

RAPPORTS

Conseil général
de l'Environnement
et du Développement
durable

n°- 008348-01

juillet 2013

Audit sur les mesures mises en oeuvre pour favoriser l'usage du vélo dans les services du ministère

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 008348-01

**Audit sur les mesures mises en oeuvre pour
favoriser l'usage du vélo dans les services du
ministère**

établi par

Jean-René Brunetière (coordonnateur)

et

Jean-Pierre Besson

Ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts

Jacques Nadeau

Ingénieur en chef des travaux publics de l'État

juillet 2013

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 008348-01

Date du rapport : juillet 2013

Titre : Audit sur les mesures mises en oeuvre pour favoriser l'usage du vélo dans les services du ministère

Sous-titre du rapport :

Commanditaire(s) : Vice-président du CGEDD

Date de la commande : 4 juin 2012

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Jean-René Brunetière , Jean-Pierre Besson, Jacques Nadeau.

Coordonnateur(trice) : Jean-René Brunetière

Superviseur(euse) : Francis Oziol (CGEDD – 6ème section), puis Lionel Rimoux (CGEDD – 6ème section).

Relecteur: Yannick Tomasi (Secrétaire général adjoint - CGEDD)

Nombre de pages du rapport : 61

[\(1\) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD](#)

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé.....	4
Liste des recommandations.....	6
Introduction.....	8
La commande.....	8
L'objet.....	8
La méthode.....	8
1. Le dispositif national.....	10
1.1. La politique interministérielle.....	10
1.1.1. <i>Le coordonnateur interministériel.....</i>	10
1.1.2. <i>Les mesures récentes.....</i>	10
1.1.3. <i>Les politiques impactées.....</i>	11
1.2. La politique générale, le dispositif et les instructions en vigueur au MEDDE.....	12
2. L'état des lieux en 2012.....	14
2.1. Les résultats de l'enquête des MIGT.....	14
2.1.1. <i>L'enquête.....</i>	14
2.1.2. <i>Approche quantitative de la pratique du vélo.....</i>	14
2.1.3. <i>Les types de mesures prises dans les services.....</i>	16
2.2. Les difficultés, les attentes et les demandes rencontrées.....	17
2.2.1. <i>Les obstacles les plus souvent évoqués.....</i>	17
2.2.2. <i>Les attentes des usagers.....</i>	18
2.2.3. <i>Les attentes des services envers l'administration centrale :.....</i>	19
3. Les « bonnes pratiques » observées.....	20
3.1. Les bonnes pratiques observées dans les services du ministère.....	20
3.1.1. <i>La planification : les plans de déplacement.....</i>	20
3.1.2. <i>Les vélos.....</i>	20
3.1.3. <i>Les équipements, le matériel.....</i>	21
3.1.4. <i>Les aménagements de locaux.....</i>	22
3.1.5. <i>Les aménagements urbains.....</i>	24
3.1.6. <i>L'organisation.....</i>	25
3.1.7. <i>Les aides.....</i>	25
3.1.8. <i>L'initiation et la familiarisation.....</i>	25
3.1.9. <i>Le « relai vélo », couramment appelés « Mme ou M. vélo ».....</i>	26
3.1.10. <i>La promotion, la communication.....</i>	27
3.1.11. <i>La réduction du stationnement automobile.....</i>	27
3.2. Les bonnes pratiques observées à l'extérieur des services.....	27
3.2.1. <i>Au sein des administrations.....</i>	27

3.2.2. <i>Au sein d'autres organisations en France</i>	27
3.2.3. <i>Dans d'autres pays européens</i>	29
4. Recommandations de la mission	30
4.1. Les déterminants d'une politique locale.....	32
4.1.1. <i>L'image du vélo</i>	32
4.1.2. <i>La sécurité réelle et ressentie</i>	32
4.1.3. <i>Les aménagements internes</i>	33
4.1.4. <i>Les matériels</i>	34
4.1.5. <i>Les aspects financiers</i>	34
4.1.6. <i>Les facilités excessives données aux automobiles</i>	35
4.1.7. <i>La communication et l'échange d'expérience</i>	35
4.2. Un point des aspects juridiques.....	37
4.2.1. <i>Les règles générales concernant les responsabilités</i>	37
4.2.2. <i>Les options locales</i>	37
Conclusion	39
Annexes	42
1. Lettre de mission	43
2. Liste des personnes rencontrées	44
3. Questionnaire aux services	47
1. Etat des lieux.....	47
1,1, <i>Nombres constatés</i>	47
1,2, <i>vélos de service (s'il y en a)</i> :.....	48
1,3, <i>évolution passée</i> :	48
1,4, <i>Stationnement</i>	48
1.5. <i>Autres installations</i>	48
2. Mesures prises par le service pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements des agents.....	48
2,1, <i>Actions volontaires</i> :.....	48
2.2. <i>Plan de déplacement</i>	49
2,3, <i>Référent vélo</i>	49
2,4, <i>Aides particulières</i>	49
2,5, <i>Manifestations</i>	49
2,6, <i>Autres</i>	49
3, Enseignements, projets et perspectives.....	50
3,1, <i>Enquête</i>	50
3,2, <i>Les enseignements</i>	50
3,3, <i>Les freins</i> :.....	50
3,4, <i>Les projets</i>	50

3,5, L'information.....	50
3,6, Quelles sont les mesures que le service attendrait du niveau central pour favoriser ces pratiques?	50
4, Expériences locales.....	50
5, Autres observations et libres commentaires.....	50
4. Glossaire des sigles et acronymes.....	51
5. Note de la DAJ sur les aspects juridiques.....	52

Résumé

La pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail se développe dans les services administratifs. Dans les services du ministère en charge du développement durable, elle a doublé en 10 ans. Les efforts des municipalités pour l'aménagement de l'espace public ou la mise à disposition de vélos à usage partagé y a beaucoup contribué.

Les services eux-mêmes ont développé des politiques d'accompagnement et de soutien de ce mouvement, dont l'enquête lancée par la mission et à laquelle 110 services ont répondu, permet de dresser un panorama encourageant. Certes les efforts et les résultats sont inégaux suivant les endroits, mais le mouvement est engagé et les initiatives se sont multipliées.

L'image du déplacement à vélo est en train de changer, quittant la réputation d'originalité suscitant le sourire ou la condescendance pour entrer dans la normalité d'un mode de transport commode, économique, sain et écologique qui est de mise depuis longtemps en Allemagne, au Benelux ou dans l'Europe du nord. Cette mutation ne se fait pas de manière homogène sur le territoire et on constate de grandes disparités entre des villes où le mouvement n'a guère démarré et d'autres où il est déjà très avancé, les « parts modales » du vélo dans les déplacements domicile-travail allant de 0 à 15 ou 20 %.

Rien n'empêche de penser que de tels taux de 20 % et plus ne puissent devenir la norme dans la décennie qui vient, à condition que le ministère marque sa volonté résolue et développe une politique d'encouragement. C'est sur l'initiative locale que doit se fonder une politique à deux volets principaux :

- l'accueil physique des vélos, et le déploiement d'installations de qualité pour l'accès et le stationnement ;
- la pédagogie de proximité pour surmonter les réticences psychologiques (fondées souvent sur des images inexactes de la pratique du vélo urbain) et fournir les clés d'une pratique sûre et agréable.

Une telle politique ne réclame pas de gros moyens financiers : les enjeux financiers restent modestes et très inférieurs en tout état de cause à ce qui est communément consenti pour l'automobile. Elle fait appel au compagnonnage entre ceux qui sont familiers de ce moyen de transport et ceux qui souhaitent s'y initier. Les associations apportent une aide précieuse.

Peu exigeante en termes de moyens, elle l'est plus en termes d'engagement des dirigeants. L'image de l'automobile de service comme signe de standing hiérarchique doit être combattue comme archaïque et contradictoire avec les missions du développement durable, et il faut inviter les dirigeants à donner le « la » par leur pratique personnelle.



Photo Weelz.fr¹

¹ Photos du rapport : Weelz.fr, Jacques Saint-Marc (JSM), Jean-René Brunetière (JRB)

Liste des recommandations

Pages

Recommandation n° 1

Sauf impossibilité clairement identifiée, les cadres dirigeants doivent être invités à privilégier la marche et le vélo (ou le VAE) pour leurs déplacements professionnels. 32

Recommandation n° 2

Les services doivent participer à l'amélioration du réseau, en capitalisant les observations sur les difficultés et les améliorations possibles. 32

Recommandation n° 3

Les actions destinées à initier les agents intéressés à la pratique concrète du vélo doivent être soutenues, éventuellement dans le cadre de la formation professionnelle. 33

Recommandation n° 4

Dans un délai de 5 ans, chaque usager de vélo doit trouver sur son lieu de travail une place de stationnement conforme aux recommandations du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) L'administration centrale doit étudier le mode de financement le plus approprié. 34

Recommandation n° 5

La mission recommande un moratoire sur l'acquisition de vélos de service supplémentaires, ces équipements étant aujourd'hui quasiment inutilisés. Ce gel des acquisitions pourra être réévalué dans quelques années, notamment quand les VAE seront devenus plus familiers. 34

Recommandation n° 6

Dans la mesure où cela ne gêne pas le service, la mission ne voit pas d'inconvénients à autoriser les agents à utiliser les vélos de service pour des trajets domicile-travail occasionnels.

34

Recommandation n° 7

Certaines villes ont des systèmes de location de vélos longue durée ou de vélos en libre service, et, dans ce cas, il est normal que le service participe financièrement à l'abonnement (ce qui est le cas en général).

35

Recommandation n° 8

Les services donnent le choix aux agents entre une participation aux abonnements aux transports en commun et une participation à un abonnement à un service public de vélos. La mission serait favorable au cumul des deux, en particulier pour favoriser les solutions multimodales vélos+transports en commun (TC).

35

Recommandation N° 9

Il y a lieu d'envisager, d'abord là où les circonstances s'y prêtent, des plans de réduction des capacités de stationnement automobile, en discutant de compensations profitant à tous les agents.

36

Introduction

La commande

Le programme de travail 2012 du Conseil général de l'environnement durable (CGEDD) prévoit une mission d'audit sur les mesures mises en œuvre pour favoriser l'usage du vélo dans les services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le présent rapport, conformément à la lettre de mission, dresse un état des lieux de ces mesures, recense un certain nombre de bonnes pratiques et formule des recommandations.

L'objet

La nécessaire diminution des émissions de gaz à effet de serre, le souci d'économiser l'énergie et de réduire la facture énergétique des ménages, la volonté de réduire les pollutions aériennes, l'effet bénéfique pour la santé de l'exercice physique, autant de facteurs qui poussent à développer les modes de transports « doux », la marche et le cyclisme, notamment pour les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels de courte distance.

Dans les services du ministère, depuis quelques années, des directives ont été données et des initiatives ont été prises pour développer ces pratiques. Il est opportun d'en faire le point et de proposer des mesures propres à engager une seconde étape de cette transition.

C'est l'objet de la présente mission.

