

Brest à Pied et à Vélo
Actions réalisées au titre du
Contrat d'Objectifs Territoire-Énergie-Climat - 2018

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 de futures actions.

Le Contrat d'Objectifs Territoire Énergie Climat (COTEC) arrivant à terme fin 2019, il nous paraît essentiel que les actions menées inspirent de prochaines actions, éventuellement planifiées suite au Plan Vélo National annoncé fin 2018.

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

Le programme sur 3 ans a permis la reconduction des actions créées en 2017 ; nous avons choisi de roder leur contenu et leur forme en 2018 et 2019. Nous avons donc repris ci-dessous les points positifs énoncés lors du bilan 2017 – en soulignant en jaune les ajouts/évolutions.

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. Les équipes pédagogiques ont toutes été unanimes sur l'utilité et la qualité des interventions et souhaitent une reconduction des actions. **Afin de répondre à la demande et de faire profiter le maximum d'établissements de ce programme, nous avons cependant privilégié les établissements n'ayant pas bénéficié d'interventions en 2017 (seul un établissement avait bénéficié d'actions en 2017).**

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 (lorsque présents); si temps disponible, concrétisation des enseignements par la création de signalétique urbaine éphémère (« totems » : panneaux en sortie d'école identifiant les temps de trajets à pied vers les principaux lieux d'activité des élèves) ; aucune structure n'a choisi cette option « totem » en 2018.

***Une séance spécifique imaginée avec le collège Javouhey (le seul établissement avec qui nous avons déjà travaillé en 2017):** comparaison des différents modes de transport (vélo, transport en commun, dont emprunt du téléphérique, voiture) via leur expérimentation en conditions réelles sur un itinéraire court mais pertinent au regard des pratiques quotidiennes 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 Quéliverzan : un parent était président du club de BMX, nous permettant de comparer les pratiques sportives et utilitaires du vélo).

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. Nous souhaitons proscrire l'intervention auprès de deux classes -d'un même niveau ou de niveaux différents- en même temps, suite à une expérience peu concluante à l'école Saint Vincent en 2017. L'école Quéliverzan nous demandant ce type de format, nous avons fait en sorte que de nombreux adultes soient présent.e.s afin d'améliorer la qualité de l'intervention (parents + conseillère pédagogique + AVS + plusieurs enseignant.e.s + 4 animateur.ice.s BaPaV).

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) Communication du livret interne « interventions dans les écoles/collèges/structures de quartier »

Ce livret a été créé en 2017, et communiqué en 2018 à une structure de quartier (organisant Sport et Quartier à Keredern), également lors d'un travail avec la Maison de Quartier l'Europe, ainsi qu'à d'autres associations vélo en France (via la liste de discussion de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, et via le wiklou.org, site collaboratif du réseau des ateliers vélos participatifs et solidaires L'Heureux Cyclage, de la Fédération des Usagers de la Bicyclette et d'autres organismes associatifs nationaux).

Il permet également une préparation facilitée pour les bénévoles de l'association et les volontaires en service civique (dont le turn over est inhérent à l'engagement).

i) L'intervention sur l'ensemble du territoire de Brest Métropole, en utilisant les vélos à assistance électrique et la remorque à vélo à vélos

Nous sommes intervenus à Plougastel, Le Relecq Kerhuon et Plouzané (ainsi qu'à Guilers en 2017) ; manquent Bohars, Gouesnou et Guipavas. Nous avons pu amener vélos et matériel grâce aux vélos à assistance électrique achetés en 2017 via ce même dispositif COTEC, ainsi que grâce à une remorque à vélo à vélos achetée en 2016 grâce à un appel à projet Economie Sociale et Solidaire (porté par la Région, le Département et Brest Métropole). Cela permet de concrétiser aux yeux des élèves et de l'équipe enseignante la possibilité du déplacement utilitaire à vélo sur le territoire de la Métropole (nous faisons de même en 2017, mais n'avions pas identifié le point positif dans ce document).

1.2. Points négatifs

De même, l'existence du programme sur 3 ans a permis d'évoluer sur les points négatifs identifiés en 2017. Le point négatif « Un temps de découverte du calendrier scolaire, du milieu de l'Éducation Nationale, de construction de l'inter-connaissance avec le tissu éducatif » a donc disparu.

