

Politique cyclable, un enjeu de transition en Bretagne comme ailleurs.

Alors que le vélo, avec une augmentation manifeste et régulière du nombre de ses pratiquant.es, est depuis quelques années le grand gagnant des déplacements estivaux tout comme ceux du quotidien, Eco-Bretons part à la rencontre du rennais Sébastien Marrec, chercheur et consultant spécialiste des mobilités actives. Il nous apporte ses éclairages sur le développement de la pratique cyclable en France et plus particulièrement en Bretagne et nous fait un focus sur le futur envisagé et envisageable d'une région cyclable.*

1 : Le comité interministériel vélo et marche vient d'annoncer début mai ses ambitions et plan d'actions pour rendre la France cyclable d'ici 2030. Pouvez-vous nous en décrypter les grandes lignes ?

Il faut d'abord rappeler que le précédent plan, baptisé « Plan vélo et mobilités actives » et lancé en 2018, a été un marqueur de la politique de mobilité du précédent quinquennat d'Emmanuel Macron. Le président de la République affirmait alors vouloir donner la priorité aux "transports du quotidien". Sur la période 2018-2022, l'État a dépensé 410 millions pour le vélo via le fonds mobilités actives (contre 350 initialement prévus). Des centaines de projets ont été co-financés partout en France. La progression du réseau cyclable est indubitable : environ 16 000 km de pistes cyclables et voies vertes sont apparues depuis début 2018, pourtant le réseau national à 56 000 km. Jamais autant d'aménagements cyclables n'avaient été créés en si peu d'années. La fréquentation de l'infrastructure, fortement stimulée par les conséquences des grèves des transports publics et de la pandémie, va logiquement de pair avec cette progression : + 31

% entre 2019 et 2022 à l'échelle nationale, selon un échantillon de compteurs. D'autres mesures importantes comme le coup de pouce vélo (82 millions d'euros) et les aides à l'achat (65 millions) ont permis d'appuyer cette dynamique d'investissement.

Le Plan vélo et marche de 2023 a participé à changer l'image du vélo, encore très associé dans les esprits et l'imaginaire collectif aux loisirs et au sport. Il y a bien d'autres raisons à cela : l'essor des ventes de vélos à assistance électrique (plus de 700 000 exemplaires vendus en 2022), le plaidoyer du mouvement pro-vélo et notamment de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), les effets des crises survenues ces dernières années, en premier lieu de la crise sanitaire... En revanche, l'ambition d'atteindre 9 % de déplacements à vélo d'ici 2024 est désormais inenvisageable : les observateurs s'accordent à dire que la part du vélo dans l'ensemble des déplacements, aujourd'hui, ne dépasse pas 4 %. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), qui définit la trajectoire de réduction des gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité carbone, fixe toujours un objectif de 12 % de part modale en 2030, qui ne sera atteignable que par un volontarisme sans précédent des pouvoirs publics, des employeurs et une demande sociale en croissance continue.

Enfin, il est important de souligner que ce nouveau plan s'inscrit dans un cadre européen qui a beaucoup évolué ces derniers mois. En octobre dernier, la France a signé (sans l'avoir initiée) la [Déclaration sur le vélo](#) avec quatorze autres pays européens, certains déjà très ou assez cyclables (Pays-Bas, Danemark, Hongrie...) et d'autres beaucoup moins (Grèce, Irlande, Espagne, Luxembourg...). En février, le Parlement européen a adopté [une résolution](#) inédite visant à élaborer une stratégie européenne du vélo pour en faire un mode de déplacement à part entière, et doubler les distances parcourues. 2024 s'annonce déjà comme l'année européenne du vélo.

2 : Quelles sont selon vous les annonces importantes de ce plan et celles qui vous semblent manquer ou mériter un engagement plus généreux de l'État ?

Le montant record de l'investissement prévu par le plan vélo et marche – 2 milliards d'euros sur la période 2023-2027 – a été beaucoup remarqué. Le gouvernement souhaite parvenir à 6 milliards d'euros au total en comptant sur la participation des collectivités locales. Ce montant devrait être atteint au vu de la dynamique de ces dernières années, même si les demandes de co-financement auprès de l'État ou de l'Union Européenne restent difficiles et longues à réaliser pour les petites communes, qui conservent en très grande majorité la compétence de la voirie. Un autre objectif marquant du plan est d'atteindre 100 000 km de pistes cyclables d'ici 2030, soit 44 000 km supplémentaires à réaliser en sept ans. Là aussi, l'objectif est réaliste, puisque qu'il s'inscrit dans le rythme prévu par les collectivités – à condition que ces aménagements soient principalement des pistes et des voies vertes, qui s'avèrent beaucoup plus coûteuses à réaliser que des aménagements partagés (comme les bandes cyclables ou les voies mixtes bus/vélo) mais nécessaires dès lors que la vitesse ou le nombre de voitures en circulation sont élevés. Un seul kilomètre de piste bidirectionnelle (pour rouler dans les deux sens) coûte au minimum 200 000 euros en milieu rural, sans contrainte spatiale ni intersection, et au moins 300 000 en milieu périurbain ou urbain. Un ouvrage d'art pour franchir une voie rapide, une voie ferrée ou un cours d'eau alourdit encore davantage la facture.

Le niveau d'investissement, que ce soit au niveau de l'État ou des collectivités territoriales, reste insuffisant pour que des projets structurants et de qualité se développent sur l'ensemble du territoire. Au total, 18 euros par an et par habitant sont dépensés pour les modes actifs en France, un budget comparable à celui de l'Autriche, de la Belgique et de l'Allemagne, mais bien inférieur à d'autres. L'Irlande et les

Pays-Bas, par exemples, poursuivent des efforts beaucoup plus soutenus. 2 milliards représentent moins de 3 % du budget annuel du ministère des transports en France, alors que l'Irlande investit pour la marche et le vélo 20 % de son budget national consacré aux transports. Pour donner un ordre d'idée, il faudrait atteindre 30 euros pour parvenir à une augmentation significative de l'usage et 60 euros pour atteindre un niveau de pratique comparable à celui des pays les plus avancés en Europe. Soit 4 milliards d'euros par an au niveau national, contre 1,2 milliard à ce stade ! L'Institut de l'économie pour le climat estime que les mobilités correspondent aux deux tiers des 12 milliards en besoins d'investissements des collectivités nécessaires pour la transition vers une économie décarbonée. Plus d'un quart (3,3 milliards) devrait être consacré aux pistes cyclables et au stationnement vélo. Quels que soient les évaluations, cela revient à multiplier au moins par trois le budget de 2020 (1 milliard d'euros), et à faire du développement du vélo le premier domaine d'investissement, non seulement dans le secteur des mobilités mais tous secteurs confondus. En attendant, seules quelques collectivités bénéficieront de réseaux cyclables aboutis d'ici la fin de la décennie si l'enveloppe n'est pas abondée massivement dans les années qui viennent, si tous les outils financiers possibles ne sont pas mobilisés.

