

Vélo-écoles : La FUBicy prend position

Le Comité Directeur de la FUBicy, réuni le 5 juin à Paris, a adopté une position forte sur les vélo-écoles. La FUBicy a ensuite activement participé à l'enquête demandée par l'État sur la formation vélo.

Depuis quelques années, les initiatives visant à apprendre aux adultes ou aux enfants à circuler à vélo se multiplient. Elles émanent d'associations FUBicy. Depuis que Montreuil s'est lancée dans l'aventure, en 1999, le mouvement a pris de l'ampleur dans le réseau (Cf. article page 15), mais pas seulement. Ici, c'est une mutuelle ou la Prévention routière qui forment les enfants à la sécurité routière, y compris à bicyclette. Là, c'est un centre social qui met en selle des adultes en insertion, ou une auto-école qui tente d'élargir son offre. Sans oublier la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), dépositaire du label « vélo-école », qui fait monter en puissance son Brevet de sécurité routière ; le syndicat des Moniteurs cyclistes français (MCF) qui s'intéresse au « marché » du vélo utilitaire en ville ; ou encore les multiples animations au sein de l'Éducation nationale.

Bref, la formation au vélo est dans l'air du temps. Mais tout se passe en ordre dispersé, sans visibilité ni coordination. Pour y voir plus clair, le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer - via Monsieur Vélo - a commandé en début d'année au bureau d'études Indiggo/Altermodal une étude¹ sur le sujet. Objectif : faire l'état des lieux de ces formations et proposer des pistes pour développer et structurer l'offre.

Dans la lettre de commande, il était précisé qu'Indiggo se rapprocherait des acteurs de terrain pour conduire ses recherches. La FUBicy a aussitôt répondu à l'appel : le comité directeur qui s'est réuni le 5 juin a en effet

pris clairement position sur le sujet. Oui pour développer ce service, qui contribue à amener au vélo de nouveaux pratiquants. Oui pour participer à des discussions avec l'ensemble des acteurs afin de structurer une offre de formation de qualité.

Les enjeux sont importants pour la FUBicy : il s'agit de soutenir les associations ayant développé des vélo-écoles, mais aussi de valoriser et de faire reconnaître l'expertise du réseau. La FUBicy veut faire entendre sa voix dans les discussions à venir : sa légitimité est fondée sur la connaissance de terrain de cyclistes aguerris et sur des valeurs fortes et partagées (autonomie, responsabilité, liberté et efficacité des déplacements). A travers les vélo-écoles, la FUBicy entend aussi promouvoir sa conception d'une « sécurité active ». La meilleure façon de circuler sûrement, c'est de connaître les bons gestes : visibilité, prévisibilité, vigilance grâce à la connaissance des comportements des autres usagers et des situations à risque.

Début juillet, l'enquête vélo-écoles élaborée avec le bureau d'études était donc lancée dans le réseau. L'exploitation des 96 questionnaires remplis par les associations (soit un taux de réponse de 60%) était faite courant septembre. Les résultats attestent de l'intérêt du mouvement pour l'apprentissage du vélo utilitaire : **en dix ans, 25 vélo-écoles se sont créées, et 17 associations ont des projets.** Selon les responsables interrogés, l'aventure est passionnante... mais exigeante et difficile. Les vélo-écoles souffrent d'un manque de moyens (humains et financiers) et d'un déficit de communication. L'enquête révèle aussi la grande diversité des vélo-écoles. Ainsi, la moitié d'entre elles fonctionne exclusivement avec des formateurs bénévoles, tandis que l'autre moitié s'appuie sur des salariés. La FUBicy est attachée à cette diversité : plutôt que de former l'offre, elle militera pour des démarches volontaires et progressives.

Ce travail doit se poursuivre, en renforçant les échanges entre responsables de vélo-écoles amorcés lors du congrès de Grenoble en avril 2008. Ils permettront de mieux connaître les

« Les vélo-écoles sont un signe de la vitalité du mouvement associatif pro-vélo »



La vélo-école de L'AICV (Animation Insertion et Culture Vélo) à Paris propose des cours, dont l'un des objectifs est de rassurer les stagiaires lorsqu'ils circulent en ville à vélo.

besoins de chacun, de mutualiser les connaissances de uns et des autres et de faire un projet commun au réseau. Ce dernier pourrait trouver sa place dans le cadre de la discussion sur la prochaine convention entre la FUBicy et l'État.

