



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

**18^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables
à La Rochelle / les 8 et 9 octobre 2009
sur le thème « Vélo = liberté, égalité, fraternité ! »**

Les vélos-écoles : l'apprentissage de la mobilité **Table-ronde du vendredi 9 octobre 2009**

© **Ville&Vélo n° 37, janvier-février 2009**

Revue du Club des Villes et territoires Cyclables — www.villes-cyclables.org

« Le vélo, ça ne s'oublie pas... » Certes. Mais encore faut-il l'avoir appris. Certains l'apprennent dès l'enfance, mais l'apprennent-ils bien ? Car ce n'est pas le tout de savoir trouver son équilibre : encore faut-il apprendre à circuler, à s'insérer, à devenir un cycliste urbain. Quant à ceux qui n'ont pas eu la chance d'apprendre le vélo lorsqu'ils étaient enfants, peuvent-ils encore apprendre à l'âge adulte ? Clairement, la réponse est oui. Il existe nombre de structures qui se consacrent à apprendre le vélo aux adultes – et le public intéressé est plus nombreux qu'on pourrait le croire. L'apprentissage du vélo n'est pas seulement une question de pédagogie – c'est aussi une question de citoyenneté et de cohésion sociale. Tour d'horizon du petit monde de l'éducation du vélo.

Sommaire

—> **Une vélo-école, qu'est-ce que c'est ?**

« Apprendre à apprendre »

Les villes pas toujours au rendez-vous

Tout commence à l'école...

Apprendre à être autonomes

Des obstacles bien réels

L'insertion sociale et la citoyenneté par le vélo

Devenir un cycliste urbain

Parcours pédagogique à La Rochelle

Vélobus : l'exemple de Lille

Et les entreprises ? Le cas particulier de la RATP

—> **4 questions à Gilles Pérole**, adjoint au maire de Mouans-Sartoux, administrateur du Club des Villes et territoires Cyclables.

Une vélo-école, qu'est-ce que c'est ?

Une auto-école, tout le monde sait ce que c'est. Mais une vélo-école ? Le concept est tout simple : il s'agit d'une structure qui apprend aux gens à faire du vélo. Il peut s'agir d'apprentissage pur – on s'adresse alors aux enfants ou aux personnes qui n'ont jamais touché un guidon ; de « remise en selle », c'est-à-dire de cours destinés à des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps et souhaitent s'y remettre, souvent des retraités qui quittent les grandes agglomérations et viennent s'installer dans des villes moyennes, et découvrent que le code de la route et la règles ont bien changé depuis l'époque où ils ont passé le permis de conduire. Enfin, il peut s'agir d'apprentissage du vélo urbain – un domaine qui se développe parallèlement à l'explosion liée à l'apparition des vélos en libre service.

Les vélo-écoles s'adressent donc aux gens de tous âges, de toutes origines, de tous milieux... ou presque : on le verra, lorsque les cours s'adressent aux adultes, ils regroupent essentiellement un public plutôt populaire, et féminin. Les cadres et autres professions libérales ne fréquentent guère ces écoles, en partie parce qu'ils ont appris le vélo dès l'enfance mais aussi... parce qu'ils croient n'avoir pas besoin d'apprendre. Autre constat que nous avons rencontré chez absolument tous les responsables de vélo-écoles interrogés : les hommes ne viennent que très rarement fréquenter les cours d'apprentissage ou de « remise en selle ». Question de fierté mal (mâle ?) placée. Certains formateurs en vélo-écoles nous racontent que, s'ils ne reçoivent que « *très rarement* » des coups de fil d'hommes souhaitant prendre des cours, il est encore plus rare que les hommes en question se présentent au rendez-vous une fois qu'il est pris ! Comme quoi il y a encore du travail pour nettoyer quelques toiles d'araignées...