Le premier plan de 2018 contenait déjà des mesures très utiles et nécessaires, reprises dans le nouveau. **La plus importante à mes yeux est le « Savoir Rouler à Vélo »**. Ce dispositif vise à faire acquérir aux élèves de primaire une réelle autonomie à vélo avant l'entrée au collège, et à adopter au plus tôt l'habitude de se déplacer à vélo. Faire émerger une nouvelle génération de cyclistes est une réponse à la sédentarité croissante des enfants, qui font seulement quelques minutes d'activité physique par jour et ont perdu près de 25 % de leur capacité cardio-vasculaire en 40 ans. Cela incite aussi les parents à se questionner sur leurs propres déplacements. Or,

la mise en œuvre du programme se révèle délicate. Entre 2019 et 2022, seuls 200 000 enfants ont été formés, parfois uniquement dans l'enceinte de l'école sur un module court, et pas dans les rues avec un suivi pendant plusieurs années de leur scolarité, comme il le faudrait. L'objectif de former l'ensemble d'une classe d'âge, soit 800 000 enfants, paraît encore lointain. C'est pourtant le meilleur moyen de diffuser une culture vélo dès le plus jeune âge, y compris pour les enfants de familles de non-cyclistes.

Des angles morts subsistent si l'on considère l'ensemble du système à mettre en place pour favoriser le vélo au quotidien. Les mesures en faveur du stationnement restent limitées, et le déploiement des parkings vélo sécurisés en gare est lent. Concernant la sécurité routière, alors que le nombre d'accidents mortels ne cesse d'augmenter, seule la sensibilisation est évoquée. Dans ce volet, aucune mesure forte n'est envisagée pour diminuer l'accidentologie. La fiscalité reste aussi peu favorable au vélo. Ainsi, le forfait mobilités durables (FMD), exonéré d'impôts et de cotisations sociales, n'est toujours pas obligatoire. Je suis convaincu que le plus grand défi consiste à rendre les représentations autour du vélo majoritairement positives, avec des bénéfices individuels et collectifs reconnus. La culture du vélo comme vecteur de liberté, d'émotions et de plaisir est encore trop peu partagée.

La mobilité écologique, plus largement, doit être valorisée comme étant un élément clé d'un mode de vie durable et souhaitable, porteur d'un imaginaire positif, individuellement et collectivement. Ce qui veut dire qu'il faut cesser de valoriser son contraire. Il faut souligner à cet endroit que si les publicités pour les énergies fossiles sont désormais interdites en France depuis la loi Climat et résilience, celles pour les voitures thermiques ne le seront qu'en 2028, et seulement pour les modèles plus polluants. La publicité, c'est la devanture de la consommation de masse, qui promeut un

modèle fondé sur l'extraction de ressources, la consommation d'énergie et la production de déchets. L'ensemble des dépenses de publicité et de communication du secteur automobile en France représente plus de 4 milliards d'euros chaque année, un montant bien supérieur au chiffre d'affaires global de la filière vélo (3 milliards). Un Français qui achète une voiture neuve paye en moyenne 1500 euros de publicité, et c'est même plus de 2000 euros pour un SUV. Il faudrait interdire ou du moins taxer lourdement ce secteur et le réguler, comme cela a été fait pour le tabac et l'alcool avec la loi Evin.

3 : La Bretagne est-elle un territoire cyclable ? Pouvez-vous nous expliquer les particularités de la Bretagne au niveau de l'aménagement cyclable (ses atouts, ses faiblesses...) ?

Non, pas particulièrement, contrairement à ce qui est souvent entendu en raison du souvenir de quelques champions cyclistes (Robic, Bobet, Hinault) et la forte concentration de clubs de cyclistes et de vélodromes. Le premier vélodrome couvert de Bretagne vient d'ailleurs d'entrer en service à Loudéac (22) et accueillera des entraînements pour les Jeux olympiques de 2024. Mais cette visibilité importante et ancienne du cyclisme professionnel n'a à peu près rien à voir avec celle des comportements de mobilité au quotidien. **Les trois quarts des Bretons utilisent la voiture comme mode de déplacement principal, notamment parce que les services de mobilité sont moins développés que dans d'autres régions, à l'exception des nombreuses aires de covoiturage.** Le budget carburant augmente, les distances à parcourir s'allongent, le parc automobile vieillit. Les transports représentent 32 % des émissions de gaz à effet de serre (dont la moitié due à la voiture individuelle) et 36 % des besoins en énergie de la population, ce qui en fait le deuxième poste derrière le bâti (construction, consommation énergétique...).

Seules deux grandes villes se démarquent par leur

« cyclabilité » : Rennes et Lorient, qui ont amorcé une politique en faveur du vélo dès les années 1990. La vitesse à Lorient est aujourd'hui quasi intégralement limitée à 30 km/h, ce qui améliore le sort des cyclistes. La Ville de Rennes porte une politique plus ambitieuse de modération de la circulation motorisée depuis quelques années (avec la création, cette année, d'une zone à trafic limité dans le centre historique), d'aménagements en site propre et de consignes gratuites pour se stationner. Quant à Rennes Métropole, elle déploie rapidement un « réseau express » pour relier la ville-centre aux communes de première couronne et a généralisé la possibilité de tourner à droite aux feux rouges. Le Baromètre des villes cyclables – qui mesure régulièrement le ressenti des cyclistes sur leur conditions – montre que le climat général est médiocre, à l'exception de ces deux villes, de plusieurs communes balnéaires ou périurbaines et des communes insulaires, comme Groix (56) ou Bréhat (22), où le trafic motorisé est de facto plus faible ou quasi inexistant par rapport au continent. Ainsi, des villes importantes comme Quimper, Saint-Brieuc, Vannes et même Brest ou Saint-Malo ne sont guère favorables à la pratique.

Mais la situation évolue incontestablement : de plus en plus de communes et d'intercommunalités font des efforts remarquables pour donner de la place au vélo. Les exemples sont innombrables. La commune de Plourin-lès-Morlaix (29) réserve et crée des voies pour les cyclistes. Auray (56) va aménager une « dorsale » – une grande continuité d'aménagements sur ses avenues contournant le centre-ville – et veut devenir une « ville du quart d'heure » pour tout faire à pied et à vélo au quotidien, dans la proximité. A Concarneau (29), une avenue et un quai importants du centre ont été dotés de pistes provisoires. De nombreuses intercommunalités proposent différents types de vélos en location, comme Guingamp-Paimpol Agglomération (22) ou le pays de Landerneau-Daoulas (29). Le vélo est aussi le seul mode qui progresse dans les déplacements domicile-travail à l'échelle régionale :

il est passé de 1,8 % des déplacements en 2015 à 2,5 % en 2019 (et même près de 4 % en Ille-et-Vilaine, grâce à Rennes). La Région a d'ailleurs présenté fin 2022 une ébauche de son premier plan vélo, qui sera mis en œuvre à partir de l'an prochain, et permettra de développer l'usage pour l'intermodalité avec la création de consignes en gare (des garages sécurisés), l'accessibilité et le stationnement pour les lycées, l'amélioration des voies vertes et le tourisme et la structuration de la filière industrielle. Benjamin Flohic, un conseiller régional très impliqué, porte cette ambition de basculer vers un usage massif du vélo en coordonnant les actions des collectivités locales.