Les résultats de l'enquête, que chacun peut lire intégralement sur le site de la FUBicy, ont été présentés début octobre aux partenaires de la FUBicy, à commencer par le coordonnateur interministériel Hubert Peigné. Monsieur Vélo y a d'ailleurs largement fait allusion lors de la table ronde organisée sur ce sujet à la Rochelle, le 9 octobre, lors du Congrès des villes et territoires cyclables.

Pour l'heure, le consultant Thomas Berthet, en charge du dossier à Indiggo/Altermodal, poursuit son travail pour l'achever en fin d'année. L'étude devrait être riche d'informations et d'enseignements (Cf. interview p. 14). Elle pourrait constituer le point de départ d'un nouveau chantier : mettre tous les acteurs autour de la table pour réfléchir ensemble.

L'enquête sur les vélo-écoles n'est qu'un début.

HELENE GIRAUD

¹ APPRENTISSAGE DU VÉLO EN VILLE. LES ASSOCIATIONS DU RÉSEAU FUBICY OUVRENT LA VOIE. Présentation des résultats de l'enquête sur les vélo-écoles des associations membres de la Fédération française des usagers de bicyclette (FUBicy). Septembre 2009.

Le rôle incontournable du monde de l'assurance

Interview de Thomas Berthet

Baptisée « enquêtes prospectives sur l'apprentissage du vélo en France », l'étude d'Indiggo/Altermodal comportera de nombreux éléments : l'enquête sur les vélo-écoles FUBicy et une enquête équivalente menée auprès des Moniteurs cyclistes français (MCF) ; une douzaine de monographies de vélo-écoles ou structures assimilées ; un point comparatif sur Provélo en Suisse et en Belgique ; enfin des éléments sur la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), la Prévention routière, Prévention MAIF, etc. Thomas Berthet, qui fut membre du comité directeur de la FUBicy entre 2006 et 2008, est chargé de cette étude.

Vélocité : Quels premiers enseignements tirez-vous de vos recherches ?

Thomas Berthet : A mesure que j'avance, je découvre de nouveaux acteurs ! Au démarrage, nous pensions que trois grands réseaux -la FUBicy, la FFCT, et les MCF- occupaient ce créneau. En fait, il y en a bien d'autres, et je mesure aujourd'hui le rôle incontournable et considérable du milieu de l'assurance (assurances et mutuelles).

Il y a aussi quelques acteurs « free lance » isolés, comme des centres sociaux. Je suis incapable de dire combien ils sont. Sans oublier les multiples actions menées au sein de l'Education nationale.

On est face à un foisonnement d'initiatives. Mais tout se passe en ordre

dispersé : il n'y a aucune coordination, les acteurs s'ignorent totalement entre eux.

V : Vous avez des éléments sur les réseaux autres que la FUBicy ?

Th. B : Le réseau des MCF représente 50 écoles de vélo, employant 15 à 20 moniteurs sur les 450 affiliés à ce syndicat professionnel. Mais seuls 3 à 5 % d'entre eux seraient sensibilisés au vélo utilitaire, selon le directeur des MCF. Leur univers, c'est la montagne et le VTT !

La FFCT compte pour sa part 300 écoles pour 10.000 élèves par an. En 2008, 4.000 enfants en fin d'école primaire ont ainsi passé le niveau 1 du Brevet d'éducation routière, un diplôme qu'ils viennent de formaliser. Le chiffre devrait monter à 15.000 en 2009 ! Ce réseau est très organisé, avec des cursus internes de formation de formateurs. L'apprentissage est très orienté sur la sécurité routière, avec pour objectif d'avoir des enfants autonomes pour se déplacer à vélo en ville. Eux aussi souffrent de l'absence d'harmonisation et de dialogue avec l'Education nationale sur ces questions.

La Prévention routière, financée à 40% par les assurances, est un autre intervenant important et intéressant. Ses formateurs font effectivement faire du vélo aux 720.000 enfants qu'ils encadrent chaque année ! La Prévention routière forme les forces de l'ordre qui vont intervenir dans les écoles : elle est donc, de fait, formateur de formateurs.

