

# Un atelier vélo ambulant

Rapport no. ET-2023-02

Version 1.0  
juin 2023

Émilie Cros, Florent Haffner et François de la Noue<sup>a</sup>  
(avec la contribution de Luigi Russi<sup>a, b</sup>)

<sup>a</sup> Campus de la Transition

<sup>b</sup> Laboratoire ADEF, Aix-Marseille Université

*Série « Expériences et Témoignages  
du Campus de la Transition »*

*ISSN : 2970-2100*

La série « *Expériences et Témoignages du Campus de la Transition* » cherche à contribuer au discours scientifique francophone par une série de travaux « non-conventionnels », où une réflexion interdisciplinaire et transdisciplinaire se fonde sur l'expérience du terrain et sur les problèmes très concrets qu'elle pose pour les chercheuses et les chercheurs et pour les praticiennes et les praticiens. Chaque publication de la série a son point de départ dans les projets et les expérimentations menés au Campus de la Transition, abordés comme exemples de questions pertinentes pour la société au sens large.

Méthode de citation recommandée :

Cros, É., Haffner, F., de la Noue, F. avec Russi, L. (2023). *Un atelier vélo ambulant : design spéculatif pour une mobilité douce*. Expériences et Témoignages du Campus de la Transition, Rapport no. ET-2023-02. Forges, France : Campus de la Transition.

### Mentions légales

© Les Auteurs

Éditeur : Association Campus de la Transition  
2 Rue de Salins  
77130 Forges

ISSN : 2970-2100

# Un atelier vélo ambulant : design spéculatif pour une mobilité douce

## Sommaire

Une équipe projet du Campus a réalisé un prototype, baptisé « atelier vélo ambulant ». Cet atelier ambulant, tel qu'il a été mis en place par l'équipe, peut être apprécié comme un exemple de design spéculatif. Il propose un outil pour explorer systématiquement les *pistes d'intervention possibles* qu'une association peut utiliser pour prendre connaissance des besoins et des ouvertures qui existent sur son territoire, afin de promouvoir des formes de mobilité « douce », c'est-à-dire durable et inclusive. Après une brève présentation de l'atelier, dans ce rapport, je considère les différents enseignements qui ont pu être tirés à partir de ce prototype, en termes : de besoin d'acculturation à l'usage du vélo, du réseau d'acteurs qui peut contribuer à l'évolution de la mobilité sur un territoire et des stratégies disponibles pour faciliter un basculement sur des formes de mobilité douce.

Mots clés : prototype, design spéculatif, mobilité douce, vélo, transition

*Les activités créatives de quelques-uns produisent des artefacts qui modifient les formes des activités collectives et les collectifs eux-mêmes. Pour concevoir des artefacts capables de reconfigurer des formes d'activité de manière pertinente, ces personnes doivent connaître intimement les activités qu'ils cherchent à médiatiser : les artefacts ne répondent pas aux problèmes distants d'« utilisateurs » mal identifiés, mais émergent de besoins, envies ou rêves d'un groupe de personnes, soucieux de leurs modes d'existence, qui en sont à la fois les producteurs et les destinataires.*

— *Pauline Gourlet, Designer-Chercheuse, UN  
Dep't of Political and Peacebuilding Affairs  
New York (Gourlet, 2020)*

## Introduction<sup>1</sup>

Le Campus de la Transition est une association basée à Forges, dans le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Montereau (CCPM). Il se situe en milieu semi-rural à 80 km de Paris et à 7 km de la gare SNCF la plus proche. La mobilité y constitue un réel enjeu au regard des ambitions de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES). Face à la difficulté rencontrée par ses membres pour se déplacer sur le territoire sans véhicule motorisé, une équipe du Campus de la Transition a entrepris un projet plus vaste, et bénéficiant du soutien de la Fondation d'entreprise Michelin, dont l'objectif premier était de réfléchir à une mobilité plus durable et inclusive sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Montereau. Cette réflexion a démarré par un état des lieux territorial et national sur ces questions de mobilité. Ensuite, l'équipe projet a fait le choix de centrer l'action sur la mobilité cyclable. L'objectif de ce nouveau projet était la création et l'animation d'ateliers vélos via un atelier vélo itinérant pour explorer les enthousiasmes, potentiels et freins vis-à-vis du vélo sur le territoire de Montereau. L'animation d'un atelier de réparation et d'autoréparation avait notamment pour but d'offrir des prestations d'accompagnement (atelier d'auto réparation, remise en selle, etc.) aux habitants, aux établissements scolaires, aux centres sociaux, aux entreprises, pour encourager le report modal, faire parler du vélo, donner envie de faire du vélo et, plus profondément, pour leur offrir du pouvoir d'agir sur la mobilité et sa technologie associée.

