



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

EXAMEN PROFESSIONNEL DE TECHNICIENS SUPÉRIEURS PRINCIPAUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Session 2021

Épreuve N°1

SPÉCIALITÉ : Techniques générales

Durée : 2 heures – coefficient : 3

Ce dossier comprend 18 pages y compris celle-ci.

2021-TSPDD-69-TG

INSTRUCTIONS À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE COMMENCER L'ÉPREUVE :

- Vous devez remplir en totalité le bandeau situé en haut de chacune de vos feuilles de composition A3, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation ; à défaut, votre composition ne sera pas corrigée.
- En dehors des bandeaux, aucun signe distinctif ni signature ne doit apparaître sur vos copies, sous peine d'exclusion du concours.
- Il ne faut rien inscrire sur le sujet.
- Vous devez utiliser exclusivement des stylos-bille de couleur foncée noire ou bleue (les stylos à plume et crayons à papier sont proscrits).
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé.
- Aucun document ni matériel électronique n'est autorisé.
- Les feuilles de composition A3 doivent toutes être numérotées, sous la forme :
Numéro de la page/Nombre total de pages.
- Le document contenant les sujets ne doit pas être rendu.

Cette épreuve consiste à répondre à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés de la Transition écologique.

Une attention particulière sera portée à la qualité de la rédaction.

• **CE DOSSIER COMPREND 6 DOCUMENTS :**

Document 1 : 5 pages

« Le vélo, un mode de déplacement vertueux et avantageux », extrait du site du ministère de la Transition écologique, 9 mars 2021

Document 2 : 2 pages

« Développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière », Extrait du dossier de presse du gouvernement « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018

Document 3 : 2 pages

« Collectivités : financez du stationnement vélos via les CEE d'ALVEOLE 2 », extrait du site www.velo-territoires.org, 26 février 2019

Document 4 : 1 page

« CEE : les programmes d'accompagnement », extrait du site du ministère de la Transition écologique, 25 mars 2019

Document 5 : 3 pages

« Appel à projets Vélo et territoires » et « Description du programme AVELO », extraits du site de l'ADEME, 13 juin 2019 et 26 octobre 2020

Document 6 : 2 pages

« Habitat 44 sensibilise ses locataires autour de la pratique du vélo », dossier de presse Habitat 44, 16 avril 2018

► **QUESTION 1 :**

Une commune souhaite installer, au cours du mois de juin 2021, une vingtaine de nouveaux supports d'attaches vélos libres d'accès et couverts à l'extérieur à 700€TTC par emplacement. A quel montant de financement par le programme Alveole 2 peut-elle prétendre ?

(5 à 10 lignes maximum)

► **QUESTION 2 :**

Décrivez les enjeux du plan Vélo.

(10 à 15 lignes maximum)

► **QUESTION 3 :**

En vous appuyant sur le cas du programme Alvéole, expliquez le rôle des différents acteurs dans la réalisation de projets liés au « Plan Vélo ».

(20 à 25 lignes maximum)

► **QUESTION 4 :**

En quoi les programmes issus du Plan Vélo s'inscrivent dans les objectifs de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) ?

(25 à 30 lignes maximum)

Le jury appréciera les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que l'absence de paraphrase des documents.

DOCUMENT 1

Le vélo, un mode de déplacement vertueux et avantageux

Le Mardi 9 mars 2021

La marche et le vélo sont des modes de déplacement peu onéreux, rapides, bénéfiques pour la santé et l'environnement. Ils constituent des outils précieux au service de la transition écologique. Pour favoriser leur utilisation, le ministère chargé des transports a mis en place plusieurs initiatives et aides financières.

- ¼ des déplacements se font exclusivement à pied
- 45% des trajets effectués en voiture en France font moins de 5 km ; 60% pour les déplacements domicile-travail.
- 85% des Français sont à moins de 5 km d'un service public ou d'un mode de transport
- La marche est le mode de déplacement le plus performant pour les trajets de moins d'1 km et le vélo pour les trajets de moins de 5 km et davantage avec un vélo à assistance électrique

Le plan vélo

Aujourd'hui, le vélo ne représente que 3 % de nos trajets. Le Plan vélo, présenté le 14 septembre 2018 par le Gouvernement, a pour objectif de tripler cette part pour atteindre 9 % en 2024.

[Les 4 axes du plan vélo](#)

Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit notamment le développement de zones de circulation apaisée, de double sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération jusqu'à une vitesse maximale autorisée de 50 km/h, la réalisation de sas aux feux et l'autorisation du port de dispositifs d'éclairage renforcés.

Le plan vélo prévoit aussi d'aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire.

