

Compte-rendu - Club vélo n° 3 - 16 novembre

<u>Date et horaires</u>	16 novembre 2021 18h – 20h	<u>Lieu</u>	Visioconférence
<u>Participant-e-s</u>	11 personnes <u>CCCSN</u> : Annaïg Rivoal <u>BL évolution</u> : LANGE Julien, GLATTARD Damien		
<u>Sujets abordés</u>	<ol style="list-style-type: none">1. Présentation de la stratégie cyclable2. Echanges sur les services3. Echanges sur la communication		

1. Présentation de la stratégie (JL)

Pas de discussion ouverte

2. Présentation des services

Quels enjeux pour le Stationnement vélo?

Effort à demander aux commerçants pour pouvoir se garer pour les courses; mais pour le domicile-travail, les abris sécurisés sont a priori moins utiles

Marc Frossard, enseignant à Bretteville-sur-Laize: actuellement les élèves stockent leur vélo au sous-sol du collège.

idée: arriver à mettre en place au sein des établissements scolaires des espaces suffisants pour garer son vélo avec du personnel pour les rendre autonomes dans leur pratique: activités pédagogiques autour du vélo, ateliers de réparation...

Nelly Gronier: proposer du stationnement vélo à proximité des arrêts de bus, comme nous le faisons à St Germain, car des collégiens ont besoin de rejoindre l'arrêt de bus à vélo, éloigné de chez eux.

Le positionnement de stationnements vélos sécurisés sur les aires de covoiturage sont également source de solutions alternatives à la voiture seul.

Éric Viaud: 2 réflexions prioritaires à mener sur le stationnement

- Usage utilitaire: faire ses courses au quotidien (arceaux suffisants car arrêts de courte durée)
- Usage des scolaires

BL évolution :

Sur le stationnement pour les scolaires, trois points pris en compte :

- Quelques arceaux externes, pour l'arrêt minute des parents ayant besoin d'entrer dans l'établissement

- Abri et arceaux dans l'établissement, pour sécuriser les vélos davantage qu'un stationnement dans la rue
- Pour les personnels : dans l'enceinte de l'établissement également

Pour les aires de covoiturage :

Dynamique vraiment lancée sur le covoiturage dont les besoins vont augmenter, en capacité des aires et donc il faut accompagner et précéder le mouvement en termes d'équipement de pk vélo sécurisé

Il y a aussi un enjeu fort sur le stationnement vélo pour le tourisme, en particulier avec la voie verte

Quels enjeux pour le développement d'un service de location longue durée?

Franck : Représentant d'une structure inclusive d'environ 80 salariés. J'ai la possibilité de déposer des dossiers pour organiser des ateliers autour du vélo (entretien, réparation, ...)

Une dizaine de vélos classiques sont mis à disposition de nos salariés pour se déplacer.

Partenariat possible avec la maison du vélo au Hom

Nous récupérons de nombreux vélos avec notre ressourcerie et nous les remettons en état.

La ressourcerie La Ruche à Falaise répare et met à disposition des vélos à assistance électrique.

Si la collectivité acquiert des vélos, nous sommes en capacité de gérer le parc de vélos, y compris des VAE. C'est le cas à Falaise: la collectivité a acquis des vélos qui sont gérés par une association.

Éric : j'ai fait l'expérience de location vélo longue durée (6 mois) à Amiens et cela m'a convaincu de m'équiper d'un vélo.

Je trouve une bonne idée de développer un service de location de vélo de ce type. La structure déjà équipée à Bretteville semble tout à fait prête pour ça.

La maison du vélo a une ouverture plus saisonnière, ce qui rendrait les choses plus difficiles.

La question de la gestion et de la maintenance est très importante :

Je ne suis pas sûr que ce genre de service puisse être administré par une commune ou une collectivité, mieux vaut sans doute une structure dédiée et spécialisée comme celle de Bretteville sur L.

Marc : à plus long terme, je pense qu'il y a un intérêt économique à utiliser davantage le vélo (pour diminuer les coûts de transports en voiture ou en car scolaire)

Au collège, nous sommes en réflexion pour réaliser notre bilan carbone. Il faut trouver le moyen d'inciter la pratique du vélo en sensibilisant sur l'impact carbone.

Et du coup, l'intérêt de mettre des vélos jeunes à disposition des familles est aussi un enjeu important, autant que la flotte de vélos pour adultes.

Vélo mécanique ou VAE?

Éric : il me semble indispensable d'avoir quelques VAE au moins pour les adultes compte tenu du dénivelé très dissuasif sur notre territoire. La prise en charge de la réparation est un point de vigilance (auto-réparation plus difficile, coûts chez les pros plus élevés).

Arnaud: il ne faut pas oublier les vélo cargos en pleine croissance

Franck Chesneau: Le VAE permet de franchir le pas pour les personnes qui ne se sentent pas en condition physique pour se déplacer à vélo

Frein pour certains parents actifs : se procurer un vélo cargo permettant le transport des jeunes enfants. Ne pas oublier cette cible.

Marc: Quand on a goûté au vélo électrique, c'est difficile de passer au vélo mécanique. Mais les questions et coûts de maintenance, les gens se reposeront peut-être la question.

Franck Chesneau: dans le cadre du coup de pouce vélo, nous avons remis environ 90 vélos sur 3 mois. Près de 50 personnes se sont remis au vélo après de longues années d'arrêt ou ont souhaité équiper leurs enfants.