---

<sup>1</sup> Dans le texte, « je » désigne le premier auteur, Émilie Cros. Cet écrit a été produit à partir d'un rapport de projet plus exhaustif originairement rédigé par Florent Haffner et François de la Noue, dont plusieurs sections ont été reproduites dans ce document. Je remercie également Luigi Russi pour sa contribution écrite par rapport à la valeur de l'atelier comme exemple de design spéculatif. Merci aussi à Cécile Renouard et Florent Haffner pour leur apport de relecture et à Jean-Baptiste Gaboriau pour ses précieux commentaires sur des versions antérieures. Enfin, cet écrit a été réalisé avec le soutien de la Fondation d'entreprise Michelin dans le cadre d'une convention de mécénat.

Cette expérience, que nous allons retracer *a posteriori* ici dans ses points fondamentaux, a de la valeur, bien sûr, par rapport au débat autour de la mobilité durable et des stratégies pour la mettre en place à l'échelle locale (ADEME, 2023, CEREMA, 2022). Par ailleurs, ce thème n'est pas le seul auquel l'expérience de l'atelier vélo peut parler. En effet, la Grande Transition (Collectif FORTES, 2020) nécessite de nouvelles stratégies d'organisation collective des communautés et des sociétés autour de la satisfaction de leurs besoins dans un souci de durabilité écologique et sociale (Barbera et Jones, 2020). Ce constat amène avec soi un questionnement supplémentaire autour des stratégies disponibles pour prendre conscience, à la fois, (i) des besoins dont les communautés et les sociétés font expérience dans leur quotidien et (ii) des pistes qui sont disponibles pour mettre en place des innovations qui facilitent la satisfaction de ces besoins. Sur ce point, il existe un vrai débat dans la discipline du design face aux enjeux de transition écologique et sociale. Le design consiste, d'ailleurs, en la conception d'objets et de services adressés à un public d'utilisateurs : c'est pourquoi il rentre en jeu face aux défis de conception de nouvelles façons durables et inclusives de satisfaire les besoins des communautés et des sociétés. Dans un article qui met en relation la discipline du design et les enjeux politiques de l'Anthropocène, Gourlet (2020) décrit une pluralité d'approches « prospectifs-réflexifs » du design, dont elle résume le caractère commun de façon suivante : « plutôt que de produire des artefacts destinés à être utilisés, ces designers ont pour objectif de (faire) réfléchir aux impacts de la technologie sur l'humain à travers des artefacts qui la mettent en scène ». Dans un autre texte, intitulé *Speculative Design*, Dunne et Raby (2013) approchent le design plus en général comme une façon de « poser des questions » à une situation concrète, où une intervention par le design est demandée, afin d'aboutir à un éclaircissement des enjeux qui la caractérisent.

C'est ici que l'atelier vélo ambulant que je vais décrire dans ce rapport peut offrir un exemple de design spéculatif en pratique. C'est-à-dire : une stratégie simple mais efficace permettant de rendre visibles les différents domaines dans lesquels s'articule le sujet « mobilité douce » dans un territoire comme la Communauté de Communes du Pays de Montereau, où le Campus est situé. Dans les sections qui suivent, je vais d'abord présenter brièvement l'atelier vélo dans ses grandes lignes. Par la suite, je vais détailler certaines des dimensions que l'atelier a permis de rendre visibles comme véritables enjeux de toute stratégie d'intervention sur les choix de mobilité à l'échelle d'une localité ou d'un territoire défini. Dans la conclusion, je reviens sur l'atelier vélo lui-même, en le regardant comme possible « outil fédérateur » des questionnements par rapport à une situation, telle que la mobilité à échelle locale, qui est à fort risque de compartimentation en vue de la multiplicité d'acteurs et de niveaux de gouvernance.

# I. Un atelier ambulant sur le territoire de Montereau

De juin à octobre 2022, une équipe du Campus de la Transition<sup>2</sup> a animé un atelier de réparation ou d'auto-réparation de vélo sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Montereau. Pour se rendre sur les lieux de l'atelier, l'équipe utilisait un vélo-cargo équipé d'une remorque (Figure 1), permettant le transport des outils, des pièces de rechange, et d'autres équipements du stand.



Figure 1: Vélo-cargo chargé en route vers un atelier à Surville

Pendant des sessions de 3h, l'atelier vélo s'est installé sur la voie publique pour permettre à tous ceux et celles qui le désiraient de venir diagnostiquer, réparer ou faire réparer son vélo. L'atelier, totalement itinérant, a donc pu se tenir dans différentes communes de notre territoire, à l'occasion d'événements tels que des marchés, des fêtes ou des vide-greniers.

Une des idées clés de l'atelier était de mêler réparation et auto-réparation, avec le but de proposer aux participants et participantes qui le souhaitaient la possibilité de s'autonomiser sur les réparations de leur vélo. Ainsi, les personnes participant à l'atelier avaient l'opportunité de se réapproprier la technique derrière leurs vélos, et de monter ainsi en compétence pour diagnostiquer les problèmes avant qu'ils ne deviennent trop sérieux et immobilisent le vélo.

