
Pour une Maison du vélo à Avranches

Introduction conclusive

Localisation de la Maison du vélo d'Avranches

L'atelier vélo

La vélo-école

Promotion du vélo dans les entreprises

Promotion du vélo dans les établissements scolaires

Promotion du vélo et santé

Marquage Bicycode

Schéma directeur vélo de la CC d'Avranches

Organisation d'évènements ponctuels

Lieu d'information et de communication

Fonctions et activités de la Maison du vélo

Emploi d'un(e) technicien(ne)

Statut et financement

Personnes concernées par la Maison du vélo

Le monde associatif vélo

Institutions publiques et privées

Bénévoles

Introduction conclusive

L'ensemble des interrogations qui composent le présent document s'ordonnent et se réordonnent selon trois choix qui déterminent le projet de la Maison du vélo selon son modèle économique et sa philosophie :

Est-ce que la Maison du vélo à Avranches fonctionnera (dans un premier temps) exclusivement par la force et la volonté du bénévolat ?

Est-ce que l'activité inaugurale de la Maison du vélo sera l'atelier-vélo ?

Quel est le statut administratif retenu pour la création et la gestion de la Maison du vélo ?

Localisation de la Maison du vélo d'Avranches

La « ferme de la Turfaudière », située dans le quartier « Turfaudière-Mermoz », est éligible à l'accueil de la Maison du vélo, et ce pour plusieurs raisons :

- 1) Appartenant à la ville d'Avranches, ce local, dans la perspective d'un prêt à titre gratuit, limiterait le coût de fonctionnement de la Maison du vélo.
- 2) La « ferme de la Turfaudière » a l'avantage d'occuper une place relativement centrale au regard, en premier lieu, du quartier « Turfaudière-Mermoz » et, en second lieu, des quartiers périphériques, notamment le quartier « des Mares ». Par ailleurs, il est proche des quartiers résidentiels de Saint-Martin-des-Champs. Cette proximité de la Maison du vélo avec une géographie résidentielle importante est une condition déterminante à sa visibilité et son appropriation par les habitants.
- 3) Quartier prioritaire de la politique de la ville d'Avranches depuis le 1^{er} janvier 2015, des fonds sont mobilisables pour soutenir des démarches visant à améliorer les conditions de vie et réduire l'écart de développement entre ce quartier et les autres territoires. La Maison du vélo pourrait ainsi bénéficier de crédits spécifique et de droit commun pour pourvoir à des frais d'investissement, en particulier le matériel et les outils de l'atelier.
- 4) L'implantation de la Maison du vélo dans un « quartier prioritaire » a valeur de valorisation de l'image de ce quartier pour sa population immédiate, et au-delà. Elle place également la Maison du vélo au plus près de personnes particulièrement concernées par la pratique du vélo comme mode de locomotion doux si, en effet, gagner en mobilité contribue à réduire le phénomène de l'isolement géographique et de la précarité sociale. Au fond, prioriser pour emplacement de la Maison du vélo le quartier « Turfaudière-Mermoz » est le meilleur moyen pour amener ses habitants à en faire usage.

- 5) La présence, dans ce quartier, de l'Espace Mosaïque représente un levier intégrateur de la Maison du vélo au sein du quartier, notamment auprès des plus jeunes.
- 6) La « ferme de la Turfaudière » comporte un espace vert disponible pour une délocalisation au « jardin », lorsque le temps est agréable, de stands de réparation vélo. La convivialité de la Maison du vélo sera renforcée de cette possibilité. De plus, ce « jardin » constitue un espace ouvert à des évènements dont le nom reste à inventer.

Fonctions et activités de la Maison du vélo

L'atelier vélo

Un atelier vélo est un atelier de réparation ouvert à toute personne qui souhaite acquérir des compétences pour l'entretien et la réparation de son vélo.

C'est un espace où chaque usager peut bénéficier de l'accompagnement de techniciens/bénévoles ou d'autres usagers. L'idée n'est pas de faire *à la place de* l'utilisateur mais de l'aider à acquérir un savoir-faire, le rendant ainsi progressivement autonome. En somme, le plus expérimenté aide le moins expérimenté.