V : Quelles réflexions vous inspire le travail mené au sein du réseau FUBicy ?

Th. B : C'est vraiment un mouvement de fond ! Les associations se sont appropriées ce sujet, localement, bien avant que la fédération ne s'y intéresse. Et cela sans concertation globalement, avec des angles d'attaque très différents, même s'il y a parfois des filiations liées au voisinage : Bordeaux va voir ce que fait La Rochelle avant de se lancer ; les responsables de Créteil se forment à Montreuil ; les associations de Rhône-Alpes se parlent... Chaque cas est donc particulier.

Les monographies de certaines vélo-écoles permettent de mieux évaluer les résultats. A Montreuil par exemple, les 800 personnes qui ont été formées savaient effectivement faire du vélo en fin de cycle. Certains élèves deviennent même des moniteurs par la suite, une idée chère à François Fatoux, le fondateur de cette vélo-école. En fait, les vélo-écoles ont une meilleure vision de leur travail lorsqu'elles proposent des balades et peuvent ainsi revoir leurs anciens élèves...

L'enquête sur le réseau FUBicy pointe l'importance du bénévolat pour faire tourner les vélo-écoles. Cela rejoint les conclusions d'un moniteur qui avait essayé en vain de monter une vélo-école : on ne peut pas imaginer un système commercial à 100 %. Une vélo-école a besoin d'être subventionnée, au moins en partie.



VVV Montreuil

Après avoir trouvé l'équilibre dans une petite pente, les élèves apprennent ici à démarrer, s'arrêter et tourner. Chaque année, 250 adultes néophytes deviennent des cyclistes émérites.

Radioscopie des vélo-écoles du réseau FUBicy

Source : APPRENTISSAGE DU VÉLO EN VILLE. LES ASSOCIATIONS DU RÉSEAU FUBICY OUVRENT LA VOIE. Présentation des résultats de l'enquête sur les vélo-écoles des associations membres de la Fédération française des usagers de bicyclette (FUBicy). Septembre 2009.

25 vélo-écoles ont été créés depuis 1999 et 18 sont encore en projet.

La moitié d'entre elles fonctionne avec des formateurs bénévoles. Les responsables trouvent l'aventure passionnante mais difficile.

L'enquête mise en ligne cet été comportait deux séries de questions.

La première s'adressait à toutes les associations : elle visait à mesurer leur intérêt pour les « vélo-écoles ».

La seconde série de questions ne concernait que les 25 vélo-écoles.

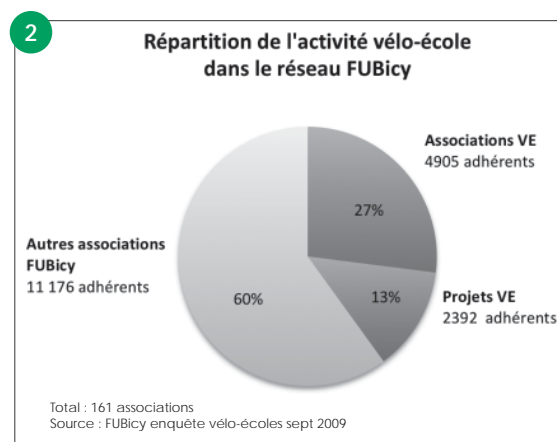
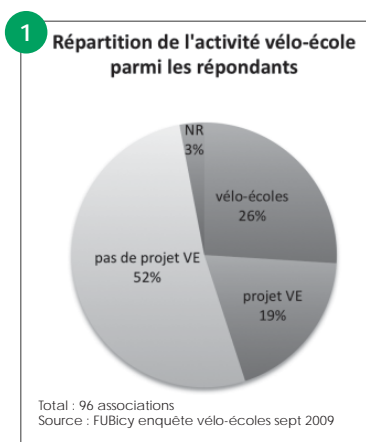
60 % des adhérents de la FUBicy ont répondu, avec une légère surreprésentation des associations de plus de 100 adhérents.