## I.1 La collaboration des communes du territoire

L'équipe du Campus a contacté plusieurs mairies de notre territoire pour proposer des ateliers de réparation dans leurs communes, en ciblant en priorité les communes les plus grandes et accessibles depuis Forges (la commune où se situe le Campus) en vélo-cargo. Bien que certaines communes n'aient au final pas reçu la visite de l'atelier ambulant, il est intéressant de noter que toutes les communes contactées qui ont répondu à nos sollicitations étaient intéressées par la démarche de l'atelier vélo ambulant et ouvertes à l'accueil d'un ou plusieurs ateliers. De même, dans chacune des petites communes de la CCPM où s'est rendu l'atelier, nous avons eu la visite de représentants municipaux ou d'élus pour nous accueillir et s'assurer de notre bonne installation. Les équipes municipales se sont ainsi avérées être des facteurs précieux pour le succès des ateliers, grâce aux relais de communication qu'elles ont pu faire dans les newsletters et papiers locaux pour informer de nos venues. Une municipalité s'est même donnée la peine d'imprimer et distribuer des tracts aux habitants pour informer de la tenue de l'atelier.

---

<sup>2</sup> L'équipe était formée par Florent Haffner et François de la Noue.

## **I.2 Un besoin d'acculturation à l'entretien du vélo**

Au total, l'équipe projet du Campus a réalisé 36 ateliers, au cours desquels 180 vélos ont été réparés. À part ces données quantitatives, il est important de souligner que ces ateliers ont multiplié les occasions d'entamer des échanges avec les habitants et habitantes du territoire, et de rencontrer des interlocuteurs clés de celui-ci.

Toutes les pannes et besoins de réglages les plus fréquents ont pu être pris en charge. En revanche, l'atelier étant itinérant, certaines réparations trop lourdes ou nécessitant du matériel très spécifique ne pouvaient pas se faire. Les opérations les plus fréquentes constatées concernaient (i) des changements de chambre à air pour cause de crevaisons, ou simples regonflages de pneus ; (ii) des réglages de freins, avec parfois un changement de certaines pièces (câbles, gaines, patins, leviers de frein) et (iii) des réglages de dérailleurs avec parfois un changement de pièces (dérailleurs, câbles, gaines, chaînes).

Le besoin d'un réparateur pour la plupart de ces réparations peut être imputé à une mauvaise connaissance du fonctionnement d'un vélo. En effet, la majeure partie des réglages sont faisables sans outils ou avec des outils usuels (démonte pneu, clés plates, clés allen, tournevis cruciforme). Par contre, ils nécessitent parfois une bonne connaissance des vis ou molettes à ajuster. De même, la principale cause de ses détériorations était un mauvais entretien du vélo (par exemple : câbles et chaînes rouillés, patins usés prématurément). De façon plus occasionnelle, des réparations plus lourdes étaient requises (changement de poignées, manettes, leviers, dérailleurs, etc.).

Ces constats suggèrent donc un *besoin d'acculturation* au fonctionnement du vélo et à son entretien. Pour qu'une démocratisation du vélo devienne une option réaliste, cela nécessitera sur ce territoire une réappropriation de compétences manuelles et pratiques de la part des usagers eux mêmes. Une grande partie des adultes rencontrés ne maîtrisant pas ces compétences, se pose alors la question de leur accompagnement, mais surtout de l'espace approprié pour transmettre ces compétences à leurs enfants, à la jeune génération.

## **I.3 Une expérimentation de démarche de prix libre**

Pour cet atelier ambulancier, l'équipe projet a également testé une démarche de « prix libre » : il s'agit ici d'un modèle de tarification participatif de plus en plus populaire, notamment dans la restauration et l'industrie musicale (Kim et al. 2009, Kunter et al. 2015). Dans cette démarche de prix libre, l'utilisateur décide du tarif auquel il veut payer un service sans que le prestataire impose un tarif minimum. Dans notre cas, pour toute réparation sur un vélo, les pièces de rechange étaient vendues à prix fixe correspondant au prix coûtant. La main d'œuvre et/ou l'accompagnement dans l'autoréparation étaient à prix libre.

Le principal constat pendant les 3 premiers mois d'activité de l'atelier a été que les recettes de chaque atelier étaient presque systématiquement inférieures à celles du coup réel de la main d'œuvre, avec une moyenne de 2€ seulement de participation libre pour la main d'œuvre par réparation. La participation libre

semblait être plus considérée comme un pourboire qu'une réelle prise en compte de la totalité de la main d'œuvre. Pour adresser ce constat, l'équipe projet a donc essayé, dans les 2 mois suivants, d'afficher un poster indiquant les tarifs des réparations les plus courantes pour permettre aux participants et participantes de prendre une meilleure mesure du coût de la main d'œuvre. Cela revient alors à adopter une pratique tarifaire se rapprochant plutôt du « prix libre et conscient ».<sup>3</sup> Cependant, cette affiche a été assez peu consultée, et aucun changement notable n'a été constaté.