En cela, un atelier vélo est participatif et solidaire.

Pour devenir « vélonome », l'atelier met également à disposition des usagers des moyens techniques, notamment au travers de l'accès à des outils adéquats.

Un stock de pièces détachées est disponible pour permettre d'effectuer des réparations plus conséquentes. C'est la raison pour laquelle un atelier est également un lieu de recyclage de vélos.

Aussi, l'atelier vélo, d'être un lieu d'éducation populaire, est indissociablement un dispositif de recyclage qui consiste à collecter des vélos auprès des particuliers et des différentes déchetteries pour les remettre en état de fonctionnement, ou récupérer des composants, et ainsi les revaloriser.

Appliquant la règle des trois R, réduire, réutiliser, recycler, cherchant systématiquement à augmenter la durée de vie des vélos, l'atelier vélo aspire à soutenir un fonctionnement durable.

On le voit, à partir de l'ambition de faciliter la pratique du vélo, de reconnaître le vélo comme un moyen de locomotion à part entière, l'atelier vélo répond à des fins à la fois sociale et environnementale. Sociale parce que l'atelier crée du lien social et ouvre à une nouvelle mobilité qui se dit également sur un plan social. Environnementale parce que le recyclage des vélos est au centre du dispositif.

<p>Ce que dit la littérature : -Elle indique, d'un côté, que ce sont, pour</p>	<p>Interrogations : -Les pièces détachées seront-elles</p>
---	---

l'essentiel, de petites interventions sur le vélo qui composent la vie d'un atelier et, de l'autre, que la pratique du vélo dépend du bon état du vélo. Trop souvent le vélo est en effet laissé au garage d'être jugé en mauvais état.

-La Vélostation à Strasbourg et La Vélobricolade à Chambéry sont des ateliers qui fonctionnent uniquement sur le bénévolat. Ce type d'atelier vend peu de vélos et se concentrent plus sur l'accompagnement des adhérents dans l'entretien de leur vélo. Le renouvellement des bénévoles et l'ouverture sur l'extérieur sont de véritables enjeux pour ces ateliers qui, pour demeurer vivants, doivent pouvoir s'appuyer sur plusieurs personnes à la fois.

payantes ?

-L'accès à l'atelier sera-t-il conditionné par une adhésion ?

-Quelle sera la fréquence d'ouverture de l'atelier ?

-L'atelier comportera-t-il une zone de lavage ?

-Quels sont les outils indispensables au fonctionnement d'un atelier vélo ?

-Comment organiser l'agencement de l'atelier ?

-l'ouverture de l'atelier vélo est-elle envisageable sans l'activité de recyclage vélo ?

-Ventes et location de cycles figurent-elles comme des activités complémentaires de l'atelier ?

La vélo-école

La vélo-école vise à donner, ou redonner, accès à une mobilité vélo. Si la vélo-école s'inscrit dans la volonté globale de promouvoir le vélo, elle le fait dans la perspective d'aider la population à pratiquer le vélo de façon plus fréquente et plus sûre.

Mais le fait d'apprendre à une personne à être plus mobile par le vélo, gagnant ainsi une certaine indépendance, l'aide à appréhender sa capacité à se déplacer de manière plus autonome et à éventuellement repenser son mode de vie pour le rendre plus durable.

Pour le dire autrement, le gain de l'apprentissage ou du réapprentissage du vélo ne s'éprouve pas seulement dans l'accès à une nouvelle pratique mais s'apprécie au regard des horizons qu'il ouvre ou rouvre pour cette population, notamment dans le fait de prendre conscience de sa plus grande faculté à agir sur son quotidien.

En résumé, l'appropriation de la mobilité vélo est la promesse de bénéfices retrouvés ou nouvellement investis.

Ce que dit la littérature :

-Beaucoup de nos concitoyens ne savent pas encore nager. De même, nombreuses sont les personnes qui n'ont pas eu la possibilité d'apprendre à faire du vélo ou qui se disent ne plus être en confiance à l'idée de remonter en selle.

