



CONSEIL de DEVELOPPEMENT

Avis

suite à la saisine
du Président de
l'agglomération
Paris-Saclay au sujet
de la **révision du
schéma directeur
cyclable**

Juin 2023

PARIS ●
SACLAY
Communauté d'agglomération

1 Contexte de la saisine du Conseil de développement sur la révision du schéma directeur cyclable



1.1 La saisine du Président

Dans le cadre de ses compétences, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay est compétente en matière de circulations douces et politique cyclable. Les déplacements doux ont par ailleurs, une part tout à fait centrale dans la stratégie globale de déplacement du territoire.

En 2018, l'agglomération Paris-Saclay lance l'élaboration et l'adoption du schéma communautaire cyclable (révisé en 2019) avec la volonté première d'augmenter significativement la part modale du vélo en créant les conditions favorables pour attirer de nouveaux usagers.

Ce premier document cadre communautaire s'est fixé comme objectifs de :

- Définir le réseau des itinéraires cyclables du territoire ;
- Mettre en place une offre de services aux usagers ;
- Développer de nouveaux aménagements cyclables ;
- D'animer et d'évaluer la politique cyclable.

2022 est l'heure du bilan de ces premières actions, de définir de nouveaux objectifs et de réajuster certaines actions déjà engagées si besoin, dans l'optique de la mise en œuvre d'un second schéma directeur 2023-2028.



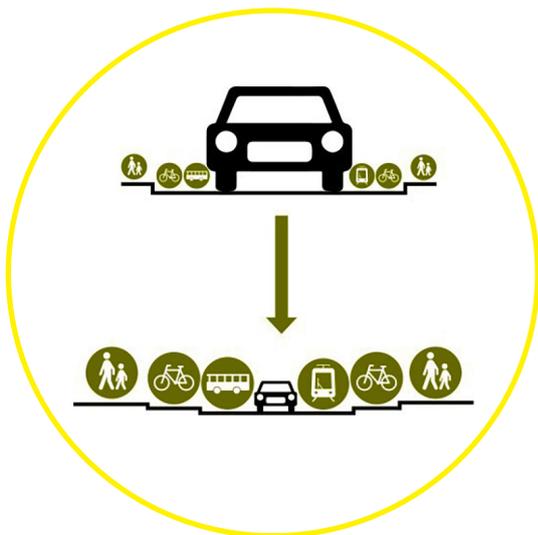
L'agglomération et ses services ont dès 2022, mis en place des ateliers de travail avec les villes, les associations d'usagers et les partenaires financeurs afin de construire avec eux cette nouvelle feuille de route.

Ce schéma directeur est donc le document cadre du territoire dans son ensemble : l'agglomération et les villes membres.

C'est dans ce cadre que le CODEV a été sollicité dès le mois de février 2023 par saisine du Président de l'agglomération.

⇒ **Pour rappel**, la révision du schéma directeur cyclable vise un objectif central: renforcer la « cyclabilité » du territoire autour d'orientations stratégiques définies autour de 4 axes inscrits au PCAET :

- 1 Garantir la sécurité des cyclistes
- 2 Développer les services « vélo »
- 3 Accompagner le changement des pratiques
- 4 Tester et innover pour faciliter la réalisation d'un réseau cyclable performant

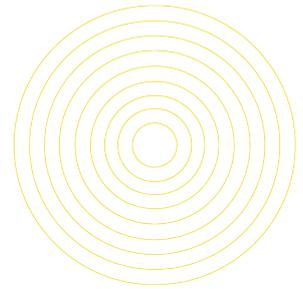


Ainsi, dans sa présentation faite en séance, l'équipe d'animation de la politique vélo de l'agglomération, est revenue sur les différentes étapes du projet de révision, le diagnostic et les premières orientations stratégiques.

