

A vélo au travail



Avant-propos

Si vous n'êtes jamais allés au travail en vélo, si vous trouvez cette idée saugrenue ou si selon vous ce serait difficile car :

« J'habite trop loin de mon lieu de travail (...loin c'est combien de kilomètres ? 3, 5, 10 Km ? Plus ?). Le vélo c'est lent. Je devrais me lever plus tôt le matin. Je transporte chaque jour mes enfants, c'est impossible à vélo. Je ne suis pas en forme. J'ai trop de côtes sur mon trajet. Je suis fatigué après ma journée de travail, je n'ai pas envie de pédaler. L'air est trop pollué, c'est mauvais pour la santé. Je n'ai pas les moyens pour m'acheter un nouveau vélo. J'ai besoin de ma voiture pour mon travail. Comment est-ce que je fais pour amener avec moi le soir mes dossiers ou mon ordinateur portable? J'occupe des responsabilités importantes et le vélo n'est pas digne de ma situation sociale ! Il n'y a que les pauvres qui se déplacent à vélo. Le vélo, c'est du passé, je suis tourné vers le progrès et l'avenir. C'est trop dangereux de rouler à vélo en ville. Je devrais rouler dans l'obscurité. Au travail, Il n'y a pas d'endroits sûrs pour garer mon vélo. Je n'ai pas la possibilité de me doucher au travail. Je dois être propre et bien habillé(e), à vélo on se salit. Je suis soucieux de mon apparence physique et le vélo fait grossir les mollets. Qu'est-ce que je fais quand il pleut ou qu'il fait froid ? Je ne suis pas monté sur un vélo depuis 20 ans ! »

...chassez ces idées reçues... de fausses bonnes raisons pour ne pas vous mettre au vélo...

« Le vélo pour travailler ? Je n'y ai jamais pensé ! »

...ou tout simplement :

Et bien, pensez-y, c'est par là qu'il faut commencer !

Ce dossier (*points 2 et 6 en particulier*) vous aidera sûrement à faire ce premier ...coup de pédale...Allez-y progressivement. A chacun son rythme, à chacun sa mesure.

Quelques réponses vous seront aussi apportées [ici](http://ijvelo.pagesperso-orange.fr/0322c999d70b5ae06/0322c999f11073f06/index.html) ou [là](http://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article20)

Si au contraire vous êtes déjà adeptes de cette pratique !

Ce dossier vous confortera dans cette voie, vous vous reconnaîtrez peut-être dans les expériences décrites ci-dessous et les conseils que vous y trouverez, vous permettront de faire des émules au sein de votre entreprise, votre collectivité, voir parmi vos voisins ou collègues ! votre patron ? vos élus ?

A vélo au travail

Table des matières

Avant propos	2
1. Les enjeux	4
2. Les bonnes raisons de prendre son vélo pour aller travailler	5
2.1. C'est rapide, prévisible et régulier	5
2.2. C'est pratique	5
2.3. C'est facile	6
2.4. C'est souvent sec	6
2.5. C'est sûr	6
2.6. C'est économique à l'achat et à l'usage	6
2.7. C'est bon pour votre environnement	7
2.7. C'est bon pour votre santé	8
3. Des outils visant à encourager la pratique du vélo au travail	4
3.1. Les PDE/PDA	9
3.2. Les aides à la mise en place de PDE	10
3.3. Les éléments de stratégie à prendre en compte	10
3.3.1. S'appuyer sur les cyclistes actuels	10
3.3.2. Mettre l'accent sur la sécurité des déplacements domicile-travail	11
3.3.3. Mener des opérations de sensibilisation des collaborateurs	11
4. Exemples d'actions et aménagements visant à encourager l'usage du vélo au travail	12
4.1. Favoriser le stationnement sécurisé des vélos	12
4.2. Les services de vélos partagés	13
4.2.1. Les services de vélos en libre-service	13
4.2.2. La mise à disposition de vélos de services	14
4.2.3. Des services de location de flottes de vélos : solution B to B « clé en main »	15
4.3. L'aide à l'achat de vélos par les particuliers	17
4.4. Des actions de promotion ludiques et les challenges inter-entreprises	18
4.4.1. Les challenges « plus nombreux à vélo au boulot »	18
4.4.2. Les opérations « vélo-boulot » de nos voisins	19
4.5. Des accompagnements et formations pour prendre confiance dans le trafic	21
4.5.1. Les vélos écoles	21
4.5.2. Le coaching	21
4.5.3. Les bus cyclistes	21
5. La reconnaissance économique et fiscale des frais de transport à vélo	24
5.1. La prise en compte du vélo dans les remboursements de frais de transport domicile-travail	24
5.2. Quid de la prise en charge des frais d'usage du vélo personnel à titre professionnel ?	24
5.3. Les réflexions et revendications vers une incitation fiscale de la pratique du vélo au travail	25
5.3.1. Un barème kilométrique pour les déplacements à vélo	25
5.3.2. Des déductions fiscales dans l'impôt sur le revenu	26
6. Quelques témoignages : ils le font, alors pourquoi pas vous ?	27