-Les profils des personnes en demande de cours d'apprentissage ou de réapprentissage sont variés.

-La meilleure façon de circuler sûrement,

Interrogations :

-Les séances d'apprentissage seront-elles payantes, via un forfait, ou gratuites ?

-Proposer une série de cours spécifiquement pour les personnes en recherche d'emploi ou en formation ?

-A quelle période de la semaine les séances se tiendront-elles ?

-Est-ce la Maison du vélo qui prête les vélos lors de la formation ?

c'est de connaître les bons gestes (visibilité, prévisibilité, vigilance grâce à la connaissance des autres usagers et des situations à risque).

-Si l'on considère les seuls effectifs de formateurs, il apparaît que la moitié des vélos-écoles tournent avec des bénévoles uniquement, une à 15 personnes selon les cas.

-La moitié des vélos-écoles sont présentes en milieu scolaire ou interviennent auprès d'enfants hors milieu scolaire.

-Les participants payent leur formation dans 48% des vélos-écoles du réseau FUB, la gratuité étant la règle dans 52% des cas.

Promotion du vélo dans les entreprises

Deux dispositifs, l'*indemnité kilométrique vélo* et le *plan de déplacement entreprise*, favorisent l'emploi des modes de locomotion doux pour les déplacements domicile/entreprise.

Les trajets quotidiens domicile/entreprise sont en effet souvent des trajets ouverts à l'alternative des modes doux de locomotion et/ou du covoiturage.

Des incitations financières et des mesures pratiques peuvent avoir pour effet de conduire les entreprises et les salariés à faire le choix du vélo.

La Maison du vélo accompagnera les entreprises à mettre concrètement en place ces dispositifs qui répondent à des enjeux environnementaux comme à l'intérêt des entreprises et des salariés.

De manière évidente, en raison du nombre de personnes concernées, le développement de la part modale vélo à Avranches passe par un travail avec les entreprises locales.

Plusieurs entreprises à Avranches emploient plus de cinquante salariés comme les Etablissements Chéreau et le Centre hospitalier d'Avranches-Granville.

Ce que dit la littérature :

-Les raisons pour les entreprises d'encourager ses employés de rouler à vélo sont diverses : économie de parking, réduction des retards, diminution de l'absentéisme, image de l'entreprise.

-Les déplacements de moins d'un quart d'heure représentent maintenant 47 % des déplacements mécanisés.

-Près de 70 % des 30-60 ans utilisent un véhicule motorisé pour se rendre sur leur

Interrogations :

-Est-ce qu'il serait possible d'engager, dans ce travail d'analyse auprès des entreprises du pays de la baie, la Chambre de Commerce et d'Industrie Centre et Sud-Manche ?

-La CCI Centre et Sud-Manche ne dispose-t-elle pas de budget mobilisable pour soutenir une action qui participe de la compétitivité des entreprises ?

-Est-il possible de mettre en place un PDE

<p>lieu de travail.</p> <p>-A Chambéry, 77 % des bénéficiaires d'une aide à l'achat d'un VAE utilisaient auparavant leur voiture pour leurs déplacements domicile – travail.</p>	<p>commun à un ensemble d'entreprises résidant dans un même secteur ?</p> <p>-La ville d'Avranches aurait-elle pour ambition de soutenir financièrement les entreprises désireuses d'adopter un PDE ?</p> <p>-Mettre en place un concours récompensant les entreprises exemplaires en matière de promotion du vélo ?</p>
--	--

Promotion du vélo dans les établissements scolaires

Dans la perspective de promotion de la bicyclette, les élèves du premier cycle et du second représentent une population privilégiée car, d'un part, le vélo est un moyen de déplacement adapté à la plupart de ses déplacements et, d'autre part, parce que son adoption peut avoir des effets d'entraînement tant sur la mobilité future des jeunes, de leurs parents et d'autres catégories sociales.

Un travail est à mener avec les représentants des établissements scolaires et de parents pour développer des infrastructures cyclables à l'intérieur du périmètre des écoles (stationnement vélo sécurisé) et soutenir des initiatives comme la mise en place de vélobus et de pédibus.