La méthode

La mission a rencontré les responsables en charge du développement de cette politique au secrétariat général du ministère, ainsi que le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Elle a élaboré un questionnaire (annexe 3) que les missions d'inspections générales territoriales (MIGT) ont diffusé dans les services déconcentrés, le réseau scientifique et technique et les écoles, et dont elles ont établi des synthèses locales.

Un questionnaire analogue a été diffusé dans les services centraux et les services à compétence nationale.

La mission a tiré de ces questionnaires un constat de la pratique actuelle et des mesures en vigueur, ainsi qu'un recueil des expériences remarquables.

La mission a effectué une recherche documentaire, notamment sur les expériences et les projets français ou étrangers, avec l'aide du service de la documentation du CGEDD.

La mission a rencontré les services techniques compétents (notamment le CERTU).

Elle s'est déplacée à Lyon et à Strasbourg pour prendre connaissance des expériences et des réflexions locales.

1. Le dispositif national

1.1. La politique interministérielle

La politique nationale a été récemment récapitulée à l'occasion du « plan national vélo » établi par le groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo, sous la présidence de M. Philippe GOUJON, député de Paris, et remis au ministre des transports en janvier 2012.

1.1.1. Le coordonnateur interministériel

Une fonction de Coordonnateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo a été créée en avril 2006. Ses actions s'appuient sur un réseau constitué d'une équipe d'appui interministérielle, de relais locaux et de partenaires associés aux actions. S'ajoute à ce réseau l'appui constitué par la Mission Nationale des Véloroutes et Voies verte.

1.1.2. Les mesures récentes

La liste rappelée par le groupe de travail précité est relativement fournie, même si de nombreuses dispositions sont encore mal connues de leurs bénéficiaires potentiels. On peut rappeler notamment :

- la prise en charge par l'employeur de 50 % de l'abonnement à un service public de location de vélos (décret du 30 décembre 2008) ;
- la compétence donnée aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) d'offrir un service de location de vélo (article 13 de la Loi Grenelle 1) ;
- les décrets de 2008 et de 2010 du « Code de la Rue » qui définissent le principe de prudence, créent les zones de rencontre, généralisent les doubles sens cyclables dans les zones 30, permettent aux maires d'autoriser le tourne-à-droite des cyclistes aux feux rouges, etc. ;
- l'obligation de créer des capacités de stationnement des vélos dans les immeubles à usage d'habitation neufs et dans les immeubles à usage tertiaire neufs et rénovés (article 57 de la Loi Grenelle 2) ;
- l'intégration du vélo dans le programme d'aide de l'État aux projets de transport en commun en site propre (TCSP) -(tramway, bus à haut niveau de service...)- de province lancé sous la forme de l'appel à projet de 2010 pour environ 10 M€ sur un apport total de l'État de 590 M€ ;
- l'adoption le 11 mai 2010 en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V) révisé, ainsi que d'un cadre de co-financement sélectif de l'État pour sa réalisation ;

- le lancement de l'association France Vélo Tourisme (FVT) par les acteurs privés et publics concernés, dans le but de promouvoir le tourisme à vélo : l'État l'accompagne maintenant, y compris financièrement ;
- l'intégration du vélo dans les démarches Écoquartiers et Écocités ;
- la prise en compte du vélo dans les filières et projets d'innovation par les ministères concernés et leurs partenaires.

Le vélo acquiert ainsi progressivement en France un « droit de cité » dans les politiques de l'État, avec quelque retard sur les pays d'Europe du nord comparables à la France, mais aussi avec une indéniable accélération liée à la prise de conscience écologique, notamment à l'occasion du Grenelle Environnement.



Garage à vélo public à Bruges (photo JRB)

1.1.3. Les politiques impactées

Le développement de la pratique du vélo émerge simultanément à plusieurs registres de politiques publiques :

- les transports, bien entendu, où le vélo couvre des créneaux particuliers : courtes et moyennes distances, rabattement vers les transports en commun, déplacement d'agrément... on ne conçoit plus aujourd'hui de plan de transport sans prise en compte du vélo ;
- l'aménagement urbain prend de plus en plus en compte les nécessités de la pratique confortable et sûre du vélo. On verra dans la suite de ce rapport que là

réside probablement le point clé majeur du développement de ce mode de déplacement. Certaines villes, notamment Paris, ont entrepris des transformations de fond de leur voirie (pistes et bandes cyclables, contresens aménagés, stationnement...) qui les rapprochent des meilleurs standards européens. Ces aménagements induisent progressivement une transformation profonde de l'usage de l'espace public, vers des pratiques de plus en plus « civilisées » (ralentissement des vitesses, meilleur respect de l'autre, etc.). Là aussi, il devient de plus en plus difficile d'ignorer les cyclistes dans les projets d'aménagement de l'espace ;

- la santé : la pratique régulière du vélo, selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), engendre des bienfaits pour la santé et des économies corrélatives de dépenses (5,6 milliards d'€ en France selon l'OMS), largement supérieures aux conséquences de l'accidentologie spécifique² ;
- l'éco-responsabilité des organisations et notamment de l'administration publique s'exprime entre autres dans des « plans de déplacement d'entreprise » (PDE) et des « plans de déplacement d'administration » (PDA). Ces plans se généralisent, et tous font une place au vélo.

Ainsi, c'est d'un ensemble de politiques convergentes (accompagné par une évolution favorable de la législation) que l'on peut attendre le développement de la pratique du vélo dans le cadre de l'activité professionnelle.

1.2. La politique générale, le dispositif et les instructions en vigueur au MEDDE

Au sein des services qui composent aujourd'hui le ministère du développement durable, des initiatives ont été prises pour développer la pratique du vélo dans le cadre professionnel, notamment pour les trajets domicile-travail. Outre une impulsion particulière à s'inscrire dans les démarches d'éco-responsabilité (notamment au travers de plans de déplacement d'administration), deux types d'initiatives ont inscrit leurs traces sur le terrain :

- la nomination de « relais vélo » ou « monsieur ou madame vélo » dans les services ;
- les aides financières données pour l'achat de vélos de service (mécaniques ou à assistance électrique) et pour l'aménagement des lieux (garages à vélo, douches, vestiaires...), parfois pour l'achat de matériel (de sécurité, notamment).

L'enquête dont il sera rendu compte dans la suite de ce rapport montre que ces mesures ont été assez largement suivies d'effet.

² Quelques études laissent même penser que la présence de nombreux cyclistes dans la circulation (avec les aménagements corollaires) diminue globalement le niveau de l'accidentologie générale, notamment du fait de la diminution des vitesses de circulation des véhicules automobiles.



Garage à vélo de la DREAL d'Alsace (Photo JRB)

2. L'état des lieux en 2012

2.1. Les résultats de l'enquête des MIGT

2.1.1. L'enquête

La mission a diligenté une enquête auprès des services centraux et déconcentrés du ministère, ainsi qu'auprès des directions départementales des territoires (DDT ou DDTM). On trouvera copie du questionnaire en annexe. Les MIGT ont administré cette enquête dans leur circonscription et ont chacune produit une synthèse.

Pour chaque service, par souci de simplification, on ne demandait que les chiffres correspondant au site principal. Lorsque le service était logé dans un site partagé (une cité administrative, par exemple), certains services ont fourni les chiffres pour l'ensemble du site, d'autres ont fait une estimation sommaire au pro-rata de l'importance des services. Lors de l'exploitation, la mission s'est permis des interpolations ou des approximations, aux fins d'agrégation, « 8 à 10 » devenant par exemple « 9 » dans le tableur de synthèse. Ces arrondis n'affectent que très marginalement les résultats.

Le Secrétariat général a produit une réponse pour le site parisien de La Défense.

110 sites hors Paris ont fait l'objet d'une réponse, accueillant au total 23 686 agents. L'échantillon a paru suffisant à la mission pour l'objet de l'enquête et il a révélé un panorama qu'on peut considérer comme quasi-exhaustif des pratiques, des initiatives, des réflexions et des attentes en cours dans les services. De nombreuses réponses étaient très développées, souvent accompagnées de documents illustrant les initiatives prises et leur déroulement, témoignant d'un intérêt global réel pour le sujet.

Il est probable que les services les plus motivés ont eu un taux de réponse supérieur aux autres, de sorte que les chiffres peuvent être considérés comme légèrement optimistes. Le taux de réponse élevé (de l'ordre de 40 %) limite toutefois ce risque de surestimation.

2.1.2. Approche quantitative de la pratique du vélo

La mission a procédé à un dépouillement exhaustif des réponses reçues. Pour recueillir une approche homogène et concrète de la pratique, la mission avait choisi de demander combien de vélos étaient en stationnement, au maximum (un jour de beau temps) et au minimum (un jour de mauvais temps). Ces indications ne reflètent sans doute pas parfaitement la pratique : par exemple :

- les vélos abrités dans les bureaux ne sont pas comptés ;
- les trajets de rabattement du domicile vers des transports en commun échappent également ;

- mais en revanche, un vélo peut rester en stationnement sans avoir servi le jour du constat.

Sous ces réserves, on constate sur l'échantillon un taux moyen de présence de vélo (nombre de vélos stationnés/nombre d'agents sur le site) de :

- 6,70 % les jours de beau temps ;
- 3,24 % les jours de mauvais temps.

Lorsque les services ont effectué des enquêtes auprès des agents sur l'usage du vélo, la « part modale » du vélo ressortant de l'enquête était souvent légèrement supérieure au « taux de présence de vélos par beau temps ».

La dispersion des résultats est très grande :

- la part « beau temps » va de 0 à 32 %, 9 sites (1090 agents) dépassent 15 % ;
- la part « mauvais temps » va de 0 à 12,5 %, 6 sites dépassant 10 %.

La pratique du vélo a en moyenne doublé en 10 ans, selon des approximations peu documentées, mais convergentes.

Aucune corrélation évidente n'apparaît avec le climat : on trouve dans les 10 premiers des sites du nord, d'Alsace, de l'ouest, du sud-est et du sud-ouest. En revanche, on n'y trouve pas de sites escarpés : le relief semble avoir un effet dissuasif.

Ces résultats laissent penser que le gisement de progrès est considérable et que des objectifs de taux de pratique dépassant 15 % ne sont pas utopiques dans la décennie qui vient, hors sans doute quelques sites particulièrement escarpés.

Le vélo à assistance électrique personnel ne fait encore que de rares apparitions (1 pour 300 agents)³.

40 sites sur 110 offrent aux agents des places de stationnement sécurisées (en intérieur) en nombre suffisant pour tous les pratiquants.

Tous les services offrent des arceaux abrités à défaut de places sécurisées. L'exposition au risque de vol est plus ou moins grande selon le dispositif de filtrage des entrées sur le site.

1/5 des sites disposent de vestiaires.

Les 2/3 des sites disposent de douches.

³ Autres lieux, autres mœurs : à Beijing, tous les deux roues à moteur sont électriques et le moteur thermique est interdit pour les deux-roues. On estime à 300 millions le nombre de deux-roues à moteur électrique mis en circulation en Chine depuis l'origine.