Reste qu'en milieu rural, les distances à parcourir sont plus longues, les vitesses des véhicules plus élevées, et il n'y a la plupart du temps que très peu d'aménagements, en particulier le long des départementales parfois très empruntées entre les bourgs. Mais l'absence de réseau cyclable se manifeste aussi très souvent en milieu périurbain et même dans des villes de toutes tailles, où la voiture est encore perçue comme indispensable à majorité de la population. C'est pourquoi ce sont les élus les plus motivés et convaincus par les bénéfices du vélo et la lutte contre les nuisances de la dépendance à la voiture qui parviennent à modérer les vitesses et les flux de voitures. Les collectifs d'habitants et les associations d'usagers jouent également un rôle primordial pour inspirer ces initiatives, accompagner des élus mais aussi faire pression sur eux. Si la concertation est régulière et constructive, les élus et les techniciens peuvent améliorer les conditions de circulation à vélo en tenant compte de l'expertise des usagers.

Ces initiateurs se retrouvent inéluctablement confrontés au mille-feuille territorial de la gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement. Il reste délicat de mettre en place un réseau cyclable cohérent et complet en France à cause de la multiplicité des décisionnaires concernés : communes,

intercommunalités, syndicats mixtes, départements, régions, État... La faiblesse de l'engagement des départements, en particulier, est pénalisante car les routes départementales sont des voies stratégiques pour relier directement et efficacement les bourgs, les villes, les gares et zones d'activités. Rien qu'en Bretagne (administrative), il y a 17 000 kilomètres de routes départementales, dont une infime partie dispose d'aménagements cyclables. L'entretien d'un réseau cyclable complet coûterait pourtant à long terme beaucoup moins cher que les 200 millions dépensés chaque année pour le réseau routier des quatre départements. Mais il faut investir des sommes conséquentes dans sa construction et se coordonner afin d'obtenir un réseau attractif.

Il y a désormais un « élève modèle » en la matière dans la région : c'est l'Ille-et-Vilaine. En parallèle de la mise en suspens de projets de contournements routiers de plusieurs villes, le département a décidé d'investir 70 millions d'euros sur sept ans pour développer des pistes de qualité, sécurisées et confortables, entre une ville et un bourg, entre plusieurs communes, ou entre un bourg et sa gare TER. Deux projets ont déjà été inaugurés, l'un à l'ouest de Fougères (Romagné – Saint-Sauveur-des-Landes) et l'autre au nord de Rennes (La Mézière – La Chapelle-des-Fougeretz). Ces pistes de couleur rouge, complètement séparées par des terre-pleins, font 3 mètres de large et peuvent accueillir de nouveaux types de vélos dont les ventes décollent, comme les vélos-cargos qui permettent de transporter des courses et des enfants. Aux communes et intercommunalités, ensuite, de tirer profit de ces réalisations en s'en servant comme d'une ossature pour développer leurs propres réseaux locaux. Pour parvenir à ce résultat, un changement de paradigme au sein du conseil départemental est nécessaire, de même que la formation des techniciens départementaux en charge des routes.

4 : Comment les territoires bretons peuvent utiliser les

récentes annonces ministérielles pour refaire du vélo un transport de masse, qui participe pleinement au système de mobilité des citoyen.nes ?

A priori, l'objectif du gouvernement est toujours de faire du vélo un mode aussi important en nombre de déplacements que les transports en commun à l'heure actuelle (9 %). Il n'est pas question à ce stade d'atteindre une position aussi structurante qu'aux Pays-Bas, où 28 % des déplacements du quotidien se font à vélo. Le dernier appel à projets lancé par l'État vise à constituer un ou deux territoires pilotes en faveur du vélo par région et par an, ce que la FUB appelle des « Mini Hollandes » en référence à un programme britannique similaire. Globalement, l'État compte sur le volontarisme des collectivités pour mener à bien les objectifs de son plan. C'est oublier que ces collectivités n'ont pas assez de moyens financiers et humains et de compétences d'ingénierie. La plupart des investissements sont en attente faute d'argent, et les arbitrages budgétaires de ces prochaines années pourraient ne pas arranger les capacités à financer des infrastructures. Il manque aussi des milliers de postes de chargés de mission pour le vélo, d'ingénieurs, d'animateurs et de moniteurs de vélo-écoles, par exemple.

Les solutions ne manquent pas en termes d'aménagements. **Pour moi, la priorité est d'abandonner les projets routiers, qui, sauf lorsqu'ils cherchent réellement à dévier un trafic de transit passant par une zone agglomérée, sont inutiles.** Ils accaparent beaucoup d'argent public, des terres agricoles et des espaces naturels. Réorienter les moyens initialement prévus ou jusque-là consacrés à ces projets, comme l'a opéré l'Ille-et-Vilaine, représente une opportunité de premier plan. Le Finistère et les Côtes-d'Armor dépensent toujours beaucoup moins pour le vélo que l'Ille-et-Vilaine et continuent de privilégier plusieurs projets routiers, malgré leur attractivité à la fois sur les plans démographique et touristique. Ensuite, les collectivités ont intérêt à

s'inspirer de ce qui se fait de mieux, en Bretagne, en France et à l'étranger, sortir de cette croyance selon laquelle ce qui est fait localement est optimal, sinon bien suffisant pour le niveau de pratique actuel : il s'agit de se projeter dans un contexte où il y a aura trois fois plus de cyclistes. Toutes les plateformes de voies ferrées inutilisées de longue date devraient être transformées en voies vertes, et une partie du réseau routier rural réservé aux seuls véhicules des riverains et quelques ayant droits pour offrir des itinéraires plus sécurisés aux cyclistes.

Ce qui est plus difficile, c'est de faire avancer tous les aspects du « système vélo » en même temps : les aménagements donc, mais aussi le stationnement, les services de location, la communication... Cela nécessite beaucoup d'énergie et d'investissements. Prioriser, trouver des solutions rapides et économiques est donc souvent incontournable. Le dernier congrès de la FUB, qui s'est tenu à Rennes, a justement fourni des pistes en la matière en montrant que le vélo deviendrait incontournable dans le monde de l'après « tout-voiture ». A ce propos, si les élus et techniciens doivent s'appuyer sur les dernières recommandations du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), un établissement public d'État et le travail de bureaux d'études spécialisés dans les modes actifs, ils peuvent aussi faire appel au Collectif Bicyclette Bretagne (CBB). Ce regroupement régional de vingt-six associations d'usagers du vélo, créé en 2020, interpelle d'une seule voix l'ensemble des collectivités bretonnes pour réclamer un réseau cyclable couvrant la totalité du territoire, des équipements et mesures afin de développer l'intermodalité – notamment l'aménagement de parcs de stationnement pour les vélos dans tous les pôles intermodaux (avec le train, les cars, les bus, les bateaux, le tramway de Brest, le métro de Rennes, etc.). Le CBB promeut les plans de mobilité pour les établissements scolaires, les entreprises et les administrations. Il prend position sur les grands projets d'aménagement et de mobilités

au nom des usagers. Le défi de ce type de collectifs est de se structurer pour s'imposer comme un interlocuteur de poids crédible, car pour le moment les associations locales sont loin d'être en situation d'être consultées et de négocier avec les collectivités.