Corrélativement, la mobilité scolaire appelle des ateliers d'apprentissage du vélo (plateau et situation réelle à l'issue du cursus) et de temps d'échange et de réflexion en salle. Le public visé est là principalement les écoliers de CM1/CM2 et les élèves de 6^{ème}.

Parallèlement, l'utilisation de l'arsenal législatif actuel pour limiter la vitesse à l'approche des écoles (par exemple, création de zones de rencontre) est souhaitable.

<p>Ce que dit la littérature :</p>	<p>Interrogations :</p> <p>-Est-ce que la Maison du vélo pourra bénéficier de l'expérience de l'association de Granville, <i>La ville à vélo</i>, qui assure des sessions vélo-écoles ?</p> <p>-Est-ce qu'il y a une demande des enseignants, en particulier de professeurs des écoles, pour la création d'ateliers d'apprentissage du code de la route ?</p> <p>-Est-ce que la Gendarmerie d'Avranches est volontaire pour assurer, en coopération avec la Maison du vélo, un travail d'éducation à la sécurité routière à vélo ?</p> <p>-Est-ce que le temps de formation des écoliers/élèves doit recouvrir un temps scolaire et/ou périscolaire ?</p>
---	--

Promotion du vélo et santé

Campagne d'information, notamment par voie d'affichage, dans les cabinets médicaux. La Fédération des Usagers de la Bicyclette propose des supports de communication « Vélo et santé ».

Engager les médecins exerçant à Avranches et ses environs à une opération comme « Bouger sur prescription » !

<p>Ce que dit la littérature :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Les bénéfices d'une activité physique régulière sont avérés sur un grand nombre de pathologies : maladies cardio-vasculaires, cancers, diabète de type II, obésité, dépression, etc. -Les retombées économiques les plus importantes sont indirectes : l'impact annuel du vélo sur la santé en France peut se chiffrer à 5.5 milliards d'euros pour une part modale à 3% (les économies sont estimées à 15 milliards avec 12% de part modale). 	<p>Interrogations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Quels sont les médecins locaux pouvant soutenir un travail avec leurs collègues en faveur de prescriptions qui soulignent les bienfaits de la marche à pied et du vélo ? -L'Agence Régionale de la Santé ne pourrait-elle pas être associée ?
--	--

Marquage Bicycode

Le marquage Bicycode consiste à graver sur le cadre des vélos un numéro unique et standardisé, référencé dans le fichier national accessible en ligne : www.bicycode.org

L'objectif du dispositif est de permettre la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de police/gendarmerie, et de lutter contre le recel et la revente illicite.

Le Bicycode est le seul dispositif reconnu par l'Etat pour la lutte contre le vol et le recel de vélos. Une convention de partenariat signée entre le Ministère de l'Intérieur et la FUB met le fichier des vélos marqués à disposition des services de police et de gendarmerie nationale de l'ensemble du territoire.

<p>Ce que dit la littérature :</p> <ul style="list-style-type: none"> -En 2011, 15.000 vélos ont été marqués. La même année, 6.5 % des vélos volés et marqués ont été restitués à leur propriétaire alors que seuls 2 % le sont en l'absence de marquage. Le vol est considéré comme le second frein à la pratique du vélo derrière l'insécurité ressentie. 	<p>Interrogations :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Est-ce que la Maison sera-t-elle propriétaire d'un graveur ou le louera-t-elle ponctuellement ? -Le coût de la formation au marquage peut-elle être assumé par la ville d'Avranches ? -L'achat d'un graveur peut-il être pris en charge par le département 50 (Le graveur circulerait alors dans les quatre associations
--	--

Schéma directeur vélo de la CC d'Avranches

Développement d'un schéma directeur vélo à l'échelle de la CC d'Avranches. Plan servant, dans un premier temps, à repérer synthétiquement l'existant des différentes infrastructures cyclables. Il existe déjà un schéma directeur vélo de la ville d'Avranches que Vélocité a réalisé en 2009. Ce document a à être actualisé et étendu au niveau du territoire de la CC d'Avranches.