Nous avons néanmoins observé des différences de participation en fonction du lieu. Globalement, le montant de la participation libre était deux fois plus élevé dans les petites communes et le quartier de la gare de Montereau que dans le quartier populaire de Montereau, appelé Surville. Bien que les revenus soient un des trois facteurs clef influençant le paiement libre (Kunter et al., 2015), nos données ne nous permettent pas de vérifier ce paramètre. En revanche, l'âge du public semble être un facteur prédominant ici. En effet, le public du quartier populaire était majoritairement constitué d'enfants et d'adolescents. Pour donner un ordre d'idée de la répartition de l'âge, 85% des remplacements de chambre à air à Surville ont concerné des vélos de taille enfant/ado. À l'inverse, dans les petites communes des alentours on constate une participation en prix libre en moyenne plus élevée, mais en réalité largement portée par quelques clients et clientes plus âgés (ayant parfois même connu une époque où des vélocistes étaient présents dans chaque ville, et donc ayant une bonne mesure du « juste prix » d'une réparation ou d'un entretien de vélo). Enfin, quelques clients de l'atelier vélo ambulante nous ont confiés nous avoir attendu pour la réparation de leur vélo, car ils estimaient les tarifs de réparateurs indépendants « trop élevés ».

Il est à noter que la commune de Montereau est connue sur le territoire pour proposer un ensemble de services municipaux gratuits ou à très bas prix. En effet, l'une des premières questions qui venaient souvent lors de nos ateliers dans cette ville, et surtout à Surville, était « Est-ce gratuit ? ». Il y a donc une culture de la gratuité à Montereau, que nous avons pu constater lors des ateliers. Ceci joue certainement un rôle dans la perception des tarifs proposés par les réparateurs.

## **I.4 Une demande de service de proximité**

En ville basse, les ateliers menés majoritairement devant la gare de Montereau ont été à destination des personnes effectuant le déplacement domicile-travail en vélo (« vélotaffeurs »), encore très peu nombreuses sur le territoire. Ces ateliers ont encore une fois permis de rencontrer beaucoup de passants et de faire

---

<sup>3</sup> La formule du « prix libre et conscient » se différencie du simple « prix libre » par le partage, avec l'utilisateur d'un bien ou d'un service, d'une variété d'éléments susceptibles d'influencer la valorisation de ce même bien ou service. Parmi ces éléments, il peut y avoir, par exemple, l'indication des différents types de frais qu'un certain niveau de prix permettrait au prestataire de couvrir (Di Domenico, Premazzi et Cugini, 2022). Par ces éléments supplémentaires, qui s'ajoutent à la perception par l'utilisateur des bénéfices qu'il ou elle peut tirer du bien ou du service, et en fonction de ses moyens, l'utilisateur est ainsi conscientisé et responsabilisé par rapport à la valorisation de l'objet ou du service en question.



connaître l'atelier au grand public, mais peu auprès de cyclistes. De façon anecdotique, dans les petites communes, il y avait jusqu'à 1,5 fois plus de participants que dans le quartier de la gare. C'est dans le quartier populaire de Montereau que nous avons rencontré le public le plus nombreux. Il y avait en effet environ 3 fois plus de participants qu'à la gare. Ce public nombreux, dans une zone densément peuplée, était particulièrement enthousiaste à la venue de l'atelier ambulant (le service de réparation le plus proche étant auparavant Décathlon, difficilement accessible depuis le quartier de Surville à moins de faire le déplacement en voiture). Il y a donc une demande de service de proximité. Il est d'ailleurs important de noter à ce sujet que deux nouveaux acteurs se sont lancés sur la réparation de vélo : Repacycle (Montereau et alentours) et Rustines et Manivelles (Moret-sur-Loing et alentours) depuis le lancement du projet d'atelier vélo ambulant du Campus en Mars 2022.

## **II. Comment contribuer à l'évolution de la mobilité sur son territoire ?**

Dans cette section, nous allons mieux expliciter les apprentissages qui ont été rendus possibles par cet atelier vélo ambulant. En effet celui-ci, lors d'être simplement une forme de service, s'est révélé un outil très intéressant pour composer une image intégrée du contexte territorial dans lequel se joue ce besoin de mobilité durable. C'est la capacité de l'atelier vélo ambulant de mobiliser ce type d'informations qui le rend intéressant comme exemple de design spéculatif permettant de rendre visible les différentes composantes qui rentrent en jeu dans une situation où une intervention est souhaitée dans un but de transition écologique et sociale.