Des associations capables de mobiliser des ressources humaines

- Les associations avec vélo-école sont fortes et actives : elles ont toutes une capacité supérieure à la moyenne à mobiliser des ressources humaines : 79 % d'entre elles ont plus de 100 adhérents (contre 16 % en moyenne dans le réseau) et 92 % fonctionnent avec plus de 10 bénévoles. Ces associations emploient 39 % des salariés du réseau (32 sur 82,5), mais ces salariés sont inégalement répartis.
- Ces associations sont par ailleurs plus engagées que la moyenne dans des animations : 88 % organisent des balades (contre 63,4 % dans l'échantillon), 52 % animent des ateliers de réparation (contre 29,6 %) et 56 % font des animations « sécurité routière » en milieu scolaire (contre 16,9 %).
- Plus de 3.300 personnes formées au vélo en un an.

Un mouvement émergent et dynamique

- **25 vélo-écoles en fonctionnement et 18 en projet.** Mais la plupart des associations du réseau mènent des actions qui contribuent à l'apprentissage du vélo utilitaire : 70% des répondants organisent ainsi des balades. Les vélo-écoles existantes représentent 20 formateurs salariés, 106 formateurs bénévoles et plus de 3.300 personnes formées au vélo en un an. (1 et 2)
- **Un mouvement émergent :** né en 1999, le mouvement s'est amplifié à partir de 2006. 68% des vélo-écoles ont été mises en place à partir de cette année-là.



Typologie des associations avec vélo-écoles

Leur diversité reflète celle du réseau :

- **Des associations dédiées à la vélo-école**, comme la vélo-école de la Rochelle ou l'AICV à Paris. Ces structures ont souvent d'autres affiliations, à la FFCT notamment.
- **Des associations très orientées sur les services aux cyclistes**, comme Vélo Service à Amiens, qui travaille en délégation de service public.
- **Des structures militantes puissantes qui se sont structurées avec des salariés**, comme l'ADTC à Grenoble.
- **Des associations militantes sans salariés**, mais capables de mobiliser un noyau de bénévoles dynamiques, comme Vivre à vélo en ville à Montreuil.

Le rôle clé du bénévolat

La moitié des vélo-écoles tourne avec des formateurs bénévoles uniquement (1 à 15 selon les cas, 106 au total). L'autre moitié s'appuie sur des formateurs salariés (20 au total), mais le rôle des bénévoles reste essentiel. La moitié de ces salariés est diplômée.

Une offre de formation très diversifiée

Vélo-écoles pour enfants, vélo-écoles pour adultes. La grande majorité des vélo-écoles étudiées s'adresse aux adultes : c'est une spécificité du réseau FUBicy. Le terme « adulte » englobe des publics variés : 60 % des vélo-écoles ciblent des adultes en insertion, 52 % les retraités, 44 % les handicapés...

La moitié des vélo-écoles travaille avec les scolaires : elles forment généralement de gros effectifs dans un cadre gratuit, avec des formations courtes.



Exercice de maniabilité à la vélo-école de La Rochelle

Dossier : Les vélo-écoles

• Effectifs formés : de grands écarts

Les effectifs formés en une année vont de quelques individus à plusieurs dizaines ou centaines de personnes. Les chiffres confirment la position forte des quelques vélo-écoles formant plus de 100 personnes par an. A l'exception remarquable de Montreuil, toutes sont présentes en milieu scolaire. (3 et 4)

3 Les vélo-écoles qui forment plusieurs centaines de personnes par an

Vélo-Ecole	Nombre de personnes formées par an
ARC - Rambouillet	650
Vélo-Ecole - La Rochelle	600
Le Vieux Biclou - Montpellier	600
ADTC - Grenoble	400
AICV - Paris	250
VVV - Montreuil	240

Source : FUBicy enquête vélo-écoles sept 2009

4 Nombre de personnes formées par an

Moyenne =132,60
Médiane =35,00
Min =3 Max =650

	Nb	% cit.
Moins de 10	3	12,0%
De 10 à 19	3	12,0%
De 20 à 49	8	32,0%
De 50 à 99	5	20,0%
100 et plus	6	24,0%
Total	25	100,0%

Source : FUBicy enquête vélo-écoles sept 2009

• Des formations de 10 à 50 heures

Les vélo-écoles proposent généralement des cours collectifs (5 personnes en moyenne). 68% des vélo-écoles fonctionnent en semaine et en journée, et 40% le week-end. La durée moyenne de formation se situe entre 10 et 50 heures.