La répartition des vélos que nous avons réparés: $\frac{1}{3}$ anciens vélos de course, $\frac{1}{3}$ de vélos de tourisme et $\frac{1}{3}$ de vélos pour enfants

Comment équiper ces vélos en location?

Des vélos pour le loisir : plutôt à la belle saison

Des vélos pour le reste de l'année : penser accessoires comme sacoches, et éclairage

Nelly :

Il me semble qu'il faudrait aussi des formations pour ceux qui se sentent aguerris à vélo : respect du code de la route.

Formation pour les écoles : le programme est structuré.

Pour les adultes : il l'est un peu moins. A part la maison du vélo à Caen, je n'en connais pas d'autre.

A Rouen, ils sont très sollicités : prendre de l'assurance en ville; usage du VAE sont les plus demandés.

Donner confiance aux gens. Apprendre l'usage partagé de la voie publique.

On a tous des comportements parfois peu respectueux des autres, il faudrait donc une attitude et une pédagogie sur l'usage partagé.

Il y a un vrai besoin de faire discuter ensemble les usagers.

Développer les actions de prévention : associer la gendarmerie en termes de conseil, pour les usagers de la route.

Julien, BL évolution :

Le code de la rue est en train d'arriver pas à pas en France, pour faire évoluer le code de la route qui a été exclusivement conçu pour la gestion des flux de voitures, et accessoirement pour protéger les piétons.

Aujourd'hui, il est en partie obsolète.

Les dispositifs tels que le céder-le-passage au feu, et le double-sens cyclable permettent de faire évoluer les pratiques vers plus de prudence et d'usage partagé, dont les collectivités peuvent se saisir pour aménager leur territoire.

Le centre de loisirs envoie 2 personnes en formation pour transmettre le savoir rouler à vélo

3. Enjeux de la Communication

BL évolution : quelles cibles, quels objectifs, quels messages, quels vecteurs?

Comment déployer des actions qui accompagnent, anticipent ou préparent les actions concrètes en matière d'aménagement ou de services?

Éric Viaux: la brochure me semble un bon début, en particulier en segmentant les cibles (jeunes, familles, seniors...). Le support serait à adapter en fonction de la cible. Pour toucher les jeunes, il faut utiliser les réseaux sociaux.

AG2R a fait par exemple des petites vidéos pour les envoyer sur les cibles, les jeunes en l'occurrence. Donc choisir

Mr Normand: faire attention à ce que le message ne soit pas en décalage avec la réalité. Exemple à Thury Harcourt: comment encourager les jeunes à venir au collège à vélo alors qu'il est très dangereux d'y circuler à vélo.

Si je recevais un message de "tous à l'école à vélo" en l'état actuel de la voirie, je trouverais ça inaudible.

Il faut des aménagements sécurisés, avant de communiquer.

Marc: Nous pouvons monter des projets vélo au collège à condition qu'il y ait des aménagements cyclables sécurisés.

J'ai un slogan en tête depuis que je pratique le vélo: "Pour ma santé, pour mon portefeuille et pour la planète".

Il me paraît aussi intéressant de mettre en place le Forfait Mobilités Durables.

BL: En complément, je citerais le programme employeur pro vélo qui vise la labellisation des employeurs

Hervé Normand: Le chiffre de 4km est souvent employé, pour la distance moyenne : ce serait intéressant de garder peut-être ce chiffre, pour s'inscrire dans la dynamique?

Pour moi le vélo du quotidien est mon sport, je gagne du temps. Donc des douches à l'arrivée sont un +. Sinon prévoir de pouvoir se changer.

Le temps qu'on a passé sur son vélo compte double : on s'est déplacé + on a fait du sport. Donc on n'a plus besoin d'aller faire du sport.

Julien Langé : on peut évoquer aussi la notion de "coût généralisé de la voiture", concept travaillé par Ivan Illich dans les années 1970 qui consiste à dire : le temps de travail contraint pour se payer une voiture doit

être comptabilisé dans le temps contraint passé pour la mobilité à voiture. 5000 euros par an, c'est trois mois au SMIC.

Mr Truchy: la distribution de goodies vélos peut aussi favoriser la pratique.

Si on veut communiquer de façon coordonnée avec les autres collectivités (autres CC, département...)

M. Chesneau, en tant qu'employeur : avant la mobilité du salarié à vélo, donc le FMD ou l'IKV, il y a la sécurité sur la route et donc de l'employé, qui me préoccupe.

La priorité c'est la sécurité des salariés. Il m'est arrivé de ne pas donner suite à des demandes d'embauche lorsque je n'étais sûr que la personne était en mesure de venir en sécurité sur son lieu de travail.

Quelques salariés ont eu des accidents à vélo, en particulier un grave entre BSL et Gouvix ou il y a peu de visibilité.

Les conditions de sécurité pour aller au travail sont fondamentales.

Il y a un vrai problème d'investissement en termes d'infrastructures. IL faut réfléchir aux usages les plus forts:

- Vers les écoles
- Vers les lieux d'emplois
- Vers les centres de commerces

Les entreprises pourvoyeurs d'emplois sur le territoire sont à associer à la démarche de communication.

4. Conclusion

Les participants notent que la mise en place de cette concertation continue est à porter au crédit de la collectivité. Mais maintenant il ne faut pas qu'elle se trompe de priorité : aménagements et sécurité, et communication à suivre.

Question : est-ce que cette concertation se poursuivra? La feuille de route sur l'accompagnement à la mise en œuvre d'une politique cyclable sera définie dans les mois à venir.