

Rapport Moral 2021

Je ne vais pas vous refaire le sketch de l'an dernier sur l'annus horribilis mirabilis autour de la COVID.

Par contre, au niveau des richesses humaines de l'association, nous nous sommes retrouvés dans une situation très proche puisque Baptiste nous a quitté à son tour pour rejoindre un atelier associatif à Rouen et que Laure nous a rejoints comme chargée de projets vélo-école et mobilités actives. Après le départ d'Axelle, nous avons vu passer trois Volontaires en Service Civique, Clément, Amandine, que nous avons ensuite embauchée pour un CDD de 3 mois qui s'est terminé la semaine dernière, et Alice, qui n'est pas finalement pas restée. Aujourd'hui nous avons encore une place de VSC qui reste ouverte mais qui ne semble pas attirer les foules.

Un mot sur le contexte vélo de 2021, qui a été assez bien décrit par Olivier Razemon dans un article du Monde fin décembre. Si vous voulez le lire, il s'appelle 2021, année du vélo : récapitulation en vingt-cinq points. Parmi ces 25 points, on peut retenir la stagnation des trajets à vélo après le boom qui avait suivi le premier déconfinement, la pénurie de pièces détachées qui impacte les fabricants mais aussi les ateliers comme le nôtre « Pas de vaccin, pas de composants » les usines de Shimano en Malaisie ont été à l'arrêt parce que ce pays n'a pas les moyens de vacciner ou soigner les ouvriers (et après il y a eu du stockage préventif voire de la spéculation), le développement de la Cyclologistique, il paraît qu'il y a un projet de coursiers même à Brest, l'éligibilité des vélos à la prime à la conversion, et le baromètre des villes marchables, sur le modèle du baromètre des villes cyclables, sur lequel je vais revenir.

Malgré tout ça les choses n'évoluent pas assez vite. Les déplacements de moins de 5 km sont effectués en voiture à hauteur de 72 %, et même la moitié des déplacements de moins de 1 km sont effectués en voiture. Par ailleurs, 74 % des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail chaque matin.

Beaucoup d'actions de BaPaV en 2021 ressemblent comme deux gouttes d'eau à celles des années précédentes, même si le volume ou le périmètre a un peu changé, comme pour la vélo-école. Je ne vais donc pas insister dessus. Si vous voulez des détails vous les trouverez dans le rapport d'activité rédigé par Emmanuelle et qui va être commenté tout à l'heure par Emmanuelle, Thierry, Sean, Marie et Annick.

Pour ma part je vais commenter quelques sujets que vous devez connaître pour approuver, ou pas, en connaissance de cause le rapport moral de notre association. Je les prends dans le désordre.

Mais tout d'abord je rappelle l'objet social de notre association, au regard duquel ces actions doivent être jugées :

L'objet de l'association est

- d'encourager les déplacements actifs, notamment à pied et à vélo,
- de favoriser l'intermodalité,
- de lutter contre l'exclusion liée aux transports,
- de prévenir la sédentarité,
- d'inciter à réduire l'usage de l'automobile et
- de veiller au bon usage de l'argent public dans le domaine des transports et des déplacements.

Tout ceci sur Brest, sa métropole, le Pays de Brest et plus largement sur la Région Bretagne.

Le premier sujet que je vous sou mets concerne les cotisations. Vous avez modifié l'an dernier le montant pour les particuliers et avez donné mandat au CA de définir le montant pour les structures.

Après discussions il a été décidé que les structures sans but lucratif (écoles, associations...) paieraient 50 euros de cotisation plus 10 centimes par adhérent ou membre ou résident ou écolier, etc. Pour les structure à but lucratif (entreprises commerciales...) c'est 200 euros plus 10 centimes par salarié, et pour les collectivités locales qui ne nous subventionnent pas c'est 50 euros plus 10 euros par tranche de 1000 habitants. Bien que ça ne soit vraiment pas cher, genre 60 euros pour un EHPAD public, ça a entraîné quelques grincements de dents, mais pas au point de nécessiter de vous redemander de trancher.