### **II.1 Identifier les acteurs clés d'un système vélo sur le territoire et aller à leur rencontre**

Pour engager une transformation systémique de la mobilité sur le territoire, il est indispensable d'identifier l'ensemble des acteurs. Grâce à l'atelier vélo ambulant, mais aussi à des actions menées en marge de cet atelier, l'équipe projet du Campus a cherché, identifié, rencontré et échangé avec un grand nombre d'acteurs du territoire. Voici une liste non exhaustive des acteurs qui nous ont paru jouer un rôle clef.

#### **1) Collectivités et services publics**

Les collectivités ont à charge, entre autres, la gestion des voiries et donc les compétences sur les aménagements cyclables. Ce sont donc des structures centrales pour la mise en place de nouvelles infrastructures. Les collectivités peuvent aussi être de précieuses sources de subventions, notamment pour des porteurs de projets. Le mot « collectivité » est susceptible de rassembler plusieurs acteurs institutionnels différents dont la mission est, d'une manière ou de l'autre, relié aux politiques de mobilité, tels que : la région, le Département, la Communauté de communes, les mairies, les syndicats des transports, l'agence en charge du développement du territoire, les missions locales.

## **2) Organismes et individus proposant des services vélo**

Ici, la liste inclut : réparateurs indépendants, services de ventes, de location, de réparation, des petites boutiques et grandes chaînes, ateliers de réparation, ateliers de remise en selle.

## **3) Associations et ESS**

Parmi les acteurs associatifs dont la mission peut toucher à des sujets de mobilité on peut trouver : les ressourceries, les recycleries, les associations vélo, les clubs sportifs, les associations d'insertion professionnelle, les associations pour la transition.

## **4) Les employeurs**

Les employeurs sont des acteurs centraux quel que soit le territoire. Ils ont aussi leur rôle à jouer sur les questions de mobilité, essentiellement sur le déplacement domicile-travail. Les entreprises peuvent inciter tel ou tel mode de transport via la mise en place d'infrastructures sur leur site (bornes de recharge ou arceaux à vélos par exemple) et via la mise en place d'aides financières conditionnelles. Il est à rappeler que le trajet domicile-travail est au choix du salarié mais qu'un accident sur le trajet domicile-travail est considéré comme un accident du travail.

## **5) Les établissements scolaires**

Les établissements scolaires sont potentiellement des acteurs clés. Ils peuvent être les lieux d'actions de sensibilisation à la pratique du vélo sur la voie publique, ce qui permettrait une acculturation au vélo dès le plus jeune âge, enjeu important observé par l'équipe projet en charge de l'atelier vélo ambulante.

## **6) Les cyclistes et habitants du territoire**

L'équipe projet du Campus a rencontré cyclistes et habitants lors des ateliers ambulants. Un questionnaire était administré aux clients de l'atelier acceptant d'y répondre. Outre les cyclistes faisant réparer leur(s) vélo(s) à l'atelier ambulante, ce questionnaire a été proposé à d'autres publics pour compléter le panorama des particuliers. Ce type d'enquête est ce qui nous a permis, par exemple, de comprendre les raisons du manque de culture vélo.

## **7) Les acteurs particulièrement engagés et moteurs**

Certains individus ou organisations peuvent sortir du lot de par leur volonté de faire avancer les choses ou de bouger les lignes. En effet, il peut être précieux que certains individus surpassent occasionnellement leurs missions pour porter une cause qui leur importe, comme le développement du vélo. En transcendant ainsi d'une manière ou d'une autre leur simple étiquette, ils peuvent tenir un rôle d'émulateurs. Les identifier est donc important.

## **II.2 Faire un état des lieux relatif aux piliers de la mobilité vélo**

Chaque contexte étant unique, un état des lieux est toujours nécessaire avant d'envisager des actions. D'après notre expérience, un système de mobilité qui permet et encourage l'usage du vélo se fonde sur au moins trois piliers. C'est-à-

dire : (i) les infrastructures, (ii) les services permettant l'accès à un matériel fonctionnel et à une formation de base et (iii) les cyclistes.

### **1) État des lieux des infrastructures**

Les infrastructures sont indispensables : pistes et bandes cyclables, sas pour vélos aux feux de signalisation, arceaux de stationnement, etc. Elles sont mises en place par les collectivités, il est donc nécessaire de s'intéresser aux différents plans et schémas mis en œuvre aux différents niveaux de gouvernance de la mobilité pour déterminer la place du vélo dans la politique locale. Les infrastructures sont importantes pour (i) la sécurité, la confiance du cycliste et le partage de la voie publique, (ii), l'accès à des stationnements sécurisés des vélos et (iii) l'authentification d'itinéraires sûrs, par la signalisation notamment

### **2) État des lieux de l'offre de services**

Les services viennent compléter les infrastructures avec, en premier lieu, le but de garantir à tout cycliste d'avoir *accès à du matériel fonctionnel*. Un deuxième volet de l'offre de services est la *formation* par rapport à l'usage du vélo (remise en selle, connaissance du code de la route, etc.). Afin d'évaluer au mieux cela, il faut naturellement recenser l'ensemble des acteurs proposant des services et les rencontrer dans la mesure du possible. Les différents services nécessaires permettent (i) la mise à disposition de matériel (location ; achat neuf et occasion ; équipement autres, pour les intempéries, la nuit),<sup>4</sup> (ii) l'entretien et la remise en état du matériel et (iii) la formation des usagers.

