

# LA SERRE

## À PROJETS



**VELO-ECOLE**



# DÉVELOPPEMENT D'UNE ACTIVITÉ DE VÉLO-ÉCOLE



## Objectifs et périmètre de l'étude d'opportunité

L'étude ci-après vise à déterminer les opportunités de développement d'une vélo-école dans l'agglomération nancéienne.

L'étude devra permettre d'analyser le contexte dans lequel s'intègre le projet, de préciser les besoins en lien, d'identifier les initiatives existantes sur le territoire pouvant s'en rapprocher, de présenter un échantillon d'initiatives similaires en France. Au regard de l'ensemble de ces éléments, elle devra mettre en évidence les leviers et freins à la mise en œuvre du projet et conclure sur les conditions dans lesquelles il serait opportun.

## 1. Description et plus-value du projet

### a. Définition du projet

La pratique du vélo est en constante augmentation en France. Cette progression est encore plus fulgurante après la période post-confinement. En effet, d'après Vélo & Territoires, en lien avec le ministère de la Transition écologique et solidaire, qui édite un bulletin de suivi de la fréquentation cyclable, on peut constater une augmentation de 33 % des passages vélo par rapport à l'année 2019 pour la période du 11/05 au 27/09 sur le territoire français en milieu urbain. À noter qu'en Europe, cette progression est de 23 %. C'est donc une réelle tendance.





D'après une étude menée en 2019 par l'Union Sport et Cycle pour la banque LCL, le cycliste urbain actif est âgé de 42 ans en moyenne, est le plus souvent en couple avec des enfants à charge (38%) et appartient à la catégorie socio-professionnelle la plus favorisée (61%). Le « vélotaf » est quant à lui pratiqué par 20 % des actifs urbains. L'usage du vélo pour se rendre au travail n'a jamais autant été répandu et est en pleine expansion. En effet, 2 urbains sur 10, habitant à moins de 10 km de leur travail et qui ne pratiquent pas le vélo, ont pour intention d'utiliser leur vélo pour aller au travail dans l'année. Ainsi, il n'est pas étonnant de constater que « 92 % des Français pensent qu'il est important de développer l'usage du vélo en ville. ». Cependant 56 % d'entre eux se sentent en insécurité sur la route. À noter que selon l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), en 2015, 70 % des accidents à vélo résultent d'une chute du cycliste seul (après évitement d'un obstacle, glissade, collision avec le trottoir, etc.). On constate aussi qu'une augmentation de la pratique du vélo par la population engendre une diminution des risques d'accidents. Cela s'explique par le fait que les cyclistes sont plus visibles et mieux connus des automobilistes. Les collectivités sont, elles aussi, à l'écoute de leur population et développent dans ce sens les infrastructures nécessaires pour offrir plus de sécurité aux cyclistes.

La mise en place d'une vélo-école est essentielle pour permettre à tout le monde d'apprendre à faire du vélo en toute sécurité. Cette pré-étude vise à identifier s'il existe un potentiel de développement pour l'implantation d'une vélo-école dans l'agglomération nancéienne, qui aurait comme mission de former un public vaste composé d'enfants et/ou d'adultes.





## b. Son ancrage dans la transition écologique

Les intérêts écologiques d'un tel projet sont :

- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la congestion en ville et de la pollution sonore dû à l'utilisation de la voiture : En effet, d'après une étude de l'ADEME en partenariat avec la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) indique qu'une fois formés, les stagiaires évitent un nombre important de kilomètres parcourus en voiture. Il s'agit de près de 700km par stagiaire par an. Cela représente également un impact environnemental largement positif : de l'ordre de 210 kg de CO2 économisés par an par stagiaire formé
- Une incitation à développer le réseau et les infrastructures cyclables afin que les cyclistes puissent circuler en milieu urbain de manière sécurisée.