« Apprendre à apprendre »

Les initiateurs des vélo-écoles se sont, pour beaucoup, formés à l'étranger – en Belgique, par exemple, ce qui ne surprendra personne. Et il a fallu, raconte François Fatoux, l'un des pionniers du concept en France, « *apprendre à apprendre* ». Pour ce militant du vélo, fondateur il y a quinze ans de l'association Vivre à vélo en ville, tout a commencé de façon fortuite : « *En 1999, j'ai reçu un coup de fil d'un montreuillois qui souhaitait apprendre à faire du vélo. J'ai dit oui, ça a été ma première expérience. Après, j'ai formé une douzaine de personnes. Puis, en 2002, j'ai été contacté par la ville de Saint-Ouen qui cherchait à créer une vélo-école pour les gens qui ne se sentent pas à l'aise à vélo en ville. J'ai proposé de poursuivre l'expérience à Montreuil, et nous avons démarré en octobre 2002. En 2006, sur un forum internet, j'ai expliqué ma méthode pédagogique à une dame qui se plaignait de ne pas savoir faire du vélo... et j'ai reçu une avalanche de coups de fil. Tout a pris brusquement de l'ampleur et, en moins de deux ans et demi, on a dépassé les 500 élèves formés.* »

Les cours dispensés par François Fatoux ont lieu à la bonne franquette, le dimanche matin. Au fil des ans, d'autres associations ont mis au point de véritables démarches pédagogiques, avec différents modules, différents niveaux adaptés au public visé – et des cours allant de l'apprentissage de l'équilibre aux parcours d'insertion dans le trafic. Et les idées ne manquent pas.

Philippe Prigent, de Pignon sur rue à Lyon, raconte que son premier projet était « *de créer un réseau de moniteurs cyclistes qui auraient accompagnés les cyclistes frileux. Ce n'est qu'après, et devant l'échec relatif de cette démarche, que l'on a développé un autre volet, plus social, tourné vers un public en insertion socio-professionnelle.* »

À Amiens, au sein de l'association Véloservice, Antoine Patin a lancé une vélo-école en février 2008, profitant de l'arrivée du vélo en libre-service. « *On s'est en fait rendu compte qu'il y avait une demande, venue de gens qui ne savaient pas faire du vélo, ou de gens qui avaient des idées reçues sur le fait que le vélo serait dangereux. Nous avons fait tout un travail pour apprendre aux usagers, par exemple, que lorsque l'on circule en vélo on n'emprunte pas les mêmes itinéraires qu'en voiture.* » Plusieurs vélos-écoles pratiquent cet apprentissage des itinéraires, apprenant aux élèves comment calculer des itinéraires spécifiques en utilisant au mieux les aménagements cyclables.

Même politique – et mêmes acteurs – à Bordeaux, où c'est là encore le milieu associatif qui prend en charge l'apprentissage du vélo. Vélo-Cité y a créé la Vélo-école 33, que fait tourner Muriel Sola – légitimement fière de former des cyclistes « *de 22 à 69 ans* ». La vélo-école de Bordeaux a mis au point quatre modules de formation : « *D'abord, maniabilité et acquisition de l'équilibre. On baisse la selle pour abaisser le centre de gravité et faire en sorte que les gens puissent avoir les pieds bien à plat au sol. On apprend d'abord le freinage, puis le*

pédalage. On fait des exercices de slalom, puis on apprend aux élèves à lâcher une main pour indiquer leur direction. C'est très progressif. » Viennent ensuite des modules d'insertion en ville, d'abord sur des aménagements protégés (pistes sur trottoirs ou bandes cyclables). *« Puis on s'insère peu à peu dans la circulation, de telle manière que nos élèves ne s'en rendent même pas compte... et la peur est vaincue. »*

La plupart des vélo-écoles dispensent des formations relativement longues – par exemple deux fois deux heures par semaine pendant deux mois, à Bordeaux. Le public visé ici étant essentiellement un public en insertion, les cours ne rentrent pas en contradiction avec le travail. Mais Muriel Sola aimerait bien – d'autant que la demande augmente – pouvoir augmenter le nombre de stagiaires salariés, ce qui suppose de promouvoir des cours de soir. Mais pour cela, il faut des formateurs supplémentaires, et donc de l'argent pour pouvoir les payer.

Beaucoup de vélo-écoles rencontrent les mêmes problèmes de financement. Elles fonctionnent souvent uniquement grâce aux cotisations des adhérents – et au dévouement sans borne des animateurs. Lorsqu'il faut recruter des salariés, les difficultés commencent.