1. Les enjeux

Depuis quelques années, l'on assiste à un développement spectaculaire du vélo en ville. Des villes aménagent leur voirie, investissent dans des infrastructures ainsi que dans des services de prêts de vélos pour favoriser les déplacements à vélo. Malgré cela, d'après la dernière enquête « transports » de l'Insee publiée en 2009 et selon une [étude de TNS-Sofres](#), **la part de la bicyclette dans les déplacements quotidiens ne dépasse pas 3 %**. Un chiffre stable depuis 1994, mais qui masque de fortes disparités en fonction des territoires et ce même à l'intérieur d'une même agglomération. La part modale du centre-ville de Strasbourg est de 14%, mais celle de ses quartiers ouest n'est que de 3%.

« L'usage du vélo augmente dans les villes et décline en zones périurbaines et rurales », selon Francis Papon chercheur à l'Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports). De l'avis général, les marges de progression sont importantes.

Dans d'autres pays européens, la part des déplacements urbains réalisés à vélo peut « dépasser le quart, voire le tiers, des déplacements quotidiens des ménages ». Elle est ainsi de 27 % aux Pays-Bas, 18 % au Danemark (+ de 35 % à Copenhague avec un objectif de 50 % pour 2015) et de 10 à 20 % dans bon nombre de villes allemandes, suisses, belges ou scandinaves, voire italiennes.

En France, de très nombreux salariés rencontrent des difficultés quotidiennes pour rejoindre leurs lieux de travail. Entre milieu urbain, périurbain et rural, près de $\frac{3}{4}$ des salariés quittent chaque jour leur commune pour aller travailler, à 80 % en voiture individuelle. Cette mobilité locale représente 99 % des déplacements et 60 % des distances parcourues, mais aussi 70 % des émissions de CO₂. Et, fait moins connu, plus du tiers des morts liés au travail.

Quid des 3x20 pour 2020 ? ... et le facteur 4

L'objectif du [Plan National Vélo](#) est de parvenir à un taux d'usage global du vélo **de 12 % en 2020**.

Pour y parvenir, le plan d'actions prévoit notamment :

- des incitations à l'usage quotidien du vélo : évaluation d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail, le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs ;
- le développement des aménagements et infrastructures : garages à vélo obligatoires dans les constructions neuves, développement du réseau des véloroutes et voies vertes ;
- l'amélioration de la sécurité : marquage des vélos pour lutter contre le vol.

N'oublions pas que le secteur des transports représente plus de 25 % des émissions nationales de GES (Gaz à effet de Serre). Or la France (en tant que membre de l'UE) a pris l'engagement de diminuer de 20 % ses émissions de GES d'ici 2020 par rapport au niveau de 1990 et de 80 % pour 2050. L'usage du vélo au quotidien, notamment pour se rendre au travail, ne serait-il pas un bon moyen d'y contribuer ?

Selon l'étude de l'ECF (Fédération des Cyclistes Européens), si chaque européen pédalait comme les Danois (2,6 km par jour), l'UE serait en mesure de remplir un quart de son objectif de réduction des émissions pour le secteur du transport.

Pour aller plus loin : ECF « [Quantifier les économies de CO2 permises par le vélo](#) », novembre 2011.



La capitale du Danemark veut réduire ses émissions de CO₂ de l'ordre de 80.000 tonnes d'ici à 2015.

Pour encourager cette mobilité zéro émission qu'est le vélo, la ville met des vélos publics à disposition gratuitement de mai à octobre et dispose de 350km de pistes cyclables (+70 à l'étude)

A cela s'ajoutent l'objectif d'une part modale vélo de 15% en 2020, que plusieurs villes européennes se sont fixées à l'issue de la Conférence Internationale Vélo City 2011. La région de Bruxelles s'est fixée un taux de 20 % pour 2015 ! Le Plan National Vélo de 2012 quant à lui se fixe un objectif plus modeste de 12%.

Le bruit, les émissions de particules, dioxyde d'azote, benzène etc. ?

Et la pollution ?

Outre les émissions de GES n'oublions pas les enjeux de santé publique dus à la pollution, générée notamment par la circulation automobile.

La France, qui a été condamnée par l'Union Européenne pour le dépassement des plafonds d'émissions de particules fines (PM₁₀, PM_{2,5}) (dus en partie à l'usage prépondérant de la voiture ...les moteurs diesels en particulier) doit prendre des mesures efficaces pour enrayer ces pollutions.