Ces installations ne sont utilisées que dans un site sur dix dans le cadre des déplacements domicile travail en vélo. Les douches sont plutôt utilisées par les personnes qui profitent de la pause méridienne pour faire du sport.

Les 2/3 des sites sont dotés d'un plan de déplacement d'administration ou équivalent. Quelques sites font l'objet d'un PDA en projet. Ces plans ont toujours un volet « vélo ».

56 % des sites ont un « référent vélo », une « Mme vélo » ou un « M. vélo », très souvent consacrant 10 % de son temps à cette mission (sur les sites de taille moyenne, de l'ordre de 200 agents).

84 sites sur 110 se sont dotés de vélos de service (en moyenne 4 vélos par site équipé). Ils sont peu utilisés dans la plupart des cas.

60 sites sur 110 se sont dotés de vélos de service à assistance électrique (en moyenne 3 vélos par site équipé). Ces vélos ne sont pas utilisés, ou presque pas. Une partie des VAE est hors d'usage. Les raisons invoquées sont :

- que les distances des trajets professionnels sont soit trop longs (interurbains), soit trop courts (on va à la préfecture à pied) ;
- que ceux qui utilisent le vélo pour leurs déplacements professionnels sont ceux qui viennent au travail en vélo : ils utilisent alors leur vélo personnel.

Le vélo à assistance électrique, conçu pour faciliter l'usage en économisant des efforts et en facilitant la montée des côtes, semble paradoxalement être appréhendé comme un objet peu familier, sur lequel on se risquera avec plus d'appréhension que sur un vélo « normal ».

2.1.3. Les types de mesures prises dans les services

Tous les services répondant ou presque ont pris ou se sont associés à des initiatives visant à promouvoir l'usage des « modes doux » de déplacement.

- Les PDA

Si l'on inclut les services qui sont en train d'élaborer un PDA, ce sont près de 4 services sur 5 qui ont ainsi programmé des actions pour économiser l'énergie et les émissions de GES dans les transports. On trouvera ci-dessous un panorama des mesures concernant le vélo qu'on y trouve.

- Les aménagements

Les services n'ont pas la maîtrise de l'aménagement urbain autour de leur site. Ils négocient parfois avec les autorités municipales pour obtenir des améliorations aux environs de leurs bâtiments.

- **Les actions de promotion et de sensibilisation**

Les services organisent (souvent à l'occasion de la semaine de l'environnement) des manifestations visant à promouvoir l'usage du vélo.

2.2. Les difficultés, les attentes et les demandes rencontrées

2.2.1. Les obstacles les plus souvent évoqués

L'enquête posait la question des obstacles rencontrés par le développement de la pratique du vélo. Les résultats n'ont pas la valeur d'un sondage direct auprès des agents, mais étaient donnés par l'intermédiaire du responsable du traitement du questionnaire. Cela n'entache guère les grandes lignes des résultats :

Ce sont les conditions de circulation des cyclistes en ville qui sont de loin évoquées en premier. Sur l'ensemble des réponses :

- 53 % évoquent les déficiences de l'aménagement de la voirie ;
- 25 % évoquent le danger, les risques, l'insécurité ;
- 24 % évoquent le sentiment du danger.

Si ces trois expressions se recoupent, on peut remarquer que le risque pour les cyclistes n'est pas considéré comme une fatalité, et que les agents attendent des municipalités les aménagements nécessaires : on peut penser que, de plus en plus, la norme sera la « ville cyclable ». Enfin, les répondants qui évoquent le sentiment de danger estiment souvent que la pédagogie et l'apprentissage de la conduite du vélo en ville est de nature à la surmonter.

Les questions de distance de trajet et de concurrence des autres modes viennent tout de suite après :

- 38 % évoquent les distances domicile travail trop longues (et mettent en cause souvent l'étalement urbain), le vélo étant jugé raisonnable pour les trajets de moins de 5 km ;
- à l'inverse, 9 % évoquent la concurrence de la marche pour les trajets courts ;
- 8 % évoquent la concurrence des transports en commun ;
- et 17 % évoquent les trop grandes facilités accordées à la voiture individuelle, notamment en termes de stationnement sur le site.

Viennent ensuite les questions de l'ordre du confort :

- 34 % évoquent les aléas du climat (ce qui corrobore la pratique deux fois moindre les jours de mauvais temps) ; on évoque parfois dans les commentaires la crainte de partir par temps sec et de trouver la pluie au retour ;

- 10 % évoquent la transpiration et les problèmes vestimentaires ;
- 6 % évoquent le manque de douches sur le site, dans le même ordre de préoccupation ;
- 29 % évoquent le relief, l'effet semblant renforcé du fait que les villes au relief accidenté sont moins avancées dans les aménagements de voirie pour cyclistes que les autres; ni les petits développements des vélos modernes, ni les VAE ne sont évoqués comme répondant à cette question ;
- 6 % évoquent les dossiers ou les affaires diverses à transporter ;
- 4 % évoquent la fatigue et les capacités physiques limitantes.

La peur du vol de vélo est souvent mentionnée :

- 18 % évoquent le manque de stationnement sécurisé.

Enfin sont mentionnés des facteurs appelant sensibilisation et information :

- 8 % évoquent tout simplement le poids des habitudes ;
- 6 % évoquent le manque de pratique ;
- 5 % évoquent le manque d'information, notamment sur les itinéraires sécurisés.

La question de l'usage multimodal vélo et transports en commun, soit en utilisant le vélo comme moyen de rabattement vers une gare, soit en embarquant un vélo (pliable ?) dans un TC, ne ressort pas spontanément.

2.2.2. Les attentes des usagers

Les attentes des pratiquants portent essentiellement sur l'amélioration des équipements existants (qualité et sécurité des stationnements, notamment) :

Les attentes des non usagers du vélo pour « sauter le pas » méritent réflexion :

- la demande de vestiaire et de douches correspond semble-t-il à un imaginaire éloigné de la réalité, qui confond la pratique sportive du vélo (l'effort, la transpiration...) et la pratique urbaine (effort d'intensité comparable à la marche, vitesse réduite, équipements de confort...) ⁴ ;
- la réticence de fond s'exprime plus en termes de « mode d'emploi » de ce moyen de transport : même si le vélo est un engin simple, il suppose chez son utilisateur un « bagage » minimum en termes de matériel, de connaissances,

⁴ cf. la distinction opérée par Roland Barthes dans « mythologiques » (1954) entre le « vélo », instrument de sport et la « bicyclette » instrument de déplacement. Depuis, le terme de « bicyclette » a vu son usage quasiment disparaître du langage courant, mais il y a place pour deux concepts différents.

de comportements et de réflexes. Une initiation et un apprentissage minimum sont nécessaires ;

- Enfin, le vélo ne gagne que progressivement son image de moyen de transport aussi sérieux qu'un autre. L'époque où on regardait avec le sourire l'original qui venait au bureau en vélo ne se dissipe que progressivement ; entièrement dépassée dans certaines villes comme Strasbourg, La Rochelle ou Paris, encore vivace dans d'autres, en mutation un peu partout. L'aspect psychologique n'est pas à négliger.

2.2.3. Les attentes des services envers l'administration centrale :

Les services n'adressent pas des attentes démesurées à l'administration centrale et 32 % n'attendent rien d'elle.

Des attentes financières s'expriment :

- 30 % attendent des moyens pour financer les équipements nécessaires, stationnement ou vélos de service ;
- 16 % attendent une amélioration des aides aux utilisateurs (aide à l'achat d'un vélo, prise en charge de frais kilométriques, cumul d'abonnements TC et aide aux vélos...).

des attentes techniques :

- 16 % attendent de l'information sur des retours d'expériences réussies ;
- 12 % des documents méthodologiques, guides ou vade-mecum ;
- 9 % des supports de formation ;
- 3 % une assistance technique, notamment des centres d'études techniques de l'équipement (CETE) ;
- 2 % une clarification des aspects juridiques (responsabilités).

des attentes de communication

- 11 % une communication centrale de promotion du vélo ;
- 11 % des moyens d'échange plus développés (animation du réseau de « relais vélo », bulletin, site Internet, crédits de communication...).

enfin

- 12 % attendent que l'État incite les collectivités locales à aménager leurs réseaux pour les cyclistes.

3. Les « bonnes pratiques » observées

3.1. Les bonnes pratiques observées dans les services du ministère

Les services interrogés ont transmis à la mission un ensemble de documents témoignant de leurs initiatives, qui dessinent un paysage actif et souvent imaginatif.

3.1.1. La planification : les plans de déplacement

Plus des trois quarts des services ont élaboré et mettent en œuvre un « Plan de déplacement ». Ce plan peut correspondre à un site ou à un service administratif particulier (« Plan de déplacement d'administration » - PDA), être inter-administratif (« Plan de déplacement inter-administratif») ou inter-organismes, publics et privés (« Plan de déplacement d'entreprise » : Côtes d'Armor). Tous ces plans ont un chapitre « modes doux de déplacements » traitant de la marche et du vélo.

En amont du PDA, le plus souvent, une enquête est faite auprès des agents ; elle est parfois renouvelée tous les 3 ou 5 ans pour suivre les progrès.

Parfois, le déclencheur est l'étude du bilan des émissions de gaz à effet de serre (« bilan carbone » ou équivalent) du service (DDT 74), qui débouche sur des objectifs de réduction à moyen terme (DDT 74). Ces bilans imputent en général de l'ordre de 40 % des émissions aux transports domicile travail et aux trajets professionnels.

3.1.2. Les vélos

Certaines initiatives touchent aux vélos à usage personnel. On peut citer :

- des actions d'entretien et de marquage⁵ gratuits (p. ex. à la DREAL Alsace) ;
- la prise en charge à 50% des frais de location d'un vélo à assistance électrique .
- le prêt de vélo par une structure associative du personnel.

Certains services n'oublient pas de prendre en compte la trottinette parmi les « modes doux » (DREAL Franche-Comté).

D'autres concernent les vélos en libre service dans les villes qui se sont dotées d'un tel service :

- certains services ont signé une convention avec le concessionnaire du service : par exemple, la direction interdépartementale des routes (DIR) Centre-Est a

⁵ Le « marquage » sert à retrouver le propriétaire du vélo « emprunté » puis abandonné et retrouvé. La FUBicy tient un registre associant les numéros et les coordonnées des propriétaires et organise des séances de « marquage » dans toute la France.

souscrit des abonnements annuels (au prix unitaire de 49 euros pour les 9 premiers et 39 pour les suivants) ;

- on trouve à Angers un service (« VéloCité ») de prêt gratuit d'un vélo proposé à tous ceux qui habitent ou travaillent dans l'agglomération angevine ;
- D'autres conventions sont en cours de négociation; certaines demandes des services se sont cependant heurtées à des refus des concessionnaires (...).