350 millions d'€ : c'est le montant du fonds national « mobilités actives » créé dans le cadre du plan vélo.

Le plan vélo prévoit aussi d'aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire.

- Le cofinancement d'études (schéma directeur cyclable) ;
- Le cofinancement d'expérimentation de services vélo (prêt/location de vélos, atelier d'autoréparation, vélo école...) ;
- Le cofinancement de campagne de communication grand public pour promouvoir le vélo ;
- La création de postes de chargés de mission vélo.

De plus, la dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) avec 500 millions d'euros sur 5 ans dans le cadre du Grand plan d'investissements finance les projets des collectivités pour

"développer des services de transport de proximité durables", notamment les aménagements cyclables.

Sûreté : mieux lutter contre le vol

Pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos, depuis le 1^{er} janvier 2021, tous les vélos neufs vendus en France doivent avoir un numéro d'identification qui permettra lorsque le vélo est retrouvé après un vol de contacter le propriétaire. Cette mesure concerne également les vélos vendus d'occasions vendus par des commerçants à partir du 1^{er} juillet 2021.

Le plan prévoit également de développer les stationnements sécurisés dans les bâtiments et dans l'espace public. En particulier, les principales gares et pôles d'échanges devront être équipés en stationnement sécurisés à compter du 1^{er} janvier 2024. Un décret à paraître fixera la liste des gares soumises à l'obligation d'équipement en stationnement vélo sécurisés ainsi que le nombre de places minimales et les caractéristiques.

Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

Le choix de prendre son vélo pour se rendre au travail, ou accéder à des services et des activités doit devenir une réalité accessible pour de nombreux citoyens. Plusieurs mesures d'incitations fiscales à destination des entreprises y contribuent, les employeurs jouant un rôle clé dans l'usage du vélo.

Pour encourager la pratique du vélo, l'État a mis en place notamment un forfait mobilité durable en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo (IKV), d'un montant de 500 euros par an maximum pour les employés du secteur privé et de 200 euros par an pour les employés du secteur public.

Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge.

Cela passe notamment par la généralisation du Savoir rouler à vélo. C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation encadrée de 10 heures. À l'horizon 2022, tous les enfants entrant au collège doivent maîtriser la pratique du vélo en autonomie dans les conditions réelles de circulation. Ce qui concerne environ 850 000 enfants, pour une classe d'âge.

Ce programme multi-partenarial (fédérations sportives, associations d'usagers de la bicyclette, associations de prévention, établissements scolaires voire collectivités locales...), est piloté par le ministère des Sports. Les ministères chargés de l'Éducation nationale et de la jeunesse, de l'Intérieur et des Transports sont associés à la construction de ce programme et à son déploiement.

Développer une culture vélo passe également par sa promotion. En mai 2020, le ministère chargé des Transports a annoncé la mise en place de la fête nationale « Mai à vélo » dès 2021. Ce mois entier célébrant le vélo, doit fédérer les fêtes qui existent déjà, réunir l'ensemble des acteurs, donner l'élan national pour le reste de l'année et faire découvrir le vélo à tous les publics sous toutes ses formes : au quotidien, en balade, en touriste ou comme sportif.

Les appels à projets Fonds mobilités actives - Aménagements cyclables

Le fonds national de 350 M€ sur 7 ans a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités. Il fait l'objet d'un ou deux appels à projets chaque année.

Les deux premiers appels à Projets 2019 et 2020

Les deux premiers appels à projets 2019 et 2020 ont été de francs succès avec 339 projets lauréats pour un total de 114 millions d'euros de subventions. Ces territoires ont pu bénéficier d'un soutien à la réalisation de projets d'aménagement cyclables variés et utiles comme la création de passerelles, la réhabilitation de ponts ou de tunnels, la sécurisation des franchissements de carrefours complexes. Une attention particulière a été apportée aux projets en outre-mer, aux projets dont la collectivité s'est engagée dans le « savoir rouler à vélo », ainsi qu'à ceux situés en zone peu dense.

Le 3^{ème} appel à projets aménagements cyclables (2020)

Dans le contexte de crise sanitaire et afin de profiter de l'élan favorable au développement de l'usage du vélo, un appel à projets du fonds mobilités actives a été lancé en juillet 2020 afin de soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage dans leurs projets de pérennisation des pistes cyclables de transition, de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et de résorption de discontinuités d'itinéraires. Ce nouvel appel à projets a confirmé la mobilisation grandissante des territoires pour le développement de l'usage du vélo avec 311 projets déposés. Sur cette édition, 194 sont lauréats sur 155 territoires différents pour une aide totale de 101 millions d'euros, ce qui représente un investissement qui s'élève à 461 millions d'euros.

