encourageants : « On a des taux d'accidentologie vélo qui sont stables ces dernières années alors que la pratique vélo augmente. Donc c'est plutôt encourageant ».

LE STATIONNEMENT CONDUIT À DES ARBITRAGES

Repenser l'espace public, c'est aussi interroger la question des contraintes à arbitrer : « Le stationnement, notamment quand il est en surface, peut conduire à placer des aménagements cyclables sur trottoirs. Faut-il s'inspirer de Tokyo, où les habitants qui achètent une voiture doivent prouver qu'ils possèdent un parking individuel ? On a trouvé un compromis dans le centre-ville avec une tarification pour les résidents : les riverains, moyennant 100 euros par an, peuvent station-

ner une à deux voitures dans la rue. Du jour au lendemain, on a vu toutes les voitures ventouses ou des personnes travaillant à proximité disparaître. On est persuadé qu'avec l'arrivée de la deuxième ligne de tram, il sera incongru de venir en ville en voiture », selon Patrick Gannon, pour la ville d'Angers. Angers est d'ailleurs également en réflexion sur l'équilibre à trouver avec certaines activités économiques, notamment celles des livreurs à vélo : « On a aussi pris un arrêté municipal interdisant les livraisons au-delà de 10h30 dans les rues piétonnes. Bien évidemment, l'idée n'est pas de mettre sous cloche l'activité économique mais on a reçu tellement de plaintes de la part de piétons qui se faisaient frôler par des cyclistes ou par des trottinettes qu'on a pris cette décision pour réguler l'accès aux rues piétonnes ».

LES TRAVERSÉES PIÉTONNES À PARIS

Abel Guggenheim, militant associatif, revient sur le risque de guerre des modes, avec la question des traversées piétonnes : « Il s'était établi un équilibre depuis la fin de la seconde guerre mondiale entre deux acteurs : le piéton et l'automobiliste, un équilibre clairement au détriment du piéton. A Paris, les piétons ont pris l'habitude de ne pas manifester leur intention de traverser et donc de laisser les voitures passer. Arrive un

nouvel acteur, le vélo, auquel tout le monde s'est intéressé et a réfléchi à la manière de l'intégrer dans cet équilibre. Je prends l'exemple des pistes bidirectionnelles à Paris. Il y a trois sortes de traversées des piétons qui, selon l'absence ou la présence de feux tricolores, peuvent être plus ou moins dangereuses pour les piétons. On a créé de toute pièce une difficulté qui est vécue comme une incivilité de la part des cyclistes ».

LA HAUSSE DE LA PRATIQUE DU VÉLO CHANGE LA DONNE

Tout l'enjeu, pour les collectivités territoriales, est d'anticiper la hausse de la pratique, celle-ci pouvant se traduire par des comportements potentiellement risqués. Le chercheur au CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques) et maître de conférences à l'Université de Lille 1 **Frédéric Héran** rappelle que les cyclistes « mettent dix ans pour rouler en sécurité à vélo. Se déplacer à vélo, cela s'apprend : vigilance à l'égard des angles morts et de l'emportierage, indiquer ses changements de circulation, circuler de nuit, etc. ». Or, comme l'indique Patrick Gannon, « avec la hausse du prix de l'essence, les néocyclistes arrivent sur les pistes ».



Improvisation par la Compagnie Arc en Ciel Théâtre

Table-ronde 4

Garantir la sécurité des usagers des modes actifs dans leurs déplacements

Violette Baccou, Club des villes et territoires cyclables et marchables

Fabien Bagnon, vice-président en charge de la voirie et des mobilités actives, Métropole de Lyon (69)

Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'observatoire interministériel de sécurité routière (ONISR)

Violette Baccou (CVTCM) a présenté la nouvelle publication des Dossiers du Club, intitulée « **La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo** ».

Ce dossier vient rendre compte d'un phénomène grandissant au sein des collectivités française, la mise en place de réseaux permettant de garantir aux cyclistes des conditions de déplacement sécurisées, efficaces et agréables. Au cœur de la philosophie de ces réseaux, plusieurs mots d'ordre : confort, largeur, lisibilité et un objectif affiché : permettre à tous types de cyclistes de se sentir à l'aise lors de leurs déplacements, aussi divers soient-ils en termes de pratiques et d'usages.

La présentation de divers exemples témoigne de la façon dont les collectivités repensent leurs espaces publics au travers de ces réseaux express vélo : orientation des trajets cyclistes via des itinéraires contournant les centre-ville, amélioration des conditions de déplacement des piétons via des actions de végétalisation, d'élargissement et de réfection des trottoirs, travaux sur la signalétique et le jalonnement, etc.