Ceci est un aperçu des enjeux globaux. La suite de ce dossier vous propose de chasser les idées reçues sur l'usage du vélo au travail et de vous décrire tous ses avantages et possibilités, tant pour soi-même que pour une entreprise ou une collectivité, à travers de nombreux exemples et conseils, d'ici et d'ailleurs.

Le saviez-vous ? Quelques chiffres :

93% : c'est le nombre de français qui font le trajet domicile-travail seuls à bord de leur voiture.

2 millions : Deux millions d'urbains utilisent régulièrement leur vélo pour aller travailler

3% : la part de la bicyclette dans les déplacements ne dépasse pas 3% en France (en hiver)

3 km : En France, 50 % des trajets urbains en voiture font moins de 3 km. (ce qui occasionne une surconsommation de carburant supérieure à 50%). Or il ne faut qu'1/4 d'heure pour faire 3 km à vélo.

15 km/h : jusqu'à 6 km, le vélo est plus rapide que la voiture : un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville contre 14 km/h pour une voiture.

8 km : la moitié des salariés travaille à moins de 8 km de son domicile

15 € : le coût moyen mensuel d'un vélo.

10 : 1 place de stationnement voiture, c'est 10 places de stationnement vélo.

700 kg de CO₂ : 10 km de vélo tous les jours évitent le rejet, de 700 kg de CO₂ par an, par l'usage d'une voiture.

5,6 milliards d'€ : c'est l'impact d'économies annuelles sur la santé de la pratique actuelle du vélo en France.

2. Les bonnes raisons de prendre son vélo pour aller travailler

La chasse aux idées reçues ...et au poids des habitudes

« A vélo en ville je suis rapide, je vais où je veux, quand je veux, j'évite les bouchons, je reste en forme et cela ne me coûte presque rien »

2.1. C'est rapide, prévisible et régulier

Beaucoup moins coûteux qu'une voiture traditionnelle, le vélo constitue en milieu urbain le moyen de transport le plus rapide, comparativement à la voiture, aux transports en commun et à la marche, comme le démontre notamment une étude réalisée en 2008 par [Le Grand Lyon](http://www.grandlyon.com/le-velo.53.0.html). (<http://www.grandlyon.com/le-velo.53.0.html>)

En France, 50 % des trajets urbains en voiture font moins de 3 km, en partie pour se rendre à son travail. Or il ne faut qu'1/4 d'heure pour faire 3 km à vélo en ville.

Sur des distances inférieures à 6 km, le vélo est plus rapide que la voiture : un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville contre 14 km/h pour une voiture ! Pas de correspondance pas de temps mort, en porte à porte c'est le plus direct. Il évite les bouchons et se gare facilement...et arrive donc à l'heure au travail. Sachant que la moitié des salariés travaille à moins de 8 km de son domicile, il y a donc du potentiel de développement.

2.2. C'est pratique

Garé près de votre entrée, c'est le véhicule le plus facile à prendre. Un panier ou un porte bagage vous permet de transporter sac, sacoche, quelques courses, des vêtements de rechange, qui peuvent aussi rester sur votre lieu de travail. Roulez en tenue sportive ou décontractée et enfiler votre tenue plus stricte au travail.

2.3. C'est facile

Le relief n'est pas un obstacle pour la pratique du vélo. Les cyclistes choisissent leurs itinéraires en fonction de leur forme et peuvent effectuer un léger détour pour éviter une côte importante. D'ailleurs, des villes comme Berne (Suisse) ou Trondheim (Norvège) connaissent un nombre important de cyclistes malgré leur forte déclivité.

Le vélo quotidien se prend à son rythme. On peut rouler doucement quand cela monte, voire marcher, puis rouler plus fort quand on rentre. Et sinon, le vélo à assistance électrique (VAE) peut gommer une côte désagréable, accélérer un passage chargé, porter pour vous les affaires de courses et les sacs indispensables, assurer le zéro transpiration à l'arrivée au travail ou chez les contacts importants. IL étend, (notamment avec les Réseaux Express Vélo) le champ de l'usage du vélo de 8 à 15 km par trajet aller.

2.4. C'est souvent sec

Les cyclistes circulent au sec sur plus de 90 % de leurs déplacements : non seulement il ne pleut pas autant que l'on croit en général, mais en plus les cyclistes, plus libres de leurs mouvements, peuvent attendre la fin d'une averse avant de se mettre en route. Si l'on ajoute que les deux pays européens comptant le plus de cyclistes sont les Pays-Bas ou le Danemark, il est aisément compréhensible que la météo ne soit pas un obstacle aux déplacements à vélo. De plus, selon une devise nordique : « il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a que de mauvais vêtements ».