5 : Eco-bretons étant un média engagé dans la transition écologique, quelle est selon vous la place du vélo dans cette transition ?

Le principal problème est que la voiture reste la pierre angulaire de nos modes de vie depuis des décennies. Elle est partout, tout le temps, et sert à tous types de déplacements, même les plus courts. Elisabeth Borne, à l'occasion de la présentation des mesures du plan, a rappelé que **40 % de tous les déplacements effectués en voiture font moins de 5 kilomètres et qu'à ce titre "le vélo doit donc jouer un rôle essentiel"**, puisque 5 kilomètres se parcourent en une vingtaine de minutes avec un vélo classique et une dizaine avec un VAE. On peut le dire autrement : 70 % de tous les déplacements de 2 à 5 km sont réalisés en voiture. Le vélo, sur les mêmes distances en comparaison, ne représente que 3 à 5 %. On peut ajouter que 58 % des actifs qui font un kilomètre ou moins pour aller au travail ont recours à la voiture et que jusqu'à 5 kilomètres, le vélo ne représente que 4 à 5 % des déplacements. On se situe donc en plein dans la pertinence de son domaine de portée (la distance à parcourir). Le potentiel de progression est immense. Cependant, à force de structurer les déplacements, la voiture est devenue une dépendance, un système qui marginalise les autres modes de déplacement, empêche beaucoup de Français.es d'envisager d'utiliser ces modes et exclut des personnes de la mobilité : les plus modestes, les enfants, les personnes âgées qui ne veulent plus ou ne peuvent pas conduire de voiture.

L'engagement renouvelé et renforcé au sommet de l'État traduit bien la place prise par le vélo dans la transition. **L'assistance électrique constitue une révolution :**

elle permet d'effacer le relief et élargit le périmètre envisageable de pratique. Un million de vélos à assistance électrique (VAE) se vendront en 2025 en France, soit près de la moitié du marché des vélos neufs. Ceux qui les utilisent parcourent des distances plus longues et pédalent plus fréquemment. Les VAE se prêtent très bien aux besoins des habitants de territoires avec beaucoup de dénivelé, peu ou moyennement denses, mais aussi toutes celles et ceux qui rechignent à se mettre au vélo classique parce qu'ils redoutent l'effort, le temps nécessaire à parcourir certaines distances, du démarrage au feu en étant mêlé aux voitures. Ils contribuent à accélérer la démocratisation du vélo au quotidien, même si l'infrastructure et l'offre de stationnement ne sont pas souvent satisfaisants.

Enfin, le vélo est d'autant plus attractif quand il permet de rejoindre des trains fréquents, efficaces et confortables, des transports en commun, des aires de covoiturage... Il faut éviter la « rupture de charge », autrement dit pouvoir facilement passer du vélo à d'autres modes grâce à des équipements de stationnement sécurisés, à l'information voyageur en temps réel, à des services de location, à la sécurisation de l'accès à pied et à vélo aux pôles intermodaux. Aux Pays-Bas, plus de 40 % des usagers du train se rendent à vélo à la gare, à comparer aux 5 % d'usagers du TER qui ont la même pratique dans notre pays. Pourtant, sept Français.es sur dix sont à moins de 5 km d'une gare. Presque un tiers des émissions du secteur du transport pourrait être évité dans notre pays grâce à un système reposant sur une intermodalité efficace.

Il est urgent de revoir nos besoins de mobilité et de trouver des solutions plus adaptées, sobres et massives pour satisfaire ces besoins. L'usage illimité de la voiture individuelle contribue au changement climatique, à la pollution de l'air, à la consommation de ressources et d'espace, à la pollution sonore, aux accidents, à la sédentarité, aux inégalités sociales et territoriales... La

technologie centrée sur l'industrie automobile (avec, en premier lieu, l'électrification du parc automobile) ne suffira pas à relever tous ces défis qui relèvent de l'évolution des modes de vie, de l'aménagement du territoire, des enjeux énergétiques et sociaux. Il faut donc nécessairement remettre en cause les avantages que procurent l'automobile, cette capacité à procurer des trajets de porte à porte, rapides, pratiques et flexibles, qui répondent aux besoins et à toutes les situations, mais masque d'énormes externalités négatives.

Le précédent plan vélo et les conséquences des crises qui se sont superposées depuis 2018 (du mouvement social des Gilets jaunes à la guerre en Ukraine) ont renforcé la prise de conscience de ces enjeux sociaux et environnementaux autour des mobilités et ont multiplié les occasions d'interroger nos modes de vie. Les journalistes, par exemple, sont beaucoup mieux familiarisés avec les politiques en faveur du vélo, les aménagements et leur conception, la réglementation et la diversification des pratiques et du matériel. Le plan de 2018 a contribué à faire évoluer les mentalités, à révéler les bénéfices du vélo et son potentiel comme mode résilient, à comprendre que la voiture, loin d'être promise à l'interdiction pure et simple comme voudraient le faire croire certaines caricatures, retrouvera sa juste place en tant que véhicule collectif de quatre, cinq places ou plus : beaucoup moins utilisée, partagée et sobre – et électrique bien sûr, en sachant que l'électrification n'est pas le remède magique à toutes les nuisances de l'automobile. L'un des évolutions notables de ces dernières années, c'est la reconnaissance du vélo comme solution crédible dans beaucoup de territoires périurbains et ruraux (et non plus seulement en milieu urbain) par un cercle de plus en plus important de personnes.

Merci à Sébastien Marrec d'avoir répondu à nos questions et au-delà de la complexité administrative, législative et politique de faire évoluer la pratique cyclable, nous retenons une chose : « La culture du vélo comme vecteur de liberté,

d'émotions et de plaisir est encore trop peu partagée. ». Alors en selle, amusez-vous bien et partagez partout votre plaisir d'être à vélo !

** Sébastien Marrec, 32 ans, est consultant spécialiste des mobilités actives (marche, vélo, trottinette) pour le bureau d'études en transition écologique [BL évolution](#) et doctorant en aménagement et urbanisme à l'Université Rennes 2. Il prépare une thèse reposant sur une analyse comparée de la conception et de la négociation des politiques en faveur du vélo dans le Grand Paris et dans la Randstad, une région des Pays-Bas, qui comptent parmi les plus grandes aires urbaines d'Europe, et leur transférabilité. Il vit près de Rennes, se déplace au quotidien à vélo, ou à vélo pliant et en train pour se rendre en mission dans l'ouest de la France.*

Le Collège citoyen de France, l'ENA du terrain, recherche futurs élèves de tous horizons en Bretagne

Le Collège Citoyen de France rêve de former les responsables publics de demain pour proposer une nouvelle approche de la politique et accompagner les personnes engagées de tous milieux. Comment ?