Fabien Bagnon, vice-président du Club et élu en charge de la voirie et des mobilités actives à la métropole de Lyon, prolonge les propos exposés en évoquant les Voies Lyonnaises, projet phare de l'agglomération de 12 lignes cyclables reliant les communes de la périphérie au cœur de l'agglomération. Ce futur réseau, pensé sur le modèle des transports en commun, représentera 250 kilomètres en 2026 et 355 kilomètres en 2030. Fabien Bagnon voit dans la réalisation de ce projet « *une vraie opportunité. Très majoritairement, on prend sur l'espace occupé par la voiture pour végétaliser et pour améliorer les trottoirs. On intègre complètement la question du confort et de la sécurité du piéton dans la conception et la réalisation de ce réseau* ».

Ce projet est favorablement accueilli par les maires de la Métropole qui voient une opportunité d'améliorer la mobilité





LES DOSSIERS DU CLUB

NOVEMBRE 2022



© PHOTOGRAPHY AFTER METROPOLIS

La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo

« Les réseaux express vélo sortent de terre partout en France ! Des territoires de toutes tailles s'engagent dans ces projets structurants : régions, départements, métropoles mais aussi des villes moyennes. Ces projets visent à rendre les trajets à vélo autant – voire plus ! – efficaces que la voiture sur des distances importantes, pour permettre des déplacements radiaux et circulaires en vélo des périphéries vers les centres et entre périphéries. Ils constituent des traits d'union entre les territoires urbains, périurbains et ruraux pour permettre des déplacements sécurisés à vélo pour un large public et ainsi donner les conditions d'une France cyclable sur l'ensemble de son territoire. Ils sont complémentaires des politiques de réduction de la vitesse à 30 km/h, des zones de rencontre et des vélorues, qui permettent d'apaiser nos villes et d'envisager un partage de l'espace plus ambitieux entre tous les modes.

Inspirés des « autoroutes à vélo » développées en Europe du Nord, ces réseaux express vélo respectent des critères de qualité : sécurité, confort, largeur, visibilité, qui les rendent inclusifs, permettant à tous publics de cyclistes de cohabiter. Une grande attention est portée à l'insertion de ces réseaux express pour ne pas pénaliser les piétons lorsqu'ils les traversent. Ce dossier présente les enjeux de prise en compte des piétons dans les réseaux express vélo existants ou en projet, illustré par des exemples de collectivités du Club avec, comme *JeMetov*, une préoccupation commune : améliorer le quotidien des piétons et des cyclistes ! »

Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables


CLUB DES villes & territoires cyclables et marchables

du quotidien à court terme, quand les projets de transports en commun peuvent prendre beaucoup plus de temps.

LA VISION ZÉRO SÉCURISE L'ESPACE PUBLIC

Pour aborder la question de la sécurité dans les déplacements, une question préalable doit se poser selon Fabien Bagnon : « *Qu'est ce qui est acceptable en termes de blessés graves et de morts dans nos déplacements ? Si la question est formulée de telle manière, la seule réponse qui vient, c'est zéro.* ». L'élus lyonnais relate ce qu'il l'a conduit à prendre à cœur cet enjeu : « *Tous modes confondus, les chiffres étaient en hausse quand j'ai pris mon poste. Sur l'année 2021, on a enregistré 42 décès dont 14 piétons sur l'ensemble des voiries lyonnaises. J'ai demandé à mes services de regarder ce qu'il se passait à l'étranger. C'est ainsi que j'ai découvert la vision zéro, mise en place notamment à Oslo depuis la fin des années 1970 : en 1975, il y avait 41 décès sur les voiries, en 2019 un seul décès. Ce qui peut paraître totalement utopique est en fait possible. A Bruxelles, 30 tués en 2012 et 6 tués en 2021. Via une démarche de long terme et systémique – toutes les personnes ayant un usage de la voirie – on peut atteindre, à terme, la vision zéro.* »

Une audience qui alerte sur les risques de certaines catégories d'usagers : témoignages d'Anne Faure, de Maria Jebli-Chédeville et de Perrine Precetti



La vision zéro participe à la construction d'un système sûr qui invite notamment à penser la question de la sécurité dans les déplacements de manière globale, en consolidant l'ensemble de ses composantes afin que, si une composante ne permet pas d'empêcher la collision, une autre prenne la relève et permette de l'éviter ou du moins de limiter son impact.