Il s'agit de pérennisations de pistes cyclables mises en place à l'occasion de la crise sanitaire qui sont ainsi financées, mais aussi de l'aménagement de nombreuses passerelles, de franchissements de carrefours, d'itinéraires de pistes cyclables ou de voies vertes, permettant de sécuriser, d'améliorer et de rendre accessibles au plus grand nombre les parcours cyclistes.

Géographiquement, 17 des 18 régions métropolitaines et d'outre-mer ont au moins un projet lauréat, ce qui marque une progression dans la prise en compte du vélo sur tous les territoires.

Les soutiens financiers à l'usage du vélo

Les mesures de soutiens financiers précisées ci-dessous visent à encourager l'usage du vélo, seul ou en intermodalité avec les transports collectifs, pour les trajets domicile-travail. Elles contribuent à la reconnaissance du vélo comme mode de déplacement à part entière et à son développement.

Le coup de pouce vélo

Lancé le 11 mai 2020, le coup de pouce vélo permet la prise en charge des réparations, des places de stationnements temporaires et des formations de remise en selle. L'enveloppe de 95 millions d'euros est intégrée au programme de certificat d'économie d'énergie (CEE) « Alvéole ». Le programme prend fin au 31 mars 2021.

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 ;
- La prise en charge à destination des collectivités, jusqu'à 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire pour vélo ;
- La prise en charge, hors TVA, d'une séance de remise en selle pour apprendre à circuler en sécurité : de 1 heure 30 à 2 heures d'apprentissage, individuellement ou en petit groupe, avec un moniteur expérimenté.

Le développement d'infrastructures adaptées

Le développement de 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. Dans le contexte particulier de la crise sanitaire 2020, le Gouvernement a pris 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

L'intermodalité train-vélo, car-vélo

La loi d'orientation des mobilités, promulguée en décembre 2019, instaure l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs et rénovés affectés au transport de voyageurs. Le décret relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs a été publié le 19 janvier 2021 ([Décret n° 2021-41](#)) et est issu d'une vaste consultation de l'ensemble des parties prenantes, compte tenu des fortes attentes exprimées par les usagers cyclistes et de l'attention portée à ce sujet par les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport. Ce texte met en place une obligation de 8 emplacement pour vélos minimums dans les trains neufs ou rénovés à partir de mars 2021. Il s'applique en particulier aux trains d'équilibre du territoire conventionnés par l'Etat, aux services librement organisés comme les TGV et aux services d'intérêt régional (TER). L'aménagement obligatoire d'emplacements vélos concerne les matériels roulants dont l'achat ou la rénovation est engagée à compter de mars 2021.

Afin de favoriser l'usage du vélo et l'intermodalité dans les déplacements interurbains, la LOM a prévu qu'à compter du 1^{er} juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, seraient équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. Après échanges avec les acteurs, les conditions d'application de ces dispositions pour les services librement organisés ont été précisées dans le [décret n° 2021-190](#). Ce texte encadre les conditions de réservation du service d'emport de vélos ainsi que les informations minimales à mettre à la

disposition des usagers. C'est ainsi que les opérateurs de transport peuvent prévoir des modalités de réservation différentes selon les saisons.

Le stationnement sécurisé des vélos

Stationnements sécurisés des vélos dans les constructions

La loi d'orientation des mobilités a pour ambition de renforcer le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments d'habitation, lieux de travail, services publics et ensembles commerciaux pour les constructions neuves et les bâtiments dont le parc de stationnement automobile est en travaux. Un décret et arrêté à paraître préciseront les dispositifs de sécurisation, homogénéiseront les applications aux différents types de construction et la praticité des dispositifs et fixent une surface minimale par place et un nombre de place minimum pour l'ensemble des espaces de stationnement vélo.

Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échange multimodaux et les gares

Le déploiement d'équipements de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares et les pôles d'échanges permet de faciliter la pratique du vélo au quotidien, en favorisant l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs.

Aussi, en application de l'article L. 1272-3 du code des transports, les communes ou les autorités organisatrices de la mobilité sur les territoires desquelles est localisée au moins un pôle d'échange multimodal ont dû se prononcer avant le 1^{er} janvier 2021 sur la nécessité de doter ces pôles d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos, au regard des objectifs d'aménagement définis par la planification régionale et locale des mobilités.

Un équipement de stationnement vélo est dit sécurisé dès lors qu'il permet d'attacher un vélo par le cadre et au moins une roue, et qu'il bénéficie d'un système de fermeture sécurisé ou d'une surveillance.

La décision à prendre en application de l'article L. 1272-3 du code des transports peut prendre la forme d'une délibération. Toute décision prise dans le cadre d'un document de planification répond également à cette obligation, dès lors qu'elle porte sur la localisation des équipements, le nombre et les caractéristiques des équipements nécessaires.

