



CONGRES DE LA FUB 2023 COMPTE-RENDU

Atelier 4 : « Hors des agglos, point de vélo ? »

Etaient présent-es :

- Etienne Demur, administrateur de la FUB, animateur
- Alice Peycheraud, doctorante au laboratoire aménagement économie et transports et au laboratoire d'études rurales (Lyon 2), intervenante
- Camille Boceno chargée de mission mobilités à la communauté de communes Erdre et Gesvres (44), intervenante
- Isabelle Pages, association Vélo d'vie Cognac (FUB), intervenante
- Mathieu Baudry, animateur GV, FUB, rapporteur

Synthèse de l'atelier

Les intervenantes, issues d'univers et parlant de point de vue différents (une collectivité, une usagère adhérente d'une association et une chercheuse) ont présenté leurs état des lieux, pistes d'actions et bonnes pratiques pour développer la pratique du vélo hors agglomération, dans un contexte de redynamisation des pratiques, attentes croissantes des habitants et attention politique des décideurs.

La volonté politique de développer le vélo est un préalable. Comment faire pour donner envie aux élus de s'y pencher ? Par des exemples concrets sur des territoires similaires, par le développement et la structuration de collectifs, d'initiatives portées par les citoyens sur le territoire.

Car des solutions existent pour les collectivités : la C.C. Erdre et Gesvres obtient entre 40 et 60% de subvention sur la réalisation d'infrastructures. Entre les départements et les communes rurales, les EPCI ont un rôle important pour faciliter les relations, permettre une cohérence dans les projets et porter l'ingénierie pour les communes. Les documents type schéma cyclables sont des outils essentiels, car ils permettent aux collectifs et associations de s'appuyer dessus dans leur plaidoyer.

Côté itinéraires, là aussi il est possible de proposer des voies sécurisées sans doubler chaque départementale. Le témoignage d'Isabelle Page, pratiquante du vélo au quotidien hors agglomération a souligné toute l'importance de la sécurité et du sentiment de sécurité pour développer la pratique. La C.C. Erdre et Gesvres travaille sur la fermeture de voies communales aux véhicules motorisés, l'utilisation de chemins agricoles et la création de voies en site propre. L'utilisation de ces différentes infrastructures qui maillent déjà le territoire permet de développer un schéma cyclable intéressant en reliant les bourgs et les villages entre eux.

Côté associations, hors agglomération, les collectifs démarrent souvent avec peu de membres. Plusieurs propositions ont émergé pour permettre à ces dynamiques de tenir dans le temps : organiser des RDV réguliers (ateliers mécanique, découverte d'itinéraires sécurisés à vélo, ...), être reconnus (utiliser la presse locale pour porter les messages), fonctionner en réseau avec les autres association/ collectifs dans les territoires voisins, ...



1. INTERVENTION D'ALICE PEYCHERAUD, DOCTORANTE SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA DYNAMIQUE DU VELO EN MILIEU RURAL

1.1. Présentation de ses travaux

Alice est doctorante en géographie, elle s'intéresse à l'engagement pour le vélo dans les territoires ruraux. Ses sujets sont :

- Pourquoi certains font le choix du vélo ?
- Quelle place pour les collectifs et associations pro-vélo dans ces territoires ?
- Quels engagements politiques et économiques des collectivités territoriales ?

Elle travaille sur 3 territoires : le Puy de Dôme, la Saône et Loire et l'Ardèche méridionale.

1.2. Les pratiquants du vélo à la campagne

Entre les usagers du vélo de plus de 60 ans, principalement dans les bourgs pour lesquels le vélo est une pratique naturelle et les jeunes hommes ayant un engagement sportif, écologique et politique, le spectre de l'utilisateur du vélo à la campagne est large. Les pratiquants décident d'utiliser ou non leur vélo en fonction de la sécurité routière, du rapport à la voiture, du rapport à l'effort physique et de la question du temps de parcours.

1.3. Les dynamiques associatives

Au début de la création des associations, il y a souvent peu de membres. Il faut des initiatives et des animations pour fédérer, rassembler les habitants : par exemple un atelier d'autoréparation. Il faut des initiateurs pour agréger des volontés. Pour lancer la dynamique vélo il faut s'appuyer sur les dynamiques présentes, les autres associations et clubs. La prise de contact avec d'autres associations présentes dans d'autres EPCI est intéressante aussi, fonctionner en réseau.

1.4. Les collectivités

Les dynamiques locales sont souvent portées par un individu particulièrement moteur (élu ou technicien). Souvent, il joue un rôle d'exemplarité, par exemple en allant à vélo en réunion publique). Des opportunités de financement existent pour les collectivités (appel à projets vélo), mais certaines n'ont pas la capacité de s'en emparer (RH, ingénierie...). Des territoires s'allient, pour mutualiser leur ingénierie et candidater ensemble à des AAP.

Autre enjeux de structuration, l'établissement d'une doctrine en matière d'aménagement spécifique au milieu rural doit être créée et lisible. Cela passe par :

- La circulation des idées en vertical : c'est le rôle de ADEME, du CEREMA, de la FUB
- La circulation d'idées à l'horizontal : les échanges entre territoires de même typologie, les retours d'expérience, les visites de terrain...