Mais l'utilité de ces dispositifs ne se cantonne pas aux arguments écologiques et s'étend également sur le champ économique et social :

- En permettant aux usagers d'améliorer leur employabilité et leur capacité de mobilité : la majorité des stagiaires d'une vélo-école sont demandeurs d'emploi.
- Une forte efficacité de l'investissement public dans ce type de service. D'après l'étude sur l'évaluation du vélo établie par l'ADEME, cela représente un gain de l'ordre de 0,03 € / km parcouru en vélo et de 0,06 € / km évité en voiture en prenant en compte une poursuite des effets de la formation sur une base minimum de 5 ans.
- Selon une enquête prospective sur les vélo-écoles de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV), on estime que le coût de formation d'un élève qui utilise son vélo pour aller à l'école s'élève à « 200 € avec un reste à charge de 160€ ». Or le coût des transports scolaires représente une « dépense annuelle par élève comprise entre 600 € et 1200 € »





## 2. L'environnement du projet



**a. Le contexte actuel** (*Quel est-il au niveau national et local ? En quoi peut-il favoriser ou gêner le développement de ce type de projets ?*)

### Contexte national

Au niveau national, nous assistons à une explosion des créations de vélo-école. En effet, selon la FUB, il existait 45 vélo-écoles en 2015, en 2020 il y en a 145, soit une évolution qui a plus que triplé en 5 ans. Par ailleurs, plusieurs programmes ont été lancés par le gouvernement qui favorisent l'émergence de ce type de projet. À savoir :

- **Le dispositif « Savoir rouler à vélo »** piloté par le ministère des Sports, avec le ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse, le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports, ainsi que la Sécurité Routière.

« C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation de 10 heures réparties en 3 étapes, encadrée par des professionnels. Cette formation est dispensée sur tout le territoire dans le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire et par le biais des nombreux partenaires du Programme "Savoir Rouler à Vélo", comme la Fédération Française de Cyclisme, la Fédération des usagers de la bicyclette ou l'Union Sport et Cycle qui mobilisent tous leurs clubs. » - [www.education.gouv.fr](http://www.education.gouv.fr)





- **Le coup de pouce « Remise en selle »** qui fait partie du programme ALVEOLE, porté en partenariat avec la FUB, validé par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et financé par le dispositif des Certificats d'Economies d'Energie :

Le Coup de pouce « Remise en selle » permet de financer une séance de formation à la conduite du vélo et ainsi de redonner confiance aux personnes qui l'avaient délaissé. Les formations sont obligatoirement dispensées par un moniteur référencé. La séance est composée d'une partie théorique dédiée à l'entretien du vélo, l'équipement obligatoire ainsi que les règles à respecter, puis d'une partie pratique comprenant plusieurs exercices. Ce dispositif ne coûte généralement rien au stagiaire. Seule la TVA peut être facturée lorsque l'organisme y est soumis.

Il est important de distinguer les « primo-apprenants » du public « remise en selle ». Le public « primo-apprenants » est constitué de personnes qui n'ont jamais fait de vélo et souhaitent apprendre à en faire. Le public « remise en selle » est un public constitué essentiellement d'adultes qui ont déjà pratiqué le vélo mais souhaitent reprendre confiance en leur capacité de cycliste, notamment pour diminuer les risques d'accidents.

La FUB interroge chaque année le réseau des vélo-écoles afin d'obtenir des statistiques sur l'évolution des besoins des vélo-écoles et de la demande des stagiaires. On constate entre-autres que :

- 8 apprenants sur 10 sont des femmes ;
- 87 % des vélo-écoles s'adressent aux adultes dont la classe d'âge représentant la plus grosse partie (63%) des apprenants a entre 30 et 50 ans ; 58 % des établissements visent aussi les enfants ;
- 68 % des primo-apprenants ne possèdent pas de vélo ;





- Le matériel appartient à la vélo-école pour 93 % d'entre elles ;
- 75 % du public remise en selle considèrent que la pratique du vélo en ville leur paraît trop dangereuse ;
- Le coût moyen d'une séance de vélo-école est de l'ordre de 6,50 € ;
- 89 % des vélo-écoles ont dans leur équipe au moins 1 moniteur diplômé et/ou expérimenté.

Par ailleurs, dans une « étude d'évaluation sur les services vélo » réalisée par le cabinet INDDIGO pour l'ADEME, nous notons que « La vélo-école est un succès dans 80% des cas, où l'utilisateur déclare avoir augmenté sa pratique du vélo. ». Il est également intéressant de relever que « la vélo-école s'adresse essentiellement à un public très peu habitué à la pratique du vélo (81% des enquêtés réalisaient moins de 5 km à vélo par semaine, dont 75% qui ne faisaient jamais de vélo) » et que « La pratique du vélo devient occasionnelle à régulière pour 40% de l'échantillon ». Ce qui nous amène à en déduire que la vélo-école est une réussite et un support important dans l'apprentissage du vélo.