Les villes pas toujours au rendez-vous

Les animateurs des vélo-écoles aimeraient bien trouver un peu plus d'aide de la part des villes qui les accueillent. Si certaines communes sont capables de mettre la main au portefeuille pour aider d'une manière ou d'une autre les associations, ce n'est pas toujours le cas. Et celles-ci doivent déployer des trésors d'inventivité pour récupérer ici et là des vélos, les remettre en état, plaider pour obtenir qu'une subvention de la CAF, qu'une aide à l'insertion. Mais tout repose trop souvent sur la seule énergie des militants. François Fatoux le sait bien, lui qui stocke les 32 vélos de sa vélo-école... dans son studio et son garage ! *« Cela fait des années que nous réclamons à la ville de Montreuil un local, qui devrait normalement bientôt arriver... mais attention, il sera loué, pas prêté. Nous avons donc demandé une subvention pour cette location. »*

Les militants associatifs qui ont monté des vélo-écoles le font par conviction. Et ils tiennent à ce que la démarche reste une démarche citoyenne. Pour cela, il faudra peut-être demain faire face à la concurrence de ceux qui se disent qu'il y a peut-être de l'argent à se faire dans cette affaire. On verra plus loin le cas de la formation dans les écoles, où des associations se heurtent à une certaine résistance venue de la Fédération française de cyclisme. Et au-delà, il semble que certaines entreprises d'auto-école soient en train de se mettre sur les starting-blocks. Un responsable de vélo-école raconte que cette anecdote significative : *« J'ai un jour organisé une réunion avec les auto-écoles du département pour les impliquer dans le problème du partage de la rue. Ils m'ont écouté, et puis à la fin, deux personnes sont venues me voir pour me demander s'il n'y aurait pas là un marché à prendre... »* D'ailleurs, le fondateur d'une des premières vélo-écoles de France, Philippe Aubert, dont nous reparlerons, a très tôt voulu déposer le concept de vélo-école à l'INPI (Institut national de la propriété industrielle). *« Je voulais absolument éviter que ce concept soit utilisé pour faire du business. Ce n'est pas notre but : notre but, c'est de développer le vélo. Je n'ai pas pu le faire tout de suite, car le fait de déposer une marque coûte 5 000 euros. Mais j'ai tout de même pu finir par y arriver »,* avec le soutien financier d'une grande fédération de cyclisme non sportif.

Les villes ont un vrai rôle à jouer dans le développement des vélos-écoles. Alain Bucherie, maire adjoint de La Rochelle et administrateur du Club des villes cyclables, se dit d'ailleurs *« favorable à ce que les villes qui ont des vélo-écoles se constituent en réseau »* - ce qui pourrait se faire à l'occasion du prochain congrès du Club – et à ce que *« les élus s'impliquent au maximum »*. Cela paraît en effet indispensable, ne serait-ce que pour garantir que les vélo-écoles gardent leur rôle d'éducation citoyenne et ne tombent pas entre les mains du « business »...

Tout commence à l'école...

« Dans le parc des Buttes-Chaumont un cycliste de cinq ans / S'apprête à vivre un grand événement / Encouragé par son père et par sa maman / Il va faire du vélo comme les grands / Il empoigne son guidon / C'est parti pour l'grand frisson... » Ce que raconte la célèbre chanson de Bénabar correspond aux souvenirs de bien des cyclistes : le jour où pour la première fois, ils ont utilisé leur premier vélo sans les « petites roues ». C'est souvent les parents qui apprennent aux enfants à faire du vélo, à trouver l'équilibre et à s'élancer. Mais est-ce forcément la meilleure des solutions ? Les militants du monde du vélo le disent à l'unanimité :

apprendre à faire du vélo, ce n'est pas seulement trouver l'équilibre. C'est comprendre les règles de sécurité, connaître le code de la route et de la rue, savoir cohabiter avec les autres usagers de la voirie – sans parler du nécessaire apprentissage de la petite maintenance de son vélo, indispensable si l'on veut être un cycliste autonome. Tout cela pourrait – devrait – s'apprendre au contact de personnes formées et compétentes, comme c'est le cas pour la natation ou, plus tard, pour la voiture ou la moto.