Pour aller plus loin sous la pluie ou sous la neige suivez les conseils de Vélobuc (<http://velobuc.free.fr/aveloautravail.html>)

2.5. C'est sûr

Selon les statistiques de la sécurité routière, rouler à vélo est **8 fois moins dangereux** que de circuler en deux-roues motorisés : grâce à la vitesse modérée, les itinéraires-bis plus calmes et les aménagements comme les doubles-sens cyclables. Restons cependant vigilants concernant les angles morts des bus et des camions et les intersections. Mais les accidents de cyclistes en ville sont le plus souvent de gravité modérée.

Les accidents graves et mortels sont concentrés en rase campagne et concernent principalement des pratiquants sportifs. Le taux d'accidents mortels reste toujours plus faible qu'en voiture (2,8% contre 5,3%). Plus des ¾ des accidents sont dus à des chutes sans intervention de tiers, généralement de faible gravité et concernent des enfants. Le coût de l'insécurité à vélo est de 1,2% du coût total de l'insécurité routière en France (ONISR 2008). Une hausse importante de la pratique permet de diminuer fortement le risque au kilomètre. C'est, selon diverses études, l'effet de « masse critique », qui se vérifie dans les villes où la pratique a fortement augmenté. La sécurité est accrue si l'on est bien visible dans le trafic (positionnement, gilet fluo, éclairage, etc.).

Selon Pro Vélo (Suisse), sur le trajet professionnel (hors kilomètres sur autoroute), les accidents sont moins élevés à vélo qu'en voiture, dans une classe d'âge de 18 à 50 ans.

Un bon gisement d'économies... en temps de crise, pensez-y ! »

2.6. C'est économique à l'achat et à l'usage

À vélo, pas besoin de faire le plein, pas de taxes, peu d'assurances, peu de frais d'entretien ou de réparation ! **Moins de 25 € par mois** ou 300 € par an tout compris (achat, entretien, équipement, amortissement sur 5 ans en moyenne...).

Quand le coût moyen global annuel d'une **voiture est de 5300 à 7000 €**. Car au-delà du coût du carburant (qui ne fera qu'augmenter) n'oublions pas d'intégrer : le prix d'achat (diminué de la valeur de revente), les primes d'assurances et taxes diverses, le coût d'entretien et de réparations, le coût du stationnement ou de location d'un garage, etc. En additionnant ces coûts, on arrive à un coût de revient kilométrique moyen tournant autour de 0,30 € - 0,35 €, soit 30 € au 100 Km -, ce qui équivaut à 3 - 4 fois le prix du carburant. A cela s'ajoutent les coûts externes induits et les nuisances causées par l'usage trop systématique et massif de l'automobile !

En plus du coût des infrastructures routières (amortissement des constructions, entretien des ouvrages routiers, signalisation, etc.), il faut prendre en compte les coûts : d'occupation de l'espace public notamment par des véhicules en stationnement (95 % du temps); de la congestion (embouteillages) sur l'économie et la santé (stress, pollution); liés à la détérioration de la santé à cause d'un manque d'activité physique régulière du à un recours abusif à la voiture; des accidents routiers (vies humaines perdues, soins médicaux et handicaps pour les victimes, etc.); des conséquences néfastes de la pollution de l'air sur l'environnement et les bâtiments; du dérèglement climatique à long terme lié à la production d'une bonne partie des GES, etc. Ces coûts globaux sont supportés par la collectivité, payés par l'impôt et/ou subis du fait d'une détérioration de leur santé, par la plupart des citoyens.... qu'ils utilisent l'automobile ou non.

Pour aller plus loin : Le dossier [Se déplacer en voiture ou à vélo ? Faites vos comptes ! - GRACQ](#) (www.gracq.be/files/uploads/DOSSIERS/Budget.pdf) et une estimation [coût/avantages](http://velobuc.free.fr/cout-velo.html) (<http://velobuc.free.fr/cout-velo.html>) d'un bon équipement vélo de l'association Vélobuc.

Le vélo quant à lui ne prend pas beaucoup de place et demande des investissements publics ou collectifs modestes : pistes cyclables, locaux à vélo dans les immeubles, parkings à vélo. Une place de stationnement voiture, c'est dix places de stationnement vélo. **Seuls 10 € par an et par habitant** seraient nécessaires pour atteindre l'objectif de **60.000 Km d'aménagements cyclables** en ville, qui permettraient à la France de rattraper ses voisins européens.

« A vélo en ville je contribue à réduire les bouchons, la pollution sonore et atmosphérique la consommation, la dépendance énergétique et les émissions de gaz à effet de serre ... »

2.7. C'est bon pour votre environnement

Un impact positif sur l'environnement

Pas de bruit, pas d'infrastructures démesurées et destructrices du cadre de vie. Pas de rejets de GES (sauf un peu de CO₂, le cycliste respire...eh oui !) ou de gaz toxiques. 10 km de vélo tous les jours évitent le rejet, par l'usage d'une voiture, de 700 kg d'équivalent CO₂ par an. De plus, l'économie d'impact de la pratique du vélo sur la pollution atmosphérique peut être chiffrée à 42 Millions d'€ annuels (pour 4,4 Milliards de Km parcourus) et à 2 Millions d'€ sur la pollution sonore.



