

Brest à Pied et à Vélo
Actions réalisées au titre du
Contrat d'Objectifs Territoire-Énergie-Climat - 2017

Bilan qualitatif

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Brest
MÉTROPOLE



En guise d'introduction :

Ce document détaille action par action les points positifs et négatifs ainsi que les enseignements à prendre en compte pour une prochaine édition.

Une réflexion plus globale, en concertation avec Brest Métropole et les autres acteurs du COTEC, sera nécessaire pour imaginer la suite des actions « mobilité » au sein du Contrat d'Objectifs Territoire Énergie Climat en 2018/2019.

Nous souhaitons profiter de ce document pour remercier l'équipe de la direction des Déplacements de Brest Métropole, dont le soutien, l'écoute et la disponibilité nous ont grandement aidé à mener à bien un programme dense et ambitieux.

1. Éducation à la mobilité : séances d'animation dans les collèges, écoles et structures de quartiers

1.1. Points positifs

a) Accueil très favorable des établissements scolaires et structures de quartier – demande d'animation forte, et fort intérêt pour la thématique

La liste des contacts dans les différentes structures est disponible en annexe 1. En annexe 2 figure une revue de presse des différentes couvertures médiatiques des actions réalisées. Les équipes pédagogiques ont toutes été unanimes sur l'utilité et la qualité des interventions et souhaitent une reconduction des actions.

b) Co-construction, possibilité de choix et d'adaptation des séances grâce à une panoplie d'animations et un dialogue en amont : une démarche plébiscitée par les structures

***Thématique mobilités actives et développement durable :** En plénière et en petits groupes, quizz/jeux de plateaux sur les différents modes de transport ; le but des exercices est de comprendre que chaque mode de transport présente avantages et inconvénients, plusieurs critères étant à l'œuvre dans les choix à effectuer ; l'objectif est d'amener enfants (et parents) à se poser des questions avant d'opter

pour la voiture individuelle. L'accent est bien évidemment mis sur les avantages de la marche et du vélo les transports en communs étant également évoqués, tout comme le covoiturage, et la voiture individuelle dans certaines conditions.

***Thématique pratique du vélo** : Séances théoriques sur les « droits, devoirs et comportements du/de la cycliste » : rappel des règles de sécurité routière, présentation des « nouveaux » aménagements issus du Code de la Route, en liaison avec aménagements existants aux alentours de l'école/collège/centre ; séances pratiques : « parcours maniabilité et règles de sécurité routière », jeux de maniabilité (travaillant l'arrêt, la maîtrise de la vitesse, la maîtrise du trajectoire).

***Thématique diagnostic/entretien/réparation du vélo** : Ateliers thématiques freinage, transmission, crevaison ; un réel besoin, et une demande parfois fortement exprimée d'expertise et de (re)mise à niveau ; une activité très appréciée des élèves (et parents lorsque présents) car manuelle et immédiatement utile. Deux attentes peuvent cependant être en contradiction sur ces ateliers : un besoin d'apprentissage nécessitant du temps et de l'attention de la part des enfants et le besoin de réparation des vélos des enfants – des pannes et problèmes nécessitant une réparation rapide et ne permettant pas l'apprentissage.

***Thématique urbanisme et déplacement piéton** : Travail en salle sur plans et cartes avec zonage isochrone (temps de trajet à pied/à vélo) : identification des domiciles des élèves, des équipements de proximité, discussion sur les modes de déplacements pratiqués, évaluation par les enfants du temps mis à aller d'un lieu à un autre ; séance en extérieur : parcours à pied des abords de l'école aux fins d'identification de freins bloquant ou aménagements facilitant les modes actifs ; participation active des élèves et parents ; concrétisation des enseignements par la création de signalétique urbaine éphémère (panneaux en sortie d'école identifiant les temps de trajets à pied vers les principaux lieux d'activité des élèves).

c) Forme diverse des animations permettant de maintenir l'intérêt et l'attention (en classe, en plénière/en petits groupes, en extérieur, dans l'enceinte/hors de l'enceinte de l'école)

d) Accent mis sur la participation des élèves et dans la mesure du possible de leurs parents

Les parents ont participé aux séances dans plusieurs structures (la relation enseignant – parents étant déterminante pour que les parents s'impliquent). Leur présence a permis un échange sur la démarche dans sa globalité, et a même contribué à enrichir la séance (ex. : école du Bourg de Plouzané : un parent d'élève, ancien gendarme, avait mené des séances de sensibilisation à la sécurité routière).

