

Fiche action vélo

Les 30 000 emplois de Saint Ouen l'Aumône et d'Eragny sont situés à moins de 3 km des deux gares de Saint Ouen et Liesse : 10 minutes en bus; pour autant 72% des employés y viennent en voiture : le service de bus combiné au train ne permet pas de répondre suffisamment aux besoins pour abandonner la voiture au profit des transports en commun.

On sait l'ampleur du service de bus limité parce qu'une ligne n'a jamais desservi une grande surface, parce que ses coûts et donc nos impôts ne sont pas extensibles : impôts locaux et nationaux pour les contribuables en général ou versement transport pour les entreprises.

Il existe une alternative, très utilisée en Europe du nord et même en France, à Strasbourg : le vélo. Trois kilomètres se parcourent en vélo en moins de 10 minutes ; cette solution alternative est renforcée par l'apparition récente du vélo électrique, autour de 1000 euros à l'achat, qui permet d'effacer les dénivelés courants et d'augmenter la portée des déplacements sans transpirer.

La commission transition du conseil consultatif du développement durable de Cergy-Pontoise s'est emparée de cette question. Il en ressort les analyses et la proposition suivantes.

I- Analyses

1- Avantages :

Apparemment dédié au sport, aux loisirs, l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne présente quelques avantages qui valent la peine de lever les obstacles à son utilisation dans la vie courante.

A des coûts dix fois inférieurs à ceux de la voiture, en achat comme en utilisation et en parking, le vélo est économique pour les ménages, les entreprises, comme pour la collectivité territoriale.

- Sur un trajet domicile travail de 10 km matin et soir, 20 jours par mois, à raison de 5 centimes du km pour le cycliste contre 50 centimes pour le conducteur de voiture, l'économie réalisée lors du passage de la voiture au vélo est de 180 euros par mois pour son utilisateur. S'il permet d'abandonner la deuxième voiture, le gain en pouvoir d'achat est en général l'équivalent d'un treizième mois.

- Bon pour la santé, facteur de bien être, le vélo intéresse aussi l'entreprise et sa productivité, la sécurité sociale et nos cotisations. Les gains en santé ont fait l'objet d'une étude partenariale piloté par la délégation interministérielle au vélo (Atout France, 2009) : au prorata des gains nationaux, ils sont de l'ordre de 3 milliards d'euros sur l'Île de France pour une part modale de 20%. Au prorata des 30 000 emplois de Saint Ouen l'Aumône et d'Eragny: 18 millions d'euros par an.

En outre son impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre peut être significatif par l'effet de levier qu'il crée sur le passage de la voiture à la chaîne de transport vélo-train-vélo (ou bus ou marche à pied, côté habitat): de l'ordre de 500 kg à une tonne d'équivalent CO2 économisées par an et par emploi, suivant que le trajet moyen varie de 10 à 20 km par jour de travail (10km par 200 jours par 250 geco2 économisés par km parcouru font 500 kg équivalent CO2).

Par comparaison, les émissions moyennes par an en France sont de l'ordre 9 tonnes équivalent CO2 par habitant et par an.

2- Contexte :

La communauté d'agglomération s'est dotée d'un schéma directeur vélo et a planifié sa mise en oeuvre dans son plan pluriannuel d'investissement.

Le STIF s'est doté d'un plan de financement et de déploiement d'une offre de garage à vélos appelé Véligo.

La SNCF développe une stratégie d'offre de service de transport multimodal porte à porte.

Dans ce contexte, les avantages énoncés devraient développer tous seuls la pratique du vélo. Force est de constater que tel n'est pas le cas. La commission s'est efforcée d'identifier les obstacles à ce développement et a formalisé une proposition.

II- les obstacles à lever

Trois obstacles ont été identifiés par la commission :

- la possibilité de circuler en sécurité au milieu des voitures,
- la possibilité de garer son vélo et de le retrouver voire de recharger sa batterie pour un vélo électrique,
- la possibilité de tester l'idée même d'abandonner sa voiture pour le vélo, à son propre profit.

1- Circuler en sécurité :

Six membres de la commission ont testé, de jour, les parcours en vélo gare de Saint Ouen l'aumône / zone d'activité de Saint Ouen l'aumône / gare de Liesse / zone d'activité d'Eragny / gare de Saint Ouen l'aumône.

Le test est édifiant : en dépit de nombreux aménagements plus ou moins tombés en désuétude, le parcours n'est pas continu ; il est, sur un court linéaire, dangereux (gare de Liesse- zone

d'activité d'Eragny) et le pompon est gagné par une piste cyclable aménagée barrée par une clôture. Voir la présentation qui sélectionne une partie des 150 photos prises à cette occasion et constitue le diagnostic.

Rétablir ou établir la continuité cyclable peut être fait à peu de frais : quelques panneaux de signalisation, une signalétique homogène sur le parcours, de la peinture au sol à rafraîchir ou installer, une réflexion sur les limitations de vitesse avec l'installation de zones 30 sur des parcours continus et une vigilance sur le parcours de nuit : éclairage et sécurité. Seule la liaison gare de Liesse / zone d'activité d'Eragny demande un aménagement cyclable dédié.