Moins exposé aux polluants :

Les cyclistes sont deux à trois fois moins d'exposés à la pollution qu'en voiture (6 mg/m³ d'exposition au monoxyde de carbone à vélo contre 14 mg/m³ en voiture). A vélo on se trouve bien au-dessus des pots d'échappements, contrairement aux capteurs de ventilation d'une voiture. Même en tenant compte du volume respiratoire supérieur (2,3 fois) en raison de l'effort, les cyclistes absorbent moins de polluants que les automobilistes.

Quelques conseils pour plus de confort :

- choisissez bien votre trajet : préférez les axes les moins fréquentés et les mieux adaptés pour les cyclistes ;
- pratiquez le vélo à un rythme modéré pour éviter l'hyperventilation ;

Pour aller plus loin [citycle](http://www.citycle.com/3176-quelle-est-la-qualite-de-lair-a-velo) (<http://www.citycle.com/3176-quelle-est-la-qualite-de-lair-a-velo>) journal du site internet [Lecyclo.com](http://www.lecyclo.com). (<http://www.citycle.com/3176-quelle-est-la-qualite-de-lair-a-velo>)

2.8. C'est bon pour votre santé

Pour être bien dans son corps :

Selon l'OMS, seule une pratique modérée mais régulière et si possible quotidienne, peut nous préserver des dangers de la sédentarité. Se déplacer à vélo pour son travail s'y prête tout à fait ! **Il suffirait de 30 minutes d'exercice par jour, soit 150 minutes / semaine, pour rester en bonne santé.** La pratique du vélo vers lieu de travail est idéale pour atteindre cet objectif, équivalent à deux déplacements actifs de 15 minutes chaque jour (soit 8 km).

Or ce niveau n'est pas atteint par plus de la moitié de la population et **plus des 2/3 de la population adulte**, une proportion en hausse. L'inactivité physique est l'un des principaux facteurs de risques pour la santé (10% des décès en UE) et a un coût : 220-440 €/personne/an.

Pour la France, on évalue à 5,6 milliards d'€ par an l'économie permise par l'usage actuel du vélo : soit 1,21 € du kilomètre parcouru et 4,84 € par déplacement urbain de 4 Km (selon l'OMS dans son étude de modélisation des effets du vélo sur la santé 2005-2008). Cette économie serait accrue de 10 milliards d'€ avec une pratique du vélo atteignant 10 % à 12 % (Plan national vélo page 6, § 2.1 a). Ce chiffre est à confronter aux 14,5 milliards d'€ de déficit de la sécurité sociale prévu en 2012.

Le vélo, activité physique par excellence est un réflexe indispensable pour :

- **prévenir :**

- ✓ le surpoids et l'obésité, en réduisant de 50 % ce risque par rapport aux personnes sédentaires. **Brûlez des calories, pas de l'essence !** Le vélo permet une dépense énergétique significative de 5 calories par minute en moyenne, ce qui s'intègre facilement dans la vie de tous les jours. Il est adapté aux personnes en surpoids.
- ✓ l'ostéoporose en contribuant au bon développement osseux et articulaire (-50 % de risque de fracture du col du fémur chez la femme);
- ✓ les accidents vasculaires-cérébraux et par cardiopathie, responsables de 2/3 des décès ;
- ✓ l'hypertension, qui touche 1/5^{ème} cinquième de la population adulte dans le monde ;
- ✓ les maladies cardio-vasculaires ; le cholestérol, le diabète de type II ;
- ✓ le risque de cancer du colon dans une proportion allant jusqu'à 50 % ; le cancer du sein.

- **et rester Tonique !**

Le principal atout du vélo, c'est qu'il fait travailler à la fois l'ensemble des muscles dont le muscle cardiaque, permettant de développer **l'endurance cardio-vasculaire et musculaire**. Le vélo permet de solliciter les muscles du corps de la tête aux pieds ou presque : les abdos, les pectoraux, les bras, le dos, les fessiers et surtout les jambes, permettant ainsi de les affiner et les rendre plus toniques. Il donne une plus grande vitalité en cas de maladie chronique invalidante. Chez les jeunes il favorise la prise de muscles et chez les personnes plus âgées il diminue la fonte musculaire.