En allant à la rencontre d'acteurs et d'actrices engagés, sur le terrain, et en leur offrant une formation d'exception, gratuite, pour accélérer leurs projets.

Pas de raison qu'il n'y ait que Paris ou les classes aisées qui profite des meilleurs intervenants : on peut être à la Pointe (du Raz) et changer le monde.

Un programme de haut vol

Le programme dure 5 mois et alterne deux weekends en présentiel et des masterclass en visio chaque semaine sur des sujets variés autour des institutions : la santé, les finances, la culture, la gestion des crises, les préfetures, les mairies, la transition alimentaire, la prise de parole en public...

Les moments de rencontre physique sont l'occasion de travailler en collaboration pour améliorer les projets de chaque élève, mais également de s'enrichir d'interventions de témoignages : François Hollande, la directrice de l'agence bio Laure Verdeau, Xavier Poux, chercheur agronome ou encore la présidente de la commission des transports du parlement européen [Karima Delli](#),: de nombreuses personnalités viennent partager leur expérience aux élèves.

Les élèves ont également une formation d'une demi-journée aux transitions et à la décarbonation, organisée par l'Atelier 2tonnes, comprenant simulation d'empreinte carbone, actions individuelles et collectives pour atténuer l'impact sur le climat.

Des anciens élèves ravis de leur expérience

“J'ai eu l'occasion par exemple de proposer des pistes d'amélioration pour le renouveau démocratique à Olivier Véran, de part mon expérience d'élue locale. Nous avons notamment parlé de l'importance de rendre accessible le rôle d'élue local pour favoriser la diversité de profils, qui seront potentiellement ensuite amené à prendre des responsabilités nationales, pour une meilleure représentativité des

[Francais.es](https://francais.es)." précise Morgane BRAESCU ANDRIEU, ancienne élève du Collège citoyen de France.

Parmi les alumni, on retrouve à la fois des élus, comme Claire DESMARES, Secrétaire Nationale Adjointe d'EELV et conseillère régionale bretonne, des entrepreneurs comme Nicolas SABATIER, co-fondateur de Team For The Planet, ou encore des présidentes d'associations telle que Clélia COMPAS qui accompagne les réfugiés ukrainiens en Pologne, des activistes comme Elliot LEPERS, Stacy ALGRAIN, Féris BARKAT...

Vous avez un projet ? Venez les rencontrer !

Mardi 17 octobre, le Collège inaugure la 1ère étape de son grand casting citoyen en Bretagne.

□ RDV de 18h30 à 20h30, dans l'espace économique du stade du Roudourou de l'EAG, rue du Manoir 22200 Guingamp.

L'équipe du Collège et ses alumni seront sur place pour témoigner et répondre aux questions des candidats potentiels à cette formation gratuite de 5 mois, compatible avec une vie professionnelle.

Pour participer à cet événement gratuit, il suffit de vous inscrire via ce lien : <https://tally.so/r/3y4YN6>

Témoignage de transmission d'un projet familial vers un bien commun

Les enjeux de la transmission

Aujourd'hui, de nombreux projets collectifs voient le jour, mais comment faire prospérer l'étincelle et l'énergie de départ lancée par les fondateurs, et la propager.

Au-delà de la vision et de la raison d'être du projet, la question du foncier apparaît comme primordiale. A qui appartiennent les terres?

De plus en plus de GFA, SCI citoyennes permettent la création de lieux et permettent d'en faire un bien collectif. (qui appartient à un groupe d'individus)

Après 12 ans d'existence, le Bois du Barde, est un des premiers écolieux en France à aller plus loin dans la transmission du foncier, en passant sous fond de dotation. Permettant ainsi d'en faire un bien commun. (qui appartient à tous).

Un cheminement personnel puis collectif

Créé en 2011, Le Bois du Barde est né sous l'impulsion d'Anne-Laure et Gilles NICOLAS.

Leur rêve: vivre dans un environnement épanouissant, se réaliser en tant qu'individus et partager ce mode de vie simple, relié au Vivant.

Ce projet a démarré sur les bases d'une coopération économique et est devenu progressivement collectif en 2018, avec l'ouverture à un habitat participatif.

Dans leurs valeurs, Gilles et Anne-Laure sont naturellement détachés de la notion de propriété. Organiser la passation du bien vers les Communs a donc été une évidence dans le cheminement individuel et collectif du projet.

Cette démarche est issue d'une longue réflexion. Aujourd'hui, nous arrivons à un aboutissement issu de plus de 7 ans de démarche, de questionnements, de rencontres. En chemin durant cette étape du lieu, nous avons tous progressé intérieurement. Nous en ressortons grandis, les fondateurs, les habitants et le projet.

Un point sur la démarche

Qu'est ce qu'un fond de dotation?

Le fond de dotation récupère des biens et finance des actions d'utilité publique.

Il s'agit de protéger toute forme de patrimoine qui puisse devenir un bien commun. En le sortant de la propriété individuelle, ainsi il ne pourra plus y avoir de spéculation. De la même manière que les fondations, les fonds de dotation n'appartiennent ni à des personnes physiques, ni à des personnes morales.

L'usage sera protégé par un bail à long terme (99 ans) donné à l'association PTCE Eco-Domaine le Bois du Barde qui en prend soin et y développe des projets porteurs pour le territoire. (voir plus bas).

Intention

Cette démarche est éminemment politique en ce qu'elle vient questionner la notion de propriété individuelle et pour rentrer dans le patrimoine public.

Le fait de remettre officiellement le projet au Commun permettra à chacun de se sentir plus légitime à faire partie du projet, à trouver sa place, et à proposer des innovations pour le lieu.

C'est aussi une manière d'inscrire le projet dans la durée en protégeant ses racines, ses valeurs et sa trajectoire.

Ainsi, nous assurons que le Bois du Barde reste un projet géré écologiquement, où l'on partage d'autres manières de vivre et de faire, et où l'on développe des actions porteuses pour le territoire, par exemple.

Le Bois du Barde entame cette démarche auprès du Fond de dotation Fraternité pour demain: il propose de participer à la

constitution et à la protection de biens communs à ce titre il peut acquérir ou accepter de recevoir en donations ou legs des propriétés diverses, mais aussi le démembrement de propriété afin de séparer la propriété et l'usage de celle-ci.

Ces communs sont ainsi préservés d'une éventuelle revente en cas de départ d'un membre, dissolution du collectif, ou de transfert par héritage suite au décès d'un des membres

Démarrage de la levée de fonds en Octobre:

<https://fraternitepourdemain.org/projets/le-bois-du-barde/>

Infos sur le projet:

Tiers-lieu agricole et touristique, habitat participatif

Depuis 2011

- Ferme en arboriculture bio pommes à cidre et sève de bouleau
- Accueil touristique sur une aire naturelle de camping qui a l'éco-label européen
- Ferme pédagogique avec des visites, des séjours de vacances pour enfants en français et en breton, médiation animale, balade et randonnée en âne.
- Des événements culturels : fest noz, portes ouvertes, tables rondes, résidences d'artistes, rencontres de l'écologie intérieure, régionales de permaculture...
- Formations, ateliers, stages: permaculture humaine, écologie profonde...