Il est aussi important de s'intéresser à la demande de services. Rencontrer les habitants et habitantes du territoire pour mieux comprendre leurs besoins en termes de services est donc indispensable, afin de déterminer si l'offre existante est suffisante ou non. Le même travail est à mener avec les acteurs économiques, dont les employeurs.

### **3) État des lieux sur les usagers du vélo du territoire**

Le dernier point indispensable pour un système vélo fonctionnel est bien évidemment les cyclistes, c'est-à-dire toutes celles et ceux qui pratiquent le vélo de manière occasionnelle ou régulière. Il y a de nombreuses raisons de faire du vélo : notamment faire du sport, se promener, ou encore se déplacer jusqu'à son travail. La culture cyclable d'un territoire se mesure sur chacune de ses pratiques. Cela permet de déterminer notamment sur quelle(s) pratique(s) pourrai(en)t se reposer une acculturation du territoire au vélo.

Tout comme pour l'identification des services, cela passe par la rencontre avec les habitants et habitantes du territoire, qu'ils fassent du vélo ou non, et avec les acteurs économiques, dont les employeurs. Il y a un enjeu particulier sur les jeunes dans la mesure où c'est l'âge idéal pour apprendre à se déplacer sur l'espace public en vélo et c'est à cet âge que les habitudes peuvent s'ancre.

---

<sup>4</sup> Plus en détail, l'intérêt de la location est de passer du coût d'achat au coût d'usage, que ce soit pour venir à l'encontre de budgets trop petits ou pour essayer de se (re)mettre à pratiquer du vélo.

## III. Déterminer les pistes d'action possibles : le cas du territoire de Montereau

### III.1 Développement des infrastructures

L'atelier vélo ambulant a permis de constater comment les infrastructures demeurent encore aujourd'hui un des freins à un imaginaire du vélo fiable et sécurisant sur le territoire. Certains participants aux ateliers ont effectivement mis en avant des carences d'infrastructures dédiées et une sécurité insuffisante comme un frein à la pratique :

*« Le manque d'infrastructures, le manque de sécurité dû aux comportements des automobilistes »*

*« L'absence d'aménagements sécurisés sur les sorties de ville et les liaisons intercommunales. Toutes les départementales sont dangereuses. »*

*« La sécurité dans ma pratique en ville à cause de la proximité des voitures et de la conduite des automobilistes qui ne font pas attention aux cyclistes »*

*« La fréquentation des principaux axes par les voitures et camions surtout »*

Il faut compléter ce constat avec un détour sur le Plan de Mobilité Employeur (PDMe), qu'est un ensemble de mesures dont l'objectif est d'optimiser les déplacements générés par l'activité d'une entreprise : les trajets domicile-travail des salariés; les déplacements professionnels des collaborateurs ; les visites des clients, des fournisseurs, partenaires ; les livraisons de marchandises entrants / sortants.<sup>5</sup> Plusieurs types d'initiatives ont pu être recensées dans quelques grands groupes implantés sur le territoire, telles que : (i) l'encouragement du télétravail (bénéfice de l'expérience du confinement durant le covid), (ii) la possibilité de travailler certaines journées dans des locaux de l'entreprise plus proches de son domicile que ne l'est son agence d'affiliation et (iii) le covoiturage. Cependant, le vélo est le grand absent, comme le dit un des employeurs interrogés :

*« hors de question de promouvoir le vélo tant qu'il n'y a pas de pistes cyclables sur la zone industrielle »*

Pour comprendre ce retour, il faut rappeler qu'un accident sur son déplacement domicile-travail est considéré comme un accident du travail, ce qui fait que plusieurs employeurs attendent l'installation de pistes cyclables sécurisées jusqu'à l'entrée de leur site. De nombreux employeurs sont implantés au sein de

---

<sup>5</sup> Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM de décembre 2019 impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'insérer dans leurs négociations salariales obligatoires avec les partenaires sociaux un volet mobilité. À défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) s'impose.

la Zone Industrielle en bord de fleuve, régulièrement embrumée, et réputée assez dangereuse pour des vélos, surtout le matin et le soir.