Pour aller plus loin : [dossier vélo et santé du GRACQ \(www.gracq.be/files/uploads/DOSSIERS/Sante.pdf\)](http://www.gracq.be/files/uploads/DOSSIERS/Sante.pdf)

Toujours selon l'OMS, à conditions de vie égales, un adulte de 20 à 60 ans qui pratique le vélo 3 heures par semaine pour ses déplacements domicile travail a un risque de mortalité réduit d'1/3 par rapport à une personne qui ne pratique pas le vélo.

Etre bien dans sa tête

Le vélo favorise également le bien-être psychologique, atténue le stress, l'anxiété et la dépression, ainsi que le sentiment d'isolement. Il augmente aussi les effets positifs pour la mémoire.

Saviez-vous que 59 % des travailleurs se rendant au travail à vélo apprécient ce moment, alors que seuls 38 % des travailleurs automobilistes en disent autant ? (*Vélo Québec*)

Pour aller plus loin : « L'économie du vélo en France » ODIT France, Inddigo / Altermodal, juillet 2009

En bref, aller à vélo au travail permet de vivre plus longtempset en bonne santé !

Moins de stress = mieux prédisposé pour sa journée de travail en arrivant le matin à vélo !

Une bonne santé qui profite aussi aux employeurs

D'après les constats et les études menées, les employés qui font du vélo sont plus résistants, en meilleure forme, plus détendus et productifs. En moyenne, les cyclistes comptent une journée de maladie de moins par an que leurs collègues. Une étude de l'organisation d'expertise Néerlandaise TNO (2009) montre que les entreprises incitant leurs collaborateurs à venir au bureau en vélo, contribuent à économiser 27 millions d'€ par an.

(http://www.tno.nl/content.cfm?context=overtno&content=nieuwsbericht&laag1=37&laag2=2&item_id=2009-01-26%2012:20:44.0&Taal=2)

Dans une entreprise industrielle norvégienne, le nombre de jours d'arrêt maladie est descendu de près de 50% après que l'entreprise ait offert aux 610 collaborateurs un vélo. Cela correspond à une économie sur les frais de personnel d'un montant de 225.000 €.

Autre bénéfice : la bonne santé des travailleurs se reflètera sur toute l'entreprise en renforçant l'image saine de celle-ci.

3. Des outils visant à encourager la pratique du vélo au travail

Pour favoriser le développement de l'utilisation du vélo au travail, de nombreux outils, conseils et dispositifs d'accompagnement sont développés par l'ADEME, des collectivités territoriales, des organismes consulaires (ex : les CCI), des bureaux d'étude, associations ou entreprises spécialisées dans la mobilité. L'un des dispositifs permettant de structurer l'ensemble de ces mesures et de les insérer dans une démarche globale, de type PDU ou PDE, avec ses déclinaisons en PDA et PDIE (Plans de déplacements urbains, administratifs, entreprises, inter-entreprises).

3.1. Les PDE / PDA

Pour faire face aux problématiques de « mobilité » de plus en plus complexes :

- une dégradation des conditions de déplacement (transports en commun surchargés et peu fiables, trafic urbain et périurbain saturé) ;
- une augmentation des coûts des déplacements professionnels « rapides » (frais de parking, frais kilométriques, taxis) ;
- la nécessité de réduire l'empreinte écologique de l'entreprise en général, et de ses déplacements professionnels en particulier (obligation de réduction du Bilan Carbone, mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise) ;
- et au-delà de la mobilité, un besoin croissant de fédération et de fidélisation des collaborateurs autour de projets engageants et valorisants... ;

Les entreprises et les administrations, mettent en place des PDE / PDA. Le PDE est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements des salariés d'une structure. Il permet ainsi d'encourager l'utilisation des transports en commun, du vélo et du covoiturage pour optimiser les temps de déplacement des salariés (moins de temps passé dans les embouteillages), leur bien-être (moins de stress) et leurs finances (aides financières incitatives). Depuis l'ordonnance ([n°2010-1307 du 28 octobre 2010](#), [les PDE](#) - désormais codifiés dans le Code des Transports (art L.1214-2 9°) - se multiplient. Car inciter à choisir d'autres modes de transport est source d'un important gisement d'économies (<http://plan-deplacements.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=17275&m=3&catid=17345>). Un enjeu majeur pour les entreprises.

Pour aller plus loin : « Guide pour la mise en place de Plan de Déplacements Entreprise » de l'ADEME et [le site ADEME](#) (<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=&catid=14263>)

Près de 1,6 million de personnes sont impliqués à ce jour dans des PDE engagés par plus de 800 structures (établissements, zones d'activités, entreprises, administrations etc.).

Les PDE sont des outils efficaces de report modal. A titre d'exemple, le Bilan PDE de l'Agglomération grenobloise de 2007 donne un chiffre de 14% de part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail des entreprises concernées. Celui des agents de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) est de 20 % en 2012 et de 8% pour l'ensemble de son territoire (dont 14 % au centre ville de Strasbourg).

