

# Vélo

## Mobilité durable et pôles générateurs de trafic



Juin 2010

La France s'est engagée, au travers du Facteur 4 de la loi du 3 août 2009 dite Grenelle I, à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre. En Ile-de-France, 37 % des émissions sont le fait de l'aérien, 20 % des déplacements routiers, les émissions des transports en commun étant négligeables. Plus précisément, **les distances parcourues en Ile-de-France en voiture individuelle ont augmenté de 77 % en 25 ans, jusqu'à atteindre 100 millions de kilomètres par jour** (distances à vol d'oiseau) : la moitié font moins de 3 km, les deux tiers font moins de 5 km<sup>1</sup>. **Dans le même temps, les trajets réalisés à vélo ont été divisés par deux** : le hiatus entre un potentiel de déplacements en vélo et la répartition actuelle des parts modales est flagrant. En outre, alors que les français sont les cinquièmes plus importants consommateurs de vélo au monde, **un français parcourt en moyenne 87 km par an, pour 300 km pour un polonais ou un italien et 1 000 km pour un danois ou un néerlandais**.

**Le Vélib' parisien a fait la démonstration qu'un basculement des pratiques était possible**, en donnant un signal fort en contrepartie d'un coût de maintenance important. Cette initiative a eu pour principal intérêt de mettre en circulation dans la rue autant de vélos privés que de Vélib' : elle a ainsi révélé une partie du potentiel cycliste francilien, aujourd'hui contraint par les infrastructures et les comportements automobiles. **La consultation des 10 équipes du Grand Paris a également mis en lumière l'atout potentiel qu'est le vélo pour la métropole de l'après Kyoto : un support de micro-mobilité indispensable à la métropole, tant du point de vue de la qualité de vie que du développement économique**<sup>2</sup>. Outre la redynamisation des centres-villes, des commerces de proximité, le poids économique direct du secteur du vélo est aujourd'hui estimé à près de 4,5 milliards d'euros, 35 000 emplois et surtout une **intensité en emplois élevée**, avec près de 8 emplois par M€, contre 2,5 emplois par M€ pour l'industrie automobile<sup>3</sup>. Un doublement de ce secteur économique est à la portée des politiques publiques, sous réserve que la pratique soit favorisée pour passer outre la fragmentation des territoires.

<sup>1</sup>170 millions de kilomètres par jour, les distances parcourues quotidiennement par les franciliens, IAURIF, Novembre 2008. Les distances utilisées dans cette étude sont des distances à vol d'oiseau.

<sup>2</sup><http://www.legrandparis.culture.gouv.fr> voir en particulier les dossiers de Rogers & Partners, Grumbach & associés, Studio 09, LIN, Groupe Descartes.

<sup>3</sup>Étude Économie du vélo, Atout-France pour le MEIE, SD du Tourisme et le MEEDDM, 2009.



Direction régionale et interdépartementale  
de l'Équipement  
et de l'Aménagement d'Ile-de-France

Au-delà de ce contexte global, **une contrainte entrave manifestement le développement massif de la mobilité cycliste : 400 000 vols sont commis chaque année, soit un dixième des ventes annuelles, auxquels s'ajoutent les dégradations**<sup>4</sup>. Il en résulte que la durée de vie du vélo d'un français est la plus basse d'Europe.

De même que le Vélib' a été un déclencheur, il apparaît **qu'une action déclenchante est nécessaire en Ile-de-France : la possibilité de trouver un parc de stationnement fermé au pied des pôles générateurs de trafic apparaît comme l'équivalent potentiel de Vélib' à Paris**, sur un territoire régional à densité urbaine sans commune mesure avec celle de Paris, où l'expérience Vélib' ne peut être reproduite. **Ces pôles générateurs de trafic sont d'abord les gares**, 80 % des franciliens habitant à moins de 2 km d'une gare - 93 % à moins de 3 km - **mais aussi les établissements scolaires - écoles, collèges, lycées - les universités, les immeubles de logements sociaux, les entreprises et les zones d'activités, les mairies et les centres commerciaux.**

Les parcs de stationnement ainsi créés devraient présenter des caractéristiques qui garantiront l'effet déclencheur nécessaire : **fermés, une entrée par l'utilisation du pass navigo ou une carte dédiée et une caméra de surveillance devant assurer la sécurité des vélos** - c'est le cas à Strasbourg par exemple, **à un tarif raisonnable** - soit de l'ordre de 10 c par jour, **avec une localisation appropriée** - soit sur le parcours naturel du cycliste, avec une amplitude horaire correspondant aux modes de vie des franciliens -soit **proche du 24 h/24.**

L'étude de la Junior Entreprise de l'École Nationale des Sciences Géographiques contribue à fournir des premiers éléments de méthode permettant de révéler et de quantifier le potentiel vélo sur un territoire, en l'occurrence Marne-la-Vallée, afin de calibrer le nombre de places de stationnements à installer.

**Le parti pris méthodologique a consisté à prendre les gares comme lieux majeurs à partir desquels une politique publique axée sur le vélo peut se cristalliser. Ce parti pris est renforcé par les analyses menées dans le cadre du rapport Keller<sup>5</sup> sur les gares**, qui identifie un doublement des voyageurs utilisant les gares à l'horizon 2030, ce qui posera de nombreux problèmes, accès aux gares et places de stationnement notamment. Ce choix stratégique a deux intérêts : les pôles générateurs de trafic situés dans la zone de desserte vélo de la gare - 3 km par le réseau viaire - bénéficient des infrastructures vélo créées pour faciliter l'accès à la gare ; ils bénéficient également de la visibilité donnée aux vélos et des changements de comportements qui auront été provoqués. **Un effet levier peut alors être enclenché** et les autres pôles générateurs de trafic - établissements scolaires et universitaires, centres commerciaux, hôpitaux.. - peuvent plus facilement contribuer à augmenter et pérenniser des modes de déplacements à vélo. **L'installation, dans ces établissements, de parc à vélos fermés, sera une condition majeure de cette pérennisation.**

Au travers de ces réflexions et de ces actions, le réseau territorial de ces parcs à vélo peut alors être abordé comme une composante de l'armature de la métropole post-Kyoto qu'est le Grand Paris.

<sup>4</sup> *La vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention, PREDIT & Ministère de l'Équipement, 2003.*

<sup>5</sup> *La gare contemporaine, rapport à Monsieur le premier Ministre de Madame Fabienne Keller, 10 mars 2009, disponible sur [www.gare-ensemble.fr](http://www.gare-ensemble.fr)*