Des vélos de service ont été acquis par une majorité de services pour les déplacements professionnels. Le système de réservation peut différer d'un endroit à l'autre, et sa lourdeur pose parfois problème. On trouve :

- soit des systèmes « sui generis », parfois jugés dissuasifs par les utilisateurs ;
- soit l'extension aux vélos du système en vigueur pour les voitures de service ;
- soit un accès sans réservation, directement avec la carte de badgeage (DDT 74).

Il va de soi que la facilité d'accès est un facteur favorisant l'utilisation.

Les services ont souvent introduit des vélos à assistance électrique parmi les vélos de service. Ces vélos ont à ce jour globalement très peu de succès pour des raisons qu'on analysera ci-dessous.

Certains services acceptent que les vélos de service soient utilisés pour le trajet domicile-travail lorsque les circonstances le justifient (horaires tardifs ou matinaux, raccourcissement de trajets...). Aucun ne va jusqu'à mettre à la disposition d'agents, pour l'ensemble de leurs trajets (professionnels et domicile-travail), des vélos acquis par l'administration⁶.

L'École nationale des techniciens de l'équipement (ENTE), établissement de Valenciennes, a souscrit une assurance responsabilité civile pour l'usage du vélo dans le cadre professionnel.

Sur l'ensemble des questions de sécurité et de responsabilité de l'employeur et du cycliste, un certain nombre de services font état d'interrogations (auxquelles le présent rapport s'efforce d'apporter des éléments de réponse : v. 4,2).

3.1.3. Les équipements, le matériel

De nombreux services mettent à la disposition des agents utilisant les vélos de service des équipements :

- de sécurité :
- gilet réfléchissant ;

⁶ Ce qui se fait dans d'autres organisations, notamment des collectivités territoriales: la Communauté urbaine de Strasbourg gère ainsi environ 1300 vélos à la disposition de ses 8000 agents

- casque...
- de confort :
 - vêtements de pluie (cape cycliste) ;
 - gants ;
 - pinces à vélo,
- ou utilitaires :
 - paniers ou sacoches de transports adaptés aux objets transportés par les agents (dossiers, ordinateurs portables, équipements pour le vélo notamment) ;
 - documents : plan des itinéraires cyclistes, constats amiables ;
 - outillage de secours : trousse, bombe anti-crevaison.

3.1.4. Les aménagements de locaux

3.1.4.1. Le stationnement des vélos

La plupart des services offrent des places de stationnement pour les vélos. Il y a une gradation dans la qualité de ces places, selon qu'elles sont :

- à l'extérieur, abritées ou non, dans un lieu d'entrée libre ou filtrée, ou en intérieur, sécurisées ou non ;
- dotées de dispositifs d'attache sommaires (« pinces-roues », p. ex.) ou d'arceaux de bonne qualité ;
- d'accès plus ou moins aisé.



Les aléas du « pince-roue » (photo JRB)

Certains services distinguent un stationnement pour les visiteurs, près de l'entrée, et un pour le personnel.

Même dans les services offrant des places de stationnement, certains agents préfèrent garder leur vélo dans leur bureau. Si cela ne crée pas de difficultés réelle au service, cette pratique est admise.



Vélo au bureau (photo JRB)

3.1.4.2. Vestiaire et douches sur lieu de travail

Les 2/3 des services mettent des douches à la disposition de leurs agents (souvent du fait de la présence sur place d'activités nécessitant cet équipement). Les vestiaires sont plus rares. Comme on l'a vu au 2.1.3, les douches servent essentiellement aux agents qui font du sport (notamment lors de la pause méridienne), mais très peu dans le cadre du domicile-travail à vélo.

3.1.4.3. Matériel d'entretien

Quelques services mettent à disposition des agents dans un local fermé (DREAL Alsace), ou à l'accueil (DDT Puy de Dôme), un outillage de première nécessité pour l'entretien de première intention (un « kit réparation ») des vélos personnels. Les pompes à pied, par exemple, sont appréciées et utilisées.

Les ateliers où l'agent peut effectuer sur son vélo du gros entretien ou des réparations conséquentes sont rares. Sauf cas particulier, le lieu de travail n'est pas l'endroit idéal pour bricoler son vélo.

En revanche, l'entretien des vélos de service pose parfois problème : on trouve déjà des vélos électriques délaissés faute de savoir les réparer.

3.1.5. Les aménagements urbains

Les aménagements urbains ne dépendent pas des services enquêtés, mais ils apparaissent essentiels pour le développement de la pratique quotidienne.

3.1.5.1. Repérage des itinéraires

Les itinéraires les plus judicieux pour les cyclistes ne sont pas les mêmes que pour les automobilistes.

Certains services ont déployé des initiatives intéressantes pour faire connaître aux agents intéressés par le déplacement en vélo les cheminements les plus adaptés et les plus sûrs pour les déplacements les plus courants (du domicile au travail ou d'un site administratif à un autre).

Certains (DDT 74) ont établi un plan d'accès aux sites les plus fréquentés identifiant les itinéraires cyclables et piétons (piste, bande et double sens cyclables, voie verte, zone 30, rues piétonnes), localisant les pôles générateurs (gare ferroviaire, routière, mairie, préfecture et sous-préfecture, cité administrative, communauté d'agglo, ...) et indiquant des temps de parcours à vélo et à pied. Ces cartes présentant les itinéraires privilégiés par l'expérience des utilisateurs sont mises à jour par ceux-ci (CETE Rouen).

Certains ont inclus dans le livret d'accueil et sur le site intranet une page de présentation des différents trajets (vélo et transports en commun) et ont donné systématiquement une information aux nouveaux arrivants lors des journées d'accueil.

3.1.5.2. Contributions à l'amélioration du réseau

Des services réunissent les agents utilisant le vélo pour se rendre au travail pour cibler avec eux les itinéraires qui ont besoin d'être aménagés. Ils font remonter auprès des services municipaux les dysfonctionnements en termes d'aménagements cyclables (DDT Puy de Dôme).

La « capitalisation des points à sécuriser identifiés », à la DREAL de Lorraine, consiste en la mise en place d'un dispositif de capitalisation des points à sécuriser identifiés par les agents de la DREAL sur leurs trajets à vélo. Il est fondé sur le couplage d'une fiche « Déclaration de problèmes de déplacement » avec une couche SIG (système d'information géographique).

3.1.6. L'organisation

Certains services permettent l'utilisation des vélos de services en dehors du cadre professionnel dès lors qu'il n'y a pas conflit avec l'utilisation des vélos pendant les heures de services et dans des cas suivants :

- pour aller déjeuner entre 11h30 et 14h (objectif = gain de temps pour l'agent, diminution de l'usage de la voiture) ;
- pour rentrer à son domicile en fin de journée ; si l'agent avait prévu d'utiliser les transports en commun et qu'il n'y en a plus ; ou si l'agent avait prévu de covoiturer en tant que passager et qu'il n'a plus de solution de covoiturage.

Pour parer la crainte de voir des événements imprévus empêcher le cycliste de revenir à son point de départ dans de bonnes conditions, la DDT 74 a mis en place une organisation de « garantie de retour » pour les cyclistes en cas de panne ou de vol de vélo personnel ou de service, ou bien en cas d'intempéries (forte pluie, neige, vent violent) :

- remise d'un ticket de transports collectifs urbains en échange de celui pris en charge par l'agent pour le retour au service ou au domicile ;
- et, uniquement en cas de panne, prise en charge du rapatriement du vélo de service jusqu'au siège.

3.1.7. Les aides

Des services participent financièrement aux abonnements aux services de vélos urbains en libre service : la DDT 42, par exemple, prend en charge de 50% de l'abonnement « VéliVert ».

La Ville de La-Roche-sur-Yon propose aux habitants de sa commune, à l'achat d'un VAE, une subvention à hauteur de 20% du prix TTC dans la limite de 200 € maximum et uniquement chez des commerçants partenaires.

3.1.8. L'initiation et la familiarisation

Les services ont développé de nombreuses initiatives ces dernières années pour favoriser la familiarisation des agents avec les itinéraires cyclables et avec les bonnes pratiques de la circulation cycliste en ville. Ces actions ont le plus souvent été menées avec les associations de cyclistes (notamment la FUBicy).

Par exemple, le CETE Nord-Pas-de-Calais organise, sur un mode convivial :

- une demi-journée (en salle) de sensibilisation :
- principes pour bien circuler en ville ;

- « trucs et astuces » de cyclistes pour faciliter cette pratique : comment s'habiller, comment attacher son vélo lorsqu'il reste dans la rue, etc.,
- suivie d'une session pratique (1h) :
 - encadrés par une association de promotion du vélo, par petits groupes de 5/6 agents, les agents participants font un circuit en ville afin de mettre en pratique les conseils vus en salle ;
 - les groupes d'agents se font en fonction des lieux de domicile afin que chacun se rende en direction de son quartier et ainsi déjà se familiarise avec les itinéraires et aménagements qu'il pourra utiliser par la suite de manière autonome.

Dans le même esprit, la DREAL Alsace et l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) ou la DEAL de la Réunion organisent des ballades commentées à travers la ville, avec une reconnaissance des trajets entre les sites administratifs. Chaque halte sur les sites est l'occasion de passer prendre les participants et de faire une petite pause rafraîchissements.

Le compagnonnage entre cyclistes réguliers et néophytes apparaît à de nombreux services comme un moyen à privilégier pour à la fois rassurer et aguerrir les candidats à la pratique. Certains ont mis en place un conseil personnalisé à la conduite urbaine du vélo, aux itinéraires, à l'achat d'un vélo, à l'équipement et au matériel, prodigué aux cyclistes néophytes par « M. Vélo ».

Les services profitent des « écoles de conduite » organisées par la FUBicy dans un certain nombre de villes de France

C'est dans ce cadre que prend place l'initiation, au demeurant extrêmement simple, aux vélos à assistance électrique (VAE).

3.1.9. Le « relai vélo », couramment appelés « Mme ou M. vélo »

Leur mission est d'abord tournée vers l'intérieur du service :

- « être l'interlocuteur des usagers des deux-roues non motorisés au sein de la DDT » ;
- mais certains se voient confier, dans le cadre de la promotion de l'éco-responsabilité, une mission de propagande et d'expertise technique externe au service : « effectuer du conseil, de l'assistance et de l'information auprès des services gestionnaires des voiries : Direction de la voirie départementale (DVD), DIR, ainsi qu'aux collectivités locales, en matière d'équipements spécifiques, de réglementations et de responsabilités (DDT Aisne).

Le temps consacré à la mission de correspondant vélo est le plus souvent estimé à 10% du temps de travail d'un agent (entre 5 et 20%).

3.1.10. La promotion, la communication

Un logo « VELI DrEAL » a été conçu à la DREAL d'Alsace pour identifier de manière sympathique les vélos et leurs accessoires : brassards et des gilets.

Des affiches de promotion des vélos de services ont été réalisées (CETE N PdC).

Les services organisent des événements conviviaux, « Fête du vélo » ou autres, souvent lors de la « semaine de la mobilité ».

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) diffuse une « calculette éco-déplacements » sur le site :

<http://www.agissons.developpement-durable.gouv.fr/A-vos-calculettes>

et un « comparateur Eco-déplacements » (<http://www.ademe.fr/ecocomparateur/>).