Les participants payent leur formation dans 48% des cas, avec des tarifs horaires modestes, inférieurs à 5 € dans 46% des vélo-écoles.

• Des contenus homogènes

L'insertion dans la circulation est le point le plus fréquemment abordé (88%), juste devant la maniabilité et l'équilibre (84%), la sécurité routière avec les giratoires, tourne à gauche et angles morts (80%), puis la signalisation et le code de la route (76%). (5)

5

Quels sont les enseignements prévus dans la vélo-école ?

Somme des pourcentages différente de 100 du fait des réponses multiples et des suppressions.

	Nb	% obs.
insertion dans la circulation	22	88,0%
acquisition de l'équilibre, maniabilité	21	84,0%
sécurité routière : giratoires, angles morts, tourne à gauche...	20	80,0%
signalisation, code de la route et de la rue	19	76,0%
conseils de lutte contre le vol	13	52,0%
mécanique et entretien vélo	12	48,0%
lecture de plan, orientations	9	36,0%
intermodalité, écomobilité	7	28,0%
autres thèmes préciser	2	8,0%
Total	25	

6

Qui finance la formation?

(somme des réponses supérieure à 25 car réponses multiples)

	Nb	% obs
Communes + intercommunalités	16	35,5%
Personnes en formation	8	17,7%
ADEME/DREAL/Préf	5	11,0%
Mécénat	4	8,8%
Entreprises/organismes de formation	3	6,6%
Fonds Européens	2	4,4%
CAF	2	4,4%
Dispositif local d'insertion	2	4,4%
Conseils Généraux	2	4,4%
Conseils Régionaux	1	2,2%
TOTAL	45	

Les financeurs

• Les collectivités locales, premiers financeurs

Certaines vélo-écoles ont pour seule ressource les contributions des participants. Les autres ont généralement plusieurs financeurs, les premiers étant évidemment les communes et intercommunalités. (6)

Beaucoup de satisfactions, mais pas assez de moyens

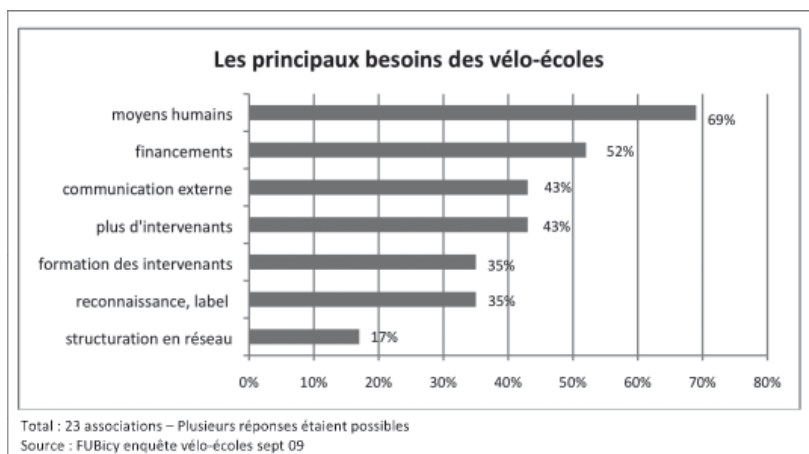
• Un bilan « très positif »

La majorité des responsables des vélo-écoles ont des opinions positives voire enthousiastes sur leur action. Plusieurs éléments y contribuent : les formations sont jugées utiles et efficaces ; la vélo-école améliore l'image des associations ; enfin ce sont des expériences d'une grande richesse humaine.

• Des moyens et une communication insuffisants. (7)

L'aventure est passionnante mais les difficultés ne manquent pas. Les principaux freins cités par les responsables sont le manque de ressources humaines et financières, et le manque de communication.

7



- 70% des vélo-écoles veulent se développer, mais 42,9% veulent le faire en modifiant leur organisation (embaucher un salarié, mieux cibler les publics...).