3.2. Les aides à la mise en place de PDE

[l'ADEME](#) – via ses délégations régionales – peut accompagner un projet jusqu'à sa réalisation, proposer des aides financières ou des outils : comme par exemple l'outil de suivi et d'évaluation de PDE "[Mobival](http://www.mobival.fr)" (<http://www.mobival.fr>), mis en place par [l'ADEME](#) Rhône-Alpes (<http://www.plan-deplacements.fr/servlet/list?catid=17536>). En Belgique, [Pro Vélo](#) propose un outil spécialement dédié au vélo, pour les entreprises désireuses de se lancer dans une politique cyclophile : les [Critères des entreprises "vélo-dynamiques"](#) - <http://www.provelo.org/spip.php?article163>

Les CCI (Chambres de Commerce et d'Industrie) proposent aussi un accompagnement à travers des clubs de mobilité et peuvent également accorder une aide financière à la mise en place de PDE.

Des entreprises et Bureaux d'Etudes spécialisés dans le domaine de la mobilité proposent une gamme de services dédiés aux PDE, comme [Inddigo / Altermodal](#) (<http://www.inddigo.com/>), bureau d'étude en ingénierie et de conseil en développement durable, doté d'un secteur transports et déplacements.

Pour aller plus loin voir la rubrique [nos métiers : transports-déplacements](#) du site d'Inddigo et leurs [fiches thématiques téléchargeables](#) (<http://www.inddigo.com/fr/nos-metiers/transports-deplacements.html>). Pour d'autres adresses, voir l'annuaire "[Mobipratique](#)" (<http://www.mobipratique.fr/index.php?page=annuaire&theme=1&sstheme=1>) de la CCI du Loiret.

Un nombre croissant de Collectivités s'implique dans ces dispositifs, à l'instar de [Chambéry Métropole](#), (120 000 habitants) qui a pour objectif de passer d'une part modale vélo de 4% en 2010 à 30% pour 2020. L'agglomération, en étroite collaboration avec [l'Agence Ecomobilité](#) la [Vélo Station](#) et la [Stac](#), soutient la mise en œuvre des actions des entreprises ou administrations signataires d'une convention PDE/PDA par : le financement des **études de PDE (inter-entreprises)** à hauteur de 12 €/salarié ; la mise à disposition **d'arceaux à vélos**. La Stac et la vélostation prennent en charge 25 % du coût des abonnements annuels souscrits par les employés des entreprises signataires d'une convention PDE. La Vélo station et l'Agence Ecomobilité développent également plusieurs services et animations à destination des entreprises, mais aussi des ateliers et animations vélo de quartiers pour le retour vers l'emploi.



Kits déplacements domicile travail proposés aux salariés par Chambéry métropole en collaboration avec Mobil'Conseils

La CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) vient également en appui sur les PDE, en organisant des forums, en collaboration avec le [Cadr'67](#) sur l'aspect vélo. Le Cadr'67 propose aux entreprises différentes actions de sensibilisation : stands d'information, conseils à l'achat de vélos, du contrôle technique, du marquage [Bicycode](#) (www.bicycode.org) contre le vol de vélos. Il propose également des formations à la sécurité routière.

Ces deux exemples sont loin d'être les seuls. Pour aller plus loin : [ADAV](#) (Association Droit au Vélo) de Lille, [Pignon sur Rue](#) à Lyon, [ADTC Grenoble](#), [MDB](#) (Mieux se déplacer à Bicyclette) en Ile de France, [Association Vélo Toulouse](#) et [La Maison du Vélo](#) à Toulouse, [PAV](#) (Place au Vélo) à Nantes.

3.3. Les éléments de stratégie à prendre en compte

Le succès d'une politique visant à encourager la pratique du vélo au sein d'une entreprise ou d'une administration dépend de plusieurs facteurs à prendre en compte en amont du développement d'actions à destination des salariés.

3.3.1. S'appuyer sur les cyclistes actuels

Pour garantir l'efficacité et la pertinence de la mise en place d'une politique vélo au sein d'une structure, la première chose à faire est d'identifier les cyclistes actuels et les réunir, écouter leurs suggestions et déterminer un planning et un budget de mise en œuvre.