### Contexte local

Selon l'ADEME Grand Est, en ville, la moitié des déplacements inférieurs à 3 km s'effectue en voiture (ce qui équivaut à 8 minutes à vélo). Une personne seule en voiture émet 2 à 3 fois plus de CO2 par personne qu'en bus, 10 fois plus qu'en train et 20 fois plus qu'en tramway.

Aussi, d'après l'INSEE, en 2017, 4,2 % de la population active résidant à Nancy annonce se rendre au travail en vélo et se classe à la 21ème position parmi les communes de plus de 100 000 habitants. À titre de comparaison, Strasbourg affiche un score de 16,2 %. Les chiffres de l'INSEE, s'arrêtant en 2017, nous permettent de constater





une légère hausse de l'utilisation du vélo à Nancy (+0,4%) entre 2015 et 2017. À noter que 81 % des Lorrains se rendent au travail en voiture contre 70 % au niveau national et sont donc encore largement dépendants de leur véhicule.

Par ailleurs, selon le baromètre des villes cyclables édités par la FUB suite à un sondage de la population, la ville de Nancy obtient un faible score de 2,65/6. La sécurité des cyclistes y est largement pointée du doigt. Cependant, suite au confinement, la Ville de Nancy et la Métropole ont mis en place des mesures en faveur du vélo. En effet, la Métropole du Grand Nancy a souhaité accélérer les mesures prévues dans son Plan Vélo, en lien avec le volet Mobilités du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Déplacements (PLUi-HD) en mettant en place des aménagements rapides et provisoires. Ce qui donne ainsi aujourd'hui accès à la population à plus de 220 km de voies cyclables, 1 250 vélos en location et plus de 10 000 places de stationnement pour les vélos. Il est également juste de mentionner que la mise en place de la piétonisation du centre-ville offrira plus de sécurité et de confort aux cyclistes et encouragera le développement des déplacements à vélo.

**b. Les besoins locaux** (*Quels sont-ils et quelles formes prennent-ils sur la thématique en question ? Comment sont-ils satisfaits à l'heure actuelle, et par qui ?*)

2 grands types de public peuvent être identifiés sur le territoire Sud Meurthe-et-Mosellan avec des besoins différents :

**- Le public jeune :**

Il existe une demande de formation à l'initiative des écoles sur le temps scolaire, mais également sur le temps d'activité périscolaire et sur le temps d'activité extra-scolaire. Aujourd'hui, les vélo-écoles,







moniteurs vélos, associations sportives et de préventions peuvent répondre à cette demande via le programme « Savoir rouler à vélo » qui est pour l'instant mal couvert sur le Grand Nancy.

### - Le public adulte :




Le client adulte peut faire appel de lui-même aux prestations d'une vélo-école dans le cadre d'un apprentissage de l'utilisation du vélo ou d'une remise en selle. Le public adulte peut être également ciblée via la mise en place de plan de mobilité au sein des entreprises qui font la promotion des déplacements à vélo pour leurs salariés. Un partenariat est ainsi envisageable auprès d'une vélo-école pour apprendre, sécuriser ou redonner confiance aux salariés qui ne sont pas des cyclistes réguliers.

La problématique de l'étude de faisabilité à venir sera donc, dans ce cadre :



**Peut-on développer sur l'agglomération nancéienne une vélo-école dans le but d'offrir un apprentissage sécurisé du vélo à tous publics ?**





**c. Les initiatives existantes** (Quelles sont celles qui s'en rapprochent ? Quelles sont celles avec lesquelles une coopération serait possible ? Quelles sont celles pouvant entrer en concurrence ?)


### La Maison du Vélo

La Maison du Vélo de la Métropole du Grand Nancy offre plusieurs services dont la vélo-école depuis 2009. Elle affiche d'ailleurs en première page de son site internet : « La Maison du Vélo vous propose : 1 séance Individuelle de coaching vélo sur RDV pour une remise en selle en sécurité (gratuit) », mais propose également 5 modules de formation différents :

- Module A : Cours pour débutants
- Module B : Premières sorties
- Module C : La sécurité dans la circulation
- Module D : Cours cyclistes VAE
- Module E : Cours cyclistes dans la nuit

Le public faisant appel à ses prestations est essentiellement constitué d'adultes (70%). La Maison du Vélo travaille en partenariat avec les écoles, mais manque de moyens humains et de personnels formés pour répondre aux 100 écoles présentes dans la Métropole du Grand Nancy.