Depuis 2023

Développement de nos activités autour de l'insertion, de la résilience alimentaire de notre territoire, Nous devenons :

- Un Tiers Lieux Nourriciers

- Création d'un jardin de cocagne, jardin d'insertion par le maraîchage
- Accompagnement à la création de jardins partagés sur le pays COB

- Un Tiers Lieux Apprenant

- Accueil de formation autour de l'entrepreneuriat dans l'ESS, autour des transitions
- Point coopérative d'accompagnement à l'emploi
- Plateau technique pour des formations autour du jardin
- Stages d'accueil pour les 16/25 ans
- Partenariats avec ATD Quart Monde pour vulgariser les transitions et les rendre accessibles à tout public.

Le plancton, ce poumon de la planète trop méconnu

Pour découvrir cet illustre inconnu qu'est le plancton, et plus précisément celui de la ria du Bélon (29), c'est à Moëlan sur mer, le samedi 14 octobre que l'association RBBBM, organise une conférence à l'Ellipse. L'association environnementale RBBBM ou « Rivières et Bocage Bélon Brigneau Merrien » se préoccupe de la qualité des eaux des rias dans leur coin de Finistère sud et un groupe d'adhérent.es passionné.es y scrute les eaux du Bélon au microscope depuis une dizaine d'années et partageront avec le public leur passion planctonique.

Le mot plancton vient de "planctos", en grec ancien, qui veut dire dériver, flotter, errer...

Le plancton est l'ensemble des végétaux et animaux aquatiques qui dérivent au gré des courants.

Généralement microscopiques ou de petite taille, ils sont capables de mouvements limités, mais incapables de se déplacer à contre-courant.

«Le plancton a une très grande importance en tant que régulateur des climats puisque le CO₂ que nous émettons dans l'atmosphère est pompé par les océans. Pour faire la photosynthèse, le plancton a besoin de CO₂: c'est ce qu'on appelle la pompe à carbone. C'est cet enfouissement constant du CO₂ dans les océans qui maintient un climat raisonnable dans une certaine zone. Or le CO₂ croît dans l'atmosphère et on ne sait pas combien de temps le plancton va être capable de s'adapter. À chaque fois que l'on respire, une bouffée d'oxygène sur deux est due au travail du plancton dans l'océan, qui produit par photosynthèse la moitié de l'oxygène que nous respirons.» explique le biologiste marin Christian Sardet qui a notamment participé à la série « Chroniques du plancton » réalisée dans le cadre de l'Expédition Tara Océans. Le plancton est également à la base de beaucoup de chaînes alimentaires océaniques et représente à lui seul 98 % de la biomasse océanique.

Alors venez découvrir ce fabuleux plancton à Moëlan sur mer dans le cadre de la fête de la science 2023 !

Au programme : – Rappels et généralités sur le plancton – activité et observations du Bélon – Fragilité et interdépendances. Perspectives.

PRATIQUE :

Conférence gratuite à 18h

Centre culturel l'Ellipse

Rue Pont ar Laer, 29350 Moëlan-sur-Mer

Plus d'infos : <https://rbbbm.bzh/>

La part de l'action individuelle dans la lutte contre le changement climatique

C'est indéniable : la prise de conscience sur les enjeux climatiques a fait un bond en avant ces dernières années, et une grande partie des citoyens est désormais au fait de la gravité de la situation. Néanmoins, cette prise de conscience tarde à se traduire par des actions concrètes.

Cela s'explique notamment par l'impression généralisée que ce sont aux autres d'agir, et que les gestes que l'on applique à titre individuel sont déjà suffisants, ou au contraire, qu'ils sont trop anodins pour changer les choses. Les différents acteurs – pouvoirs publics, entreprises, citoyens, monde financier, associations, etc. – se renvoient la balle en pointant du doigt les responsabilités et manquements des autres.

Il est pourtant plus que temps d'agir : il faudrait au moins diviser par 5 notre empreinte carbone à l'horizon 2050, pour parvenir aux 2 tonnes équivalent CO₂/personne/an et être ainsi compatibles avec l'accord de Paris ! La question est : dans quelles proportions l'action individuelle peut-elle participer pour atteindre cet objectif ?

Dans sa publication « Faire sa part ? » de 2019, le cabinet de conseil Carbone 4* a étudié plusieurs scénarios pour évaluer

l'impact probable qu'auraient des changements de comportements des citoyens sur l'empreinte carbone. Pour cela, ils ont établi une douzaine d'actions relevant de la volonté seule des individus, combinant des petits gestes du quotidien (s'équiper en ampoules LED, boire de l'eau du robinet...) et des changements de comportements plus ambitieux (manger végétarien, ne plus prendre l'avion...), tous réalisables sans investissements.

A cela, ils ont ajouté des actions avec investissements (rénovation thermique du logement, changement de chaudière...), leviers majeurs dans la réduction de l'empreinte carbone. Ils en ont conclu que l'ensemble de ces actions pourrait permettre une baisse de 45 % de l'empreinte carbone pour un scénario « héroïque » pour lequel tous les citoyens appliqueraient systématiquement toutes les actions ; ou une baisse de 20 % pour un scénario « réaliste » basé sur un engagement personnel modéré, ce qui représente le quart de l'effort nécessaire pour atteindre les objectifs.

Cela signifie que l'engagement personnel est loin d'être négligeable, à condition de ne pas se cantonner à des actions symboliques. Eteindre la lumière ou faire le tri n'ont qu'un impact minime alors que supprimer la viande de son alimentation ou covoiturer systématiquement font une vraie différence !

Mais si cet engagement des individus est incontournable, il reste largement insuffisant pour atteindre les objectifs de décarbonation des modes de vie. Dans une société fondée depuis près de deux siècles sur la promesse d'une énergie abondante et bon marché, la transition ne pourra se faire qu'en impliquant tous les acteurs et en cumulant toutes les actions.

Prenons l'exemple de l'Etat : il est le seul à même d'édicter des règles pour réorienter les investissements dans les filières décarbonées, mettre en place des incitations fiscales et réglementaires adéquates ou conditionner les accords

commerciaux au climat si nécessaire. Il est le seul à pouvoir négocier avec l'Europe, qui a une compétence réglementaire sur beaucoup de sujets liés au climat. Il doit aussi montrer l'exemple au sein de ses services et sur le patrimoine public.

Les entreprises et industries, quant à elle, doivent se questionner sur leur dépendance aux énergies fossiles, leurs activités, choix d'investissements ou implantations géographiques, et réorienter leurs stratégies pour réduire drastiquement leur impact.

Ce n'est qu'en agissant collectivement, chacun à sa mesure, que l'on parviendra à décarboner notre société et envisager un futur souhaitable pour nos générations et les générations à venir.

