



CONGRES DE LA FUB 2023
COMPTE-RENDU
Atelier 5 « Le vélo, la seule chaîne qui nous émancipe »

Etaient présent-es :

- **Gérard Hernja**, Docteur en science de l'éducation, intervenant
- **Claire Toubal**, Chargée de projet Génération Vélo, FUB, animatrice (qui reprend également les propos de **Cyril Vernay**, chargé de mission mobilité scolaire à la Maison du Vélo de Lyon, absent)
- **Maxime Pied**, Chef de projet ADMA, FUB, rapporteur
- **Ingrid Valet**, Animatrice Régionale Génération Vélo, FUB, rapporteure

L'éducation au vélo est indispensable pour construire l'après tout-voiture.

Longtemps considérée comme vectrice d'émancipation, la voiture ne libère plus ; elle enchaîne. Il s'agit aujourd'hui de s'émanciper du projet politique, économique et social qui entoure l'automobile au moyen d'une **transformation massive de la mobilité**. Celle-ci doit reposer sur un ralentissement de notre société et la massification du vélo comme moyen de transport. Elle doit avoir pour objectifs la durabilité via une industrialisation vertueuse, ainsi que l'inclusivité. L'éducation socioconstructiviste, c'est-à-dire qui accorde de l'importance aux contextes et interactions sociaux et culturels et place les individus en situation active d'apprentissage, est un levier majeur pour affirmer cette conception nouvelle de la **mobilité durable et inclusive**.

Tout en interrogrant la portée de ces différentes notions, cet atelier propose des clefs très concrètes pour passer d'un simple apprentissage du vélo, concentré sur l'acquisition de connaissances et de compétences, à un véritable projet d'éducation durable, émancipatrice et fédératrice.

Il s'appuie sur **le savoir, le pouvoir et le vouloir rouler**. Au-delà d'un objectif d'autonomie, il s'agit de viser au **développement de la pratique de la mobilité à vélo**. Un moyen efficace est de travailler les sources de motivations personnelles des apprenant.es. Il est également nécessaire de quitter la logique de stage pour développer **une démarche de co-éducation dans la durée**. Celle-ci passe par des personnes ressources qui accompagnent la pratique. Le public attire aussi l'attention sur l'importance des partenariats entre les mouvements associatifs et les autres acteurs de l'écosystème des mobilités.

1. SAVOIR / POUVOIR / VOULOIR ROULER A VELO

« La piste cyclable ne fabrique pas le cycliste » : en complément des réflexions sur les besoins en intermodalité et en infrastructures cyclables, Claire Toubal introduit l'atelier en rappelant qu'il est en effet important de parler de sensibilisation et d'éducation des citoyens à la pratique cyclable. Les freins à cette éducation au vélo restent cependant nombreux, à commencer par l'impensé de l'éducation à l'automobile (profondément ancrée dans nos vies au travers des jouets, de l'éducation routière, du permis etc.). Une fois ces freins levés, l'apprentissage devient possible et les différentes étapes vers une éducation au vélo, savoir, pouvoir et vouloir rouler permettent (i) de mettre en lumière les éléments qui vont permettre à l'enfant de développer sa pratique, (ii) d'inscrire le SRAV dans un continuum éducatif et (iii) d'impliquer les partenaires mobilisables dans une démarche co-éducative au vélo (parents, professeurs et animateur-rices d'accueils de loisirs).

1.1. Savoir rouler à vélo

Le « savoir rouler à vélo » correspond à l'acquisition de compétences et connaissances permettant de développer une réelle autonomie à vélo :

- Savoir manier son vélo ;
- Savoir sécuriser son vélo (cf. grande Enquête de l'ADMA sur le vol de vélo à paraître prochainement) ;
- Savoir circuler en groupe ;
- Comprendre la circulation ;
- Être capable d'identifier son itinéraire et ses options ; et
- Faire face aux imprévus et aux incivilités.

1.2. Pouvoir rouler à vélo

Le « pouvoir rouler à vélo » fait références aux ressources matérielles et humaines ainsi qu'à l'environnement global (étroitement liée à des questions sociales) nécessaires au démarrage de la pratique individuelle :

- Avoir un vélo en bon état, adapté à la morphologie de la personne et à ses pratiques, bien réglé et doté d'équipements de sécurité ;
- Avoir accès à un environnement routier favorable ;
- Avoir accès à des adultes compétent.es et motivé.es capables d'évaluer le niveau des apprenant.es et d'être des personnes ressources qui accompagnent la pratique ; et
- Pouvoir sécuriser et entretenir son vélo.