Or, il n'existe que très peu de possibilité d'apprendre le vélo à l'école. L'Education nationale ne s'en préoccupe pas au niveau national, même si il existe semble-t-il une forte demande du côté des enseignants. C'est donc encore et toujours le milieu associatif qui pallie aux manquements des pouvoirs publics. Avec, parfois, l'obligation de faire face à nombre d'obstacles et de blocages.

« *Dans le temps, se souvient Alain Bucherie, maire adjoint de La Rochelle, il y avait des gendarmes qui venaient dans les écoles pour faire de l'éducation à la sécurité routière. Cela ne se fait plus. Ce sont les associations qui ont pris le relais – mais cela devrait être le rôle de l'Education nationale.* » Les associations en question, ce sont les différentes « vélo-écoles ». Elles organisent, le plus souvent, des sessions de formation tout à fait indépendantes du milieu scolaire. Mais pas forcément de leur fait : comme le dit Muriel Sola à Bordeaux, « *au niveau de l'Education nationale les portes sont bien souvent fermées. Tout simplement parce qu'apprendre le vélo dans ce cadre ne peut se faire qu'en prenant sur les heures de cours, et que les programmes sont déjà chargés. Il n'y a pas de créneau.* »

Il semble en fait que tout dépende de la bonne ou de la mauvaise volonté des différentes académies : certains recteurs ou inspecteurs d'académie sont plus ouverts que d'autres, ce qui donne des situations assez différentes d'une région à l'autre. À Paris, le responsable de l'AICV (Animation, insertion et culture vélo), Joël Sick, explique que ses interventions dans les écoles ne se font presque exclusivement que dans les écoles privées. À Grenoble, Monique Giroud raconte que la formatrice de l'association ADTC (qu'elle préside) s'est vue interdire d'intervenir dans les écoles : « *Le rectorat a pondu une circulaire sur le sujet en expliquant que le vélo est un sport dangereux...* » Une politique dont certains militants associatifs considèrent qu'elle est encouragée par un lobbying actif de la Fédération française de cyclisme – qui est beaucoup plus tournée vers le vélo sportif que vers le vélo urbain et citoyen – et a peut-être envie de réserver à ses moniteurs le « marché » de l'intervention dans les écoles.

Et puis, parfois, il y a de bonnes surprise. À La Rochelle, où s'est créée la première vélo-école du pays, son responsable Philippe Aubert a réussi à mettre sur pied un partenariat avec l'Education nationale. Le résultat d'un long et patient travail, et d'une rencontre avec un conseiller pédagogique qui a été convaincu de l'intérêt de la démarche. « *Avant, nous intervenions ponctuellement dans les écoles, dans les classes de CM1 et CM2, au titre des APER (Attestations de première éducation à la route). Mais je n'arrivais pas à convaincre l'Education nationale de me donner un agrément. Puis le conseiller pédagogique que j'ai rencontré a fait ce qu'il fallait, de son côté, et l'agrément a fini par être validé par l'inspecteur d'académie. Nous avons maintenant une convention avec l'Education nationale.* »

Apprendre à être autonomes

Toute la philosophie de ceux qui cherchent à intervenir dans les écoles tient dans la formule de Philippe Aubert : « *Nous essayons d'apprendre aux enfants à devenir des cyclistes autonomes.* » Ce qui dépasse très largement, naturellement, le simple apprentissage de l'équilibre. « *Il faut apprendre, ensuite, la maniabilité, à travers des exercices qui se font d'abord dans la cour de l'école, puis dans la rue. Mais aussi, par exemple, la petite mécanique et la signalisation. Le but est qu'un enfant, après avoir suivi la formation, sache aussi réparer une chaîne qui a sauté et lire tous les panneaux de signalisation.* »

Il est évidemment indispensable de ne pas se cantonner à la cour de l'école si l'on veut former des futurs cyclistes responsables : ce n'est que par l'expérience de l'insertion dans le trafic que les enfants apprennent à se confronter aux autres. Et le meilleur moyen – celui expérimenté par la vélo-école de La Rochelle – est de les former en groupe et sur une période assez longue : le « cursus » de formation comprend pas moins de 21 h de cours.