Source : Copenhagenize France

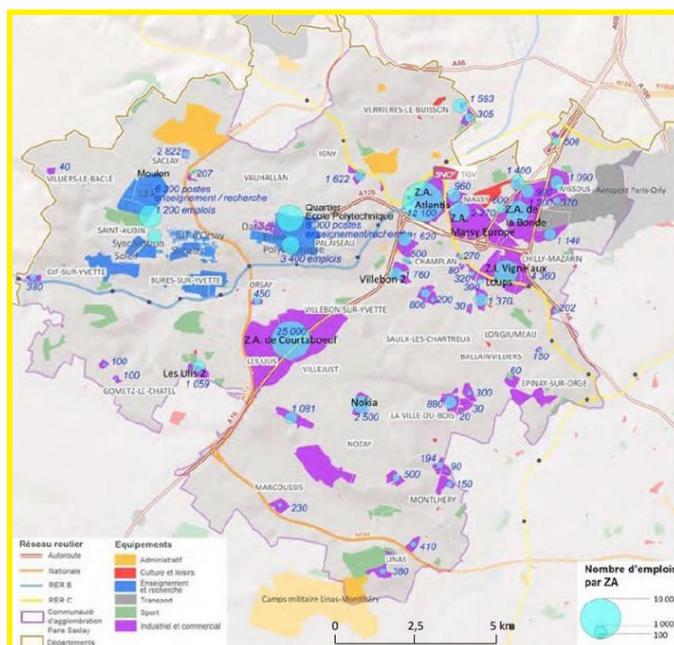


1.2 Le diagnostic et les orientations stratégiques retenues : synthèse et échanges



Le diagnostic

⇒ Un territoire multipolaire qui concentre des zones d'emploi, de recherche et d'éducation



Les 5 principaux pôles générateurs de trafic :

- **Campus-cluster du Plateau de Saclay** : 60 000 étudiants et plus de 10 000 enseignants-chercheurs.

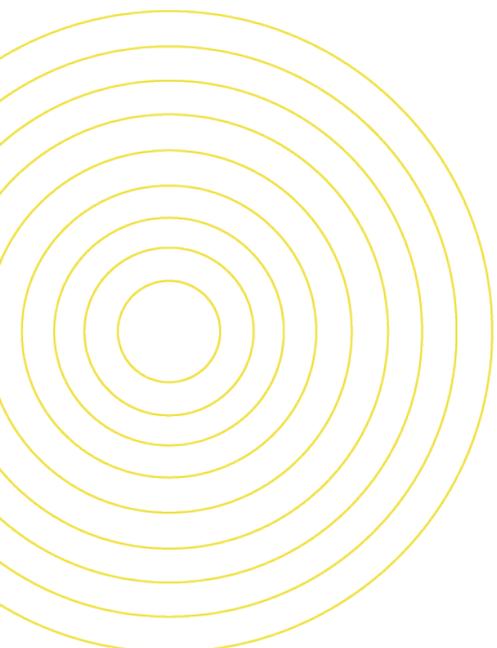
- **Z.A. de Courtabœuf** : Environ 1 200 entreprises, près de 25 000 salariés et 12 000 visiteurs par jour.

- **Le pôle de Massy** : 2 parcs d'activités (Massy Europe-La bonde et Atlantis) et plus de 30 000 emplois

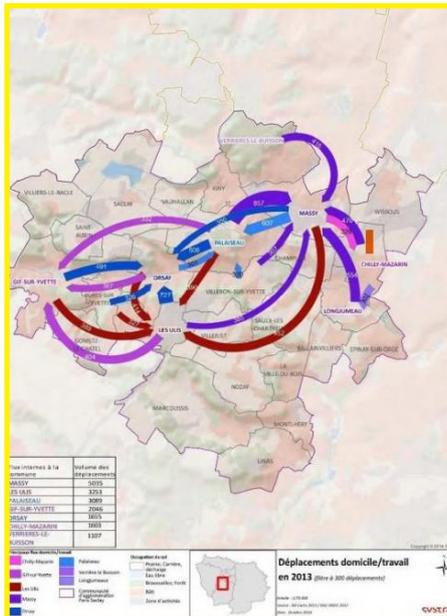
- **Le pôle RN 20** : Plusieurs parcs d'activités situés le long de la RN 20 entre Massy et Linas

- **Le pôle Wissous-Orly** : En limite nord de l'agglomération sur les communes de Wissous et Chilly-Mazarin

→ Ces pôles principaux et les pôles secondaires seront à relier avec des liaisons cyclables sécurisées.



⇒ Des flux internes domicile-travail



Dans ces communes, les distances sont inférieures à 5 km, soit moins de 20 min à vélo.