Les associations arrivent souvent en dernier en termes d'influence possible sur le pilier « infrastructures » du système vélo. Il est néanmoins indispensable que les associations soient représentées, visibles, et qu'elles participent aux concertations ayant lieu sur leur territoire, surtout en raison de leur proximité à différentes communautés spécialisées d'usagers. Un exemple d'engagement pour des politiques de mobilité plus sensibles à l'option vélo est celui de l'association VeloSud77. Celle-ci milite depuis 1996 pour le développement d'infrastructures à destination des cyclistes. Elle a investi le champ politique local et, à présent, ses actions se dirigent essentiellement à destination des élus. Il existe toujours des limites au volet associatif, qui peuvent découler d'un renouvellement insuffisant des équipes ou de la frustration par rapport aux freins rencontrés et qui posent un seuil aux changements souhaités. Pourtant, l'association VeloSud77, affiliée à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), demeure un interlocuteur important pour la mairie de Montereau et pour la CCPM pour pousser la mise en place d'infrastructures cyclables.

Par rapport au Campus, l'atelier vélo ambulant a offert un outil intéressant pour *agrandir les contributions que le volet associatif peut offrir à la conception de politiques publiques*. Notamment, les contributions du Campus de la Transition aux concertations avec la CCPM dans le cadre du PCAET en 2019 et du Schéma Directeur Cyclable en 2021 ont permis d'encourager une plus grande place des mobilités douces et de la mutualisation des moyens de transport dans ces différents documents. De même, à l'occasion de la nouvelle candidature au programme LEADER (visant la mise en place de stratégies locales de développement), *Seine et Marne Attractivité* a organisé des ateliers de réflexions durant l'année 2022. L'équipe projet du Campus a été sollicitée pour participer à ces ateliers et a pu contribuer à pousser les enjeux de mobilité douce. Le dossier à ce programme LEADER, s'il est sélectionné, permettra de financer des projets visant à développer la mobilité douce sur le territoire. Enfin, forts de notre expérience, nous avons aussi contribué à l'écriture d'une proposition de projet de la CCPM en réponse à un appel à projets de d'ADEME sur la mobilité (la CCPM a ensuite été sélectionnée et a obtenu le financement). D'après l'équipe de la CCPM, l'engagement du Campus leur a permis de sortir du lot lors de l'évaluation. En effet, le projet ne se limitera pas à la mise en place d'infrastructures, comme c'est souvent le cas, mais inclura aussi l'accompagnement pour cyclistes, en réponse à un des constats relevés par l'atelier vélo ambulant.

### **III.2 Un besoin d'acculturation au vélo**

Quel que soit le point d'où part le territoire en termes d'infrastructures et de services, afin de faciliter du mieux possible le développement de l'activité cyclable du territoire, il est nécessaire d'acculturer ce dernier au vélo.

Comme nous l'avons vu dans le paragraphe précédent, le manque de sécurité pour les cyclistes est un frein important. Partager la voie publique entre différents modes de transport est grandement facilité par la familiarité des personnes vis-à-

vis des autres modes de transport. En d'autres termes, si un automobiliste a déjà fait un peu de vélo sur la voie publique, il aura tendance à faire plus attention aux cyclistes quand il sera dans la voiture et donc à ne mettre personne en danger. À l'inverse, un conducteur de voiture qui ne fait jamais de vélo ne sait pas ce que c'est d'en faire sur la voie publique. Il ne se rend pas nécessairement compte quand il est dangereux pour les cyclistes. Afin de garantir que l'usage du vélo s'ancre bien dans les habitudes, la sensibilisation des enfants et adolescents serait une piste particulièrement importante à creuser.

De plus, l'équipe projet du Campus a pu constater une méconnaissance de l'entretien de base du vélo et un besoin de réappropriation des compétences de base dans ce domaine. Il est aussi ressorti de cette expérience qu'il y a une méconnaissance du territoire et plus précisément des parcours cyclables sécurisés déjà existants. Informer le grand public sur ces sujets pourrait contribuer au développement de la pratique cycliste.

Aucune entreprise ne s'est déclarée prête à financer un accompagnement des salariés dans une démarche visant le report modal vers le vélo. Selon les structures interrogées, il faut avant toute chose les infrastructures nécessaires à la pratique du vélo en sécurité, ce qui relève des compétences des collectivités. Justement, comme nous l'avons mentionné précédemment, plusieurs institutions (CCPM, Seine et Marne attractivité) du territoire s'attellent à obtenir des financements pour promouvoir le vélo sur le territoire. De plus, la mairie a recruté une responsable développement durable depuis juin 2022, qui cherche à encourager la pratique du vélo, y compris par l'organisation d'événements de sensibilisation.

### **III.3 Un consortium pour structurer et animer un écosystème vélo émergent**

L'atelier vélo ambulant a aussi permis de rendre visibles les *multiples interdépendances* qu'existent entre l'action des différents acteurs du public, du privé et de l'associatif à différentes échelles. En même temps, de cette visibilisation découle aussi le constat que, s'il existe des initiatives, les acteurs clés communiquent peu entre eux, voire ne se connaissent pas.