A noter que l'étude pilotée par le délégué interministériel au vélo a identifié un seuil déclenchant de l'utilisation du vélo de 0,65 ml de piste cyclable par habitant. Cergy-Pontoise est à 0,45.

2- Parquer son vélo et le retrouver :

Retrouver son vélo, a fortiori son vélo électrique le soir lorsqu'on y a investi un millier d'euros est une condition nécessaire.

Les français sont les cinquièmes plus importants consommateurs de vélo au monde, et les plus mauvais utilisateurs européens : un français parcourt 87 km en moyenne par an, un polonais ou un italien 300 km et un hollandais 1 000 km. Mais aussi plus de 400 000 vélos sont volés ou détruits chaque année en France, soit près d'un dixième des ventes annuelles. Lever cet obstacle est déterminant. (IFRESI, le vol de bicyclette, 2006)

Un parc de stationnement fermé, au pied des pôles générateurs de trafic, sur le parcours naturel du cycliste, dote le territoire régional d'un déclencheur équivalent à celui de Vélib' à Paris. Les parkings à vélo sont évidemment nécessaires au départ et à l'arrivée, logement, entreprise, lycée, centre commercial ... aux gares lorsque la distance domicile travail est grande. Ils sont d'autant plus nécessaires qu'une prise électrique est requise.

Le parc Véligo, dimensionné à la hauteur de la part modale de l'agglomération de Strasbourg et du doublement de la fréquentation attendue des gares, conduit à réserver des espaces très importants dans la gare et son quartier : pour 30% des montants actuels dans les trains en 1ère couronne et 15% en deuxième.

A l'évidence, la pratique du vélo ne passera pas du jour au lendemain à un tel niveau ; aussi peut-on adopter une démarche de montée en charge progressive de ces parkings. Modulaire, Véligo permet une montée en charge proportionnelle aux besoins constatés, par tranches de 25 à 40 places de vélos: au sein des espaces réservés, au fur et à mesure de la saturation, les modules Véligo peuvent être installés ; les investissements et les coûts de fonctionnement suivent la demande.

A noter que 6 vélos et autant de voyageurs occupent la surface d'une place de parking voiture et un conducteur généralement seul, allégeant d'autant la pression pour la construction de parkings.

3- Tester l'idée d'abandonner sa voiture pour le vélo :

A ce stade, les lieux d'habitat et les motivations des employés qui viennent travailler en voiture, ne sont pas connues ; la part de ceux qui viendraient volontiers en train ou en vélo non plus. Pourtant, 93 % des franciliens habitent à moins de 3 km d'une gare, la distance de pertinence du vélo.

Il est imaginable de faire un parcours domicile-gares-travail en utilisant le vélo à l'arrivée à la gare, si le chef d'entreprise et l'employé sont convaincus de son utilité personnelle et collective : gain de pouvoir d'achat, meilleure santé, accessibilité à l'emploi plus ouverte, plus grande facilité de recrutement, pression à la baisse sur les prélèvements obligatoires.

Cette idée d'utiliser le vélo pour se rendre à son travail ne va pour autant pas de soi ; elle demande une démarche active d'animation par des professionnels pour démarcher les entreprises et les salariés, convaincre, faire émerger la demande, identifier, lever et faire lever les obstacles de tous ordres, suivre la montée en charge des utilisations. Un accompagnement, des moments d'apprentissage et des déclencheurs sont nécessaires. Cf. les actions réalisées sur le Grand Lyon.

Cette démarche active de médiation est à mettre en place.

Pour faire émerger la demande latente, elle suppose qu'une offre physique soit mise en place en parallèle.

Au démarrage puis dans la durée, au delà d'un garage à vélo en sécurité où chacun peut venir se garer avec son vélo propre, trois types d'offres peuvent être développées: la location par un opérateur au salarié, la mise à disposition des salariés de vélos propriété d'une entreprise ou celle d'un groupe d'entreprises propriétaire d'une flotte (mutualisation, donc économie).

III- proposition d'action :

Au fil de la réflexion, il est apparu que la diversité des parties prenantes et la montée en charge en parallèle de l'offre et de la demande latente demandaient de réunir les acteurs autour d'un projet.

Aussi la commission propose que soit monté un projet global de desserte des 30 000 emplois,

- réunissant les parties prenantes : employeurs, salariés, collectivités locales, STIF, SNCF.
- Organisé et doté pour lever les trois obstacles identifiés : circuler en sécurité, parquer son vélo et le retrouver, tester l'idée d'abandonner sa voiture pour le vélo.
- Planifié pour assurer une montée en charge en parallèle de l'offre et de la demande latente.

Il est proposé en conséquence :

- que la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise délibère sur cette proposition
- que les parties prenantes soient sollicitées et réunies pour signature d'un protocole d'accord répartissant les rôles et les actions à mener, le programme, le calendrier et les moyens à mettre en oeuvre.
- qu'un chef de projet soit désigné au sein de la CACP mandaté pour mener à bien et coordonner toutes les actions nécessaires selon la feuille de route ainsi définie.

Jean-Michel Vincent

Président de la commission transition