
Club « Mobilité Capitale »
Compte-rendu de l'atelier n°2 du 18 mars 2008
Le Vélo

PARTICIPANTS

ADEME ILE-DE-FRANCE – Jean-Yves MARIE-ROSE ; **ADOR (Orly-Rungis)** – Jean BOURCIN ; **AXA FRANCE IARD** – Jean-Pierre RIGAL ; **C.A. CERGU PONTOISE- CITE ADMINISTRATIVE DE CERGY** – Angélique BOSQUET ; **C.A. EVRY CENTRE ESSONNE** – Sylvie CHAUVINEAU ; **C.A. PLAINE COMMUNE** – Stéphane WOJNAROWSKI ; **C.C. VERSAILLES GRAND PARC** – Benjamin PAILLAUD ; **CEA DE SACLAY** : Erick BLANCHARD ; **CRAMIF** – Chantal MASSIP et Julien TONNER ; **DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE (77)** – Jean DREDEMY ; **DDEAF DU VAL D'OISE (95) Cité administrative de CERGY** – Dalida DA COSTA ; **DEPARTEMENT DE LA SEINE ST DENIS (93)** – Fabrice BOSSE et Martine JOVER ; **FRANCE TELECOM ORANGE FRANCE** – Valentine KAPLAN ; **ICADE** –Alain GUISEL ; **LA POSTE – PARIS NORD** – Nicolas TORCHARD ; **NATIXIS** – Agnès GIRAL et Astrid FRISDAL ; **PORT AUTONOME AGENCE DE BONNEUIL** – Nathalie GAULON ; **REGION ILE DE FRANCE** – Nathalie GRANES ; **STIF** – Christelle MERKEZ ; **VILLE DE NANTERRE** – Alice DANCOISNE et Aurélien COLLOMB ;

DIFFUSION A TOUS LES MEMBRES

ORDRE DU JOUR

- Le thème du vélo dans le cadre des PDE - Présentation de l'ADEME
- Débat/ discussion sur le thème du vélo avec les participants
- Diffusion d'informations

L'ADEME remercie les participants de leur présence et présente le programme de l'atelier.

1. Présentation de la problématique « vélo » en France

M. MARIE ROSE (ADEME) commence la présentation d'un PowerPoint sur la problématique du vélo en France. Il explique qu'il existe une littérature importante sur le sujet, et qu'il s'agit donc ici d'une présentation synthétique afin de laisser de la place au débat et aux échanges.

M. RIGAL (AXA) demande comment se fait-il que, dans certaines villes d'Allemagne, des Pays-Bas et d'Italie, on arrive à une part modale du vélo dans les déplacements urbains autour de 30% alors qu'en France on est en moyenne autour de 4 % et dans le meilleur des cas (Strasbourg) à 10 % ?

M. MARIE ROSE répond qu'il y a une logique complète sur toute la chaîne « Vélo » avec l'existence de parkings, pistes cyclables, etc. Ce système n'existe pas encore en France. Mais au-delà de la réalité géographique et du niveau élevé d'équipements cyclables chez nos voisins européens, il y a surtout en France des freins psychologiques à l'usage du vélo, particulièrement en ce qui concerne la sécurité, l'accidentologie et le vol.

M. MARIE ROSE (ADEME) distribue aux participants 4 articles instructifs sur le vélo (cf. rubrique Diffusion d'informations) et lance le débat en ces termes : Quels sont les risques d'une politique Vélo dans une entreprise ? Comment faire pour commencer ?