3.1.11. La réduction du stationnement automobile

La facilité de stationnement automobile sur le lieu de travail est reconnue comme un facteur défavorable au développement des modes « doux » de transports. Aucun service répondant n'a volontairement rendu plus difficile le stationnement pour ce seul motif. En revanche, lorsque, à la suite de déménagements, ces facilités ont diminué, la pratique de la voiture « solo » a diminué sensiblement.

Sur le site de la DREAL Auvergne et de la DDT du Puy-de-Dôme, 130 places pour le personnel doivent être supprimées avant mi 2013 sur les 167 disponibles en 2011.

3.2. Les bonnes pratiques observées à l'extérieur des services

3.2.1. Au sein des administrations

La plupart des administrations de l'État a développé des encouragements à la pratique du vélo dans le cadre professionnel. La mission n'a pas particulièrement enquêté dans les autres ministères. Elle a constaté que, sur le terrain, des initiatives interministérielles émergeaient parfois quand les services étaient regroupés dans des cités administratives (cf. ci-dessus).

3.2.2. Au sein d'autres organisations en France

Certaines collectivités locales ont développé dans leurs services des politiques actives d'encouragement de la pratique du vélo (en même temps qu'elles mettaient en place une politique de déplacements favorisant les modes « doux »). La mission a notamment été impressionnée par l'action de la Communauté urbaine et de la ville de Strasbourg.

La politique en faveur du vélo se développe depuis longtemps à Strasbourg et la pratique générale y est largement répandue. La voirie a fait l'objet d'aménagements généralisés (pistes cyclables, espaces banalisés, contre-sens aménagés...) et des stationnements vélo sont progressivement aménagés aux points nodaux des transports en commun.

La communauté urbaine de Strasbourg (CUS) développe un programme impressionnant, mettant à la disposition du personnel 1300 vélos de service (pour environ 8000 employés) que les utilisateurs peuvent utiliser pour le domicile-travail, ainsi que des aménagements de très bonne qualité (notamment de stationnement). La part modale du vélo dans les déplacements domicile- travail de la CUS approche les 20 %, ce qui donne une idée du potentiel de développement de ce mode (dans une ville il est vrai optimale et plate, mais dont le climat ne paraît pas optimum).

Les sujets de progrès actuels portent sur le développement de la multimodalité, où le vélo est utilisé comme moyen de rabattement vers les transports collectifs (stationnement aux points nodaux, embarquement des vélos dans les véhicules...).



Garage à vélo au siège de la CUS : extérieur (photo JRB)

3.2.3. Dans d'autres pays européens

Les politiques développées par les pays du nord de l'Europe (pays scandinaves, Pays-Bas et, dans une mesure un peu moindre, Allemagne ou Belgique) sont d'une toute autre échelle que celles qu'on rencontre en France, en Italie ou en Espagne. Le vélo y est un moyen de transport à part entière, drainant le plus souvent plus de 20 % des trajets domicile-travail, avec des distances moyennes plus grandes que celles que nous pratiquons en France⁷.



La multimodalité et le « rabattement » : station d'autobus accompagnée d'un stationnement vélo aménagé (Belgique, près de Gand) (photo JRB)

⁷ Extrait d'un courriel de M. Jean-François Gaillaud, de l'ambassade de France aux Pays-Bas :

« A l'ambassade de France, les vélos de service sont au nombre de 3 : 2 pour la chancellerie et 1 pour le service économique. Pour l'utilisation des vélos de service, il n'y a pas de règles précises d'utilisation. Le premier a en avoir besoin, l'utilise. Néanmoins, peu d'agents sont appelés à se déplacer.

L'usage du vélo est prédominant dans les transports domicile - ambassade. Une vingtaine d'anneaux de parking sont d'ailleurs à disposition des cyclistes devant l'ambassade. Les agents laissent leur vélo personnel à l'extérieur de l'ambassade. Le personnel utilise dans sa grande majorité le vélo ; la rareté des places de stationnement réservé à l'ambassade mais également les restrictions de circulation dans la ville n'incite pas le personnel à prendre son véhicule personnel. »

En moyenne, les agents qui utilisent leur vélo font 2 à 4 km (maximum 15 min). On observe que les agents qui prennent le train étant donné un lieu de résidence éloigné, utilisent également le vélo pour le trajet gare - ambassade.

Les facteurs qui pourraient être une limitation à l'usage du vélo seraient le manque d'anneaux pour sécuriser le stationnement des vélos. La présence d'un abri à vélo ne s'avère pas un facteur limitatif étant donné que de nombreux agents laissent leur vélo personnel également à tous les vents devant chez eux ou à la gare. En ce qui concerne la sécurité des cyclistes, le développement de l'infrastructure aux Pays-Bas réduit considérablement les risques pour une circulation urbaine. Le respect des règles de circulation s'imposant toujours.

4. Recommandations de la mission

Les bénéfices pour la santé de la pratique ordinaire du vélo dépassent largement les risques inhérents. C'est ce que démontre une étude récente de l'Observatoire régional de santé d'Île de France (les bénéfices et les risques de la pratique du vélo -évaluation en Île de France – Corinne Praznocy, septembre 2012⁸).

Outre ces effets bénéfiques sur la santé, le développement de l'usage du vélo dans les déplacements professionnels répond à un ensemble d'objectifs économiques et écologiques :

- la diminution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre ;
- la dépollution des zones habitées et notamment des centres-villes.

L'enjeu principal à terme demeure la substitution de kilomètres dé-carbonés à des km effectués en véhicules thermiques. La promotion de la marche, du vélo, des transports en commun, du co-voiturage, bientôt du véhicule électrique doit donc aller de pair et se renforcer l'un l'autre. Les services l'ont bien compris, qui ont pour la plupart engagé des plans de déplacement d'administration abordant tous ces aspects.

La diminution du recours au combustible fossile peut être considéré comme l'indicateur de synthèse de ces politiques.

⁸ Disponible à l'adresse : <http://www.ors-idf.org/index.php/component/content/article/642-les-benefices-et-les-risques-de-la-pratique-du-velo-evaluation-en-ile-de-france>

« Les résultats montrent :

- Des bénéfices sur la santé de la pratique du vélo largement supérieurs aux risques : avec un doublement de la pratique du vélo en Île-de-France en 2020 (soit 4% de l'ensemble des déplacements), les bénéfices en termes de mortalité d'une augmentation de la pratique du vélo en Île-de-France seraient 20 fois plus élevés que les risques.
- Un ratio bénéfices/risques particulièrement élevé grâce aux bénéfices de l'activité physique liée à la pratique du vélo, et qui s'avère plus important au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération parisienne.
- Une hausse de la pratique qui n'implique pas une hausse de l'accidentologie dans les mêmes proportions et qui, avec un fort report d'automobilistes vers le vélo, peut même s'accompagner d'une baisse de l'accidentologie globale.
- Un impact sur la pollution de l'air et sur le bruit positif mais relativement faible, toutefois potentiellement plus important si la hausse de la pratique du vélo s'accompagne de politiques ambitieuses de réduction de la vitesse et de la circulation en ville.
- Enfin, un risque d'exposition à la pollution atmosphérique des cyclistes plus élevé que le risque d'accidentologie. Ces résultats sont dus à un niveau de pollution particulièrement important en Île-de-France. Cependant, l'exposition du cycliste diminue à mesure que la place du vélo dans la ville s'écarte de la circulation.

Cette étude, qui montre que les bénéfices sur la santé de la pratique du vélo sont largement sous-estimés par rapport aux risques, en particulier d'accidentologie, va permettre ainsi de guider les politiques de promotion du vélo et plus largement des "mobilités actives », nationales ou locales.. » (extrait de la synthèse)

Force est d'avouer qu'aujourd'hui, le vélo y contribue peu : si on retient un chiffre de l'ordre de 7 % pour sa part modale, on doit rappeler que le trajet moyen domicile-travail à vélo est évalué, selon les services, entre 1,8 et 2,8 km, alors que le trajet moyen en voiture est plutôt de l'ordre de 15 à 25 km. Le vélo représente entre 1 et 2 % des km parcourus, dont une partie seulement est substituée à la voiture.

Cependant, deux constats sont de nature à mettre en perspective l'enjeu :

- la pratique augmente manifestement, à un rythme que les mesures d'accompagnement peuvent contribuer à accélérer : le vélo change de statut et devient rapidement un moyen de déplacement « normal », ville après ville ;
- Les sites les plus actifs enregistrent des parts modales de 15 à 20 %, ce qui montre que la marge de progrès qui s'ouvre devant nous est très large ;
- Le « gisement » de transport combiné (vélo + transport en commun) encore peu exploité, ouvre des possibilités d'économies considérables.

Les réponses à l'enquête nous ont convaincus d'une corrélation nette entre le niveau de pratique et l'activité du service pour la promotion du vélo.

4.1. Les déterminants d'une politique locale

4.1.1. L'image du vélo

La composante psychologique est déterminante : ceux qui « se sont lancés » dans l'usage ordinaire du vélo s'en disent heureux. Les réticences de ceux qui n'ont pas (ou pas encore) franchi le pas tiennent beaucoup à la représentation qu'ils s'en font :

- ils assimilent souvent le vélo au sport, à l'effort intensif, à la transpiration, alors que le vélo urbain correspond à un effort comparable à celui de la marche (et qu'on peut doser soi-même). En cela, le prosélytisme des « champions » qu'on peut rencontrer dans les services peut être paradoxalement contre-productif ;
- ils sous-estiment les aménagements de confort qui « civilisent » le trajet en vélo : paniers et sacs pour les objets et dossiers, cape cycliste, etc. ;
- il peut rester chez certains d'entre eux quelques réticences liées au « sérieux » de ce mode de transport. L'usage du vélo par les plus haut responsables des services est de nature à changer cette image ;
- enfin, le vélo à assistance électrique qui, objectivement, a des atouts pour pallier un certain nombre d'objections (relief, distance...) reste encore (plus pour longtemps, espérons-le), dans l'imaginaire collectif, un objet exotique.

Il est donc de première importance que la hiérarchie marque son engagement par tous moyens, notamment la pratique personnelle. C'est un test de l'engagement pour le développement durable.

1. Sauf impossibilité clairement identifiée, les cadres dirigeants doivent être invités à privilégier la marche et le vélo (ou le VAE) pour leurs déplacements professionnels.

4.1.2. La sécurité réelle et ressentie

Incontestablement, la qualité des aménagements urbains et la continuité des itinéraires cyclistes joue un rôle dans le développement de la pratique. Si les services n'en sont pas maîtres, ils peuvent comme tout usager revendiquer des aménagements, et pour certains d'entre eux, au titre de leurs missions, jouer un rôle d'influence et de conseil technique auprès des collectivités territoriales.

2. Les services doivent participer à l'amélioration du réseau, en capitalisant les observations sur les difficultés et les améliorations possibles.