Le nombre de places minimal pour chacune des gares dont la fréquentation annuelle excède 100 000 voyageurs/an sera fixé prochainement par décret.

Les modalités de mise en œuvre des équipements peuvent être discutées avec le gestionnaire du pôle d'échange, la région et tout autre acteur intéressé

Plusieurs solutions de financement sont à disposition des territoires, parmi lesquelles la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) gérée localement par les préfets ou les programmes « Certificats d'économie d'énergie » (CEE).

Les programmes CEE « [Espace multimodal augmenté](#) » porté par SNCF et « [Alveole](#) » porté par la FUB permettent ainsi un accompagnement technique et financier des territoires concernant la mise en place de stationnement sécurisé.

DOCUMENT 2

Développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Extrait du dossier de presse du gouvernement « Plan vélo et mobilités actives »

14 septembre 2018

À travers la sécurisation des itinéraires cyclables et le renforcement des mesures de sécurité routière en faveur des cyclistes, le plan vélo vise à lever l'un des principaux freins au développement de ce mode de déplacement.

- **Création d'un Fonds national « mobilité actives », d'un montant de 350 M€** visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités,
- **Ce fonds ciblera notamment les discontinuités d'itinéraires** et particulièrement celles créées par des infrastructures liées au domaine public de l'État, grandes infrastructures de transports en particulier. Il s'agit d'un effort financier sans précédent de l'état. Le premier appel à projets sera lancé en 2019.
- **L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives »** et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.
- **La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)** qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.
- **Renforcement de la planification des réseaux structurants pour les mobilités actives.** La future loi d'orientation des mobilités renforcera le contenu relatif aux mobilités actives des documents de planification ; elle prescrira l'élaboration de réseaux structurants cyclables et/ou piétons continus et sécurisés ainsi que des zones de stationnement vélos. Ces schémas seront inscrits dans les documents de planification. Entrée en vigueur dès le vote de la loi.
- **Amélioration du maillage du territoire en assouplissant la définition actuelle de la "voie verte".** Il s'agit de simplifier le statut juridique des voies vertes pour faciliter la cohabitation des usages avec les véhicules d'exploitation des gestionnaires du domaine public (VNF, ONF...), et donc permettre la création de nouvelles voies vertes. Un décret spécifique sera publié en mars 2019.

« **Vélo et territoires** », est un appel à projet opéré par l'ADEME, dont l'objectif est d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du fonds d'investissement évoqué ci-dessus, et plus globalement de soutenir les territoires dans le cadre de la définition et de la mise en œuvre de leur politique cyclable. Trois axes sont proposés :

Axe 1 : soutenir la préparation d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études.

Axe 2 : soutenir un développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant l'émergence de services vélo et la mise en œuvre de services innovants.

Axe 3 : soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en finançant le recrutement de chargés de mission vélo/mobilités actives et des campagnes de communication grand public.

- **Soutien au déploiement de pistes cyclables sécurisées / Renforcement de la sécurité pour les cyclistes**

« Un code de la route qui s'adapte à toutes les mobilités actives, sur la route, dans nos rues et sur nos trottoirs »

Les règles de circulation et de signalisation routière jouent un rôle fondamental dans le développement de la marche et du vélo. Les dix dernières années ont été marquées par des évolutions du code de la route en faveur des mobilités actives. Le plan Vélo poursuit cette dynamique.

- **2006-2012 : démarche « code de la rue » pour rééquilibrer la place des différents modes de transports et « mieux partager la rue » :**
 - **Introduction du principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable** (article R.412-6 du code de la route) ;
 - **redéfinition de certaines zones de circulation apaisée** (zones 30, aire piétonne...) et création des zones de rencontre ;
 - **généralisation du double sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre ;**
 - **renforcement de la priorité du piéton en traversée ;**
 - **création du panneau « cédez le passage cycliste au feu rouge »** autorisant les cyclistes à franchir le feu rouge lorsqu'il est complété par ce panneau après avoir cédé le passage aux différents usagers bénéficiant du vert (uniquement en tourne-à-droite et en tout droit dans les carrefours en T).
- **2013-2015 : le plan d'action pour les mobilités actives (« PÂMA ») améliore la sécurité des modes actifs par un meilleur partage de la voirie :**
 - **Création du stationnement « très gênant »** : est désormais considéré comme « très gênant », le stationnement ou l'arrêt sur un trottoir, sur un passage pour piéton, 5 mètres avant celui-ci en l'absence de place matérialisée, sur une bande ou une piste cyclable, avec un montant de la sanction passant de 35 à 135 euros ;
 - **« cédez-le-passage cycliste au feu rouge »** : de nouveaux mouvements sont autorisés ;
 - **sécurisation juridique de la généralisation du 30 en ville** : le code général des collectivités territoriales est modifié pour permettre au gestionnaire d'abaisser la vitesse sur tout ou partie de sa voirie ;
 - **éloignement du bord droit** : il devient possible pour le cycliste de s'éloigner du bord droit de la chaussée en présence de stationnement ;
 - **modification du code de la route pour permettre aux automobilistes de chevaucher la ligne blanche continue lorsqu'ils dépassent un cycliste.**