2. Discussion/Débat sur les risques et les responsabilités liés à la mise en place d'une politique Vélo dans les cadre des PDE

M. TONNER (CRAMIF) explique que le vélo, c'est comme pour la voiture : une catégorie d'utilisateurs à part entière mais, qu'en terme de prévention des risques professionnels, c'est une catégorie « fragile » et donc à risque. Mme MASSIP (CRAMIF) précise que le rôle de la CRAMIF est d'évaluer les risques des salariés à utiliser tel ou tel mode de transport et qu'il ne s'agit donc pas d'être contre le vélo, « mais cela ne doit pas être à n'importe quel prix ». Elle précise également que c'est de la responsabilité de l'employeur d'évaluer le risque de la pratique du vélo, comme les autres modes de déplacement. Pour mettre les choses en perspective, il faut savoir que le vélo représente 4% des accidents de circulation domicile travail et 180 accidents mortels par an.

Mme DA COSTA (DDE 95) réagit en disant qu'il y a déjà une jurisprudence existante pour la voiture qui permet de distinguer ce qui est de la ballade, en dehors des heures de bureaux, de ce qui est du déplacement professionnel. M. MARIE ROSE rajoute que le point essentiel est que le salarié doit être sous la subordination de son responsable professionnel pour que cela soit considéré comme un accident du travail. Sinon c'est du domaine du droit commun (par exemple un déplacement durant la pause déjeuner).

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) rebondit pour justement mettre en évidence toute l'ambiguïté de déterminer la responsabilité en cas d'accident vélo d'un salarié. Mme MASSIP donne l'exemple de l'étude menée avec la SNECMA entre autre sur les déplacements à vélo des salariés. Des cartographies des liaisons douces existantes et à développer autour du site concerné ont été réalisées. Elle insiste sur le fait que l'employeur peut certes être responsable en cas d'accident de vélo d'un de ses salariés mais pas forcément coupable !

Mme GIRAL (NATIXIS) dit que c'est finalement la même problématique que pour la voiture individuelle. Elle pense qu'il ne faut pas s'enfermer sur ce point et donc poser plus largement la question de la responsabilité salarié/employeur dans l'entreprise.

M. MARIE ROSE relativise en faisant remarquer qu'en matière de déplacements à vélo, on est en train de construire quelque chose qui n'existe pas, alors que pour la voiture, cela fait 50 ans qu'elle fait partie de nos habitudes de déplacements. Il y a donc des équipements performants, une signalétique spécifique, des aménagements adaptés pour la voiture alors que pour le vélo, il faut tout construire : remboursement des frais de déplacements, construction d'infrastructures séparées des véhicules mécanisés afin de développer le confort et la sécurité des déplacements en vélo... D'ailleurs de ce point de vue, il n'y a pas que le trajet qui doit faire l'objet d'amélioration, il y a aussi l'arrivée sur le site de travail (parking vélo sécurisé, vestiaires, douches...). Ce qui reste très minime en termes de coût pour l'entreprise.

Mme DA COSTA (DDE 95) rappelle qu'en ce qui concerne la voiture, la jurisprudence est riche et peut très bien s'appliquer au vélo. Mme MARIE ROSE rebondit en donnant l'exemple du nombre d'accidents mortels sur les routes. Il y a 10 ans il avait 15 000 morts par an. Aujourd'hui les équipements, les normes, la loi et les habitudes ont évolué et on est passé à moins de 5000 morts / an alors que le nombre de véhicules en circulation est en constante

augmentation. Il assure également à l'auditoire l'engagement et le soutien (y compris financier) de la CRAMIF et de l'ADEME aux participants ayant des problématiques vélo dans leur organisation.

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) insiste cependant sur le cas des PDE dans lesquels on cherche à développer les modes doux. Donc si dans le cadre de son PDE, il est décidé de faire un parking vélo sur site, on se retrouve en tant qu'employeur à faire de l'incitation alors même qu'on sait qu'il est plus dangereux de faire du vélo en ville que d'être en voiture ! Dans ces conditions, en cas d'accident, le juge arbitrera de quelle manière ? Où sera l'équilibre ? M. MARIE ROSE redit que si le salarié a le choix de son moyen de transport il n'y a pas de problème. Par contre si c'est l'employeur qui décrète « maintenant vous viendrez à vélo », il peut y avoir un problème ! Aujourd'hui la pratique du vélo est à un niveau très faible dans les déplacements domicile-travail et il ne faut pas se poser autant de questions. « Il faut aller de l'avant ». Les questions ne doivent pas seulement porter sur l'accidentologie mais sur la prévention des risques.