Dès que possible, une latitude de choix était laissée aux élèves ; ils choisissent par exemple les lieux à indiquer sur les totems, chronomètrent les distances, choisissent la typographie et la couleur des panneaux.

e) La construction de l'intervention de BaPaV dans une structure sur plusieurs séances, pour une même classe

Cette forme a été la plus satisfaisante : elle permet d'initier un travail de fond sur la thématique de mobilités actives, et de construire une relation de confiance entre BaPaV, les élèves et l'équipe pédagogique. La demande dans les collèges (Croix Rouge) a parfois été d'intervenir lors des « temps de vie scolaire », pour plusieurs classes de 6ème, ce qui était moins satisfaisant - bien que réalisable. L'intervention auprès de deux classes -d'un même niveau ou de niveaux différents- en même temps (Ecole Saint Vincent) est par contre à proscrire.

f) La disponibilité de matériel d'éducation à la mobilité (parcours mobilité à vélo) propriété de Brest Métropole

g) L'enthousiasme des bénévoles et volontaires en service civique de l'association

Les bénévoles et volontaires ont énormément apprécié cette activité concrète et immédiatement valorisante. Par ailleurs la tenue de ces animations en parallèle des autres activités de l'association n'aurait pas été possible sans eux.

h) Production d'un livret interne « interventions dans les écoles/collèges/structures de quartier »

La création de ce livret, explicitant nos contenus pédagogiques et identifiant des pistes d'améliorations, est crucial dans l'implication des bénévoles de l'association et des volontaires en service civique (dont le turn over est inhérent à l'engagement).

Un travail est en cours pour le transformer en un livret libre de droits, consultable en ligne, pour que chacun.e (équipe enseignante, animateur.ice.s de centre de loisirs/TAPS, autres structures ou associations...) puisse s'appropriier les animations réalisées cette année.

1.2. Points négatifs

a) Un temps de découverte du calendrier scolaire, du milieu de l'Éducation Nationale, de construction de l'inter-connaissance avec le tissu éducatif

L'accueil positif de l'offre d'animation a pris quelque temps à se construire. Il s'agissait d'un nouveau dispositif proposé en cours d'année scolaire où les programmes pédagogiques sont déjà en partie planifiés. Il s'agissait également d'une nouvelle activité pour BaPaV, qui n'était pas identifiée par les acteurs éducatifs.

b) La mobilisation nécessaire de bénévoles et de volontaires en service civique de l'association

Leur participation est essentielle à la tenue des animations - elles ne peuvent avoir lieu sans eux/elles. Les bénévoles doivent être disponibles en journée (public disponible majoritairement restreint aux étudiant.e.s/inactifs/retraité.e.s).

Ce paramètre engendre un temps important de concertation, mobilisation, et formation. Nous classons cet élément dans les points négatifs car ce temps de travail avait été sous-estimé – nous estimons bien évidemment cette participation comme un élément positif de l'action.

c) Un travail en aval avec chaque structure impossible à mettre en place dans le temps imparti.