À la surprise de Philippe Aubert, ces formations d'abord réservées aux élèves de cours moyen s'est ensuite élargie aux élèves de cours élémentaire... « *et nous avons maintenant des demandes pour les maternelles ! On était un peu inquiets au début, on se disait qu'ils étaient bien petits. Mais ça marche.* »

Des obstacles bien réels

Pour les associations qui s'essayent à la formation dans les écoles, les obstacles sont réels – et Philippe Aubert reconnaît qu'il a dû faire preuve de beaucoup de patience et de ténacité pour réussir (c'est bien de réussite dont on peut parler lorsque l'on sait que la vélo-école de La Rochelle a formé 600 enfants en 2008). Parmi ces obstacles, le problème financier. « *Je suis en permanence en recherche des fonds* », avoue Philippe Aubert. Pour faire tourner l'association, il faut payer un salarié. « *Au début, j'ai pu le faire grâce à un financement du Fonds social européen (FSE). Ensuite, on est passé par un « contrat tremplin » de la Région, mais qui ne payait que la moitié du salaire.* » Alors, il a bien fallu se résoudre à faire payer l'intervention dans les écoles, ce qui n'était pas dans les intentions de l'association au début. « *En tâtonnant, on a réussi à trouver des montages, et l'on demande à présent 20 € par enfant formé. Suivant les communes où nous intervenons, les situations sont différentes : les communes très impliquées prennent en charge elles-mêmes cette somme. D'autres payent la moitié, l'autre étant payée par l'école – ou parfois par la coopérative.* » Mais ce n'est qu'à ce prix que l'association peut fonctionner et payer son unique salarié – un formateur qui, précisons-le, doit impérativement disposer d'un brevet d'État pour pouvoir intervenir dans les écoles.

L'exemple de La Rochelle n'est pas unique en son genre mais il est tout de même rare. Dans bien des académies, il semble que l'inspection soit beaucoup moins ouverte. Il y a là un véritable challenge, et un sujet de réflexion dont on ne peut que souhaiter qu'il soit, tôt ou tard, pris à bras le corps directement par le ministère de l'Éducation – afin que l'apprentissage du vélo devienne un jour aussi naturel dans les écoles que celui de la natation. Avec des enjeux qui, disons-le sans esprit de chapeau, sont extrêmement importants en terme de sécurité, de citoyenneté, de santé ... et de développement durable, puisque celui-ci est, paraît-il, une des préoccupations majeures du gouvernement.

L'insertion sociale et la citoyenneté par le vélo

Ce n'est pas un hasard si la plupart des vélos-écoles sont des associations financées par le biais du Fonds social européen. Beaucoup d'entre elles ont en effet la volonté de se servir du vélo comme d'un outil d'insertion pour des publics en difficulté.

L'un des pionniers, on l'a dit, du concept de vélo-école, François Fatoux, a découvert au fil de son « *expérience militante* » que « *des dizaines de milliers de gens ne savent pas faire du vélo* ». On croit trop souvent que le vélo est à peu près aussi naturel que la marche. Il n'en est rien. Il existe tout un public qui n'est jamais monté sur un vélo – et a envie de s'y mettre, parfois à un page relativement avancé. Chantal Kraft, responsable de l'activité « Montavélo » au sein du centre socio-culturel La Montagne verte, à Strasbourg, raconte cette activité s'est développée suite à une réflexion sur l'insertion des femmes d'origine étrangère. « *Souvent ces femmes, de milieu démunis, n'ont pas le permis, elles ont des difficultés à se déplacer pour aller travailler. Alors pourquoi ne pas leur apprendre à se déplacer en vélo ? Elles seraient ainsi moins dépendantes des hommes (maris ou frères) pour trouver du travail. Et puis, nous avons aussi des femmes qui ont tout simplement envie d'accompagner leur mari ou leurs enfants quand ils font du vélo.* » Il est frappant de constater que tous les responsables de vélo-écoles ont le même vécu : le public rencontré est essentiellement un public de femmes maghrébines.