- 6 pôles majeures d'emplois sur le territoire : Massy, Les Ulis, Palaiseau, Orsay, Chilly-Mazarin et Gif-sur-Yvette
- Les déplacements internes à ces communes sont prépondérants

Comune	Flux interne à la commune	% des actifs de la commune	Part modale voiture
Massy	5 000	21%	43%
Palaiseau	3 800	23%	50%
Les Ulis	2 600	26%	55%
Gif-sur-Yvette	2 000	26%	68%
Orsay	1 800	25%	52%
Chilly-Mazarin	1 600	18%	63%

➔ Vers 30% de part modale vélo

⇒ Un potentiel de report modal à exploiter



155 000 emplois

143 000 actifs, dont **60 000** travaillent sur le territoire

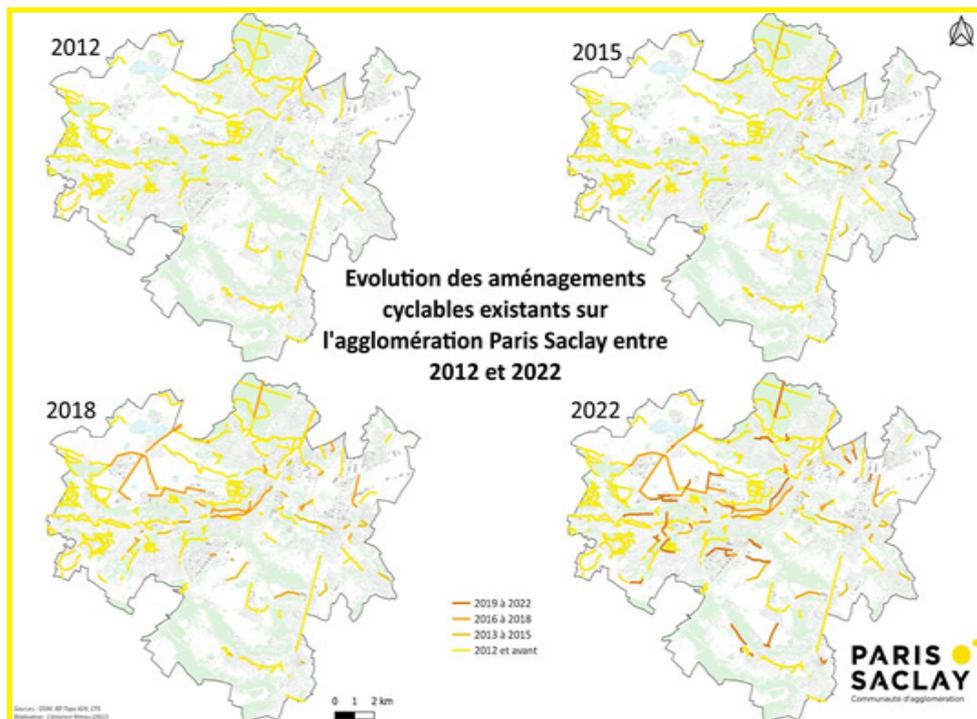
85 000 élèves et étudiants, dont **65 000** étudient sur le territoire



Mais aussi des flux très importants vers et depuis l'extérieur

Plus de **100 000** actifs entrants par jour, et plus de **80 000** sortants
Plus de 15 000 élèves et étudiants entrants par jour, et plus de **20 000** sortants

⇒ Un réseau cyclable qui s'accroît



Mais des discontinuités qui découragent et un réseau cyclable à compléter.

→ Les services vélos existants sur le territoire

- Vélos en location longue-durée : véligo proposée par la Région et ZOOV (uniquement dans certaines communes)
- Vélos en libre-service (VLS) : ZOOV (uniquement dans certaines communes)
- Une dizaine de vélocistes
- Location possible via Ouibike
- Ateliers de réparation (convention avec l'Agglomération) : braderies, ateliers, marquage bicycode, etc : la recyclerie sportive à Massy ; Solicycle aux Ulis
- Logistique du dernier kilomètre : travail initié par l'agglomération avec 1 à 2 vélos cargos fournis à chaque commune pour un usage libre.

Les orientations stratégiques retenues pour ce nouveau schéma

Ces orientations reposent sur 2 axes majeurs :

→ **Axe 1 : consolider l'armature cyclable communautaire (nécessaire coordination entre les multiples parties prenantes opérant sur le territoire)**

→ **Axe 2 : développer des services vélos adaptés pour accompagner la pratique cyclable**