Nous classons également cet élément dans les éléments négatifs en raison d'une sous-estimation du temps de travail. Le travail en aval, permettant le recueil des avis du personnel éducatif comme des élèves/parents, n'a pu être effectué de manière satisfaisante (questionnaire de post-évaluation, entretien téléphonique, mise en valeur du travail auprès des équipes dirigeantes des structures comme du tout public...).

d) Le changement des équipes éducatives d'une année sur l'autre

Ce facteur rend encore davantage nécessaire le travail de post-évaluation, afin que les enseignements soient transmis entre équipes d'une année sur l'autre.

e) La réglementation en matière de sortie scolaire entraînant une frilosité des équipes éducatives

Nous avons bénéficié tardivement d'une formation pour obtenir l'agrément de l'Éducation Nationale nous permettant d'encadrer des sorties vélo (mi-mai). Les équipes dirigeantes, malgré cet agrément et l'agrément collectif des associations membres de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (Annexe 3), sont frileuses à organiser des animations incluant des sorties hors de l'enceinte scolaire.

f) Un manque de concertation avec les autres acteurs de la sécurité routière/de la pratique du vélo/des mobilités actives/de la structure

Cette année d'expérimentation ne nous a pas permis de communiquer avec les acteurs existants ou en devenir :

Acteurs existants : Keolys, Fondation MAIF, services de gendarmerie ;

Acteurs potentiels : Covoiturage +, En route pour l'emploi, etc.

Par ailleurs, la mobilisation de parents était tributaire du temps qu'y dévouait l'enseignant.e et du dynamisme/intérêt de l'association de parents d'élèves.

1.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- L'action ayant mobilisé le plus de temps de travail salarié
- Capitaliser sur cet investissement en continuant l'activité
- Restreindre les objectifs quantitatifs pour une réalisation plus sereine et mieux coordonnée
- Prioriser les écoles hors Ville de Brest
- Mettre plus d'énergie à mobiliser les parents (organisation plus en amont, communication dans la presse systématique...)
- Inclure cette intervention dans une démarche plus globale de Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire (en partenariat avec les services de Brest métropole pour la partie aménagements).
- Assurer une distribution systématique de kit d'éclairage vélo acquis par Brest métropole auprès des enfants. Acquérir des gilets jaunes pour enfants.

2. Éducation à la mobilité : organisation d'un Challenge inter-écoles, dans le cadre de la Semaine du Vélo à l'école

2.1. Points positifs

a) *Une assez bonne participation des écoles*

6 écoles participantes.

b) *Volume de public touché important*

42 classes, 1064 élèves.

c) *Investissement en temps moindre*

L'expérimentation menée par Brest métropole et BaPaV en 2016 a permis une mise en œuvre facilitée en 2017 (mise à jour de la communication, et non pas création à partir de zéro).

d) *Format « challenge » ludique, incitatif et pertinent*

Remise des prix dans chaque classe assurée par BaPaV et BM, goodies en lien avec la thématique (sonnettes en forme de boussole, kit lumières, bouchons de valves), trophée réalisé par un artisan à partir de matériel de récupération issu de vélos.

e) *Bonne communication, relais médiatique satisfaisant*

Voir Annexe 2

2.2. Points négatifs

a) *Articulation entre les animations et le challenge*

Seulement deux des structures participantes avaient bénéficié d'animations par BaPaV. Il nous faut comprendre pourquoi.

b) *Estimation difficile d'un réel changement de comportement*

Il n'était pas demandé aux élèves leurs pratiques habituelles.

2.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Mieux associer la communication sur les animations et celle sur le challenge
- Modifier le kit de participation pour évaluer les pratiques existantes et ainsi estimer l'effet de levier réel du Challenge/alimenter la réflexion pour une éventuelle édition
- Améliorer la communication en amont pour toucher plus d'établissements

3. Éducation à la mobilité : Vélobus-Pédibus scolaires

3.1. Points positifs

a) *Ré-activation et mise à jour des compétences internes*

La mise en place de pédibus/vélobus a bénéficié du soutien actif de Brest Métropole dans le passé, puis de Brest à Pied et à Vélo et de Brest Métropole lors de la Semaine du Vélo à l'École

en 2016. Nous avons décidé de renforcer l'équipe salariée au cours du second semestre 2017 afin entre autres de relancer cette dynamique. Cet apport salarié nous a permis de consacrer un temps important au recueil d'informations en interne, et en externe auprès de collectivités et associations en dehors de Brest Métropole, et d'ainsi mettre à jour un dossier en suspens depuis un an.