Là encore, beaucoup de responsables regrettent que cette politique d'insertion par le vélo ne soit pas prise en charge par les pouvoirs publics. Comme le constate François Fatoux, « *si vous allez regarder en Allemagne ou aux Pays-Bas, ce sont les municipalités qui organisent le travail d'insertion et d'intégration des populations par le vélo. Et avec d'autres moyens ! Nous, on travaille de manière artisanale, dans les parcs.* »

Il n'empêche que pour ceux qui s'y essayent, cette activité de formation/insertion est « *extrêmement gratifiante* », pour reprendre une expression de Chantal Kraft. « *Une fois que les élèves ont acquis l'équilibre, je les emmène faire des balades – alors que jusque-là, souvent, elles n'étaient guère sorties de leur quartier. Je les emmène voir une petite expo gratuite, visiter les institutions européennes. Sans prétention, j'essaye d'élargir leur univers.* »

« *Très sévère* » sur la sécurité, les règles élémentaires de démarrage et d'arrêt, Chantal Kraft recueille rapidement les fruits de son engagement – qui lui prend tout de même quelque 200 heures par an, bénévolement. « *Des liens d'amitié se tissent. Et franchement, quand des femmes viennent me revoir en disant : « Chantal, mes enfants sont fiers de moi », je prends beaucoup de plaisir, et je réalise que pour elles, avoir vaincu les réticences est une grande chose.* »

Devenir un cycliste urbain

Nouveaux aménagements, nouveaux services, nouvelles règles... le monde du vélo change. Beaucoup de ceux qui ont appris le vélo il y a quelques années ou dizaines d'années ne sont pas forcément au fait de ces évolutions. D'où la nécessité, pour les vélo-écoles, de donner des cours de « remise en selle » et de faire de la pédagogie de la mobilité.

On ne peut que s'en réjouir : de nouveaux cyclistes apparaissent. Portés par la vague « développement durable », certains cyclistes sportifs découvrent que leur engin peut aussi leur servir à aller au travail. Des milliers d'usagers (re)commencent à circuler en vélo grâce aux Vélo'V et autres Vélib'. Il ne semble réellement pas inutile de former ces nouveaux usagers à la circulation en ville. C'est par exemple l'avis de François Fatoux : « *Le vélo n'est pas dangereux, mais il faut apprendre à faire du vélo en ville. Si l'usage augmentait vraiment, de façon plus significative, cela deviendrait indispensable. Cela n'existe pas assez. Et c'est dommage.* » Même réflexion chez Monique Giroud, à Grenoble : « *Il existe un public de gens qui savent à peu près faire du vélo, mais qui doivent apprendre à s'insérer. Il ne faut qu'un petit nombre d'heures pour leur apprendre les bons réflexes – ce n'est pas si lourd : apprendre à ne pas serrer le trottoir ou les voitures en stationnement, se mettre au milieu de la voie de droite plutôt que râcler les trottoirs, apprendre l'usage des ronds-points et des tourne-à-gauche.* »

Sans compter un aspect qui semble le moins connu et pourtant le plus réellement dangereux dans l'usage du vélo : celui des angles morts. Les vélo-écoles essayent toutes de trouver diverses méthodes pour sensibiliser les usagers à ce problème – qui a été la cause des seuls accidents mortels de Vélib', par exemple. « *Même lorsqu'on connaît le concept, souligne Monique Giroud, on sous-estime la chose.* » La Fubicy ou le Club des villes et territoires cyclables ont décidé de prendre le problème à bras le corps, ce dernier ayant entrepris la publication d'une plaquette consacrée à ce problème, en coopération avec la Ratp, intitulée *La rue sous tous les angles*. Mais il faut en plus que les usagers du vélo expérimentent eux-mêmes le problème. Certaines villes se livrent pour cela à des démonstrations avec des camions témoins. Au-delà, les vélo-écoles se débrouillent avec les moyens du bord pour sensibiliser leurs élèves. Comme celle animée par Joël Sick à Paris : « *Le samedi, nous savons où sont garés les poids-lourds. On s'arrête à côtés avec les élèves et on montre.* »