DOCUMENT 3

Collectivités : financez du stationnement vélos via les CEE d'ALVEOLE 2 (26 février 2019)

Le JO du 8 février 2019 officialise la validation du programme d'innovation « ALVEOLE 2 » dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE). Objectif ? Mettre en place 30 000 nouveaux stationnements vélos sécurisés et accompagner 18 650 usagers à l'écomobilité d'ici juin 2021. Décryptage avec **Anne-Laure Béguet, technicienne énergie chez ROZO et chargée des relations avec les bénéficiaires Alvéole 2.**

- **Pouvez-vous décrire le rôle de votre agence et expliciter le fonctionnement du mécanisme des certificats d'économie d'énergie ?**



Gare de l'Est à Paris ©JM Trotignon

ROZO est un bureau d'études spécialisé en efficacité énergétique. En partenariat avec la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), nous portons ce programme ALVEOLE 2. Nous accompagnons les bénéficiaires dans la constitution du dossier de demande de financement jusqu'à l'obtention de la prime. En clair, nous faisons le lien entre les obligés (des vendeurs d'énergies, en l'espèce Total, ENI, CPCU et Pétrovex) et les « non-obligés », autrement dit, des porteurs de projet qui reçoivent une compensation financière en échange de la mise en place d'une opération éligible aux certificats d'économie d'énergie, dans notre cas, le stationnement vélo ou les formations à l'écomobilité.

- **Qui est éligible à ces CEE ?**

En ce qui concerne ALVEOLE 2, les bénéficiaires sont les collectivités locales pour les lieux publics d'une part, les bailleurs sociaux, les établissements scolaires et universitaires, les porteurs de projets sur les gares et espaces d'intermodalité d'autre part. Des modules d'accompagnement peuvent être ajoutés et pris en charge à 100 % comme de l'apprentissage à la pratique du vélo en direction des enfants, des scolaires ou des adultes.

- **Pour les collectivités, comment se saisir de ces financements ?**

Le bénéficiaire traite avec ROZO qui lui verse la prime directement. Plus précisément, si la collectivité a un projet défini, alors elle peut prendre contact avec le bureau d'études via le site internet du programme, ou dans un premier temps via le site ROZO.fr. L'agence vérifie l'éligibilité du projet, simule la prime possible, et versera cette dernière à la collectivité, une fois les travaux livrés et le dossier rempli (soit la facture de fin de travaux). La collectivité avance la totalité des dépenses mais la quote-part lui est reversée sur présentation de la facture acquittée dans un délai de trois mois environ.

- **Quels types de projets de stationnement sont concernés et pour quels montants ?**



Stationnement vélos devant un lycée, ©Photo cycling
Pour les opérations de stationnement, ALVEOLE 2 peut cofinancer jusqu'à 60 % de l'investissement et de la pose. Les projets doivent être réalisables rapidement et sans permis de construire. Ils s'apparentent à des projets de mobilier urbain et ne nécessitent pas de gros œuvre. Un catalogue de solutions éligibles sera disponible sur le site internet du programme qui en est en cours de construction. A

ce stade, il est encore possible d'étudier le matériel proposé par des porteurs de projets intéressés.

Globalement, trois solutions sont éligibles : des abris préconstruits, autoportants, sécurisés installés en extérieur (plafond : 2000 € HT par emplacement), des supports d'attaches vélos libres d'accès et couverts en extérieur (plafond : 700 € HT par emplacement) et des supports d'attaches vélos, couverts et sécurisés dans des locaux existants de plus de deux ans (plafond : 200 € HT par emplacement).

Tous les emplacements vélos financés par le programme ALVEOLE 2 doivent être couverts et permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo. Les abris vélos seront tous préconstruits et déplaçables. Les éventuels travaux concomitants (rénovation espaces, peinture, électricité, dalle béton...) ne sont pas pris en charge dans le programme.

- **Combien de temps dure le programme ALVEOLE 2 ?**

Les devis signés à partir du 9 février 2019 sont éligibles et le marché de travaux doit être lancé à partir de cette date. Les factures de fin de travaux sont à fournir avant fin juin 2021, date de fin du projet.