Les points négatifs « mobilisation nécessaire de bénévoles et de volontaires en service civique de l'association », « Un travail en aval avec chaque structure impossible à mettre en place dans le temps imparti » tenaient essentiellement à la sous-estimation du temps de travail que cela impliquait. Le financement n'ayant pas accru en 2018, et le temps de travail fourni en 2017 n'étant pas viable pour l'équipe salariée/bénévole/volontaires en service civique, nous n'avons pu que décroître le temps de préparation en amont, renoncer à faire évoluer le contenu (ce qui correspondait aussi à une volonté de « roder » un programme créé en 2017), ainsi que diminuer marginalement le nombre d'interventions (de 29 à 24). Le fait d'avoir déjà effectué les actions en 2017 nous a aidé à préserver la qualité des interventions.

Nous n'avons pu agir sur les points négatifs « Le changement des équipes éducatives d'une année sur l'autre » et « La réglementation en matière de sortie scolaire entraînant une frilosité des équipes éducatives », ces questions étant d'ordre structurel et ne dépendant pas uniquement de nous. L'implication de la conseillère pédagogique « Sport » dans une de nos interventions (Queliverzan) nous permet cependant de continuer le travail de reconnaissance de notre action au sein des établissements scolaires.

L'enveloppe budgétaire ne nous a également pas permis d'agir sur « Un manque de concertation avec les autres acteurs de la sécurité routière/de la pratique du vélo/des mobilités actives/de la structure ». Nous avons cependant travaillé avec certains de ces acteurs dans nos actions en direction du public « entreprise/salarié.e.s/déplacement domicile - travail » (Covoiturage +, En route pour l'emploi, Keolys), dans et en dehors du cadre du COTEC.

Le couverture médiatique n'a pas été eu rendez-vous (le journaliste passé au collège Victoire Daubié a choisi de mettre l'accent sur l'intervention de Dédale de Clown, présente au même moment).

1.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Continuer à capitaliser sur le travail fait en termes de contenu
- Tenter d'intervenir dans les communes n'ayant pas encore bénéficié des actions
- Encore restreindre les objectifs quantitatifs pour une réalisation plus sereine et mieux coordonnée
- Systématiser les contacts presse
- Compter le nombre de kits d'éclairage vélo distribués (fournis par Brest métropole)
- 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) > dans le cadre d'un éventuel travail postérieur à 2019

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) Participation accrue par rapport à 2017

De 6 écoles participantes en 2017 à 10 en 2018.

b) Volume de public touché important, et accru par rapport à 2017

De 42 classes en 2017 à 57 en 2018; de 1064 à 1182 élèves touchés.

c) Une action pilotée essentiellement par Brest Métropole et les écoles

L'action consiste essentiellement en une opération de communication pour Brest Métropole (BM) et BaPaV (envoi des courriers par BM, affiches pour compter les points produites en interne par Brest Métropole et distribuées et collectées conjointement par BaPaV et BM, remise des prix assurée également par les deux entités). L'animation du challenge est laissée aux bons soins de l'équipe enseignante.

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. Le trophée passe d'école en école d'année en année, mettant en valeur la logique de ré-emploi propre à une démarche de développement durable. Les goodies à l'inverse ne sont pas des achats « durables », mais sourcer/fabriquer des goodies à base de récup' aurait demandé trop de temps/finances.

2.2. Points négatifs

Nous n'avons pu réellement agir sur les points négatifs identifiés en 2017 (« Articulation entre les animations et le challenge », « Estimation difficile d'un réel changement de comportement »). Bien que nous ayons mentionné le challenge lors de nos interventions, l'action de s'y inscrire n'est pas systématique.

2.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Mieux associer la communication sur les animations et celle sur le challenge (point pris en compte pour l'édition 2019)
- 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 (en travail pour l'édition 2019)
- Améliorer la communication en amont pour toucher plus d'établissements (déjà mis en œuvre pour l'édition 2019)
- Pour une édition post-2019 : Capitaliser sur le travail en ligne effectué pour le challenge « à vélo au boulot » (adaptation de la plateforme web ?) ? ; se coordonner au niveau départemental (volonté de Douarnenez de mettre en œuvre le même genre de démarche) ? ; élargir les publics ? (volonté de l'UBO également – projet porté par la PEPSE en 2019)

3. Actions remplacées par actions auprès des entreprises : vélobus-pédibus scolaires, accompagnement sur un quartier

Les contacts pris avec la Mairie de l'Europe sont restés au stade préliminaire (réunions de début d'année) ; les démarches de vélobus-pédibus n'ont pas rencontré l'enthousiasme des équipes pédagogiques ou d'associations de parents d'élèves, moteurs indispensables d'une action efficace. En accord avec la Métropole, nous avons basculé l'enveloppe prévue sur ces actions sur les actions entreprises.