M. TONNER (CRAMIF) préconise que pour rendre plus sûr les déplacements à vélo, il faut que le vélo circule sur des voies différentes des véhicules motorisés (voitures, camions, motos).

Mme GAULON (PORT AUTONOME –Agence de Bonneuil) insiste sur le fait que la question de la responsabilité est toujours brandie, il faut donc pouvoir y répondre clairement.

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) dit que pour que le PDE vive, il faut communiquer ; or en ce qui concerne le parking vélo, les juristes sont frileux !

Mme MASSIP (CRAMIF) redit qu'il faut seulement évaluer le risque professionnel. Si on prouve que l'on a fait quelque chose pour améliorer les choses c'est bon !

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) précise que sur Paris, cela relève du défi ! Les juristes ne souhaitent pas voir se développer des actions incitatives en raison des risques juridiques encourus.

Pour Mme MASSIP (CRAMIF) on doit garder à l'esprit qu'il s'agit d'évaluer le risque. Le diagnostic est de toute façon obligatoire pour les entreprises. Depuis 1989, avec la Directive Européenne sur la prévention des risques professionnels, il existe le document unique obligatoire pour toutes les entreprises publiques et privées afin d'évaluer les risques professionnels. « C'est comme l'assurance qualité (Normes ISO) ; Faire le PDE dans le cadre du document unique est une très bonne idée ! Encore une fois, il s'agit pour l'entreprise de prouver qu'elle est consciente des risques et qu'elle s'en préoccupe ».

Mme GIRAL (NATIXIS) rebondit en disant que dans le cadre des PDE, on communique et on incite les salariés, mais on ne peut pas en tant qu'entreprise aménager des pistes cyclables !

Mme MASSIP (CRAMIF) explique que si l'on intègre dans la rédaction du Document Unique le fait par exemple que l'on ait pris contact avec l'autorité locale pour lui signaler les problèmes existants en matière de déplacements vélo, cela peut suffire.

M. TONNER (CRAMIF) précise que 50 % des accidents du travail mortels sont dus à la voiture particulière !

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE France) confirme qu'aujourd'hui nous sommes effectivement tous présents pour inciter le vélo ! A ce sujet, M. GUISEL (ICADE) témoigne qu'il travaille actuellement à un service Vélo et en retour les représentants du personnel ont eu la réaction suivante : « L'entreprise propose-t-elle un casque pour les salariés qui veulent se mettre au vélo ? ». M. MARIE ROSE rebondit sur ces propos : « Le port du casque reste un choix d'adulte, en effet, statistiquement parlant les blessures sont avant tout au niveau des jambes, sauf pour les enfants. Il faut donc plutôt avoir une chasuble de sécurité (gilet réfléchissant) ». Par ailleurs, quand il y a un PDE en cours, il faut obligatoirement le lier au Document Unique. Or, sur les 3 dernières années, on constate qu'il n'y a aucun contentieux concernant le sujet du vélo. Il y a donc bien une dissociation entre les responsabilités personnelles et les responsabilités de l'employeur.

Mme MASSIP (CRAMIF) prend l'exemple du Conseil Général 91 qui, lors de la réalisation de son Document Unique, a montré qu'il était possible de générer moins de risques que pour la voiture. Le diagnostic permet donc d'analyser, de juger et de prouver. Ainsi pour toutes les entreprises qui améliorent d'une manière ou d'une autre la situation, la CRAMIF offre des ristournes sur les cotisations.