1.3. Vouloir rouler à vélo

Le « vouloir rouler à vélo » interroge les motivations et les occasions de la pratique, les représentations du vélo et de ce qu'il peut nous apporter individuellement, afin d'accompagner le développement d'un véritable réflexe vélo :

- Développer son autonomie, étroitement liée à l'usage ;
- Comprendre les multiples intérêts du déplacement à vélo, revenir aux enjeux individuels ; et
- Créer une culture vélo, avoir des modèles et stimuler son propre désir.
- Adopter le vélo comme principe de liberté. Mettre en valeur la notion de plaisir et susciter l'émotion, qui, comme le souligne un participant dans le public, est un des premiers moteurs de l'apprentissage, chez l'enfant comme chez l'adulte.



2. LE VELO : OBJET D'EMANCIPATION ?

2.1. S'émanciper de la voiture

Gérard Hernja rappelle que, historiquement, la voiture en tant qu'outil a été un véritable vecteur d'émancipation (pour les femmes notamment, chez qui le passage du permis de conduire a souvent été associé à des divorces). Aujourd'hui, avec 1,3 millions de tués par an dans le monde, parmi lesquels beaucoup de piétons, en plus des victimes de la pollution directe (1/3 des émissions de CO₂), la voiture ne libère plus ; elle enchaîne. Il s'agit donc de s'émanciper non pas de l'automobile en tant qu'objet mais plutôt de ce qu'elle induit : comment elle a été instrumentalisée et mise au service d'un projet politique, économique et social.

2.2. Reconsidérer la mobilité grâce à l'outil vélo

L'ambition du vélo n'est pas seulement l'émancipation de la voiture mais de cette injonction sociale à se déplacer toujours plus vite, toujours plus loin. Le vélo doit être prôné comme moyen de ralentir le monde et les flux. Un outil comme le vélo permettrait de mettre en place un ralentissement de notre société. Pour réaliser cette transformation massive, le vélo doit devenir un transport de masse. Il faut aussi avoir réfléchi en amont aux objectifs et finalités de cette transformation. Se pose par exemple la question de la durabilité (ce qui fait que les pratiques d'aujourd'hui ne gêneront pas les générations futures) via une industrialisation vertueuse, ainsi que de l'inclusivité (équité plutôt qu'égalité). Finalement, l'ambition doit donc être plus large que de simplement mettre des gens sur des vélos.

2.3. Penser une autre conception de la mobilité grâce à l'éducation

Pour faire écho au « Savoir / Pouvoir / Vouloir rouler à vélo », Gérard Hernja introduit le concept d'éducation socioconstructiviste pour une mobilité durable et inclusive, constitué de différents niveaux d'apprentissage :

- Les connaissances, techniques, habiletés (aujourd'hui identifiées en référentiels) ;
- Les techniques et habiletés en situation (autonomie, apprendre à créer ses propres règles sans préjudice des autres) ;
- Le contexte immédiat (apprendre à se connaître et à réagir à un contexte changeant et qui peut nous énerver, nous échapper) ;
- Le projet de vie (rarement travaillé directement dans les formations alors qu'il est déterminant sur les autres aspects) ; et
- Le champ social (indépendant de la pratique de l'utilisateur mais qui peut malgré tout être influencé par le contexte et le projet de vie).

Un véritable projet d'éducation permet de sortir des deux premiers niveaux pour accompagner les individus sur les autres champs.

Le public présent relève que l'éducation est un levier fort pour rendre le vélo désirable, en multipliant les lieux d'échanges et en élargissant le sujet, au développement durable par exemple. Enfin, le public rappelle que l'éducation des (futur.es) usager.ères est une condition nécessaire mais non suffisante pour lever les freins à la pratique du vélo. La mise en place d'espaces de rencontres et d'échanges avec les autres usager.ères de la route ainsi qu'avec les politiques et les professionnels de l'écosystème des mobilités constitue également une action importante qui permet de tendre vers un espace public apaisé.