4. Changement de comportement : action phare « A vélo au Boulot »

4.1. Points positifs

a) Une action portée par trois associations promouvant le vélo en Finistère

Le challenge A vélo au Boulot a été conçu de A à Z par les bénévoles de Trégor à Bicyclette (Lannion) – qui ont également développé de manière bénévole le site web (qui répond en tous points aux attentes d'une action en ligne d'aujourd'hui). Pour sa troisième édition en 2018, ils nous ont proposé, ainsi qu'à Kernavélo de Quimper, d'organiser le challenge sur nos territoires respectifs. Devant nos réponses positives, ils ont adapté le site, et nous avons conçu ensemble le programme du Challenge (avec des

adaptations pour s'adapter à nos calendriers ; par ex. 3 tirages au sort intermédiaires pour BaPaV, Quimper deux). Cette première action concrète en direction d'un public ciblé a permis aux associations de mieux se connaître, et une plus grande ampleur de l'événement pour la presse et le public visé.

b) Récompenser les cyclistes novices, montrer les diversités d'usages, proposer des objectifs atteignables ; un format « challenge » innovant, coopératif et ludique qui a permis d'encourager, de visibilitéer, et de créer des liens

En quelques points, voici les infos essentielles sur ce projet :

- **Durée** : de mi-mai à mi-juin, sur 5 semaines
- **Trois défis sur les 5 semaines** :

– **Défi global** : faire tous ensemble le plus de km à vélo

– **Défi par équipe** : faire marquer le plus de point à son équipe (1 point par trajet effectué à vélo, 2 points par trajet si le participant n'a jamais testé le vélo-boulot auparavant). Une équipe pouvant être une entreprise, une collectivité, une association, un établissement public ou un service pour les très grosses entreprises.

– **Défi individuel** : chaque participant devait tenter de faire le plus de trajets à vélo (max. 1 point par jour)

Trois tirages au sort ont été organisés pendant l'événement pour récompenser les participant.e.s au fil du défi. Le dernier tirage a récompensé également les équipes ayant marqué le plus de points / ayant eu la plus forte participation par rapport à l'effectif total.

Un défi photo a permis aux participants de rapporter des points à leur équipe en s'amusant.

L'objectif n'a donc jamais été d'être le ou la meilleur/e mais de partager avec ses collègues son enthousiasme à faire du vélo et de réellement d'inciter à franchir le pas : prendre son vélo pour aller au boulot et ce ne serait-ce qu'une fois pas semaine. En effet, un trajet effectué par des novices rapportait plus de points qu'un trajet effectué par un ou une habitué/e du vélotaf.

Il y avait aussi l'effet de groupe :

- **au sein de l'entreprise** : ensemble les employés pouvaient montrer que dans leur structure, il y a des cyclistes qui doivent être pris en compte (notamment pour obtenir l'IKV, des arceaux à vélos, etc.) et gagner le trophée
- **au sein de la métropole voire du Pays de Brest** : ensemble nous allions comptabiliser tous nos kilomètres à vélo.
- **au sein du Finistère** : pareillement, le nombre de kilomètres des 3 challenges Brest, Quimper et Lannion pouvait être comptabilisé.

Grâce au site web, qui permettait aux inscrit.e.s de publier photos et chiffres (comptage des jours de travail à vélo et des nombres de kilomètres parcourus individuellement, en équipe et par zone (Brestoïse, Quimpéroïse et Lannionnaïse), et à son animation dynamique par les associations via de l'événementiel (+communiquer sur le défi pour aider à l'inscription des participants, rappel des dates, mobilisation des troupes, répondre aux soucis techniques ponctuels des personnes souhaitant créer leur compte sur le site ou ne sachant pas comment comptabiliser leurs trajet, etc.), le challenge a réellement créé de l'émulation au sein des entreprises participantes.