Pour Mme GAULON (PORT AUTONOME – Agence de Bonneuil) prouver ou évaluer, la question de la sécurité est un piège ! Est-ce qu'il faut interdire le volet vélo du PDE parce qu'il n'y a pas toujours d'infrastructures adéquates ? Mme MARIE ROSE réagit : « Tout à fait d'accord ! L'exemple des ports est intéressant car historiquement on sait que l'usage du vélo y est fort. Rien ne vous empêche de faire la promotion du vélo. Encore une fois, comme nous partons de très bas, même s'il existe toujours une part de risque, il faut que les entreprises prennent leur responsabilité car il y a un gain immédiat à favoriser le vélo (que ce soit en termes d'espace, de bilan carbone, d'image et d'anticipation par rapport à l'avenir de la voiture individuelle dans les déplacements courts). Personne dans l'entreprise ne reprochera de mettre en place un parking pour les véhicules non motorisés ! »

Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) insiste en posant la question : « Si on n'arrive pas à faire une graduation des risques et que les TC sont plus sûr que le vélo, quelle réponse peut-on faire aux salariés ? ». Encore une fois, pour Mme MASSIP (CRAMIF), le salarié sur le trajet domicile travail est avant tout soumis aux règles du code de la route. S'il est coupable de manquement aux règles de sécurité, c'est lui qui est responsable. Il faut savoir également que dans la plupart du temps les accidents de vélo sont liés à la faute d'un tiers (voiture). Pour que l'employeur soit responsable il faut une négligence ou une infraction.

Mme DA COSTA (DDE 95) pense que l'on mélange tout. Un PDE c'est comme un PDU, ce sont des plans réglementaires d'incitation. On ne peut pas les attaquer d'un point de vue juridique.

M. BLANCHARD (CEA de Saclay) pense, quant à lui, qu'il faut distinguer 2 choses : d'un côté, il faut promouvoir le vélo dans le cadre du développement durable et de l'autre, il y a les risques et la sécurité. Or, sur le terrain, on a souvent peu de temps pour savoir s'il existe vraiment des infrastructures pour les vélos ou non. M. MARIE ROSE complète ces propos en indiquant le cas du plateau de Saclay et l'initiative de la collectivité qui étudie une connexion entre les liaisons cyclables et la station de RER (en fond de vallée) en installant des vélos électriques. L'infrastructure va se mettre en place, ainsi qu'une formation sur la sécurité. C'est comme cela qu'ICADE peut présenter le projet et ne pas le restreindre à la sécurité seulement.

M. DREDEMY (CG77), par rapport au début de la discussion, se demande s'il faut classer le vélo dans les modes de « déplacements doux ». Il attend avec impatience l'arrêté interpréfectoral rendant les PDE obligatoire. Il témoigne qu'au CG77 : « nous avons un grand nombre de plans d'actions dans les transports et les déplacements, chacun géré par un service spécifique: Plan pluriannuel de Prévention au Risque Routier, Plan de développement des Pistes cyclables, Plan Départemental Covoiturage, Diagnostic de l'offre de Transports, etc....Ces plans sont légitimes et obligatoires par la loi ou décidés par l'assemblée, ils couvrent l'ensemble du territoire départemental. En face, le PDA (ou PDE) reste facultatif, le chargé du PDE est seul. Vu le nombre d'actions à mener, sans obligation, l'action PDA restera limitée ». Jean M. MARIE ROSE précise que l'arrêté interpréfectoral précisant la mesure 1 du PPA concernant les PDE obligatoires est prévu pour le mois d'avril 2008. Le PDE trouvera sa place institutionnelle et, à travers des PDE, le vélo également.

M. WOJNAROWSKI (CA PLAINE COMMUNE) affirme que l'expérience montre que l'on peut sécuriser ce mode de déplacement sans pistes cyclables. Par exemple, les 20 000 vélib dans Paris ont fait que le vélo est plus visible et que les automobilistes y font donc plus attention. Il pense donc lui aussi qu'il ne faut pas se focaliser sur l'accidentologie du vélo.