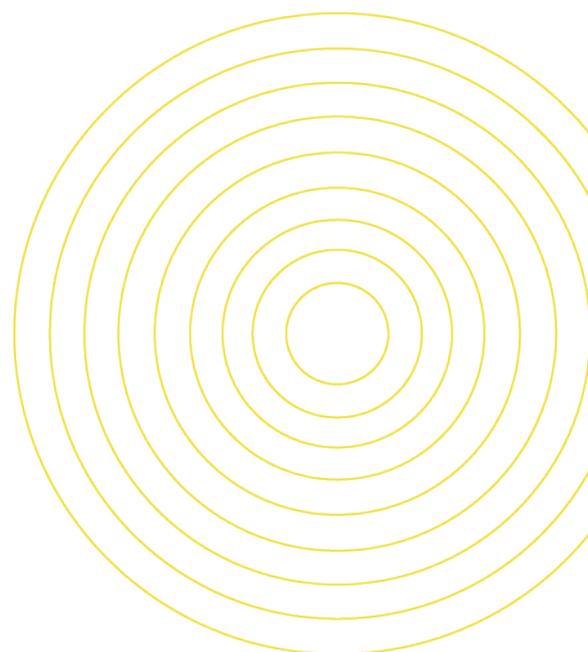
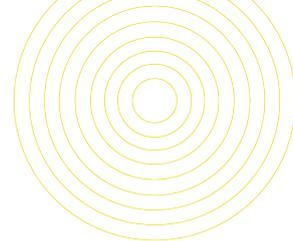
1.3 Objectifs et déroulé des travaux du CODEV sur la nouvelle feuille de route de la politique cyclable et méthodologie retenue

La consultation du CODEV s'est déroulée en deux ateliers de travail qui se sont appuyés sur le diagnostic et les orientations présentés par les services de l'agglomération en simultané permettant aux membres de réfléchir aux services qui pourraient être développés à destination notamment :

- 1** Des salariés pour encourager les trajets domicile-travail (vélotaff)
- 2** Des cyclotouristes pour arpenter le territoire de l'agglomération Paris-Saclay

Une séance de présentation du plan d'actions arrêté et du schéma directeur finalisé sera proposée durant le dernier trimestre 2023 aux membres du CODEV.

Par ailleurs, et comme pour chaque stratégie, le présent avis sera visé dans la délibération de l'agglomération ad hoc.



2

Propositions d'un plan d'actions concrètes à mettre en œuvre ou à développer

2.1 Plan d'actions

Atelier 1 – services à destination des salariés

- Offrir aux salariés un **stationnement vélo sécurisé et suffisamment dimensionné** : pour encourager les trajets à vélo, le stationnement à son lieu de destination constitue un élément essentiel, tout comme les aménagements cyclables. Le risque de vol constitue, à ce jour, l'un des principaux freins à la pratique cyclable. Un stationnement efficace et utilisé doit être au plus près de l'entrée, visible et éclairé. Evaluer les possibilités de créer des parkings vélo sécurisés mutualisés avec d'autres entreprises pourraient être une piste à creuser en cas d'indisponibilité de foncier par exemple ou pour mutualiser les coûts.
- **Disposer de vestiaires sécurisés et de douches** : selon les distances à parcourir, le dénivelé, la météo et le type de vélo, pouvoir se doucher et se changer à l'arrivée peut être une nécessité pour certains salariés.
- Si les trajets quotidiens sont effectués à vélo, il importe d'**avoir un vélo bien entretenu**. Les entreprises pourraient proposer à leurs salariés cyclistes un service de réparation / révision sur site en faisant venir un atelier réparation mobile par exemple.
- Venir à son travail en toute sécurité : un point essentiel pour développer la pratique cyclable est de **disposer d'aménagements cyclables continus et avec un revêtement confortable** (éviter les chemins boueux ou avec des nids de poule favorisant les chutes et les accidents de trajet).
 - **Encourager l'intermodalité vélo / train** : emport des vélos dans le train ou multiplier les places de stationnement sécurisées en gare

- **Proposer des aides financières aux entreprises** pour les inciter à mettre en place des services vélo à destination de leurs salariés
- **Proposer des assurances vélo** pour prévenir des accidents de trajet / accidents de travail
- **Développer des actions d'animation / de communication en entreprises** : pendant la semaine de la mobilité en septembre, réaliser des portraits de collaborateurs cyclistes, valoriser les bienfaits de la pratique cyclable quotidienne, partager les expériences avec d'autres entreprises, etc.
- **Créer une communauté de collaborateurs cyclistes** au sein de l'entreprise permettrait de proposer des animations type **challenges interne ou inter-entreprises, des team-building ou encore mettre en relation les collaborations pour lancer du co-vélotage**

Atelier 2 – services à destination des cyclotouristes

Les participants ont dans un premier temps proposé leur définition de ce qu'est un « **cyclotouriste** » :

- un voyageur à vélo qui parcourt de longue distance
- une personne qui cherche à relever un défi sportif pour tenir la distance
- une personne ou une famille qui part en balade à vélo
- une personne qui souhaite découvrir un territoire à vélo, etc.

Le point commun entre toutes ces visions du cyclotouriste repose sur l'itinérance.