- **Trois événements ont ponctué le challenge à Brest** (séance de vérification des vélos dans notre atelier ; Fête du vélo ; vélo-parade musicale de clôture avec remise des prix dans les locaux de Brest Métropole, en présence des élus.
- Les entreprises ont joué le jeu en offrant des lots (citons CMB Arkea, Louli des Bois, Hobby Cycles, Brest Métropole, Bibus, Kerbio, Emma Frostin, Ti Reuz, Radio U...) ; une autre manière d'impliquer leurs dirigeants.e.s.
- Communication : large communication de BaPaV auprès de ses adhérent.e.s (excédant 500), à tous ses contacts, partenaires associatifs et autres. Passages sur Radio U, RCF, etc. [Présentation générale dynamique de l'action et des règles](#) auprès des entreprises via l'Atelier Plan de Déplacements d'Entreprise du 19 avril animé par Brest métropole. Ce sont les RSE des entreprises représentées qui ont d'abord manifesté leur enthousiasme, l'action semblant facile à porter pour eux : faire de la communication et inciter à l'inscription sur le site Internet. Quasiment toutes les affiches au format A3 et A4 ont été emportées.
- Trophée réalisé pour l'équipe gagnante (Ifremer) par un adhérent BaPaV, en partenariat avec la Caisse à Clous, avec des pièces de métal recyclées.

c) Volume de public touché important et enthousiaste pour mettre cela

Ce challenge a rassemblé 1379 personnes sur tout le Finistère... 268 à Quimper, 827 à Lannion, et 288 employé.e.s à Brest.

Ces 288 employé.e.s se répartissaient en 27 équipes représentant 26 entreprises de Brest Métropole et 1 entreprise hors Brest Métropole ; saluons en effet l'équipe Armorique Habitat de Landerneau ! Les entreprises participantes de Brest Métropole sont la Base Navale, Naval Group, UBO, Ifremer, Incidence Sails, l'Ecole Charles Foucault, le Cerema, l'ESID, le CHRU, le SHOM, CMB Arkea, IMT Atlantique, Brest Métropole et Ville, l'IUEM, le Technopole Brest Iroise, la Direction de l'Habitat de Brest Métropole, SDIS29 Brest Foch, l'UBO Brest, le CLS, le PLIE MEFP du Pays de Brest, Velozen, Adeupa, Enedis Brest, l'Institut Confucius de Bretagne Finistère, Brest à Pied et à Vélo, Hobby Cycles Brest, et l'Institut pour la recherche et le développement...

Ces 27 équipes, rassemblant 288 cyclistes novices, occasionnels ou réguliers, ont pédalé au total plus de 35 000 kms en 1 mois.

d) Le soutien essentiel de Brest Métropole et des participant.e.s à l'atelier PDE

Brest métropole a été d'un grand soutien pour les impressions des affiches dont celle au très grand format A0 et pour diffuser l'information via ses moyens de communication. On nous a même signalé qu'il y avait une émulation des cyclistes dans le garage de Brest métropole...

Les responsables RSE ont parfaitement fait passer l'information aux sein de leur structures. Nos adhérent.e.s nous en ont parlé.

Présence de Ms. Nédélec, Vice-Président chargé des déplacements, du Pôle métropolitain, du Pays de Brest et de la Rade et de Y-F Kernéis, conseiller métropolitain en charge des mobilité actives, à la cérémonie de remise des prix.

4.2. Points négatifs

Nous avons été confronté à la difficulté de trouver des lots de valeur pour récompenser les gagnants individuellement – très chronophage.

Il a fallu faire face à quelques soucis techniques ponctuels en informatique.

Le choix de la vélo-parade musicale lors de la fête de la musique, le soir, nous a obligé à répondre à davantage de contraintes techniques pour ce déplacement en groupe au sein du centre-ville de Brest.

Un jeudi soir, ce n'est peut-être pas le moment idéal pour permettre aux parents de venir chercher leur lot ou de participer à une fête de fin de challenge. Seuls 10 cyclistes ont participé à la vélo-parade, suite à la remise des prix où une centaine était présent.e.s

4.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

Bel événement avec un succès que l'on n'imaginait pas aussi grand.

Les retombées sont bien réelles au sein des structures dont certaines ont obtenu le droit à l'IKV et d'autres sont en négociations afin d'obtenir des arceaux à vélo et autres pour faciliter leurs déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail.

Il faudra améliorer la coopération avec les 2 autres associations et même la 3ème qui nous rejoint pour le challenge 2019 afin d'optimiser notre temps de travail mais également notre communication commune au niveau régional.