2. INTERVENTION D'ISABELLE PAGES, ASSOCIATION VELO'D'VIE COGNAC ET PRATIQUANTE AU QUOTIDIEN EN MILIEU RURAL

2.1 Témoignage d'un vélotafeuse en milieu rural

En 2000, Isabelle a vécu en Suède et y a découvert le « vélotaf » : il était d'usage de parcourir 20km aller pour se rendre au travail au quotidien, à toute saison. Revenue en France, son emploi était situé à 15km de son domicile, situé à Cognac. Pour lutter contre la sédentarité de son poste de travail, elle a décidé de s'y rendre à vélo. Au début, ses collègues étaient franchement surpris. Isabelle a subi remarques déplacées et rumeurs: « *Les gens ont pensé que je buvais et que je n'avais plus de permis de conduire, puis que j'étais trop pauvre pour m'acheter une voiture.* »

2.2 Prendre en compte le point de vue et l'expérience des usagers pour penser une politique cyclable hors agglomération

Hors agglomération, les distances peuvent être plus longues et le VAE est un atout et une opportunité intéressante. Sur certains itinéraires, quand on est une femme seule, on peut ressentir un sentiment d'insécurité. C'est le cas notamment des itinéraires « touristiques », qui sont souvent isolés ou mal éclairés et donc assez peu confortables pour des itinéraires du quotidien, tôt le matin ou tard le soir. Sur le sujet de la sécurité, Isabelle fait le choix de s'équiper (casque, gilet). Elle note une différence de comportement des automobilistes quand elle porte ces équipements. Le rôle des pratiquants est aussi de convaincre et de donner envie d'autres personnes d'essayer, notamment par le partage de photos sur les réseaux sociaux : le plaisir de traverser des paysages agréables est un moteur.

2.3. Lancer une dynamique associative en milieu rural

Isabelle est à l'origine de la création de l'association Vélo'd'Vie Cognac. Plusieurs questions des participants dans la salle lui ont été adressées pour connaître ses conseils pour lancer une dynamique associative sur le vélo en milieu rural et lever les réticences des élu-es.

A la création de Vélo d'vie , les premières actions ont été de :

- rassembler les cyclos du quotidien,
- utiliser la presse locale pour communiquer (tribunes dans Charente Libre), notamment sur les accidents et les points noirs ;
- obtenir des rendez-vous réguliers avec les élus et techniciens.



3. INTERVENTION DE CAMILLE BOCENO, CC ERDRE ET GESVRES

3.1 Présentation du territoire

La communauté de communes Erdre et Gesvres comprend 12 communes, 65 000 habitants. Situé à 30km au nord de Nantes, c'est un territoire très périurbain et rural. Depuis 10 ans, le vélo est pris en compte dans les politiques de mobilité de la collectivité. La CC développe une dynamique globale :

- Sur la question des itinéraires, des liaisons cyclables, elle travaille étroitement avec ses partenaires locaux : communes, département et métropole nantaise.
- La région et l'Etat sont eux des partenaires techniques et financiers.

En 2019 un plan vélo a été voté avec plusieurs leviers :

- infrastructures et stationnement
- services/ communication/ information
- traitement de la culture mobilité/changement de comportements

Ces différents leviers ont été actionné dans la même temporalité, pour faire système.

Budget : 10 millions d'euros sur le mandat, ce qui revient à 32€ par habitant sur le volet infrastructure et 2,70€ par habitant sur le volet accompagnement. La communauté de Communes capte entre 40 et 60% de subvention sur les infrastructures.

3.2 Les infrastructures

L'objectif principal : créer des itinéraires cyclables sécurisés entre les communes. En fonction des situations, les circulations vélo se font en site propre, sur chemins agricoles ou sur d'anciennes routes communales désormais fermées aux véhicules motorisés.

Sur les points d'intermodalité et aux arrêts de bus, des stationnements ont été installés.

L'ingénierie est à l'EPCI, qui facilite les liens entre interlocuteurs (département, communes).

La loi LOM indique que l'obligation de créer des infrastructures cyclables dépend d'un intérêt avéré sur les territoires interurbains. Cet intérêt doit être défini par un document type schéma vélo. Donc au départ, il faut un projet, un schéma directeur cyclable.

3.3 L'accompagnement au changement

- Après des scolaires : via les Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires, le programme [CEE Moby \(sensibilisation de l'ensemble des acteurs du monde scolaire de passer à une mobilité plus durable\)](#). et un atelier maniabilité et mécanique dans les écoles ;
- Après des salariés avec la création d'un plan de déplacement inter-entreprises, sur les parcs d'activités ;
- Après du grand public, avec des animations et de la communication ainsi qu'un soutien aux associations locales ;

3.4 Les services

- Mise en place de location VAE depuis 2019, 150 vélos (2 longtails, d'autres à venir) pour expérimenter, visibiliser.