** Fondé en 2007 par Jean-Marc Jancovici, et Alain Grandjean, Carbone 4 est un cabinet de conseil sur les enjeux énergie climat.*

L'agence locale de l'énergie et du climat HEOL œuvre pour la transition énergétique et climatique en Pays de Morlaix. Elle offre notamment des conseils neutres et gratuits sur la rénovation thermique et les économies d'énergie. Plus d'infos sur 02 98 15 18 08 et www.heol-energies.org

Transiscope en terres bretonnes

[Transiscope](#) c'est une carte de 2 000 initiatives citoyennes de la transition en Bretagne (plus de 30 000 sur la France). Et c'est une carte décentralisée, une trentaine d'associations,

de collectifs y contribuent et font apparaître les initiatives qu'ils ont référencé sur la carte. Les 17 et 18 novembre Transiscope en terres bretonnes propose une rencontre des réseaux qui en Bretagne y contribuent en invitant aussi toutes celles et ceux, et ils sont nombreux en Bretagne, tels Eco-bretons, Bruded, le réseau des recycleries, des tiers lieux, des fablab, les fabrique des possibles, les collectifs climat... contribuent à l'émergence d'une Bretagne en transition. Interview de Florent Gaudin, coordinateur du projet Transiscope et de son comité de pilotage.

Bonjour Florent, peux tu te présenter en quelques mots ?

Bonjour, Florent Gaudin, j'ai 31 ans, j'habite dans l'Ouest Lyonnais. En quelques mots, je suis ingénieur de formation, passé un peu par l'informatique et qui aujourd'hui cherche à développer la coopération via la facilitation, l'animation d'outils d'intelligence collective et le numérique libre.



Florent Gaudin · 2e

Facilitateur de coopérations (via : la gouvernance partagée, les outils numériques libres, la CNV et les méthodes d'intelligence collective)

Lyon, Auvergne-Rhône-Alpes, France · [Coordonnées](#)

Tu coordonnes le groupe de pilotage de Transiscope : peux-tu expliquer ce qu'est Transiscope ?

Dans cette partie facilitation d'intelligence collective, je

suis aussi coordinateur du projet [Transiscope](#) et de son comité de pilotage.

Transiscope, c'est un projet de coopération, et c'est cela qui m'a intéressé, entre plusieurs associations qui se sont retrouvées, notamment au sein du CTC, le [Collectif pour une Transition Citoyenne](#) il y a cinq, six ans de cela et qui se sont rendu compte de l'intérêt à mettre des choses en commun. Le premier objet à mettre en commun, était des cartographies que chaque association, chaque réseau avait développé de son côté, cartographie de leurs membres, ou des alternatives que chaque réseau souhaitait référencer pour les mettre en avant aux yeux du public.

Plutôt que de refaire une énième cartographie, ce que Transiscope a apporté, c'est de créer un commun numérique en mettant à disposition de tout le monde un outil qui permet d'agréger des données issues de différentes cartes pour avoir une carte globale des alternatives qui existent aujourd'hui.

Transiscope aujourd'hui, c'est principalement une carte des alternatives, mais sa vocation va plus loin que ça. (un agenda partagé est en préparation).



Quelle est la particularité d'un groupe source ?

Un groupe source, c'est un groupe issu des organisations qui, en interne, cartographient des éléments, des alternatives et qui ont accepté de partager leurs données avec Transiscope et de les faire apparaître sur la carte de Transiscope. Au début, c'était surtout des membres du comité de pilotage, des membres internes au projet Transiscope.

Quand la carte est sortie, un appel a été lancé pour que d'autres personnes, sans avoir à rejoindre le comité de pilotage, puissent aussi partager leurs données pour qu'on ait la carte la plus exhaustive possible. La particularité d'un groupe source, c'est une organisation qui recense soit territorialement, comme peuvent le faire, par exemple, Riposte Créative Bretagne ou Vert le jardin en Bretagne, ou Anciela à Lyon, qui recensent les alternatives de leur territoire selon leur charte ou alors comme Artisans du monde, qui sont la plus à l'échelle nationale et qui recensent à travers toute la France, thématiquement, donc là, les commerçants d'Artisans du Monde.

Quels sont les éléments structurants de la [charte](#) de Transiscope ?

Nous parlons d'alternatives citoyennes parce qu'une volonté forte de Transiscope, est de mettre en avant des alternatives au système actuel capitaliste et productiviste qui détruit les conditions de vie sur Terre. Mettre en avant ces alternatives, mais ne pas mettre en avant que des alternatives dans lesquelles on serait un simple consommateur, mais les alternatives dans lesquelles, en tant que citoyen, on peut devenir acteur. Il y a une forte volonté à ce qu'apparaissent sur la carte des initiatives dans lesquels on puisse s'impliquer et notamment, les projets d'initiative citoyenne. Cela peut être des associations ou des projets moins

formalisés, mais d'origine citoyenne ou des formes coopératives telles les Biocoop, ou les épiceries coopératives dans lesquelles le consommateur peut être aussi acteur de sa consommation. Ce sont ces alternatives là qu'on va répertorier et des magasins bio classiques ne seront pas répertoriés quand ils ne permettent pas aux consommateurs d'en être aussi acteurs.

« 1. **TRANSISCOPE agrège des alternatives** au modèle économique capitaliste qui proposent des réponses concrètes au niveau local comme global pour s'engager vers une bifurcation écologique et une justice sociale, les deux étant interconnectées.

2. Ces alternatives prenant leurs décisions indépendamment de tout parti politique ou institution religieuse, peuvent être :

- **d'origine citoyenne** et gouvernées par des citoyen·ne·s, c'est-à-dire des individus ou des groupes d'individus
- **d'origine publique** avec une gouvernance multipartite donnant un pouvoir significatif aux citoyen·ne·s et usager·e·s
- **d'origine coopérative**

3. Elles cherchent à **réaliser un ou plusieurs communs**. Elles doivent témoigner par leur gouvernance, leur modèle économique, leur organisation du travail ou leurs choix d'investissement qu'elles visent l'intérêt commun et non la réalisation d'un intérêt particulier. »

Les critères de référencement, extrait de la [charte](#)

Et enfin, ce qu'on a intégré un peu plus récemment, ce sont des initiatives initiés par des pouvoirs publics telles les collectivités locales, mais dans lesquelles une place importante dans la gouvernance est laissé aux citoyens. Parce

qu'on s'est rendu compte que dans certains territoires, des collectivités publiques apportaient la dynamique initiale pour lancer des projets et qu'elles étaient capables aussi de laisser une place importante aux citoyens, ce qui nous intéressait. Et donc, on a élargi récemment la charte pour prendre en compte cette dimension dans les alternatives recensées sur Transiscope.

Transiscope organise les 17 et 18 novembre une rencontre « [Transiscope en terre bretonnes](#) » à Quimper, quel en est l'objectif ?

Les 17 et 18 novembre à Quimper, nous organisons ce qu'on appelle un [Transicothon](#), qui permet déjà de se voir physiquement, étant donné que le projet se fait beaucoup à distance. Donc c'est déjà rassembler les personnes qui connaissent le projet et qui ont envie de se voir sur ce sujet.