### Vélolun' et le dispositif Velo's cool



Le dispositif Velo's Cool a été mis en place par la communauté de communes du territoire de Lunéville à Baccarat et a débuté en septembre 2019 en partenariat avec l'association Vélo Lun' à Lunéville. Il intervient dans 12 écoles situées sur le bassin lunévillois auprès de groupes de 15 élèves. Suite à une formation, les élèves de la 6ème à la Terminale peuvent bénéficier gratuitement d'un vélo fabriqué localement. Une entreprise d'insertion, INES, est mobilisée pour entretenir les vélos des élèves en se rendant dans les collèges et les lycées. Les formateurs de la vélo-école ont suivi une formation par la FUB et ont conclu une convention avec l'éducation nationale. Cette action est financée par le Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) et les fonds propres des collectivités avec pour objectif la réduction du recours au bus scolaires. À noter que les chauffeurs de bus ont reçu une formation leur permettant de dispenser des cours de vélo.



### 3. Benchmarking



**Les initiatives/projets similaires en France** (*Quels sont-ils et par qui sont-ils portés ? Selon quel modèle économique ? Quels ont été les leviers sur lesquels ils se sont appuyés ? Quelles difficultés ont-ils rencontrés ?*)

#### Des réseaux et des fédérations regroupant des vélo-écoles :

- **La FUB** : association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

- **UFOLEP** : fédération sportive solidaire et citoyenne. L'UFOLEP développe dans ses écoles de vélo le dispositif Ensemble à Vélo, centré sur l'apprentissage du vélo ou la remise en selle et s'adresse notamment aux personnes éloignées culturellement et socialement de l'activité vélo. Ce dispositif est porté en partenariat avec la société Btwin et vient en appui du dispositif ministériel Savoir Rouler à Vélo. Le « Savoir rouler à vélo » est une formation de 10 heures organisée en trois blocs de compétences : savoir pédaler, savoir rouler à vélo et savoir circuler. Outre les formations dispensées à l'école, en club ou par des collectivités, ce programme s'appuie sur un livret individuel, des fiches pédagogiques pour les encadrants et un site Internet proposant des tutoriels et la liste des associations partenaires.





- **L'Heureux Cyclage** : Réseau d'ateliers de réparation de vélo. Suite à de nombreuses sollicitations d'organismes et de particuliers, l'Heureux Cyclage propose des formations, par le biais de son association Place au vélo de Laval. Cette dernière a constitué une offre allant de l'apprentissage de base à vélo (équilibre, maniabilité, ...) jusqu'à l'accompagnement en situation réelle (trajet domicile-travail par exemple)



### **S'cool Bus - Boos / Association**

**Quoi ?** S'cool bus organise des ateliers à destination des enfants (2h pour sauver le monde : activités ludiques et sorties nature), des semaines de sensibilisation à la sécurité routière pour des familles, des temps de sensibilisation et de team-building en entreprise, fête du vélo, promotion de la mobilité...

**Pour qui ?** Pour les jeunes, les familles, les entreprises et leurs salariés et plus largement les habitants

**Où ?** Agglomération de Seine-Eure et possibilité d'organisation d'événements et de sensibilisation partout en France

**Etat d'avancement du projet :** Fonctionne depuis plusieurs années (créée en 2014)

**Partenariats :** Les principaux partenariats sont développés avec des agglomérations et des villes.





### **USEP55 - MEUSE / Association (secteur sportif de la Ligue de L'enseignement)**

**Quoi ?** Habilitée par le Ministère de l'Education Nationale et agréée par Jeunesse et sport, l'USEP contribue à la formation des jeunes citoyens, par le biais de son projet Meuse à Vélo

**Pour qui ?** Pour les classes meusiennes licenciées USEP, de la maternelle au CM2

**Etat d'avancement du projet :** Fonctionne depuis plusieurs années

**Méthodologie :** mettre en œuvre d'un projet pluridisciplinaire autour des activités de roue et de sécurité routière, valider les savoirs et savoir-faire de l'APER, donner du sens aux apprentissages par la participation à des rencontres

**Partenariats :** collectivités publiques (Région, Département), académie Nancy-Metz, acteurs associatifs et privés (Décathlon, MAE, Crédit Mutuel...)