Parcours pédagogique à La Rochelle

Une démonstration in situ vaut en effet mieux qu'un long discours. Dans ce domaine, l'une des plus idées les plus originales et les plus intéressantes vient – une fois encore – de La Rochelle. Philippe Aubert a imaginé la création d'un « circuit éducatif permanent », qui sera inauguré dans quelques semaines. « *C'est un projet que j'ai déposé dans le cadre d'un appel à projet de la Caisse d'Épargne. Je l'ai soumis à une première commune, qui a refusé. Qu'à cela ne tienne : je l'ai fait avec la ville de La Rochelle !* » Il s'agit d'un circuit de 4 km tracé de telle sorte que les cyclistes puissent découvrir tous les aménagements possibles et expérimenter toutes les difficultés : « *On part d'une place, puis on traverse un rond-point, on rencontre un sas, puis une bande cyclable, puis un piste, un contresens, un tourne-à-gauche, etc.* » Mais le parcours n'est pas tout : il est, de plus, émaillé de panneaux explicatifs, à chaque étape, où est expliqué « *le pourquoi du comment* » - destinés aussi bien aux cyclistes eux-mêmes qu'aux piétons. Douze panneaux sont installés, avec texte explicatif, schémas, croquis. « *Nous allons nous servir de ce parcours lors des stage, conclut Philippe Aubert, mais il présente l'avantage qu'il est ouvert à tout le monde.* » Il permet donc de faire de l'autoformation à la circulation cycliste en ville.

Voilà une idée qui fera très certainement des émules – parce qu'elle semble un excellent moyen de former, rapidement et simplement, les cyclistes aux nouvelles règles de la circulation en ville.

Vélobus : l'exemple de Lille

Que l'on parle apprentissage pur du vélo ou apprentissage de la circulation urbaine, le vélobus semble un excellent moyen de faire passer bonnes pratiques et bonnes habitudes. La pratique commence à être connue : organiser des « lignes » quotidiennes permettant aux cyclistes enfants ou adultes, sous la surveillance d'un serre-file, de circuler en groupe, en récupérant à des stations et des horaires définis les « passagers ».

L'Association Droit au Vélo (ADAV) de Lille a mis en place un intéressant partenariat avec la ville pour créer des lignes de vélobus dans les écoles. « *Cela commence par des interventions dans les écoles pour présenter la démarche aux parents d'élèves* », explique Sébastien Torro-Tokodis, porteur de cette réalisation. « *Puis nous faisons un travail de géolocalisation et de création d'itinéraires, en fonction des réponses que nous recevons et des personnes intéressées.* » Puis la ligne peut être mise en place, comme celle qui « *fonctionne tous les matins avec une quinzaine d'enfants et trois ou quatre parents. L'idée est de former ainsi des enfants qui puissent devenir autonomes, et aller ensuite seuls en vélo au collège.* »

Parents et enfants sont formés – hors du temps scolaire – par l'association.

Et les entreprises ?

Il semble qu'un nombre croissant (bien qu'encore modeste) d'entreprises soient demandeuses d'apprentissage du vélo pour leurs salariés, dans le cadre de PDE, ou pas.

À Amiens par exemple, où officie Véloservice, des entreprises s'adressent à l'association pour qu'elle aide à la mise au point d'itinéraires pour les salariés. « *On va chez eux, explique Antoine Patin, on étudie l'itinéraire « bis » le plus sécurisant, puis on accompagne les salariés sur leurs premiers trajets domicile-travail.* » Dans le cas d'Amiens, les entreprises sont demandeuses, mais pas payeuses : c'est au salarié de s'acquitter de la prestation, facturée 5€ de l'heure

A Lille, l'ADAV organise également, à la demande de certaines entreprises et administrations, des séances de formation et d'entraînement. « *Il s'agit le plus souvent d'apprendre à des cyclistes à bien prendre leur place dans la circulation, explique Sébastien Torro-Tokodis. Les entreprises nous demandent de former leurs employés à la circulation en ville. Nous commençons par une séance en salle avec de la théorie, un rappel de la réglementation, etc. Puis nous sortons en partant du site, pour appréhender ensemble les aménagements qui sont autour. On leur apprend à se placer, à être visibles.* » La prestation, qui se déroule en général sur le temps de repas de midi, est offerte par les entreprises aux salariés.