Deuxième sujet, le projet de balades en triporteurs pour les personnes âgées ou en situation de handicap. Vous vous souvenez qu'à l'AG de l'an dernier nous attendions notre premier triporteur, qui a fini par arriver en juin et qui a fonctionné tout l'été et une bonne partie de l'automne. En juin, justement, la Fondation Decathlon a bien voulu nous financer intégralement un triporteur porte fauteuil roulant, qui est arrivé en novembre, un peu tard pour pouvoir beaucoup l'utiliser. Et cet été, la Fondation RATP nous a attribué les deux tiers d'un troisième véhicule qui sera sans doute acheté par le prochain CA. Si les arguments que nous utilisons pour trouver des financements tournent plutôt autour du social et de la santé, le rapport avec l'objet de BaPaV c'est surtout qu'on est plus écouté quand on va voir les élus ou les services techniques en leur disant « voyez ce que vous faites subir à votre pauvre grand mère » que quand ce sont des gaillards de 30 ou 40 ans qui râlent parce qu'ils risquent de crever leurs pneus boyaux.

Point suivant, cet été nous avons démarré un créneau de l'atelier en mixité choisie. En pratique c'est un créneau réservé aux femmes. Vous avez dû en entendre parler parce que ça a provoqué un peu de remue-ménage : on nous a accusés d'apartheid ségrégationniste, de conceptions hystériques et illégales, et de population masculine exclue. En fait, pour faire court, nous avons fait l'hypothèse que le faible nombre de femmes parmi les mécavoles ne vient pas du fait que ça ne les intéresse pas mais du fait qu'elles n'ont pas envie de tomber sur des mécavoles trop galants qui ne les laissent pas se salir les mains. Le succès a confirmé l'hypothèse. Le test a été pérennisé tous les mois, puis toutes les semaines, et les personnes touchées se sentent maintenant plus légitimes à venir aux créneaux normaux. Bien entendu, quand on atteindra la parité dans les créneaux mixtes et les mécavoles référents, il n'y aura plus de raison de maintenir ce créneau.

Autre point, le Baromètre des villes cyclables est revenu en 2021 pour la troisième fois. Comme les années précédentes vous avez déposé des affiches, et distribué des flyers, mais on a aussi fait des mailings vers les collectivités locales, vers les participants aux challenge A Vélo Au Boulot, vers la presse, vers les écoles, vers les entreprises, on a posté sur un tas de groupes Facebook des communes, etc. Bref, la participation a explosé. On est passés de 10 à 41 communes classées dans le Pays de Brest. Du coup le Finistère est le département qui a vu la plus forte progression du nombre de communes touchées et de communes classées, et la Bretagne est la région où la participation ramenée à la population a été la plus forte. Globalement en France la progression de la participation s'est faite essentiellement sur les petites communes, avec une stagnation dans les grandes villes, sauf à Brest où elle a plus que doublé. On pourra parler des résultats tout à l'heure si vous avez des questions mais là je me limite aux actions 2021.

Sur Brest, justement, pour la concertation « Mon réseau grandit », les aménables ont produit un cahier d'acteurs d'une cinquantaine de pages qui a été salué par l'équipe de maîtrise d'ouvrage, et dont nous avons bon espoir qu'un certain nombre de remarques et suggestions sur la place du piéton et du vélo seront prises en compte dans la conception des nouvelles lignes, des pôles d'échange multimodaux, et des aménagements périphériques.

Pour la modification du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Brest Métropole, les aménables, toujours, ont produit un cahier d'acteur plus ramassé mais moins illustré. Et nous sommes très heureux que deux de nos remarques aient été partiellement prises en compte puisque

les règles en matière de stationnement vélo dans les constructions neuves ou assimilées ont été renforcées, et que l'extension de la station d'épuration de Tinduff à Plougastel, qui aurait justifié la poursuite de l'étalement urbain dans ce secteur, et donc justifié la priorité à la voiture, a été suspendue.