Propos recueillis par Camille Thomé

DOCUMENT 4

CEE : les programmes d'accompagnement

Le Jeudi 25 mars 2021

Depuis la deuxième période du dispositif, le versement d'une contribution financière à des programmes d'information, de formation et d'innovation en faveur de la maîtrise de la demande énergétique, ou de réduction de la précarité énergétique permet de se voir délivrer des CEE. Ces programmes sont définis par arrêtés du ministre chargé de l'énergie

Cadre général

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a rendu possible la délivrance de certificats d'économies d'énergie dans le cadre de la participation financière à des programmes liés à la maîtrise de la demande en énergie. Ainsi, l'article [L. 221-7 du code de l'énergie](#) dispose que peuvent donner lieu à la délivrance de CEE « *la contribution* :

- a) à des programmes de bonification des opérations de réduction de la consommation énergétique des ménages les plus défavorisés ;
- b) à des programmes d'information, de formation ou d'innovation favorisant les économies d'énergie ou portant sur la logistique et la mobilité économes en énergies fossiles ;
- c) au fonds de garantie pour la rénovation énergétique mentionné à l'article [L. 312-7 du code de la construction et de l'habitation](#) ;
- d) à des programmes d'optimisation logistique dans le transport de marchandises de la part des chargeurs, tels que le recours au transport mutualisé ou combiné et le recours au fret ferroviaire et fluvial;
- e) à des programmes de rénovation des bâtiments au bénéfice des collectivités territoriales.

La liste des programmes éligibles et les conditions de délivrance des certificats d'économies d'énergie sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'énergie. »

Pour les programmes, les certificats sont délivrés pour des actions n'entraînant pas directement un gain d'efficacité énergétique. La création de ces programmes constitue donc un écart au principe du dispositif. En contrepartie ils sont encadrés:

- en maintenant un facteur de proportionnalité suffisamment exigeant ;
- en imposant une participation de l'État à la gouvernance des programmes ;
- en limitant l'obtention de certificats par le biais des programmes à un certain pourcentage de l'obligation nationale d'économies d'énergie : ainsi pour la quatrième période, l'enveloppe maximale pour des programmes a été fixée à 200 TWh cumac.

DOCUMENT 5

Appel à projets « Vélo et territoires »

Mis à jour le 13/06/2019

L'appel à projets « Vélo et territoires » s'inscrit dans une démarche d'accompagnement des territoires dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable.

Il s'adresse aux territoires de moins de 250 000 habitants pour leur permettre d'anticiper la mise en œuvre du Plan Vélo et de mobiliser la dotation de soutien à l'investissement sur des projets d'infrastructures cyclables aboutis. Trois axes sont abordés.

Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études :

- de planification stratégique ou schéma directeur « vélo » (ce schéma directeur sera établi en cohérence avec les schémas interurbains des Départements et Régions) ;
- de maîtrise d'ouvrage pré opérationnelle d'aménagement ;
- de maîtrise d'œuvre opérationnelle d'aménagements sur des itinéraires (ou des tronçons d'itinéraires) complexes :
 - tronçon d'aménagement de réseau cyclable principal (réseau express vélo, piste cyclable, voie verte...) significatif entre deux pôles de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou deux EPCI ;
 - franchissement d'un point dur (voie de communication, barrières naturelles, voie d'eau...) ;
 - dispositifs de stationnement capacitaires ;
 - jalonnement.

Soutenir le développement de l'usage du vélo dans les territoires en finançant :

- l'émergence de services vélos (ateliers de réparation, vélo-écoles, accompagnement, stationnement...) dans des territoires qui en sont peu dotés ou dépourvus ;
- la mise en œuvre de services innovants (vélos spéciaux par exemple vélos cargos ou pour le transport d'enfants, concept de stationnements, vélos en libre-service sans station, signalétique ou cartographie dynamique...).

Soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en finançant :

- le recrutement de chargés de mission vélo/mobilités actives (statut contractuel) pour mettre en œuvre leur politique cyclable (réalisation du schéma, animation/communication, développement des services, évaluation, accompagnement des changements de pratiques sociales et comportement) ;

- la création de campagnes de communication grand public, particulièrement à destination des publics jeunes.

227 lauréats porteurs de projets ambitieux et innovants pour les mobilités actives !

Cette mobilisation inédite des territoires, dans toute leur diversité, confirme que le vélo est l'une des solutions de mobilité plébiscitées par nos concitoyens et leurs élus locaux, tant pour engager la transition écologique de nos mobilités quotidiennes que pour lutter contre les fractures sociales et territoriales que connaît notre pays.