b) Initier des échanges avec d'autres structures ayant mené, voulant mener ou menant un accompagnement aux pédibus

Avoir tenté l'expérience permet de communiquer davantage sur ce thème lors de nos autres activités. D'autres associations souhaitant se lancer pourra utiliser la communication, réflexion et questionnaires produits (cf. A Pied et a Vélo à Morlaix, jeune association de promotions des mobilités actives s'y intéresse).

c) Relance de la communication et travail sur un outil d'organisation intra-école

Communication : Nous avons fait évoluer marginalement le graphisme afin qu'il soit moins sobre. Le contenu des nouvelles affiches et plaquettes Pédibus s'est inspiré des expériences relatées dans les documents de l'ADEME, des expériences d'Acigné, Rennes, etc.

Toutes les écoles de Brest Métropole ont été informées de la démarche par courrier postal. Neuf écoles (direction et association de parents d'élèves) ont été ciblées particulièrement, en raison de contacts antérieurs, grâce à des appels téléphoniques/relances.

Un communiqué de presse a été diffusé et relayé par la presse – une journaliste a assisté à la réunion d'info-collective après une interview au local de l'association. La promotion a aussi été faite via nos moyens de communications vers nos adhérents : lettre d'information mensuelle, groupe facebook.

Une page Pédibus a été créée sur le site web, comprenant tous les documents libres d'utilisation.

Création d'outil d'organisation :

Un questionnaire et des affiches sont disponibles pour les écoles souhaitant se lancer.

d) Travail collaboratif réussi avec le Conseil Consultatif de Quartier-Brest-Centre

Nous avons initié un réel travail collaboratif avec le CCQ Brest Centre, grâce auquel une action pédibus/vélobus pourrait voir le jour en 2018 avec l'école/association de parents d'élèves Sanquer. Par ailleurs, le CCQ BC nous invite à une réflexion commune dans le cadre du Plan Piéton de la métropole mi-décembre.

3.2. Points négatifs

a) *Une réunion d'info-collective peu fréquentée*

Le courrier postal a suscité peu de réactions (pas de réponse). Malgré les relances téléphoniques et par mail, des écoles ayant émis un intérêt n'ont pas pu être présentes.

b) *Chronophage pour des résultats très restreints en termes de mise en place effective d'une démarche*

La durée et calendrier de l'action ne nous permettent pas le recul nécessaire pour tirer des conclusions définitives. Il est cependant d'ors et déjà possible d'affirmer que du temps d'animation est absolument nécessaire pour alimenter cette relance encore jeune.

3.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- La mise en place effective de lignes de pédibus/vélobus demande une connaissance des projets d'établissements scolaires, voire une participation à leur élaboration en amont, en étant force de proposition – elle doit s'appuyer sur des enseignant.e.s/une équipe pédagogique moteurs, sans l'implication desquels l'action ne naît/perdure pas.
- N'ayant pas assisté à la réunion d'information collective, les a priori des directions d'écoles et des parents d'élèves concernant les pédibus (trop compliqué, obligation de le faire quotidiennement, etc.) vont persister. Il y aura donc encore un gros travail explicatif à réaliser.
- Il faudra donc identifier les bons interlocuteurs (au sein des établissements, quels établissements, les conseillers pédagogiques, le rectorat... ?), et les moments propices à la planification de telles activités, afin que la documentation atteigne son but final : les parents et élèves.
- Ce n'est qu'une fois la dynamique lancée que nous avons identifié des exemples vertueux à proximité géographiquement. Ces exemples seront parlants lors d'une prochaine édition.