Une démarche collective porte cette vision zéro à Lyon : « L'idée est d'aller dans une charte d'engagement au sein de la Métropole – réunissant communes, syndicats de transports, associations d'usagers, services de secours, etc. – pour partager cet objectif de la vision zéro et d'établir un plan d'actions en s'inspirant de l'expérience montréalaise. »

LES CHIFFRES DE L'ACCIDENTALITÉ

Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'observatoire interministériel de sécurité routière (ONISR), a présenté les enjeux de l'accidentalité piéton et cycliste, notamment le bilan de l'année 2021, au cours de laquelle sont morts 414 piétons et 227 cyclistes. Si le nombre de piétons tués reste relativement stable au cours de la période 2010-2019 (-0,4 %), le nombre de tués à vélo sur la même période a considérablement augmenté (+ 54 %).



Retrouvez ici l'ensemble des données 2021

La vision zéro, que Manuelle Salathé « *salue* », nécessite un accompagnement au changement. Elle rappelle que cette vision s'inscrit dans la lignée des engagements européens, la France ayant signé la déclaration de la Valette sur l'amélioration de la sécurité routière en 2017 qui se donne comme vision 0 blessés graves et 0 tués à l'horizon 2050 et une réduction de moitié du nombre de blessés graves et de tués à 2030. « *L'OMS a également cette vision pour 2050, c'est vraiment une dynamique mondiale* ».

DES LEVIERS À ACTIONNER POUR LA SÉCURITÉ

Plusieurs leviers sont mobilisables, tels que la formation (le savoir-rouler à vélo, le permis piéton) ou encore les campagnes de communication (une des dernières en date de la Sécurité Routière, « Portière gauche, main droite, portière droite, main gauche » était particulièrement attendue dans le monde du vélo et de la marche). A ces leviers s'ajoute également le contrôle, autant par les polices nationale et municipale (en augmentation sur les infractions hors stationnement) que par le développement de radars urbains. Enfin, Anne Faure rappelle un angle mort en termes de sécurité routière, ceux des « *accidents de piétons dont beaucoup ne sont pas comptabilisés, ceux qui se heurtent à autre chose qu'un véhicule. Ces personnes qui meurent sur le trottoir ne rentrent pas dans les statistiques mais sont plus nombreux qu'on ne le pense, surtout dans une société vieillissante* ».

Table-ronde 5

Présentation de la formation de l'atelier décentralisé sur la prévention des conflits piétons/cyclistes

Cédric Boussuge, chef de projets Espace public et piéton, CEREMA

Camille Gaumont, experte mobilités actives, ADMA

Romain Legros, chargé de mission, Club des villes et territoires cyclables et marchables

L'Académie des mobilités actives (ADMA), le Cerema et le Club collaborent sur un cycle de formations portant sur la cohabitation entre piétons et cyclistes. Intitulé « *Prévenir les conflits piétons/cyclistes : quelles pistes pour améliorer la cohabitation entre les modes ?* », cet atelier sera délocalisé au sein de plusieurs collectivités au cours de l'année 2023, avant une ultime session à l'occasion du Congrès du Club à Clermont-Ferrand, du 17 au 19 octobre 2023.

Sous un format participatif et immersif, ce nouvel atelier verra les participants – aussi bien élus que techniciens – se mettre à la place d'usagers, cyclistes comme piétons, afin de mieux expérimenter les problématiques de chaque mode de déplacement et d'identifier les complémentarités possibles.

Ces ateliers sont suivis de visites de terrain, à pied et à vélo, pour découvrir, avec les équipes de la ville accueillante, les différents projets d'aménagements et situations illustrant cette nécessité de mieux articuler marche et vélo.

Les trois structures s'étaient déjà réunies en 2022 pour proposer un atelier consacré au plan de circulation mis en place dans différentes collectivités adhérentes du Club (Montreuil, Dijon, Toulouse).



Une première journée d'études qui s'est déroulée à Lille, le vendredi 27 janvier 2023



Des journées d'études consacrées à la cohabitation entre modes actifs : une présentation de Camille Gaumont, Cédric Boussuge et Romain Legros

Conclusion

Conclusion de la journée par Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) et Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports

Françoise Rossignol souligne la tenue de cette « *exceptionnelle journée* » dans un contexte particulier de grève – particulièrement suivie dans les transports franciliens – avec la présence de 150 personnes : élu.es du Club, technicien.nes, expert.es, parlementaires, etc. La journée a permis d’ancrer l’action du Club dans la perspective d’une conquête spatiale : « *Nous nous trouvons aujourd’hui dans la perspective d’un espace contraint, qu’il faut mieux partager entre les différentes utilisations en défendant une hiérarchie dans laquelle on trouve, en premier lieu, les piétons puis les cyclistes, les transports en commun et, ensuite, la voiture, dans un espace beaucoup plus limité qu’aujourd’hui.* »