Mais le facteur primordial de la sécurité du cycliste tient à sa pratique. Il ressort des expériences analysées et des entretiens que la mission a conduits que l'introduction à une bonne pratique du vélo est le point clé du développement.

- connaissances de base sur le comportement à vélo en ville ;
- acquisition des réflexes essentiels ;
- repérage des itinéraires et des points singuliers avec la manière de les aborder en sécurité.

3. *Les actions destinées à initier les agents intéressés à la pratique concrète du vélo doivent être soutenues, éventuellement dans le cadre de la formation professionnelle.*

Des écoles de conduite à vélo ont été créées par les associations affiliées à la FUBicy, et il y a lieu d'utiliser leurs compétences, le cas échéant en négociant une convention cadre entre le ministère et la FUBicy donnant des « droits de tirage » aux services.

4.1.3. Les aménagements internes

La nature des stationnements que le service propose aux cyclistes apparaît comme un test du sérieux qu'on accorde aux objectifs de « verdissement » des transports. Des parkings sécurisés, fonctionnels et accueillants contribuent à donner « droit de cité » au vélo.



Garage à vélos de la Communauté urbaine de Strasbourg : intérieur (photo JRB)

En nombre, les places sont globalement suffisantes, et les services en ajoutent en tant que de besoin. L'effort doit porter sur la qualité, notamment au regard du risque de vol : qualité du système d'attache (arceaux en U renversé ou équivalent plutôt que « pince-roues ») endroit fermé ou au moins protégé des intrusions externes, facilité d'accès, aspect et propreté...).

4. Dans un délai de 5 ans, chaque usager de vélo doit trouver sur son lieu de travail une place de stationnement conforme aux recommandations du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). L'administration centrale doit étudier le mode de financement le plus approprié.

En revanche, la mission ne recommande pas, au titre de la pratique du vélo urbain, des investissements supplémentaires dans des douches et vestiaires, très peu utilisés.

4.1.4. Les matériels

5. La mission recommande un moratoire sur l'acquisition de vélos de service supplémentaires, ces équipements étant aujourd'hui quasiment inutilisés. Ce gel des acquisitions pourra être réévalué dans quelques années, notamment quand les VAE seront devenus plus familiers.

En revanche, garder à la disposition des cyclistes un matériel de premier entretien facilement accessible (pompe, bombe antirevaillon, trousse à outils de base) peut être apprécié.

La mise à disposition de matériel de sécurité (casques, gilets rétro-réfléchissants), ou de confort (pincettes à vélo, capes de pluie, gants...), doit être envisagée pour les vélos de service existants, et peut dépanner à l'occasion.

6. Dans la mesure où cela ne gêne pas le service, la mission ne voit pas d'inconvénients à autoriser les agents à utiliser les vélos de service pour des trajets domicile-travail occasionnels.

4.1.5. Les aspects financiers

Ce ne sont pas aujourd'hui les aspects financiers qui retiennent les agents d'utiliser des vélos. Toutefois, il est important que ce mode de transport bénéficie d'aides à parité avec les autres aides au transport.

L'aide financière à l'acquisition de vélos personnels ne paraît guère praticable,

7. *Certaines villes ont des systèmes de location de vélos longue durée ou de vélos en libre service, et, dans ce cas, il est normal que le service participe financièrement à l'abonnement (ce qui est le cas en général).*

8. *Les services donnent le choix aux agents entre une participation aux abonnements aux transports en commun et une participation à un abonnement à un service public de vélos. La mission serait favorable au cumul des deux, en particulier pour favoriser les solutions multimodales vélos+transports en commun (TC).*

L'enjeu financier est faible, les abonnements aux services de vélos étant peu onéreux.

Le coût élevé des VAE (de l'ordre de 2000 € pour les modèles courants) a été cité à plusieurs reprises comme un obstacle à la pratique. La mission y voit essentiellement une méconnaissance des services rendus par ce type d'engin, dont on compare spontanément le prix au vélo sans assistance alors qu'il rend en milieu urbain des services analogues à l'automobile. Il permet notamment de développer l'usage des 2 roues non motorisées en milieu plus accidenté et d'allonger les distances de déplacement.

4.1.6. Les facilités excessives données aux automobiles

Dans la plupart des services, une partie minoritaire des agents habite loin de son lieu de travail, dans des endroits mal desservis par les transports en commun, sans possibilité de covoiturage facile. Il est normal que, dans la limite de ses espaces disponibles, les services facilitent le stationnement de leur automobile. Aujourd'hui, les facilités de stationnement vont bien au-delà de ces nécessités, et, offrant aux automobilistes un avantage en nature substantiel, créent une inégalité entre les agents.

La mission n'a pas la naïveté de croire qu'on puisse facilement, et dans la paix sociale, revenir sur ces « droits acquis ». Pourtant, ces facilités excessives dissuadent de l'utilisation des modes doux, comme l'ont fait remarquer de nombreux services à l'occasion de l'enquête.

Il ne paraît ni juste ni écologique de fournir gratuitement une place de stationnement à un agent en bonne santé qui habite à moins de 2 km de son lieu de travail ou dans un endroit desservi par un transport en commun commode.

9. Il y a lieu d'envisager, d'abord là où les circonstances s'y prêtent, des plans de réduction des capacités de stationnement automobile, en discutant de compensations profitant à tous les agents.

4.1.7. La communication et l'échange d'expérience

La propagation de la culture des modes doux est essentiellement une affaire de bouche à oreille, de compagnonnage, de mise en confiance. Les convaincus entraînent les autres dans un mouvement de boule de neige.

La vitalité des réseaux est une clé du succès. Les services sont demandeurs de plus de relations et d'échanges d'expériences entre les « relais vélos ». L'enquête montre qu'à eux tous, les services ont toutes les solutions, mais que chacun peut se sentir isolé et souhaite être conforté par les autres.

La formalisation d'un « kit documentaire » du vélo dans les services, rassemblant :

- des recommandations à l'usage des services :
 - conduite d'une politique ;
 - dispositions techniques d'aménagements (stationnements) ;
 - règles juridiques et financières, etc.
- des recommandations à l'usage du cycliste :
 - sur l'équipement ;
 - sur le comportement à vélo.
- et des données utiles (juridiques, techniques, pratiques...) de toutes sortes,

pourrait être confiée au réseau des « relais vélo », assisté par le CERTU⁹. En effet, tous ces éléments existent (tant le CERTU que les associations ont publié des documents de qualité), mais restent à approprier au sein des services, à être enrichis des expériences vivantes dont l'enquête a montré combien elles étaient riches, à être tenus à jour et popularisés. Ce type de mission serait de nature à animer le réseau en complément des réunions d'information.

⁹ Le rôle du CERTU est primordial, de par ses connaissances internationales, européennes en particulier. La mission a particulièrement apprécié les éléments fournis en termes de sécurité routière et de santé publique.

4.2. Un point des aspects juridiques

4.2.1. Les règles générales concernant les responsabilités

Les règles qui régissent la responsabilité de l'employeur et de l'employé lors des déplacements à vélo ne sont autres que les règles générales régissant :

- la circulation (code de la route) ;
- les accidents de travail et de trajet ;
- la responsabilité civile et ses conditions d'assurance ;
- l'usage des objets appartenant à l'administration (tels les véhicules de service) ;
- etc.

La pratique du vélo dans le contexte professionnel ne déroge en aucune manière à ces règles générales.

Une note technique établie par la Direction des affaires juridiques (SG/DAJ/AJAG), donnée en annexe 5, rappelle les principaux points à connaître.

4.2.2. Les options locales

Des services se posent la question de l'obligation de porter un casque et un gilet réfléchissant¹⁰ lors de l'utilisation de vélos (de service ou personnel) dans le cadre professionnel (DREAL Franche-Comté). Ces précautions sont de la responsabilité personnelle du cycliste. Bien entendu, il est souhaitable que les services encouragent leur pratique, notamment en mettant les matériels nécessaires, en bon état, à la disposition du personnel.

La direction du service édicte les règles d'usage des biens de l'administration, et notamment des vélos de service. Dans ce cadre, elle peut promulguer des règles d'usage éventuellement plus restrictives que la réglementation nationale. La mission suggère de faire un usage très modéré de ces restrictions, partant du point de vue que le respect des réglementations nationales est *a priori* nécessaire et suffisant, sauf circonstances particulières.

¹⁰ Rappelons que le port du gilet auto-réfléchissant n'est obligatoire que de nuit hors agglomération.



Conclusion

L'usage du vélo dans le cadre professionnel progresse régulièrement, à des rythmes très différents selon les sites. Sa part modale dans les services du ministère varie selon les endroits de presque rien à près de 20 %, la moyenne s'établissant à environ 7 % (hors intempéries).

La plupart des services a fait des efforts visibles pour favoriser cet usage :

- nomination de « relais vélos » chargés d'impulser la démarche ;
- infrastructures matérielles (stationnements, plus rarement garages couverts, vestiaires, douches...)
- mise à disposition de vélos de services (dont VAE) et parfois de matériel de sécurité ou de réparations ;
- organisation d'événements de sensibilisation et de pédagogie ;
- etc.

Au plan matériel, le paysage évolue et des éléments favorables se développent :

Le vélo est en passe de retrouver son statut de moyen de locomotion ordinaire qu'il avait avant les décennies du « tout voiture ». Le rythme et l'ampleur de cette évolution sont largement tributaires des efforts déployés par les villes pour aménager leur espace public. Certaines agglomérations (Paris, Strasbourg, La Rochelle et d'autres...) ont montré qu'on pouvait repenser la voirie et l'espace public en général dans le sens d'une cohabitation harmonieuse de tous.

L'accidentologie des cyclistes n'est pas élevée, et ne dépasse pas celle des piétons. Les accidents mortels en ville sont très rares : les statistiques d'accidents du travail en France pour l'année 2011 ne relèvent aucun accident mortel de trajet.

Au sein des services, l'élément favorisant le plus l'usage des modes doux est la pénurie de stationnement pour les véhicules individuels. De nombreux agents reconnaissent eux-mêmes qu'ils utiliseraient les transports en commun, le vélo et la marche si ce n'était pas si facile de trouver une place de stationnement aux deux extrémités de leurs trajets. Diminuer les surfaces consacrées au stationnement au profit d'autres usages plus utiles ou plus agréables à la collectivité serait une tendance à développer, dans toute la mesure où l'évolution des mentalités le permettra.

Le stationnement des vélos en lieu sûr, commode et abrité, est un élément essentiel pour le développement de la pratique.

En revanche, les autres efforts matériels des services connaissent moins de succès :

- les vestiaires et les douches ne sont pas utilisés pour le domicile travail (mais plus souvent par les « sportifs de la pause déjeuner ») ;
- les vélos de service servent peu dans la plupart des services, et parmi eux les VAE encore moins.

Il y a donc lieu de résolument concentrer l'effort matériel sur la qualité du stationnement.

Mais le développement de la pratique du vélo ne dépend pas que de conditions matérielles, et les obstacles ergonomiques et psychologiques ne sont pas les moindres.