4. Éducation à la mobilité : Outils d'accompagnement

4.1. Points positifs

a) *Une collaboration continue avec les personnels d'encadrements (enseignants, animateur.ice.s)*

Chaque intervention dans une structure est l'occasion de faire connaître notre association d'une part et de mieux comprendre le milieu scolaire et équipements de quartier, le fonctionnement d'autre part. La co-

construction des séances et la participation active des enseignant.e.s et animateur.ice.s pendant les temps d'animation a grandement œuvré à leur mise à niveau/sensibilisation/outillage.

b) Une session de formation en dehors des temps d'animation à venir

Sur demande de la Mairie de Quartier de l'Europe une formation d'animateur.ice.s de temps d'activité péri-scolaires est prévue.

4.2. Points négatifs

a) Temps manquant pour rendre le livret pédagogique transmissible sans accompagnement

4.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Octroyer un temps à l'élaboration de documents transmissibles et les rendre disponibles sur wiklou.org, le site internet de BaPaV, le site participatif mobilitedurable.net ...
- Continuer l'effort en communiquant spécifiquement à ce sujet auprès des publics cibles, prévoir des temps de formation et d'accompagnement.

5. Changement de comportement : animations auprès des entreprises

Au vu de leur complémentarité, nous traiterons de manière conjointe des actions suivantes:

- Séances de vélo-école théoriques et pratiques - avec prêt de vélo classique et à assistance électrique- auprès d'employés de structures disposant d'un PDE
- Journées du personnel
- Benchmarking, production d'un catalogue de prestations, sensibilisation des commerçant.e.s

5.1. Points positifs

a) Le travail de benchmarking et de formation a permis une information pertinente lors des ateliers PDE organisés par la collectivité

Convaincre les « professionnels » nécessite une connaissance en profondeur de leurs problématiques, connaissance qu'il faut construire grâce à des échanges avec d'autres associations promouvant les mobilités actives ET grâce à des échanges réguliers avec les responsables RSE des entreprises.

b) Un outil pour les responsables RSE

Les responsables RSE sont souvent des salarié.e.s au poste multiforme, dont la compétence RSE n'est qu'une parmi d'autres (la mission RSE est par exemple rattachée à un poste de chargé de communication). Un accompagnement est souvent déterminant pour que des actions soient mises en place et pour maintenir des contacts privilégiés durables.

c) Utilité concrète des séances de vélo-école

La participation à ces séances sont bénéfiques à plus d'un titre : elles apportent une mise à jour des connaissances du Code de la Route à des personnes ayant passé le permis de conduire il y a 10 à 30 ans. Elles ciblent ces connaissances sur les règles concernant les cyclistes et piétons, qui ont fortement évolué dernièrement (généralisation des zones apaisées, chaussée à voie centrale banalisée, etc.). Elles rendent accessibles aux principaux concernés les évolutions réglementaires issues du Code de la Rue - ; il est clairement apparu que ces évolutions resteront lettre morte sans de telles actions pédagogiques. Les retours des participant.e.s sont positifs.

d) Présence à une journée du personnel : temps ludique et public varié

Cette expérimentation a permis de toucher un public varié : elle initie une première réflexion vers un changement, ou alimente une réflexion en cours, ou encore conforte et facilite des changements déjà existants.

Elle a lieu pendant un temps « relax », où le personnel est à l'écoute.

e) Un début de sensibilisation des commerces essentiel et prometteur

L'arrivée du tramway accompagnée d'une piétonnisation partielle, la campagne actuelle de la métropole de lutte contre le stationnement illégal, la problématique de désertification des centres bourgs et la montée en puissance des zones périphériques, amènent la question de la mobilité sur le devant de la scène.

Les prises de contact et le travail de défrichage ont permis d'identifier une envie, une curiosité, une appétence pour des actions/dialogue. Des propositions concrètes pour les commerces de centre-ville (concernant les trajets domicile-travail des employés, trajets des clients, déplacements professionnels pour les besoins de l'entreprise) sont nécessaire pour voir évoluer l'apaisement de la circulation, la bonne cohabitation des habitant.e.s quelque soit leur mode de déplacement, et la préservation et revitalisation

de l'animation des centres-villes.