5. Événement Chamboule tes habitudes – semaine de la mobilité

5.1. Points positifs

a) Une action menée en commun avec Covoiturage+

Nous avons regretté de ne pouvoir mieux nous coordonner avec l'association Covoiturage + en 2017. Le changement de comportement en matière de mobilité demandant une approche transversale, cet événement commun a posé une première pierre dans un réel travail entre les deux associations (qui cohabitent sur plusieurs autres actions organisées par la Métropole, hors COTEC).

b) Un format ludique, accrocheur

Les idées de Covoiturage + (Chamboule-tout avec idées reçues/blocages au changement représentés sur des boîtes de conserves, chaussettes remplies pour les « dégommer », comédienne « rabatteuse » amenant les passants vers les stands, photo boot pour des portraits de personne s'engageant pour le changement de manière individuelle ou collective au sein de l'entreprise) ont permis un format agréable et accrocheur.

c) Une action de communication réussie

Les journalistes étaient au rendez-vous. Les sets de table et flyers mis dans les restaurants en proximité ont permis, si ce n'est de faire venir du monde, au moins de faire connaître l'action chez les commerçant.e.s du Port.

d) Lieu / horaire : Port de commerce, sur l'heure de midi, en extérieur, sous barnum, devant les restaurants

Nous classons ce point dans les points positifs, car le temps était au rendez-vous (ciel bleu), et que la clientèle était dans le public cible. Au vu de l'affluence réduite, nous ne sommes cependant pas certains de la pertinence de ce choix.

5.2. Points négatifs

a) Affluence réduite sur le stand

Malgré la communication (sets de tables, flyers/affiches + signalétique rabattant vers l'événement le jour J), malgré le format ludique, malgré la mobilisation des deux associations, peu de passage.

b) Logistique

Un dispositif lourd (barnums) pour un événement de 3 heures max.

c) Affichage

Il nous aurait fallu un peu plus de temps pour réaliser sereinement l'affichage/flyage/signalétique.

5.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Réfléchir à un meilleur lieu (centre commercial ? À l'intérieur d'une zone d'activités ? À la sortie d'une cantine d'entreprise?) ?
- Selon le financement disponible, inscrire l'action dans un événement d'une plus grande ampleur (parking day?)

6. Participation à la communication Ouest Go / relance flyer Semaine de la Mobilité

6.1. Points positifs

a) Allier la communication pro-vélo à la communication pro-covoiturage

L'édition d'un flyer bi-face, l'une pro-vélo, l'autre pro-covoiturage, permet, comme énoncé plus haut, de promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle dans leur globalité. Les utilisateur.ice.s du vélo au quotidien sont parfois vu.e.s comme des militant.e.s jusqu'au-boutiste, « ayatollah du vélo », dont l'exemple est impossible à suivre. Pour BaPaV, ce type d'actions permet de concrétiser notre

positionnement pragmatique et non-jugeant. Pour les destinataires du flyer, il permet d'ouvrir le champ des possibles (aller à vélo à l'aire de co-voiturage, acheter un vélo pliant et le mettre dans la voiture, choisir soit le co-voiturage soit le vélo soit un autre moyen de transport **selon le déplacement envisagé**).

b) Un flyer généraliste, non daté, utilisable sur de nombreux événements

Ce flyer a le mérite de pouvoir être utilisé lors de toute intervention sur quelque événement que ce soit. Il incite à la pratique du vélo en rappelant en points clairs et concis les avantages à l'utilisation du vélo au quotidien, avec comme « call to action » l'invitation à contacter l'association.

c) Un texte co-écrit entre Brest Métropole et BaPaV, pour la partie vélo

Des aller-retours entre le service Déplacements et BaPaV ont permis de satisfaire les deux parties (aller-retours permis par la planification bien en amont de la production de ce flyer). Cela vaut pour le design également, design pris en charge par Brest Métropole.

6.2. Points négatifs

A priori aucun !

6.3. Conclusions/enseignements pour une prochaine édition

- Continuer à faire circuler ce flyer : mettre du temps sur sa distribution ? (explorer la possibilité de mettre sur les pare-brises de voitures lors d'événements publics?)

7. Coordination Brest Métropole/BaPaV/autres acteurs du COTEC

Ces 7 réunions de suivi avec Brest Métropole, et les deux réunions téléphoniques avec Covoiturage +, sont des temps essentiels à des actions réussies, qui n'avaient pas été comptabilisées dans le programme d'action 2017.

8. La suite des actions menées en 2017, en dehors du financement COTEC

Notre conventionnement avec Brest Métropole (convention pluri-annuelle d'objectifs), ainsi que la facturation de prestations en dehors de ce conventionnement, nous a permis de continuer marginalement certaines actions en dehors du financement COTEC (deux séances de vélo-écoles pour Naval Group, prêt des Vélos à Assistance Electrique achetés en 2017 et utilisation pour les actions de l'association, suivi du projet Maison des Mobilités...).