En effet, la réticence essentielle à l'usage du vélo pour les non pratiquants tient au sentiment d'insécurité ressenti sur les trajets domicile travail. La sécurité du cycliste au milieu du trafic automobile n'est obtenue sans doute qu'au prix d'une attention soutenue et d'une tension permanente.

Le second champ de réticence tient à la crainte pour sa tenue : crainte de la transpiration et de l'essoufflement, crainte des intempéries, etc.. On peut remarquer que la demande de douches est forte chez ceux qui ne pratiquent pas, inexistante chez ceux qui pratiquent ; il y a probablement là, sous-jacent, un malentendu sur l'image du vélo et du cycliste, assimilés au sport de compétition, à l'effort prononcé... alors que la réalité du vélo « urbain » est beaucoup plus ordinaire, et ne demande (sauf dans les endroits escarpés) guère plus d'effort que la marche. Les pays nordiques nous montrent l'exemple, où les foules de cadres en costume soigné dignes et droits sur leurs bicyclettes rentrent chez eux en pédalant quelle que soit la météo.

Il y a lieu de démystifier progressivement la pratique du vélo, comme s'y sont attelés certains services avec quelque succès :

- grâce à un minimum d'apprentissage des bonnes pratiques ;
- grâce à des formules de compagnonnage organisés.

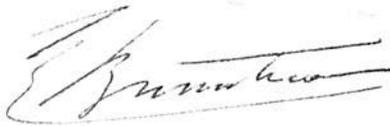
Les actions de « journées vélos », où les plus expérimentés accompagnent leurs collègues moins avancés dans la découverte des bons itinéraires et des bonnes pratiques de sécurité, sont de bons moyens de surmonter les réticences.

Bien entendu, dans ces politiques visant à mettre en avant la « normalité » du vélo, il est très important que les cadres dirigeants soient en première ligne.

Les effets bénéfiques du vélo dans les déplacements domicile travail sur la santé, sur la vie urbaine et sur le budget familial sont certains. En revanche, limités aux trajets courts, les déplacements en vélo économiseront peu d'énergie et d'émissions de CO2 tant que le vélo n'aura pas un rôle significatif dans les rabattements vers les transports en commun. En effet, plus de la moitié des agents des services habitent à des distances trop grandes de leur lieu de travail pour pouvoir raisonnablement utiliser le vélo. Une partie d'entre eux sont contraints à l'usage de la voiture individuelle faute de transports en commun à proximité. Le vélo peut prendre à terme une part importante de la fonction de rabattement pourvu que les choses s'organisent en ce sens : stationnement sécurisé près des stations, possibilités d'embarquer le vélo (éventuellement pliant) dans le TC, vélos en libre service, etc. Le gisement d'économies d'une telle politique qui nécessite la coopération de nombreux acteurs (agglomérations, transporteurs, employeurs, et agents eux-mêmes), est probablement très significatif, comme le montre l'exemple de pays proches (Pays-Bas, Allemagne, pays scandinaves...).

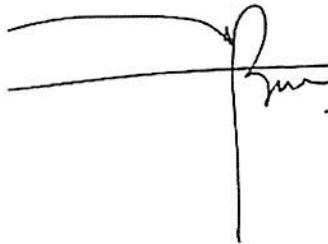
En France, le développement du vélo comme moyen de locomotion ordinaire en est le plus souvent à ses débuts. Rien ne s'oppose à ce que nous rejoignons nos voisins qui nous servent aujourd'hui de modèle. C'est une belle perspective pour l'administration du développement durable que de se porter en tête de ce mouvement. Il n'y a rien d'autre à faire que de développer et généraliser les meilleures initiatives que nous avons repérées au sein même de ses services.

Jean-René Brunetière
(coordonnateur)



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des
forêts

Jean-Pierre Besson



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des
forêts

Jacques Nadeau



Ingénieur en chef des travaux
publics de l'État

Annexes

1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 008348-01

La Défense, le - 4 JUIN 2012

Note à l'attention de

Monsieur Jean-René BRUNETIERE,
ingénieur général des ponts, des eaux
et des forêts

Monsieur Jacques NADEAU,
ingénieur en chef des travaux publics de l'Etat

Monsieur Jean-Pierre BESSON,
ingénieur général des ponts, des eaux
et des forêts.

Le programme de travail 2012 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) prévoit une **mission d'audit sur les mesures mises en oeuvre pour favoriser l'usage du vélo dans les services du ministère**. Vous trouverez en annexe la note de commande.

Je vous confie cette mission dont le Président de la 6ème section est chargé du suivi. M. Francis OZIOL, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts en est le superviseur. Sa coordination sera assurée par M. Jean-René BRUNETIERE, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts. Cette mission est enregistrée sous le n° 008348-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur mon souhait que vous me remettiez cet audit au cours du 4ème trimestre 2012.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport de fin de mission aux fins de transmission au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Christian LEYRIT

Copies : M. Francis OZIOL, superviseur de la mission
M. le Président et Mme la Secrétaire de la 6ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 2ème section
M. le Président et Mme la Secrétaire de la 3ème section
M. le Coordonnateur de la MIGT 4 Sud-Ouest
M. le Coordonnateur de la MIGT 5 Méditerranée



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 24

2. Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
GAUTIER	Alexis	MEDDE/DAJ	Chef du bureau du droit pénal, du droit privé et de la déontologie	22/01/13
GAU	Joëlle	FNASCE	Présidente	22/01/13
DELIOT	Cécile	DREAL Rhône-Alpes/DDGP/GEE	Chargée de mission Grenelle État exemplaire	07/12/12
CHEYNEL	Thierry	DREAL Rhône-Alpes/DDGP/GEE	Chef de service	07/12/12
SCHULTZ	Denis	CETE Lyon	Directeur adjoint animation du PDE du site.	07/12/12
BETIN	Christophe	CETE Lyon	Directeur adjoint du département Mobilités	07/12/12
CHAPRON	Gaëlle	CETE Lyon		07/12/12
RICHARD	Olivier	CETE Lyon	Correspondant vélo du PDE	07/12/12
PITRE	Rodolphe	CETE Lyon	Correspondant vélo du PDE	07/12/12
LEFEBVRE	Gérard	DGITM/DIT/GRN/GRA	Correspondant vélo du PDE	07/12/12
MANUGUERRA	Thierry	CETU	Correspondant vélo du PDE	07/12/12
PILLOT	Didier	IFSTTAR	Correspondant vélo du PDE	07/12/12

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BOILLON	Pierre	CERTU/ Département Voirie, Espace public	Mission Voirie pour une ville durable	07/12/12
MARREL	Joris	CERTU/DD/PST	Chargé de projets Management de la Mobilité /	07/12/12
OZIOL	Francis	CGEDD	IGPEF	15/05/12
LEBRUN	Dominique	Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo	Inspecteur général de l'administration du développement durable	15/05/12
MENRATH	Marie-Jeanne	SG/SPSSI/PMFAD1		26/10/12
GLANOWSKI	Alain	SG/SPSSI/PMFAD1	Chef de bureau	26/10/12
HEBERT	Bruno	SG/SPSSI/PMFAD	Chef de département	26/10/12
TALON	Michel-Régis	SG/SPSSI	Chef du service des politiques support et des systèmes d'information	26/10/12
LAFERRERE	Geneviève	FUBICY	Présidente	07/12/12
ESTINGOY	Anne	CERTU/VOI	Chef du département Voirie, espace public	07/12/12
HIRON	Benoît	CERTU/VOI/SUD	Chef de groupe	07/12/12
JOUANNOT	Thomas	CERTU/VOI/SUD	Chargé d'études pour le développement de l'usage du vélo	07/12/12
LONGVERT	Gilles	Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse (RMC)		07/12/12
GRAVIER-BARDET	Mireille	Agence de l'eau RMC		07/12/12
BOUVIER	Laurent	Agence de l'eau RMC		07/12/12
COPY	Mathias	ADEME Lyon		07/12/12

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
MONET	Jean-Louis	DDT 69/AUT	Chef de service	07/12/12
VARNAISON-REVOLLE	Patricia	CERTU/DD	Chef de département	07/12/12
DUPREZ	Fabien	CETELYon/DMOB/DIR	Directeur du département	07/12/12
TOMASI	Yannick	CGEDD/MIGT7/Est	Inspecteur de l'Administration du Développement Durable	07/12/12
CHAFFANJON	Claire	DREAL Alsace/TRAN/RTQV	Adjoint au chef de service - Responsable du Pôle	26/11/12
HOELZEL	Marc	DREAL Alsace /Direction	Directeur Régional	26/11/12
M. CEREZA,	Xavier	DDT 67/Direction	Directeur départemental	26/11/12
WERNERT	Eric	DDT 67/SG	Secrétaire général	26/11/12
GOLIAS	Ronan	CUS	Responsable du service Transports et Déplacements	26/11/12
ASENCIO	Serge	CUS	Chef mission Vélos	26/11/12
THENOZ	Philippe	DREAL Alsace/SAGE	Responsable du Service d'Administration Générale	26/11/12
GENEVAUX	Jean-Jacques	DREAL Alsace/TRAN/TDSR	Responsable du Pôle Transport durable et sécurité routière,	26/11/12
SCHMITT	Régis	DREAL Alsace/TRAN/TDSR/P SRUR	Responsable de la sécurité routière et usages de la route	26/11/12
COROLLER	Patrick	ADEME Sophia Antipolis		14/12/12

3. Questionnaire aux services

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie Conseil général de l'environnement et du développement durable

Audit des mesures mises en œuvre pour faciliter l'usage du vélo
dans les services du ministère

Questionnaire à l'intention des services

Le présent questionnaire a pour objet d'établir un état des lieux des mesures prises ou envisagées pour faciliter l'usage du vélo et des « modes doux » (modes de déplacement alternatifs à l'automobile à moteur thermique) par les agents du ministère.

Il s'adresse aux directions d'administration centrale et services techniques centraux, DREAL, DIRM, DIR, Services de navigation, CETE, écoles et centres de formation, ainsi qu'aux DDT(M)

Désignation du service répondant :

Courriel de la personne rédactrice de la réponse :

Site de référence (si les réponses ne concernent qu'un site dans un service ayant plusieurs localisations):

1. Etat des lieux

1,1, Nombres constatés

Au siège du service, ou dans son implantation la plus importante¹¹, combien comptez-vous d'utilisateurs du vélo personnel pour les déplacements domicile travail: ?

- nombre d'agents total sur le site :
- nombre approximatif de vélos en stationnement un jour de beau temps :
- nombre approximatif de vélos en stationnement un jour de mauvais temps :
- dont nombre de vélos à assistance électrique (dits « vélos électriques ») :
- commentaire:

¹¹ Si le site comporte plusieurs services (cité administrative P. ex.), le préciser.

1,2, vélos de service (s'il y en a) :

- nombre de vélos de service :
- dont vélos à assistance électrique :

1,3, évolution passée :

a-t-on une appréciation de l'évolution de la pratique du vélo domicile-travail depuis dix ans ?