### **BIKE ANJO - BRESIL /VELO-COACH - FRANCE**

**Quoi ?** un réseau de cyclistes passionnés qui promeut, mobilise et aide ceux qui souhaitent commencer à faire du vélo leur mode de transport au quotidien. Organisation d'un matching géographique (mise en relation) des personnes souhaitant apprendre le vélo avec des moniteurs bénévoles. Elle est déjà présente dans 38 pays et compte plus de 8080 bénévoles vélo-coach et 26800 demandes. Un partenariat a été mis en place avec la FUB pour que la plateforme soit traduite et construite en langue française. Elle s'appellera Vélo-coach.

**Pour qui ?** pour toute personne souhaitant apprendre le vélo ou se remettre en selle


**Etat d'avancement du projet :** En cours

**Méthodologie :** outil de matching géographique

**Partenariats :** FUB

## Les modalités de mise en œuvre d'un projet de vélo-école

L'analyse des différentes initiatives fait ressortir un certain nombre de facteurs clés de succès et a contrario, ceux pouvant complexifier la mise en œuvre du projet.

 <b>Leviers / Eléments facilitateurs</b>	<b>Freins / Eléments limitateurs</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Proposer une offre Multi-publics : enfant, adulte et public en situation de handicap</li><li>• Solliciter l'agrément de l'éducation nationale pour les associations œuvrant auprès des jeunes publics</li><li>• Déterminer le projet pédagogique / éducatif de l'école</li><li>• Obtenir le soutien des collectivités</li><li>• Développer des partenariats avec les acteurs locaux (financements, diffusion de l'offre, constitution d'un portefeuille d'adhérents/clients)</li><li>• Adhérer à un réseau (ex : FUB, Heureux Cyclage...) mettant à disposition ses ressources documents, du retour d'expérience...</li><li>• Adosser l'activité de vélo-école à une activité d'atelier de réparation par exemple (modèle des adhérents de l'Heureux Cyclage)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La présence d'une offre concurrentielle sur le territoire visé</li><li>• Un modèle socio-économique mal dimensionné et reposant uniquement sur l'attribution de fonds publics</li><li>• Des ressources humaines non adaptées : structure reposant uniquement sur du bénévolat, manque de formation des salariés...</li></ul>



## Les modèles socio-économiques

D'après la FUB, il ressort qu'un certain nombre de modèles socio-économiques sont possibles pour la Vélo-école. Le choix du modèle dépend de la stratégie, du public et des moyens humains.

### Le modèle juridique

- **Association (modèle FUB)** : dans ce cas, l'activité vélo-école constitue généralement l'une des activités d'une association s'attelant, par exemple, à la promotion de l'usage du vélo. Les membres de l'association partagent des valeurs communes de promotion du vélo par exemple. L'association est éligible aux subventions, mécénat, dons...

- **Microentreprise** : possibilité de mise en place du service par un autoentrepreneur, accompagné ou non de salariés

- **Société commerciale de type EURL et SASU** : cette forme est intéressante lorsque le niveau d'activité dépasse les seuils fixés par le régime « micro-entrepreneur ».

- **Coopérative (SCOP, SCIC...)** : structure commerciale mais coopérative constituée de membres dont l'objectif est de répondre à des besoins communs, notamment d'ordre économiques. La coopérative peut solliciter, sous certaines conditions des subventions. Toutefois, ses activités sont imposables.

### Le financement

Afin de financer les investissements ainsi que le fonctionnement de la structure, les vélos écoles peuvent disposer de différentes sources de financement :





## **Financements publics sous forme de :**

- subventions sollicitées auprès des collectivités locales
- réponse à des appels d'offres formulés par les pouvoirs publics
- Délégation de service public
- Aides à l'emploi et à l'embauche (ex : PEC, Grand Est Emploi Associatif, CNDS...)
- Fond social européen (FSE) : L'activité devra alors permettre à la structure de dégager une trésorerie suffisante pour absorber le décalage entre la réalisation de l'activité et le versement de la subvention (qui est effectué à posteriori sur justificatif et contrôle de service)