L’occasion d’accueillir le ministre des Transports, Clément Beaune « *Nous saluons ce Plan vélo et y prêtons une très grande attention : vous avez multiplié par cinq les crédits affectés ; nous sommes encore à la moitié de ce qu’on demande mais nous sommes dans un mouvement favorable – qu’il faudra encore accentuer – et nous nous en satisfaisons.* »

Infrastructures, comportements, sécurité : les leviers à actionner sont nombreux, rappelle Françoise Rossignol. Un point à ne pas négliger : celui de l’élargissement des pratiques et des publics : « *Concernant l’apprentissage du vélo, il est fondamental d’accompagner financièrement les collectivités dans un dispositif lisible, facile, pour aller vers un plus grand développement du savoir rouler. On sait de façon objective que les jeunes ne vont pas vers le vélo, que nos enfants sont ceux qui en ont la pratique la plus faible, avec une grande crainte des familles pour leur sécurité, il faut rassurer, accompagner et former tous les enfants.* »

« *Enfin, l’année 2023 ouvre la voie à de nombreux chantiers et des attentes fortes, partagées par les adhérents du Club. Tout d’abord celle d’une campagne nationale sur la sécurité et le respect des règles, afin d’améliorer la connaissance du code de la rue et améliorer le vivre ensemble. Nous nous impliquons dans la structuration d’une filière économique du vélo, porteuse de valeur ajoutée pour la France, d’innovation, mais aussi de sens et d’emplois durables, et dans une vision à 360 degrés. Et puis nous souhaitons la mise en place d’une politique ambitieuse pour développer la marche, avec la mise en place d’un plan dédié, à l’image de ce qui a été lancé pour le vélo en 2018.* »

Pour conclure cette journée, le ministre chargé des Transports, **Clément Beaune**, a rappelé le potentiel du vélo comme mode de déplacement : « *Il faut regarder la réalité des chiffres : dans tous les départements de France – et pas seulement dans les grandes villes urbaines et denses – les déplacements moyens font, pour près de la moitié d’entre eux, moins de 5 km* ». Le ministre a salué les collectivités présentes dans la salle, les qualifiant de pionnières : « *Dans vos collectivités, vous avez défendu le vélo à une époque où c’était encore le folklore et l’anecdote. Vous avez cru, démontré par l’exemple, affronté un certain nombre de blocages, de ricanements, de critiques. Vous avez été à la manœuvre. Merci pour cet engagement (...)* Le vélo n’est pas seulement un loisir le weekend, une pratique sportive ou une détente familiale : c’est un vrai mode de transport du quotidien. » L’action du gouvernement s’inscrit dans cette dynamique précise-t-il : « *Il y a eu un premier Plan vélo en 2018 pour que l’État vienne en accompagnement, en amplification des efforts portés par beaucoup de collectivités et mettre les moyens supplémentaires pour accompagner les initiatives locales (...) aux exigences de sécurité, fiabilité et disponibilité auxquelles le vélo doit répondre. On voit que les freins à l’usage du vélo, souvent, c’est encore de savoir si on va retrouver son vélo, si on va pouvoir le déposer quelque part, avec les mêmes possibilités que quand on gare sa voiture ou qu’on emprunte les transports publics. Et donc c’est un grand axe de ce Plan vélo avec 50 millions d’euros qui y sont spécifiquement dédiés.* »

Le vélo comporte également tout un pan économique, appelé à grandir au cours des prochaines années : « *Pour le sortir de l’anecdote, il faut faire du vélo une filière économique, organisée et structurée. On voit beaucoup d’entreprises qui se structurent, à l’image de la filière de la cyclologistique. L’écosystème se réunit, s’organise et l’État sera là en accompagnement. De même qu’on a créé des comités de filière – pour l’aéronautique ou pour l’automobile par exemple – je pense qu’il faut qu’on crée un comité de filière vélo : production, réparation, logistique urbaine.* »

Enfin, « *pour qu’on ait un système vélo qui fonctionne, il faut aussi qu’on ait des usages et des pratiques qui changent. C’est aussi la responsabilité de l’État que d’accompagner des initiatives pour massifier un certain nombre de projets, notamment la formation à l’école, enjeu majeur.* »



Le ministre des Transports, Clément Beaune, et la présidente du Club, Françoise Rossignol



Le Club tient à remercier chaleureusement

- > **La ville de Paris**, pour l'accueil des Rencontres nationales du Club
- > **L'ensemble des personnes intervenantes et participantes** au cours de cette journée
- > **La compagnie « Arc en Ciel Théâtre »** pour ses saynètes

Document réalisé par Romain Legros, CVTCM
Avec le soutien de la Mission Marche et Vélo



LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant près de 2 500 territoires à travers ses 240 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de trente ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes et piétonnes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France.