Le cas particulier de la RATP

Une entreprise est plus que toute autre concernée par les problèmes d'apprentissage du vélo – même indirectement : c'est la Ratp. Patrice Crampon, du service de prévention éducative de la Ratp, explique que « *l'interaction entre les cyclistes et les bus est un enjeu très important* » surtout, bien sûr, depuis l'apparition de Vélib'. Dans ce domaine, l'apprentissage doit d'abord se faire « *vis-à-vis de machinistes* », pour qui les rapports avec les cyclistes ne sont pas toujours simples. « *Dans les centre bus, les machinistes sont maintenant systématiquement sensibilisés à cette question.* » Mais les machinistes eux-mêmes peuvent apporter une expertise aux jeunes usagers du vélo. C'est pourquoi l'exploitant francilien a lancé une expérience, actuellement en cours, avec quatre collèges, dans lesquels des machinistes interviennent dans les classes pour sensibiliser les élèves aux problèmes de partage de la voirie. « *On attend les premiers retours pour savoir si l'on va généraliser* », précise Patrice Crampon.

4 questions à Gilles PEROLE,

conseiller pédagogique, Adjoint au maire de Mouans-Sartoux, administrateur du Club des Villes et territoires Cyclables en charge des questions d'éducation vélo.

Il semble que la question des partenariats entre les vélo-écoles et les écoles dépende aujourd'hui de la bonne ou de la mauvaise volonté des différentes académies. Partagez-vous ce point de vue ?

Il n'y a pas de directive nationale aujourd'hui, à l'Éducation nationale, sur ce sujet. Mais rien n'empêche en effet les vélo-écoles de prendre contact avec telle ou telle académie, et dans ce cas-là des choses peuvent se faire, des partenariats peuvent se créer.

À ce jour, l'Éducation nationale n'aborde la question qu'à travers les APER (Attestation de première éducation routière), et non sur les enjeux de l'écomobilité. Ces APER sont du ressort des enseignants, qui demandent en général l'aide de la gendarmerie, de la police municipale ou éventuellement de Prévention Maif. Mais c'est vu, le plus souvent, sous l'angle « sécurité routière » pure.

Comment sensibiliser l'Éducation nationale sur ces sujets ?

Il y a de nombreuses directives de l'Éducation nationale sur le développement durable, autant sur l'éducation routière... reste à faire le lien entre les deux. Il faudrait qu'existe une prise en compte du ministère sur ce sujet et qu'il existe une circulaire. Ainsi, les gens les plus motivés, sur le terrain – vélo-écoles, enseignants, conseillers pédagogiques – pourraient s'appuyer sur un texte.

Ceci dit, rien n'empêche aujourd'hui de constituer des partenariats dans le cadre des projets d'école – via le volet développement durable ou via le volet APER. Il existe suffisamment de textes sur ces sujets au sein de l'Éducation nationale pour que des gens motivés puissent y « accrocher » une action éducation vélo. Il manque juste, aujourd'hui, une certaine lisibilité, qui ne pourra venir que d'une volonté politique.

Le problème du financement peut-il être un frein – dans la mesure où de nombreuses vélo-écoles n'ont pas d'autre choix que de faire rémunérer leurs prestations ?

C'est clair, l'argent pose problème. L'Éducation nationale ne finance pas les projets d'école, c'est aux établissements eux-mêmes de payer. En réalité, je crois que le seul moyen de s'en tirer est de pouvoir compter sur des subventions municipales. Si une commune conventionne une vélo-école, elle doit prévoir un financement. Les coopératives des écoles n'ont souvent pas de gros moyens. Et, je le rappelle, il est interdit de faire financer ces activités – dès lors qu'elles sont obligatoires – par les parents : l'école est gratuite.

Êtes-vous optimiste sur la réactivité de l'Éducation nationale ?

Disons que les choses bougent. Il y a de plus en plus de circulaires sur l'éducation au développement durable et on devrait pouvoir se saisir de cela. Le Grenelle de l'Environnement a changé en partie les mentalités, il a provoqué une prise de conscience, et l'on sait aujourd'hui que l'on ne parle pas d'un futur lointain, mais d'actions à prendre immédiatement. Il faut accélérer le processus, en essayant de surfer sur cette vague. La conjoncture est bonne, et je crois que les mentalités sont mûres pour que cela bouge.