Les projets retenus comportent pour 85 % d'entre eux des études de planification des aménagements cyclables, pierre angulaire de toute politique cyclable efficace (itinéraires, stationnement, etc.). 42 % proposent par ailleurs l'expérimentation de services vélo (location, partage, réparation et entretien, apprentissage du vélo à l'école, etc.). La mise en place d'une animation territoriale dédiée, via le recrutement de chargés de mission et la création de campagnes de communication grand public, concerne, elle, 49 % des lauréats.

L'ADEME

À l'ADEME — l'Agence de la transition écologique —, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines — énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... — nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

Description du programme AVELO

Mis à jour le 26/10/2020



Sur la période 2019-2021, le programme AVELO a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

Cet accompagnement s'articule autour de trois axes :

- soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire national via le cofinancement d'études ;
- cofinancer l'expérimentation de services vélo ;
- soutenir l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire en cofinçant le lancement de campagne de communication grand public.

Le programme AVELO s'appuie sur une convention-cadre liant l'ADEME, l'État et les financeurs. Cette convention définit les objectifs du programme et ses modalités de mise en œuvre (financement, rôles, engagements et responsabilités des parties prenantes, gouvernance, procédure de « reporting »...).

L'ADEME, en tant que porteur pilote, assure la gestion, l'animation et l'accompagnement technique des lauréats du Programme.

Via le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), sept financeurs vont contribuer à hauteur de 13 M€ au financement du programme. Picoty, Greenyellow, Geo PLC, Esso, ENI France, BP et Dyneff, en tant que fournisseurs d'énergie obligés, sont les financeurs du Programme. Au sein du ministère de Transition énergétique et solidaire, ce sont les services de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) qui sont impliqués dans la mise en œuvre du Programme.

Le vélo, un ami qui vous veut du bien !

De 17h30 à 19h : Rencontre avec les locataires, présentation du vélo-école et contrôle technique.

→ Stand d'information ALVEOLE

Un stand d'information Place au Vélo présentera l'application du programme ALVEOLE pour les résidents de la résidence Turbel. A l'aide d'un petit questionnaire, l'éducateur évaluera et cerner les besoins pédagogiques afin d'établir le programme de vélo-école à venir.



© Place au Vélo

→ Le vélo bien dans sa chaîne, bien dans sa roue.

Place au Vélo propose aux habitants un **contrôle technique** des éléments vitaux de leurs vélos. Seuls des conseils pour réparer ou faire réparer son vélo seront donnés, il ne s'agit pas ici de réparations.

Le programme ALVEOLE

Comme en témoigne sa récente Charte Qualité, Habitat 44 se préoccupe activement des conditions de vie de ses locataires. Rattaché au Département de Loire-Atlantique, l'Office participe également aux engagements environnementaux du territoire. C'est pourquoi, Habitat 44 a décidé de s'engager dans le programme ALVEOLE.



Porté par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), cette initiative est l'aboutissement d'un projet lancé par Ségolène Royal en 2016 visant les populations en précarité énergétique, dans le cadre de la loi de Transition Énergétique. Il s'adresse aux bailleurs sociaux et a pour objectif de promouvoir l'usage du vélo auprès des locataires afin de faciliter l'accès à l'emploi par la mobilité autonome.

Le programme ALVEOLE s'articule autour de deux étapes clés et une optionnelle :

- La réalisation de travaux d'installation ou rénovation de locaux vélos sécurisés de minimum 12 places.
- Des séances d'apprentissage du vélo alliant théorie et pratique, ou de remise en selle auprès des ménages locataires, en partenariat avec une vélo-école membre de la FUB.
- Sensibilisation à l'entretien et à la réparation de vélos auprès d'ateliers d'auto réparation (optionnel).

En contrepartie de leurs actions, les bailleurs perçoivent une indemnité (par le biais des Certificats d'Économies d'Énergie) leur permettant de financer une partie de leur investissement.

Quelle application du programme Alvéole sur la résidence Turbel ?

En 2017, Habitat 44 se rapproche de la FUB pour étudier ensemble les actions qui pourraient être menées dans le cadre du programme Alvéole sur les résidences de l'office, dont Turbel, à Rezé. Celle-ci compte 25 logements collectifs et 5 individuels. Sous le collectif, 24 places de stationnement sont proposées aux locataires, ainsi qu'un local vélos qui ne désemplit pas

DOSSIER DE PRESSE

Rezé, le 16 avril 2018

3, Bd Alexandre Millerand
44200 Nantes

Tél. : 02 40 12 71 00
www.habitat44.org



Habitat 44 sensibilise ses locataires autour de la pratique du vélo

Résidence Turbel, à Rezé.