Mais le but, c'est aussi d'aller au-delà de ça, et notamment de répondre modestement à l'axe 3 de notre stratégie : « dynamiser les écosystèmes d'alternatives territorialement ». Il s'agit d'aller sur un territoire et à notre échelle, humblement, de contribuer à créer des dynamiques de coopération. Parce qu'après avoir fait une carte des alternatives, nous pensons que la transition, la bascule ne pourra se faire que si les initiatives affichées sur cette carte se relient entre elles.



Transiscope en terres bretonnes

Pour la 8ème édition du Transiscothon, nous nous réunirons les 17 et 18 Novembre à Quimper. Cette édition sera co-organisée...

Notre objectif en [allant à Quimper](#), et comme on l'a déjà fait à [Strasbourg](#) en juin dernier, c'est d'aller sur le territoire et d'inviter différentes alternatives, et notamment, nos sources qui répertorient les points sur des cartes, et d'autres réseaux qui cartographient des alternatives, de les faire se rencontrer et échanger sur ce qu'elles font, comment elles le font, les besoins qu'elles ont, les forces qu'elles ont et créer en ensemble des savoirs communs qu'on pourra mettre à disposition plus largement aussi de toutes les sources de Transiscope.

Dans un deuxième temps, l'objectif est aussi de pouvoir ouvrir ces sources et ces lieux alternatifs au public et pouvoir faire connaître aussi ces endroits, ces organisations au public.

Pourquoi élargir cette rencontre aux acteurs qui cartographient les alternatives des transitions en Bretagne ?

En Bretagne de nombreux acteurs sont dans cette démarche de mise en réseau d'initiatives en Transition tels Bruded, Eco-bretons, Bretagne Tiers lieux, le Réseau des recycleries, des repair café, des low-tech, des fablab etc. pour en citer quelques uns sans être source de Transiscope.

C'est pour tenir compte de cette richesse des réseaux que nous avons cette volonté d'ouvrir la rencontre à des acteurs qui cartographient les alternatives en Bretagne qui ne sont pas sources.

La charte de Transiscope permet aux réseaux de participer en tant que source. Cette charte est un objet très politique, où nous mettons ce qui semble important aux membres du comité de pilotage. Mais on n'a pas vocation à vouloir que tout le monde rentre dans cette charte, d'autres éléments existent en dehors de cette charte, qui sont tout aussi importants. Mais pour autant, il est intéressant déjà de se rencontrer pour comprendre pourquoi eux, répertorient d'autres choses et pour pouvoir échanger sur ces choix d'orientation. C'est l'occasion par exemple d'expliquer pourquoi notre charte met en avant cette partie coopération, là où d'autres chartes de certains réseaux ne le font pas et d'avoir des échanges sur le fond politique du pourquoi c'est important pour nous. Certains éléments politiques sont vraiment importants dans les alternatives recensées pour que ces alternatives soient vraiment source de transformation du système et pas uniquement source de réparation du capitalisme actuel, qui pour nous, ne de faire la bascule qu'on a besoin de réaliser.

Ces journées sont l'occasion de rencontrer d'autres acteurs, d'autres projets et peut-être faire évoluer nous-mêmes notre

charte par rapport à ce qu'on veut promouvoir. C'est vraiment aussi l'idée de brasser des idées, faire de la pensée.

Qu'en attendez-vous ?

Transiscope est un projet très ambitieux initialement, mais qui n'a pas pour objectif de contraindre les membres du comité de pilotage à des objectifs irréalisables. Et donc on est aussi dans quelque chose de concret : on crée des choses et on voit ce qui se passe. Aussi nos attentes ne sont pas forcément très élevées.

Mais déjà, ce qu'on attend et qui va forcément se produire, c'est de réunir des personnes qui ne se connaissent pas forcément, qui font partie de différents réseaux. Donc, on espère renforcer le lien qui existe entre différents acteurs de la transition sur le territoire.

Ensuite, en tant que projet Transiscope, on a envie faire avancer le projet, c'est notamment ces ateliers par territoire autour de la lecture des points de la carte. Aujourd'hui, des initiatives référencées peuvent ne pas bien respecter notre charte, ou être en double ou certaines initiatives manquent. Donc, une avancée sera aussi de voir comment mettre un peu à jour la carte et faire évoluer la manière dont on peut intégrer des nouveaux points ou pas.

Et enfin, une dernière attente, est de se retrouver entre membres du comité de pilotage de Transiscope et de manière plus élargie, entre personnes proches du projet qui le connaissent ou qui en ont été à la base initialement, de pouvoir passer des temps ensemble de qualité pour continuer aussi à faire vivre ce projet.

Quels sont les temps forts prévus pour cette rencontre ?

Le programme qui demande encore à être affiné est organisé

autour de deux journées.

Le vendredi 17 novembre, le matin, à la maison des associations à Quimper sera un temps vraiment dédié aux sources et aux réseaux et acteurs qui cartographient des initiatives de la transition en Bretagne. Un temps d'interconnaissance, mais sur et surtout d'échanges en forum ouvert qui laisse la place aux personnes qui sont là pour nous dire de quoi elles ont envie de parler et co-construire le programme de la matinée avec nous pour voir les synergies et les échanges que chaque acteur, actrice, qui sera là voudra avoir.

Ensuite l'après-midi, après un repas convivial, on aura un temps plus centré sur la charte de Transiscope pour essayer un peu d'explicitier aux sources et aux réseaux les évolutions dans la charte et aussi de réfléchir politiquement au travers de leurs propres chartes sur qu'est-ce que veut dire une charte et en quoi c'est important de mettre certains critères ou d'autres ?

Après ce temps sur la charte, là, on passera à des lectures croisées par territoire (Brest, Rennes, Quimper et ceux qui seront là). Prendre par territoire la carte de Transiscope et regarder sur cette carte les points qui existent et essayez d'en faire une lecture croisée. Est-ce que tous les points sont pertinents ? Est-ce qu'il y en a en double ? Qu'est-ce qui manque ? Et à partir de ça, avoir des petites notes et pouvoir, derrière nous, revenir une fois qu'on aura quitté Quimper dans les groupes de travail et continuer à faire avancer l'outil.

Le soir, on sera aux Halles de Quimper, pour un temps plus ouvert, d'atelier, conférence qui est en train encore d'être travaillé.

Le lendemain, on sera à nouveau aux Halles pour un temps de discussion échange sur les convergences entre les différentes

les différents silos, les différents mouvements militants qui peuvent exister.

L'après- midi, on aura plus là un temps de rencontre des lieux alternatifs à Quimper, sous un format porte ouverte où plusieurs lieux proposeront de visiter leurs locaux et d'expliquer ce qu'ils y font, avec toujours l'idée de faire aussi du lien entre ces lieux et les mettre aux yeux du public.

Une interview par [Michel Briand](#), co-animateur de [Riposte Créative Bretagne](#)