Pouvoir avoir une représentation sur papier de l'existant participera à la mise en place d'un schéma cyclable cohérent et programmable dans le temps.

Ce travail, permettant de « faire un point » ouvre sur une définition des priorités en termes d'aménagements cyclables au regard de la cohérence du maillage cyclable d'un territoire.

Demandant une implication conséquente dans le temps pour être réalisé, il dépend certainement du fait que la Maison du vélo engage une personne salariée.

Organisation d'évènements ponctuels

La Maison du vélo aurait vocation à organiser des évènements qui lui sont propres et à donner corps à des rendez-vous qui répondent à une ambition nationale.

On peut citer :

- La semaine de la mobilité
- La Fête nationale du vélo
- La Fête des sens
- Campagne comme « Cyclistes, brillez »
- Rallye vélo
- Fermeture, sur une journée balisée, d'une route à tout véhicule motorisé (antécédent au Val -Saint-Père qui avait rencontré un franc succès).
- Mettre en valeur la Ligne Baie
- Evaluer le temps nécessaire pour effectuer un trajet à vélo de mairie à mairie (exemple de la mairie de Saint-Martin-des-Champs à la mairie d'Avranches). Opération à étendre entre les quartiers d'Avranches et les infrastructures publiques et de loisir. Comparaison possible avec un déplacement voiture.
- Comptage annuel. Comptage qui nous donnera la possibilité d'établir une première évaluation de la fréquentation vélo du centre-ville d'Avranches et de son évolution au cours du temps. Dispositif permettant d'apprécier les éventuels effets sur le plan de la pratique d'une politique vélo volontariste.

Lieu d'information et de communication

La Maison du vélo pourrait être un point relais d'information vélo-tourisme renseignant les touristes et les habitants des différentes pistes/voies cyclables dans le pays de la baie et au-delà.

Un partenariat avec les départements de la Manche et de l'Ille et Vilaine, les régions de Basse-Normandie et de Bretagne, ainsi que l'Office de tourisme d'Avranches, permettrait la constitution d'un socle documentaire.

Par ailleurs, la Maison du vélo pourrait avoir pour dessein d'agir sur les représentations des individus : faire penser au vélo comme un mode de déplacement. Trop souvent le vélo est encore perçu comme une pratique de loisir. Par ailleurs, il souffre d'un certain nombre d'idées reçues qui nuisent à son image : dangereux, salissant, fatiguant, etc.

Modifier ces représentations appelle à recourir à trois types d'actions : communiquer, conseiller de nouvelles pratiques de déplacement, multiplier les occasions d'essayer le vélo.

Communiquer sur les avantages du vélo en ville. Développer l'information sur les itinéraires et les temps de trajet à vélo.

Ce que dit la littérature :	Interrogations :
	<ul style="list-style-type: none"> -Les panneaux d'information électronique de la ville d'Avranches peuvent-ils devenir un support de communication pour la Maison du vélo ? -Avranches Magazine peut-il s'offrir à une publication régulière au nom du vélo et de sa promotion ? -Le site internet de la ville d'Avranches peut-il comporter un onglet ouvrant sur la présentation de la politique vélo de la ville d'Avranches pour en présenter l'ambition et les avantages individuel et collectif ?

Emploi, statut et financement

Emploi d'un(e) technicien(ne) ?

La Maison du vélo ne pourra devenir réalité sans l'engagement de bénévoles apportant des savoirs qui lui sont essentiels, en premier lieu au regard de la réparation et du recyclage des vélos.

Ils donnent vie, et cela est fondamental, à l'idée que la Maison du vélo repose, en partie, sur la solidarité et l'entre-aide.

Cela dit, si la Maison du vélo adopte pour but la promotion du vélo « hors-les-murs », ce qui nécessite une disponibilité, notamment pour rencontrer les acteurs publics et privés, alors le recours à un salariat semble difficilement inévitable.