Mme GAULON (PORT AUTONOME –Agence de Bonneuil) renchérit : « Attention à la dictature des juristes ! Les dirigeants doivent décider et prendre des risques ! ». Mme KAPLAN (FRANCE TELECOM - ORANGE FRANCE) répond qu'ils ont bien la volonté de faire bouger les choses (certification 14 001, mise en place des PDE...) mais les juristes les mettent devant leurs responsabilités. Si les PDE étaient tous rendus obligatoires cela permettrait de taper fort et ainsi d'avoir moins de problèmes sur ces aspects de sécurité et d'accidentologie au travail. Quoiqu'il en soit tout dépend de l'arbitrage de la direction et nous avons l'assurance d'être suivi sur le développement du vélo ».

Pour M. MARIE ROSE, il ne faut pas hésiter à négocier avec la collectivité pour des aménagements. Par exemple, la CA de Bièvre va aménager des connexions avec les axes de coulées vertes pour le siège social d'Orange - France Télécom. Il y a aussi une prise en compte des déplacements en vélo dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France. Les éloroutes, les voies vertes participent de l'aménagement d'espaces cyclables et d'axes réservés aux véhicules non motorisés... et peuvent être prévus pour favoriser les trajets domicile-travail. Nathalie GRANES (Région Ile de France) conseille aux entreprises de se rapprocher des collectivités pour les aménagements.

M. MARIE ROSE précise qu'il faut également penser au STIF qui finance des parcs de stationnement pour les vélos Ex : Parc Relais Vélo en Gare RER/SNCF. Mais il y a aussi le Schéma Régional du Stationnement vélo qui est en cours, et les résultats de l'enquête de l'étude préalable sont disponibles sur le site du STIF.

M. MARIE ROSE conclut en ces termes : « Ce qui compte aujourd'hui, c'est l'usage du vélo et son développement, non les infrastructures mises en place ». Il donne l'exemple de l'abonnement Vélib lié aux transports en commun (Navigo) qui, dans le cadre des PDE sur Paris, donne la possibilité aux entreprises de proposer à leurs salariés cet abonnement.

3. Diffusion d'informations

Mme DA COSTA (DDE 95) informe les participants que dans le cadre du PDE inter administrations de Cergy-Pontoise, 5 à 6 ateliers participatifs avec agents seront bientôt consacrés aux modes doux afin de leur offrir la possibilité de s'approprier la démarche.

M. MARIE ROSE précise que toute question complémentaire sur cet atelier doit être envoyée par mail à ACS Mobilité, l'ADEME s'engageant à y répondre lors du prochain atelier.

Il précise enfin que le cahier des charges Vélo Station sera remis avec le CR ainsi que l'adresse de l'éco-calculatrice sur le site de l'ADEME : www.ademe.fr/calculatrice-eco-deplacements

Au cours de l'atelier, l'ADEME a également distribué les documents suivants sur le thème du vélo :

Articles :

- « PDE STMicroelectronics Grenoble : La première grande enquête sur le temps de trajet domicile-travail » in *Vélocité*, juin 2007, p 10-11
- « Favoriser la pratique du vélo en ville – 10 conseils » in *Le courrier des Maires* n°209, janvier 2008, 4 p
- « Les services liés au vélo en ville » in *Environnement et Techniques* n°257, juin 2006, p 27-30
-

Publications :

-
- « *Le stationnement des vélos sur les espaces privés* » Brochure du CERTU, 8 p

Ouvrages :

- *Le guide du cycliste urbain* (ADEME-Fubicy) ;

Outils pédagogiques :

- *Le guide « Chaque fois ça compte ».....*

Le prochain atelier se tiendra le mardi 17 avril 2008 (14h-16h) au PIMMS (Point Information Médiation Multi-services) dans le 12^{ème} arrondissement de Paris.