5.2. Points négatifs

a) *Les séances de vélo-école peinent encore à trouver leur public*

Les volumes de public touchés sont dérisoires par rapport au volume total d'employé.e.s ; il faut raisonner en termes d' « ambassadeur.ice.s », et en convaincre les responsables RSE et leurs dirigeant.e.s.

A Naval Group, ces séances étaient présentées comme obligatoires pour les employé.e.s ayant emprunté un Vélo à Assistance Électrique fourni par l'entreprise – ce qu'on peut voir comme un point négatif ET positif.

b) *Les entreprises ne se sont pas emparées de l'opportunité d'animation*

Le volume des entreprises ayant bénéficié des animations est également dérisoire par rapport au volume total d'entreprise disposant d'un PDE. De même, il faut les considérer comme ambassadrices et les valoriser comme telles.

5.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Travailler en étroite relation avec les entreprises volontaires – monter des exemples vertueux, les utiliser.
- Identifier des temps dans les entreprises auxquels les actions 'mobilité' peuvent s'accoler.
- La poursuite des séances de vélo-école nous paraît fondamentale. Un travail auprès des ambassadeur.ice.s est cependant un préalable indispensable pour qu'elles trouvent leur public.
- Les séances individuelles (deux séances collectives s'étant transformées en séance individuelle suite à l'absence d'adhésion) peuvent être une option pour l'avenir : elles permettent de soulever des problématiques plus personnelles des employés, de mieux observer leur déplacement à vélo et de les conseiller de façon plus spécifique - il faudra cependant chiffrer avec attention le temps de travail demandé.
- Construire une action spécifique vers les commerces : le travail en 2017 n'a consisté qu'en un défrichage, en premiers contacts. La demande existe pour le prolongement du travail entamé entre BaPaV, la direction Déplacements de Brest Métropole et le manager de centre ville. La Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, l'Office de tourisme doivent être inclus dans les réflexions.
- Utiliser l'obligation à partir du 1^{er} janvier 2018 de mettre en place un Plan de Mobilité dans les entreprises de plus de 100 personnes pour entraîner des nouveaux venus dans une dynamique positive.

5.4. Changement de comportement : Accompagnement à l'ouverture de la Maison des Mobilités

Voir les conclusions de l'étude en Annexe 4.

6. Prêt de vélos utilitaire/VAE : achat, gestion, réparation

6.1. Points positifs

a) *Une action très pertinente au vu de l'actualité*

Les employeurs de taille importante sont démunis face à la congestion croissante du stationnement et des abords de l'entreprise aux heures de pointe : la solution VAE est une réelle solution.

L'essor du vélo à assistance électrique et la prime à l'achat gouvernementale est encore jeune et demande à être accompagnée, expliquée, communiquée.

b) *Un réel intérêt du tout public*

13 emprunts ont été réalisés avec seulement une communication réduite (aucun relais presse, une information peu mise en lumière auprès de nos adhérent.e.s, ou uniquement lors d'événements à partir de septembre 2017).

6.2. Points négatifs

a) *Une action demandant du temps de travail dédié, et une externalisation des réparations*

La réparation de la partie électronique et électrique des VAE n'est pas possible en interne.

Le prêt demande un temps d'explication important en amont, de réponse aux inquiétudes en amont et en aval, et un temps de recueil de ressenti en aval.

6.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Il serait intéressant que le personnel en charge de l'animation des locations de Vélocibus soit informé de l'offre de prêt de VAE, voire visite nos locaux, et réciproquement. La relation de travail entre Brest à Pied et à Vélo, Kéolys et En route pour l'emploi doit continuer à s'étoffer, se structurer (cf. conclusions de l'étude Maison des Mobilités).
- Cette offre de prêt pourrait être relayée via les activités dans les entreprises, les commerces.