

L'atelier A'cro du vélo est issu de l'essaimage de Bretz'selle, Il s'est implanté dans le quartier Cronenbourg, qui a une part modale vélo faible et est composé à la fois d'un quartier historique et d'une cité. L'atelier est situé au coeur de la cité.

L'idée était de créer un atelier sur place. Il s'est créé en association distincte de Bretz'selle une fois qu'il/elles étaient assez nombreux/ses. Au début il/elles ont bénéficié d'un local utilisables ponctuellement prêté par la rénovation urbaine, puis d'un second à côté en bail précaire. Ce dernier a été rénové (notamment grâce à des fonds européens) et il est loué par la ville au binôme Emmaus/A'Cro du vélo.

La particularité de l'atelier est qu'il est partagé avec Emmaüs Mundosheim qui porte un atelier d'insertion reposant sur la réparation de vélo (et pas autoréparation) sur le même site.

Les locaux sont occupés de manière mutualisée, et ils se découpent en plusieurs activités : une boutique (qui n'est pas pas généraliste « Emmaus », mais dédiée au vélo et au matériel de sport, elle propose également des petites réparations à prix solidaires), une autre partie dédiée au stockage et aux activités de réparation. La mutualisation concerne l'atelier/les outils/les pièces détachées d'occasion.

Sur place du côté Emmaus, principalement des gens en insertion : 3 mécaniciens plus une personne qui encadre les équipe et gère la boutique (un ancien vélociste).

A'Cro du vélo compte 90 membres à jour de cotisation et le fonctionnement est exclusivement bénévole. Les créneaux d'ouvertures se limitent à 2 créneaux par semaine. Le 2ème créneau est actuellement suspendu par manque de disponibilité bénévole.

Les points positifs de la démarche de mutualisation : Une vraie complémentarité entre les deux ateliers, aussi bien en terme de matériel que de ressources, et une complémentarité avec le public visé. A'Cro du vélo ne vend que très peu de vélos à réparer, Emmaus vend des vélos réparés. Une véritable complémentarité entre les deux. Les gens sont renvoyés vers l'un ou l'autre service en fonction de leur besoin,
Partage des charges afférentes au local.

Ce qui marche moins bien : Disponibilité des bénévoles, car la part modale du vélo est faible dans le quartier. Du mal à fédérer sur le sujet, beaucoup de monde pendant les permanences, mais peu de monde impliqué. Au début le public qui venait était très jeune, beaucoup d'enfants, le choix était fait de les accueillir à partir de 7 ans. A présent, le public est très mixte et se renouvelle régulièrement avec le bouche à oreille : tous âges, toutes situations sociales (présence du CNRS non loin), tous sexes, familles,...

La relation de mutualisation est très liée à l'interlocuteur : 3 différents sur la durée du projet en fonction de la personne, et de la compréhension mutuelle des projets respectifs, l'énergie peut être dirigée vers de la gestion de crise ou de petits problèmes pratiques plutôt que dans la construction du projet. Le projet a maintenant trouvé un rythme de croisière avec des personnes comprenant les projets respectifs.

Intervention de Jean-Baptiste Gernet : Le quartier Cronenbourg est enclavé et périphérique, la part modale est plus faible que dans la périphérie de la métropole, 3% contre 14% dans les villages périphériques. Historiquement les magasins de vélo connaissent un regain de dynamisme, mais dans les centres villes dans les quartiers historiques des commerces qui ferment. Les services vélos sont moins présents. Politique d'essaimage de l'atelier de Bretz'selle. Pas de modèles uniques d'essaimage, le modèle vient d'en bas, du tissu local, pas de projet qui est proposé d'en haut sinon ça ne prendrait pas, besoin d'un ancrage local pour le pérenniser sur le long terme.

Les jeunes sont un public cible pour le développement du vélo. L'atelier d'autorep qui permet de construire son propre moyen de déplacement peut être une incitation pour les jeunes à se tourner vers le vélo.

Le vélo n'est pas encore développé et même si les activités peuvent sembler concurrentes, il y a suffisamment de place pour tout le monde sur le vélo.

Question par rapport au public jeune : il semble compliqué de le gérer, est-ce que tu as réussi à capter des familles pour le transport d'enfants, quelle implication pour les collectivités dans le projet pour l'aider ? Plus un effet garderie malheureusement. Quelques parents viennent mais pas un effet familial. Pour gérer ce public jeune et assez nombreux, plus d'ateliers collectifs et improvisés sur place : Par exemple atelier pose de rustine.

Le public jeune tend à être moins nombreux qu'auparavant avec l'arrivée d'un public adulte plus nombreux à l'atelier. Les jeunes représente à présent environ 25 % du public,

Matériel de transports d'enfants, pas avancé dessus, mais la part modale du vélo est plutôt faible dans le quartier donc la question ne s'est pas posée.

Question d'un adhérent d'un atelier excentré, similaire avec part modale faible , comment faire pour attirer 80 adhérents ? on bénéficie en local du soutien d'associations dans le quartier. Liens très fort avec le centre socioculturel très proche. Le public est le même. La communication est faible et mériterait d'être améliorée : affichage par exemple 2 ou 3 opération de tracts aux endroits de gros passages de cyclistes dans le quartier Cronembourg. Un effort est fait sur les manifestations organisées dans le quartier, l'atelier essaie d'y être présent à chaque fois. Pour la fête du vélo une équipe de vélo est allée faire le check à l'entrée des écoles, pour vérifier, régler, huiler quelques 200 vélos. L'école avait aussi organisé des activités autour pendant la journée. Les très bon liens avec Bretz'selle permet de toucher un grand nombre de personnes par la publication de tribunes par exemple.

Question : Est ce-qu 'il y a une coopération transfrontalière à Strasbourg?

La frontière actuelle c'est pas le Rhin mais plutôt l'autoroute. Strasbourg est coupé par l'autoroute axe nord sud. Question transfrontalière ? Pas d'ateliers de l'autre côté de la frontière.

Le CADR a des interlocuteurs, mais qui sont difficilement mobilisable, il y a donc peu d'échanges.

L'autoréparation en Allemagne nécessite un diplôme de mécanique. La coopération marche davantage sur le côté cyclotourisme, aménagement de la piste des forts qui est un itinéraire vélo/piéton transfrontalier.