## **Financements privés :**

- Facturation de la prestation : la structure dégage un chiffre d'affaires issu du paiement de ses prestations par le public suivant la formation ou par l'entreprise ayant commandé la prestation- Adhésion dans le cas d'une association : la structure peut solliciter une cotisation annuelle à ses adhérents. Don / mécénat

## **Financement participatif :**

- Financement des actions de formation en entreprises par des Pca (Opérateur de compétences)







## 4. Evaluation de l'opportunité du projet sur le territoire Sud Meurthe-et-Mosellan



<b>Opportunités</b> <i>(Contexte favorable)</i>	<b>Menaces</b> <i>(Eléments pouvant pénaliser la mise en œuvre du projet)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de la pratique du vélo, prise de conscience collective (encore plus importante depuis le confinement)</li> <li>• Réponse à divers enjeux : social, environnemental, économique.</li> <li>• L'utilisation du vélo est fortement favorisée par les politiques publiques actuelles</li> <li>• Forte augmentation de créations de vélo-école au niveau national, notamment grâce au programme ALVEOLE</li> <li>• Mauvaise couverture actuellement du territoire Sud Meurthe-et-Mosellan, pour le programme « savoir rouler à vélo »</li> <li>• Plan mobilité des entreprises : porte d'entrée pour le public salarié</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement des pistes cyclables sur l'aire urbaine nancéienne en cours mais dont le déploiement est progressif, générant un fort sentiment d'insécurité</li> <li>• Existence de quelques structures sur le territoire : nécessité de se positionner en complémentarité et non en concurrence (cf paragraphe 2.c.) / maillage du territoire. En particulier, l'articulation avec la Maison du vélo devra être pensée de manière intelligente.</li> </ul>





## Portrait-robot du porteur de projet



### *Quel profil ?*

Personne physique ou morale, possédant déjà, ou non, une activité, sachant mobiliser les acteurs et les collectivités. Le porteur devra justifier d'un bon ancrage territorial et si besoin envisager une diversification des activités pour équilibrer le modèle économique.

### *Quels moyens/ressources doit-il avoir ?*



- **Ressources humaines** : le porteur devra avoir la capacité d'affecter une personne pour mener une étude de faisabilité avec l'accompagnement de la Serre à projets sur 6 mois. Cette dernière devra avoir la capacité d'identifier et mobiliser les partenaires nécessaires au développement du projet



- **Ressources techniques** : Pour la construction du projet, il semble important de s'inspirer des bonnes pratiques sur des projets similaires (Il existe plusieurs spécialistes dans le domaine tels que la FUB qui dispose d'éléments de benchmark pour déterminer les leviers et les freins à la mise en œuvre d'un tel projet).



- **Ressources financières** : capacité du porteur à mobiliser des financements publics (subventions, mise à disposition de locaux de la collectivité) et privés (mécénat, dons...) nécessaires au lancement et au fonctionnement de l'activité



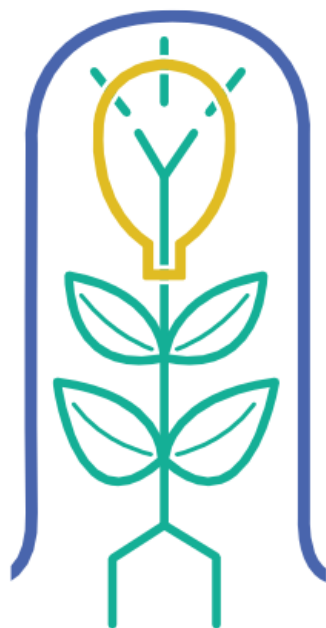


## Quelle ambition doit-il porter ?

Il devra afficher une volonté de proposer un projet répondant aux besoins du territoire et précisant des modalités de coopération multiples entre les acteurs du territoire. Ce projet devra se laisser la possibilité d'évoluer, au gré des usages, pour s'adapter au mieux aux besoins du territoire.

### Conclusion de l'étude

Avec une recrudescence des déplacements à vélo et un développement progressif des pistes cyclables sur le territoire, la situation semble favorable au développement d'une vélo-école sur le Sud Meurthe-et-Mosellan. Nous avons constaté l'existence d'une offre sur le territoire mais qui reste insuffisante. L'étude de faisabilité technico-économique devra permettre de déterminer le positionnement que ce projet devra adopter.



# LA SERRE

## À PROJETS

Avec les soutiens financiers de



et les appuis techniques de