- coefficient multiplicateur approximatif 2012/2002 :commentaire :

1,4, Stationnement¹²

Des emplacements de stationnement dédiés sont-ils mis à disposition des agents ?

- arceaux à vélo non couverts (nombre) :
- arceaux couverts (nombre) :
- parkings sécurisés (nombre de places) :

commentaire sur les aménagements existants :

1.5 . Autres installations

Des locaux ou installations particulières sont-ils mis à disposition par le service ?

- vestiaires,
- douches,
- lieu d'entretien et de réparation,
- autres...)

Préciser: :

Sont-ils couramment utilisés ?

Commentaire :

2. Mesures prises par le service pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements des agents

2,1, Actions volontaires:

Quelles sont les actions déjà conduites par le service en terme de connaissance des modes de déplacement de ses agents, de communication ou de formation pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail?

¹² dans le cas d'une implantation multi-site, préciser si possible site par site

2.2. Plan de déplacement

Y a-t-il un « plan de déplacements d'administration » ou équivalent ?

- si oui, l'usage du vélo fait-il l'objet de dispositions particulières ?
- Merci de joindre copie de l'essentiel du plan

2,3, Référent vélo

Un « relais-vélo », ou « correspondant-vélo » ou « monsieur/madame vélo1 » a t-il (elle) été identifié(e) au sein du service ?

- Nom et coordonnées :
- Ses missions (joindre lettre de mission s'il y a lieu)
- Ses moyens (temps, autres moyens) :
- ses actions :

2,4, Aides particulières

Des dispositions spécifiques ont-elles été prises pour inciter à l'usage du vélo pour les déplacements professionnels ?

- mise à disposition des agents de vélos
- ou vélos à assistance électrique « de service »... ?
- autres incitations

2,5, Manifestations

Le service a t-il organisé ou participé à des manifestations locales ou nationales visant à développer l'usage du vélo ?

2,6, Autres

- D'autres dispositions ont-elles été prises pour favoriser l'usage du vélo et plus généralement l'usage de modes de déplacement alternatifs à l'automobile par les agents du service ?
- Les dispositions prises ont elles été pour la plupart mises en oeuvre
 - à l'initiative du service seul ?
 - dans le cadre d'une action inter-administrative ?
 - dans le cadre d'une initiative de l'agglomération ?
- Autres partenariat :
- Commentaire :

3, Enseignements, projets et perspectives

3,1, Enquête

Y a-t-il eu enquête plus ou moins formalisée auprès des usagers ?

- si oui, quels en sont les principaux résultats ?
- Joindre éventuellement copie de l'essentiel

3,2, Les enseignements

Quels enseignements ont-ils été tirés des actions ou mesures mises en place par le service ?

3,3, Les freins :

Quels sont, de l'avis du service, les freins à l'usage du vélo par les agents tant pour leurs déplacements domicile-travail que dans le cadre professionnel ?

3,4, Les projets

Quels projets éventuels le service a-t-il en vue pour développer l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail ? (le cas échéant , joindre copie de documents)

3,5, L'information

Le service s'estime-t-il correctement informé sur les possibilités et les conditions de développement de ces pratiques ?

- au plan technique
- au plan administratif

3,6, Quelles sont les mesures que le service attendrait du niveau central pour favoriser ces pratiques?

4, Expériences locales

Le service a-t-il connaissance de mesures d'incitation de toutes natures (y compris incitations financières) prises au niveau local par d'autres administrations ou collectivités territoriales pour favoriser l'usage du vélo par leurs agents ? Des partenariats sur ce thème sont-ils envisagés ?

5, Autres observations et libres commentaires

4. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOT	Autorités Organisatrices de Transport
ASN	Autorité de sûreté nucléaire
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CGEDD	Conseil général de l'environnement durable
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CUS	Communauté urbaine de Strasbourg
DDT(M)	Direction départementale des territoires (et de la mer)
DEAL	Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DIR	Direction interdépartementale des routes
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DVD	Direction de la voirie départementale
ENTE	École nationale des techniciens de l'équipement
FUBicy	Fédération des usagers de la bicyclette
FVT	France Vélo Tourisme
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
MIGT	Mission d'inspection générale territoriale
OMS	Organisation mondiale de la santé
PDA	Plan de déplacement d'administration
PDE	Plan de déplacement d'entreprise
SIG	Système d'information géographique
SN3V	Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
VAE	Vélo à assistance électrique

5. Note de la DAJ sur les aspects juridiques



MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Secrétariat général

Paris, le **08 JUIL. 2013**

Direction des affaires juridiques

Le sous-directeur des affaires juridiques de
l'administration générale

Sous-direction des affaires juridiques de l'administration générale

à

Bureau du droit pénal, du droit privé et de la déontologie

Monsieur Dominique LEBRUN, coordonnateur
interministériel pour le développement de l'usage du
vélo

Vos réf. : note du 28 mars 2013.

CGEDD/S3

Affaire suivie par :
Laurence Gibrat (SG/DAJ/AJAG1-2)
laurence.gibrat@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 70 61 - Fax : 01 40 81 84 39

Objet : questions juridiques relatives à l'usage du vélo dans le cadre du travail.

Par note du 28 mars 2013, vous avez sollicité mon avis aux fins de réaliser un état des lieux des mesures prises ou envisagées pour développer l'usage du vélo et des modes de transport alternatifs à l'automobile dans le cadre des trajets domicile-travail et des déplacements professionnels.

Vos interrogations portent plus précisément sur le régime de responsabilité applicable dans ce domaine à la fois pour l'utilisation d'un vélo appartenant à l'employé (vélo personnel) ou d'un vélo de service mis à disposition de son salarié par l'employeur.

Je vous prie de trouver ci-dessous mes observations.

I. Rappels liminaires

1.1 Les principes applicables en matière d'accident de la circulation

Quand l'agent cycliste est victime d'un accident de la circulation, il est considéré au regard de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (dite « loi Badinter »), comme une victime non-conducteur.

L'article 3 de ce texte prévoit que les victimes non-conducteurs peuvent se voir opposer leur propre faute, si elle est inexcusable, cause exclusive de l'accident, ou volontaire, c'est-à-dire une faute d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.

Les atteintes à la personne non-conducteur victime seront intégralement indemnisées, mais les dommages matériels le seront en fonction du comportement fautif ou non de la victime.

1/3

www.territoires.gouv.fr
www.developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 37 00

1.2 Les principes applicables en matière de responsabilité civile et administrative

Sur le plan de la responsabilité administrative, la responsabilité de l'agent sera engagée s'il y a faute personnelle.

La jurisprudence a, à cet égard, défini deux catégories de faute personnelle :

- la faute personnelle commise dans l'exercice des fonctions (non respect du code de la route, excès de boisson, dépassement des limitations de vitesse, défaut de maîtrise du vélo notamment) ;
- la faute personnelle commise en dehors de l'exercice des fonctions (utilisation du « vélo administratif » à des fins personnelles en dehors du service et en l'absence d'autorisation ou écart par rapport à l'itinéraire prescrit ou au périmètre de circulation, sans autorisation).

Sur le plan de la responsabilité civile, la mise en œuvre de celle-ci induit, en application des articles 1382 et suivants du code civil, l'obligation de réparer les dommages causés à autrui.

II. Le régime juridique applicable à l'usage d'un vélo par un agent de l'administration

2.1 L'usage d'un vélo personnel

2.1.1 Les trajets domicile-travail

Au cours du trajet domicile-travail, il n'y a pas de lien hiérarchique, donc pas de lien de subordination, entre l'agent et l'Etat-employeur.

Dès lors, ce sont les règles de droit commun de la responsabilité civile qui s'appliquent.

Une assurance peut dans ce cadre être souscrite (mais il s'agit d'une simple faculté), l'assureur se substituant alors à l'auteur du dommage pour indemniser la victime.

Par ailleurs, en cas de dommage subi par le cycliste lui-même et/ou par son vélo durant le trajet domicile-travail, la prise en charge des dommages dépendra du contrat que l'intéressé aura éventuellement souscrit.

On peut notamment préciser à cet égard qu'il existe des contrats d'assurance multirisques-habitation ou d'assurance « responsabilité civile vie privée » qui peuvent couvrir les dommages aux tiers comme ceux subis par le cycliste.

2.1.2 Les trajets professionnels

Il s'agit ici d'une hypothèse de responsabilité administrative classique.

Compte-tenu des risques encourus par les agents utilisant leur vélo personnel pour les besoins du service, et partant du principe suivant lequel l'Etat est son propre assureur, il serait en toute circonstance de l'intérêt de l'employeur public de souscrire auprès d'une compagnie d'assurance privée un contrat spécifique « multirisque bicyclette » garantissant dans ce cas les dommages causés au vélo de l'agent, suite à un accident ou à un vol (ainsi que les dommages subis par les tiers).

2.2 L'usage d'un vélo de service

2.2.1 Les trajets domicile-travail

A titre liminaire, il convient de souligner que l'utilisation d'un vélo de service pour les trajets domicile-travail n'est qu'une possibilité accordée, le cas échéant, à l'agent par l'administration.

Partant, si le service a souscrit un contrat d'assurance spécifique « multirisques bicyclette », l'assurance couvrira les dommages assurés dans le cadre du contrat.

Mais en l'absence de souscription d'un contrat d'assurance, ce sont les règles de droit commun de la responsabilité administrative qui s'appliquent.

Nous sommes alors dans la même hypothèse que lorsque l'agent utilise une voiture de service pour faire les trajets entre son lieu de travail et son domicile, le véhicule de service étant dans cette circonstance affecté à un service précis et utilisé, sous réserve de l'autorisation du supérieur hiérarchique, par les agents de ce service pour les besoins de celui-ci pendant les heures et les jours de travail.

La responsabilité de l'agent pourra être engagée s'il y a faute personnelle.

2.2.2 Les trajets professionnels

Il y aura dans cette hypothèse application du régime classique de responsabilité administrative (responsabilité de l'administration-employeur), sauf faute personnelle de l'agent entièrement détachable du service (ce dernier cas étant cependant très rare).

L'administration pourra plus précisément être déclarée responsable dans les deux hypothèses suivantes :

- si l'agent qui assurait la conduite ou la surveillance du vélo (ou de tout autre mode de transport alternatif à l'automobile) était, au moment du dommage, dans l'exercice de ses fonctions ;
- ou si le comportement de l'agent n'était pas dépourvu de tout lien avec ses fonctions.

Compte tenu des éléments développés ci-dessus et dans une optique de développement de l'utilisation du vélo et des modes de transport doux dans le cadre professionnel, il nous paraît souhaitable de prévoir des actions de sensibilisation à l'utilisation de ces modes de transport alternatifs à l'automobile ainsi qu'aux risques juridiques inhérents à cet usage.

Mes services demeurent à votre disposition pour tout complément d'information que vous jugerez utile.

Le sous-directeur des affaires juridiques de l'administration générale



Stéphane SCHTAHAUPS

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

**Conseil général de
l'Environnement
et du Développement durable**

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