En mai juin, a de nouveau eu lieu le Challenge A Vélo Au Boulot. La progression extraordinaire qu'on avait vue en 2020 ne s'est pas poursuivie. Beaucoup de gens étaient en télétravail et même en communiquant sur le fait que Boulot était à prendre au sens large, c'est à dire tout ce qui n'est pas du loisir, le nombre de participants s'est stabilisé. Nous sommes quand même très heureux que Lorient, Concarneau, Carhaix et Morlaix se soient joints à nous pour organiser leur propre challenge aux mêmes dates et avec le même règlement. Pour 2022, le challenge change de nom pour accompagner cette définition large de Boulot, et parce que l'ancien nom a été déposé à l'INPI par quelqu'un qui a décidé d'en faire son gagne pain. Il s'appellera maintenant Tout à Vélo et nous attendons la participation d'au moins trois nouvelles communes en Bretagne.

Les travaux sur le Savoir Rouler à Vélo à l'école primaire avancent petit à petit. Laure nous représente et représente la FUB dans les instances départementales. Et ce n'est pas une sinécure, tous les autres participants étant des structures sportives ou représentatives de sportifs qui n'ont pas la même vision que nous de ce que ça signifie de savoir rouler à vélo. Laure a aussi suivi une formation pour former des Initiateurs Mobilité Vélo, puisque nous estimons que pour atteindre l'objectif de former chaque année tous les enfants en âge d'entrer au collège, il est plus efficace et donc plus urgent de former d'abord des formateurs.

En 2021, on l'a déjà presque oublié, il y a eu les élections départementales et régionales. BaPaV a participé aux actions du Collectif Bicyclette Bretagne, que nous avons contribué à créer, pour amener les candidats à s'engager sur un programme pro-vélo et pro-piéton. Je dois avouer que ces actions n'ont pas eu le même impact que celles menées pour les municipales en 2020 et que nous ramons un peu pour nous faire entendre de la nouvelle majorité départementale, au point que le département a refusé officiellement de communiquer sur le Baromètre.

Le projet triporteur, qui représente et représentera pas mal de boulot de planification, le développement de la vélo-école avec le Savoir Rouler, ou les perspectives de répondre aux demandes sur Moby, dont je vais parler tout à l'heure dans le plan d'action, nous ont amené à réfléchir à l'embauche possible d'un(e) troisième salarié(e), pour laquelle nous avons lancé une offre, en laissant au futur CA le soin de finaliser, ou pas, le recrutement, en fonction de vos retours, pour que ce recrutement, s'il se fait, puisse se faire avant la fin du printemps. Un point important à examiner avant de l'accueillir sera de savoir où. Nous avons un peu cherché un nouveau local, mais au prix des locaux commerciaux, nous avons fini par nous rabattre sur la location d'un ou deux garages supplémentaires, pour libérer l'aquarium, et aussi pour rapprocher le stationnement des triporteurs. Mais j'anticipe sur 2022.

Je termine, comme j'ai commencé, avec les Richesses Humaines. En 2021 la Convention Collective ECLAT, anciennement Convention Collective de l'Animation, dont nous dépendons en tant qu'employeur a été modifiée par un avenant qui change pas mal de choses sur la définition des postes, sur la rémunération et sur le suivi des carrières. Il nous a fallu travailler avec les salariées sur leurs fiches de postes et leurs contrats de travail pour les mettre en conformité. Heureusement grâce à leur bonne volonté et grâce à nos deux référents RH, ça s'est passé au mieux, enfin, j'en ai l'impression.

J'en ai fini avec le rapport moral. Vous avez remarqué qu'il y a été très peu question de Brest à Pied et beaucoup de Brest à Vélo, et je le regrette. J'espère que le prochain CA aura à cœur de corriger ce déséquilibre, et que les circonstances lui laisseront du temps pour le faire. Je profite d'avoir la

parole pour remercier les salariées, les ex-volontaires en service civique, et les bénévoles, sans qui rien de tout cela n'aurait pu être fait. Avant de passer au vote, je propose de répondre à vos questions.