© Place au Vélo

Résidence Turbel à Rezé : en partenariat avec Place au Vélo, et à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau local vélo, Habitat 44 sensibilise ses locataires autour de la pratique du vélo, en leur proposant de bénéficier d'un contrôle technique, de revoir leurs bases mais aussi de pratiquer !

Contact Habitat 44

Carole ANIZON
Tél. : 02 40 12 71 37
canizon@habitat44.org

mais qui accueille des vélos pour certains rarement utilisés. Parallèlement, plusieurs places du parking sont vides, non utilisées par les habitants.

Habitat 44 prend donc la décision de réaliser un local vélos supplémentaire sur deux des places vacantes, selon les normes du programme Alvéole. Le local est aujourd'hui prêt et peut accueillir 12 vélos. Pour accéder au local, une clé est nécessaire. Les habitants intéressés qui souhaitent y entreposer leur vélo s'engagent en contrepartie à utiliser leur vélo régulièrement. Il s'agit désormais de les sensibiliser sur l'usage du vélo et ses bienfaits.

La réalisation des 12 places de stationnement vélo dans le parking de la résidence induit, selon le programme Alvéole, 42 heures de formation vélo-école qui se répartissent de la façon suivante :

- ✓ 1/3 du temps est consacré à la **préparation**, la **mobilisation** des ménages et l'évaluation.
- ✓ 2/3 du temps est consacré au **face-à-face pédagogique**

Place au Vélo : l'asso des cyclistes urbains de l'agglo nantaise

Forte de plus de 1 350 adhérents cyclistes urbains, Place au Vélo défend depuis 1991 le vélo comme moyen de transport au quotidien sur l'agglomération nantaise. Leurs actions passent par l'information, le conseil, la formation, l'accompagnement... avec un double objectif :

- **Militer pour une meilleure prise en compte du vélo** dans l'agglomération et pour de meilleures infrastructures destinées aux cyclistes.
- **Inciter un maximum de personnes à se mettre au vélo** pour se déplacer, via des événements de promotion, de la formation ainsi que des campagnes ciblées.

Place au Vélo met en place 6 familles d'actions :

- **Plaidoyer, actions militantes et expert engagé** pour une véritable politique cyclable et une culture du vélo.
- **Vélo-école adulte, scolaire et mobilité-entreprise** pour apprendre et maîtriser le vélo en toutes circonstances.
- **Brico vélo et contrôles techniques** pour développer la « vélonomie ».
- **Fête du vélo** : fédérer les participants à la communauté cyclistes et les inciter à utiliser leur vélo comme mode de transport au quotidien.
- **Bourses aux vélos** permettant de mettre en relation des particuliers souhaitant vendre et acheter des vélos à moindre coût.
- **Lutte contre le vol** en proposant le marquage des vélos (sur rendez-vous), via le BICYCODE par gravure de numéros uniques et répertoriés dans un fichier national accessibles aux forces de police (www.bicycode.org).

Qui sommes-nous ?

« *Habitat social de référence, bâtisseur de confiance* »

Habitat 44 est l'Office public de l'habitat de la Loire-Atlantique, rattaché au Conseil départemental et présidé par Michel Ménard, Conseiller départemental de Loire-Atlantique. Il compte un patrimoine de près de 7 800 logements, représentant 10 % du parc social en Loire-Atlantique et assure plus de 1 000 attributions de logements par an, entre la mise en location de la production neuve et la rotation sur le parc existant.

Présent dans 137 communes de Loire-Atlantique, Habitat 44 propose des programmes spécifiques adaptés aux besoins de chacune d'entre elles. Ses logements sont habités par un public diversifié (jeunes couples, familles, personnes âgées non dépendantes) offrant ainsi une large mixité sociale et culturelle.

En 2016, Habitat 44 adoptait son nouveau Plan Stratégique du Patrimoine qui prévoit, d'ici à 2025, de consacrer 73 M€ à la rénovation de son parc immobilier et 294 M€ à son développement et à la mise en œuvre de dispositifs d'accompagnement des locataires. Cet objectif pourra être atteint grâce à deux conventions importantes signées cette même année : la première avec le Département de Loire Atlantique qui apporte à l'Office une dotation en fonds propres de 15 M€, la seconde est la conclusion d'un nouveau partenariat avec la Caisse des Dépôts et Consignations et Action Logement.

Informations pratiques

L'agence **Cœur de Loire Rezé**, gère à ce jour près de 1472 logements, dont 753 logements uniquement sur Rezé.

Christophe Lefebvre dirige cette agence composée de 12 personnes. L'agence est chargée de l'accompagnement des locataires et de l'entretien du patrimoine.

Contact agence : 02 40 84 21 93.