<p>Ce que dit la littérature :</p> <p>-La forme associative et le rôle des bénévoles entrent en compte dans le modèle économique et le fonctionnement de la plupart des ateliers.</p>	<p>Interrogations :</p> <p>-L'ouverture de la Maison du vélo exige-t-elle un emploi salarié si, dans un premier temps, elle fonctionne exclusivement à partir de l'atelier vélo ?</p> <p>-Si la Maison du vélo ambitionne de se structurer à partir de la seule activité de l'atelier vélo, devons-nous considérer que son ouverture le mercredi après-midi et le samedi après-midi est suffisante pour assurer une fréquentation significative ?</p> <p>-Est-ce que la/les personnes en charge de l'atelier vélo doit/doivent nécessairement avoir suivi une formation du type « moniteur initiateur de mobilité à vélo » ?</p> <p>-Est-ce que l'installation effective de l'atelier de réparation vélo exige le recours à un administrateur d'atelier via un salariat ?</p> <p>-Quel(s) type(s) de contrat peuvent-ils être mobilisé(s) dans la perspective d'un salariat ponctuel et/ou pérenne ?</p>
--	---

Statut et financement

La Maison du vélo dépendra en partie, sur un plan financier, de la Ville d'Avranches. Dépendance qui est à comprendre comme un soutien à une structure qui relève de l'intérêt public.

Cette dépendance financière est partielle puisque les frais de fonctionnement/lancement de la Maison du vélo peuvent être pourvus via des organismes publics comme l'ADEME, la CAF et/ou le Fonds social Européen.

Le Conseil départemental de la Manche et la Région Normandie peuvent intervenir à l'appui de demandes particulières comme la formation.

L'autofinancement peut également constituer une part de revenus.

La question du financement dépendra du modèle économique de la Maison du vélo. Elle devient centrale à partir du moment où elle comprend un salarié.

L'essentiel est que la dépendance financière de la Maison du vélo ne la sépare pas de son identité et de sa capacité à se réinventer. Le choix du statut administratif de la Maison du vélo est donc déterminant pour qu'elle se préserve de devenir un organe municipal.

Ce que dit la littérature :

-Kazacycle, L'atelier de Romans sur Isère (38) a obtenu une subvention du Ministère de la jeunesse et des sports à hauteur de 850 euros pour financer leurs outils. La Sécurité routière peut également être sollicitée.
-Ressources de Vélisol' : Ville de Caen, CD 14, région Normandie (32%). Contributions volontaires (28.5%). Adhésions, dons, vélos ReCyclons et ferailles (19%). Aide à l'emploi (15%).

Interrogations :

-La Maison du vélo appelle-t-elle la création d'une nouvelle association avec des statuts spécifiques ?
-Dépendance direct ou indépendance avec l'association Vélocité ?
-La détermination statutaire de la Maison du vélo ne devrait-elle pas être le résultat de l'engagement des associations qui, à Avranches, représentent le vélo ?

Personnes concernées par la Maison du vélo

Le monde associatif vélo

L'AF3V (Caen)

CTA

VCA

MTB Avranches

TC-Val

Vélisol'(Caen)

La Petite Reine (Rennes).

La ville à vélo (Granville)

V'Lo (Saint-Lô)

Vélocité

Institutions publiques et privées

Ville d'Avranches

Syndicat mixte baie du Mont-Saint-Michel, Commission Environnement et Développement Durable.

CD 50, développement durable et tourisme

Directeur de Manche Tourisme

Région Normandie, développement durable et tourisme

CC d'Avranches

Chefs d'établissement du premier et second cycle

Gendarmerie

Police municipale d'Avranches

ANPEP

Chef de corps de la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches

Déchetteries au niveau de la CC d'Avranches

CCAS d'Avranches

Chambre du Commerce et d'Industrie du Centre et Sud-Manche

Entreprises de plus de 30/40 personnes sur le territoire du pays de la baie

Lhoutellier Michel

Cycles Juin

Planète vélo

Bénévoles

Arnaud Defrance (atelier vélo)

Pascal Bernard (atelier vélo)

Joseph Campolo (atelier vélo)

Jean-Michel Blanchet (marquage Bicycode)

Didier Guérin (atelier vélo)

...