Il faut pouvoir guider le cyclotouriste dans son parcours et lui proposer les services adaptés pour rendre son expérience agréable et sûre.

Puis, plusieurs propositions ont été formulées, dont certaines vont au-delà de la simple expérience du voyage à vélo :

- ➔ Pour encourager les familles à réaliser des voyages à vélo, **il faut inciter les enfants, dès le plus jeune âge, à apprendre à faire du vélo** : faire connaître et mettre en place le « Savoir Rouler à Vélo » pour les 6-11 ans dans les écoles élémentaires
- ➔ Développer des **services de location de vélo de tout type** un peu partout sur le territoire : vélo musculaire, VAE, cargo, remorque, etc.
- ➔ Produire un support listant toutes les **structures labellisées « accueil vélo »** existantes sur le territoire et encourager à créer de nouvelles ! L'hébergement pour le voyage à vélo est une composante essentielle pour développer le tourisme à vélo : il faut pouvoir laisser son vélo (en son éventuel chargement) en sécurité. Développer des lieux d'accueil adaptés aux voyageurs à vélo est à intégrer dans le volet tourisme vert de la stratégie touristique de l'agglomération.



→ Valoriser et proposer des **boucles thématiques** et les faire connaître. Point important : intégrer dans la conception de ces boucles des « solutions bis » en cas de problème ou de difficultés éventuelles pour revenir en arrière et rentrer chez soi.

→ **Renforcer le jalonnement cyclable** : c'est un point essentiel car le jalonnement permet de renforcer la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable, de faire connaître des raccourcis aux usagers, de sécuriser le trajet et de développer le cyclotourisme.

→ Pour développer le voyage à vélo en famille, il faut pouvoir **proposer des activités pour les enfants et les sensibiliser sur les bienfaits du vélo**. Les enfants constituent la future génération à vélo et il est important de leur faire aimer le vélo au travers d'activités ludiques.

→ Développer sur le territoire **des aires de repos pour les cyclistes**.

2.2 En synthèse

Les propositions ont été foisonnantes et il est ressorti beaucoup d'éléments qui pourront trouver leur place dans le plan d'actions du futur schéma directeur cyclable. Certaines propositions sont du ressort direct des entreprises.

Néanmoins, le rôle de l'agglomération est aussi de communiquer sur les dispositifs existants (ex. le programme Objectif Employeur Pro Vélo porté par la FUB en proposant un soutien financier via des crédits CEE : <https://employeurprovelo.fr/>) et de sensibiliser les entreprises sur les actions qu'elles peuvent mettre en œuvre pour encourager les salariés à venir travailler à vélo.

Les échanges autour du cyclotourisme et de ses besoins spécifiques ont permis de pointer le manque actuel de services de location de vélo, d'hébergement adapté à l'accueil des voyageurs à vélo et de jalonnement des itinéraires. Ces éléments pourront trouver leur place dans les plans d'actions du schéma directeur cyclable communautaire et celui dédié au développement touristique. L'urgence de sensibiliser les enfants, prochaine génération de cyclistes, a bien été identifiée le schéma directeur cyclable et dans les plans vélo communaux en cours d'élaboration. Il y a beaucoup à faire encore, de belles initiatives ont été mises en place sur le territoire et pourront être valorisées. Des programmes (exemple de « Génération Vélo ») existent pour accompagner la formation des plus jeunes à la pratique cyclable.

Ce volet cyclotourisme devra être intégré la stratégie touristique communautaire, précédemment présentée et en cours de finalisation.

3

Mot de conclusion du Président

La démarche initiée par l'agglomération sur le schéma directeur en 2019 a porté ses fruits et les premiers effets positifs sont visibles : la pratique du vélo sur le territoire (pour le travail ou pour les loisirs) est visible. Il reste encore beaucoup à faire. L'ambition affichée sur ce second schéma directeur démontre une réelle ambition approuvée par le CODEV.

L'inscription de cette politique comme un axe essentiel de développement dans le PCAET et le travail collectif et partenarial avec les villes mis en place par les services de l'agglomération est à souligner.

Le CODEV et ses membres souhaite qu'une présentation globale du schéma directeur, de ses actions et parmi elles celles issues des travaux de ce dernier soit faite dès lors qu'il sera finalisé.

Enfin un grand merci aux services et au Vice-Président en charge de la politique vélo communautaire, Monsieur Olivier THOMAS, pour le temps accordé et la qualité des échanges en ateliers.

Avis rendu le 31 mai 2023

Pour le Conseil de Développement

Son Président

Laurent MUNEROT





PARIS ●
SACLAY
Communauté d'agglomération