Pour faire émerger un écosystème vélo sur le territoire, il nous paraît donc primordial d'encourager les échanges pour créer du lien entre les différents acteurs. Dans cette optique, une stratégie envisageable serait la création d'un consortium « Mobilité vélo » pour offrir un espace de rencontre, d'échange, mais aussi de mise en action. La création d'un consortium « Mobilité vélo » permettrait aux acteurs du territoire de se rencontrer, de ne plus être isolés et de s'apporter un soutien mutuel, et donc de converger vers une démarche commune pour promouvoir l'usage du vélo sur le territoire.

Un consortium permettrait également aux acteurs d'avoir ensemble une meilleure visibilité, une reconnaissance et, de ce fait, un pouvoir d'action accru sur le territoire. Il leur faciliterait les réflexions communes sur les enjeux de mobilité

cyclable sur le territoire. Enfin, le consortium pourrait permettre d'accéder à d'éventuels financements.

## Conclusion

Pour clore cet exposé sur l'atelier vélo ambulant mis en place par l'équipe projet du Campus, il est utile de prendre un peu de recul vis-à-vis des constats particuliers qu'on vient de partager, autour des stratégies possibles pour promouvoir une mobilité douce sur un territoire. Cette prise de hauteur permet de revenir enfin sur le protagoniste de cette histoire : l'atelier vélo ambulant lui-même. Par la combinaison d'une (i) offre de services de réparation (et d'accompagnement à l'autoréparation) avec (ii) la circulation de l'atelier sur plusieurs endroits du territoire, l'atelier vélo peut constituer un prototype intéressant de design spéculatif par rapport à la visibilisation des questions, acteurs et dimensions multiples qui touchent à l'« écosystème vélo » d'un territoire.

Plus en détail, l'atelier vélo ambulant a permis à une association comme le Campus de la Transition de rassembler et intégrer un grand nombre d'informations tirées des différentes catégories d'utilisateurs touchés par les politiques de mobilité douce. Par ce biais, l'atelier vélo ambulant s'est révélé un outil intéressant de *démocratisation de la récolte de données*, complémentaire aux démarches d'enquête qui peuvent être menées par les pouvoirs publics. Un autre atout est la richesse de possibilités que l'atelier offre : il permet de « naviguer » à l'intérieur du réseau de mobilité : (i) en se faisant directement utilisateurs de celui-ci, mais aussi (ii) en multipliant les occasions d'échange avec d'autres utilisateurs. En effet, cette démarche nous a permis de mettre en communication des constats qui demeuraient encore isolés.

C'est donc en ce sens que l'atelier vélo offre un *outil fédérateur* par rapport aux questionnements portés, souvent de manière isolée, par des acteurs différents. C'est cette capacité fédérative qui permet au final de l'offrir comme exemple de design spéculatif : un design visant non pas à la résolution directe des problèmes, mais à une meilleure *prise de conscience* par rapport aux dimensions complémentaires et parfois concurrentes qui rentrent en jeu simultanément dans une situation perçue comme problématique à l'aune de la transition écologique et sociale.



## Bibliographie

- ADEME (2023). *Développer la mobilité durable sur son territoire*. <https://paysdelaloire.ademe.fr/collectivites-et-secteur-public/developper-la-mobilite-durable-sur-son-territoire>
- Barbera, F. et Rees Jones, I. (dir.) (2020). *The Foundational Economy and Citizenship: Comparative Perspectives on Civil Repair*. Bristol: Policy Press.
- CEREMA (2022). *Retour sur la Conférence Technique Territoriale - Élaborer une stratégie de mobilité pour son territoire: pourquoi? comment?* <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-ctt-elaborer-strategie-mobilite-pour-son-territoire>
- Collectif FORTES (2020). *Manuel de la Grande Transition*. Paris: Les Liens Qui Libèrent
- Di Domenico, G., Premazzi, K, et Cugini, A. (2022). « I will pay you more, as long as you are transparent! »: An investigation of the pick-your-price participative pricing mechanism. *Journal of Business Research* 147(2022): 403–419.
- Dunne, A. et Raby, F. (2013). *Speculative Everything: Design, Fiction, and Social Dreaming*. Boston, MA: The MIT Press.
- Gourlet, P. (2020). Vers une approche développementale du design. *Sciences du design* 1(11): 124 – 133.
- Kim, J.-Y., Natter, M., et Spann, M. (2009). Pay what you want: A new participative pricing mechanism. *Journal of Marketing* 73(1): 44–58.
- Kunter, M. (2015). Exploring the Pay-What-You-Want payment motivation. *Journal of Business Research* 68(11): 2347–2357.