3.3.2. Mettre l'accent sur la sécurité des déplacements domicile-travail

Le risque potentiel lié à l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail est à évaluer au cas par cas, en fonction des conditions locales d'utilisation. Il ne faut pas non plus sous-estimer les risques liés à l'environnement routier, le manque d'expérience et l'absence d'équipements de protection. Il peut être dangereux de favoriser l'usage du vélo dans un contexte inadapté. Les collectivités territoriales et l'Etat ont ici un rôle majeur. Elles doivent aider à la

sécurisation d'itinéraires de vélo (aménagement de [pistes cyclables cohérentes](http://forum.velotaf.com/topic/13885-piste-cyclable-etrange-2011) (<http://forum.velotaf.com/topic/13885-piste-cyclable-etrange-2011>), sans oublier [les ronds points](http://www.youtube.com/watch?v=Kw_W87IPx_U) (http://www.youtube.com/watch?v=Kw_W87IPx_U) etc.) et améliorer les lieux d'accueil (stations vélos sécurisées, parkings relais vélos, aires de services). Il est important d'élaborer avec les organismes publics et privés promoteurs du vélo, un **cahier des charges** pour un usage du vélo en sécurité pour les déplacements domicile-travail, et notamment en intermodalité.



Quelques exemples en Alsace (Bas-Rhin) d'implication des collectivités en matière d'aménagements (au stade de projets ou aménagements récents) :

Dans le cadre de la mise en place d'un TSPO (transport à haut niveau de service en site propre par bus) pour rejoindre l'agglomération strasbourgeoise depuis les zones péri-urbaines. Un parking relais vélo est mis en place à l'entrée de la Commune de Marlenheim par le [CG67](#).

La Communauté urbaine de Strasbourg, (28 communes), dans le cadre de son PLU communautaire va réglementer la mise en place de stationnements vélos, avec des emprises réservées à cette fin. Pour étendre le périmètre permettant les possibilités de trajets à vélo domicile-travail, elle projette également, dans le cadre de son Schéma Directeur Vélo, l'aménagement de réseaux express vélo. L'idée est d'aménager depuis la 2^{ème} couronne de la banlieue de Strasbourg vers le centre-ville, des radiales et des rocades dédiées au vélo ainsi que des points de rencontre: soit un réseau de 130 km supplémentaires. L'objectif pour 2013 est d'avoir raccordé la radiale du Canal de la Marne au Rhin. En plus de ce réseau hyper structuré, des bornes de services améliorant le confort et la sécurité des cyclistes pourraient être installées : (abris, points infos, signalisation, station de gonflage de pneus, distribution de kits de réparation (chambres à air etc.), tables de pique-nique (pour également toucher le tourisme à vélo)... A suivre....

Ce modèle novateur est dans le sillage de notre voisin Danois, avec les projets de 26 « super pistes cyclables » totalisant 300 km convergeant des quartiers résidentiels de la banlieue de Copenhague vers le centre-ville.

Pour aller plus loin : voir l'article « La vie à vélo », du *Courrier International* n°1132, du 12 juillet 2012)

3.3.3. Mener des opérations de sensibilisation des collaborateurs

Il est de plus primordial de mener des opérations de sensibilisation des salariés sur l'importance pour la sécurité d'une bonne préparation des déplacements et du choix d'itinéraires, d'une pratique progressive pour les cyclistes inexpérimentés, du bon entretien du vélo, du port d'équipements de signalisation et de protection, du respect du code de la route et des règles de sécurité pour la conduite d'un vélo.

Pour aller plus loin: *Livre blanc pour la prévention du risque trajet domicile-travail* du Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel (<http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr/brochures.html>)

4. Exemples d'actions et d'aménagements visant à encourager l'usage du vélo au travail

De nombreux exemples d'actions visant les déplacements à vélo sont possibles, de préférence via les PDE :

Organiser une réunion ou des stands mobilité destinés à faire connaître au personnel les avantages de l'usage du vélo et les possibilités d'accès à l'entreprise en transport en commun ou en covoiturage ; faciliter le stationnement vélo : aménager un espace couvert et facilement accessible (à proximité des entrées) et de plain-pied avec des arceaux à vélo fixes; aménager des vestiaires avec des casiers et des douches ; aider à l'acquisition d'un vélo ou d'un VAE (vélo à assistance électrique) en offrant une indemnité à l'achat ; ou mettre en place une flotte de vélos ou de VAE de société pour les déplacements professionnels et intersites, voir personnels (entre midi et deux) des salariés ; offrir un service d'entretien des vélos sur place (deux fois par an par exemple) ; proposer des séances de marquage [Bicycode](http://www.Bicycode.org) (www.Bicycode.org) de vélos contre le vol; diffuser des « kits vélo sécurité » (gilet réfléchissant, brassard, éclairage, réflecteurs, rétroviseurs, écarteurs, pinces à vélo, sacs ou panier, antivols U, Guide du Cycliste Urbain etc.) ; offrir des formations aux employés (remise en selle, vélo école , ateliers de réparation) ; mettre en place des bus cyclistes, organiser des challenges inter-entreprises ; organiser des réunions ludiques, des petits déjeuners ou des ballades ; participer aux journées et événements spécifiques organisés au niveau national ou international (Semaine du Développement Durable, Fête du Vélo, semaine de la mobilité et de la sécurité routière, semaine européenne de la mobilité etc.).

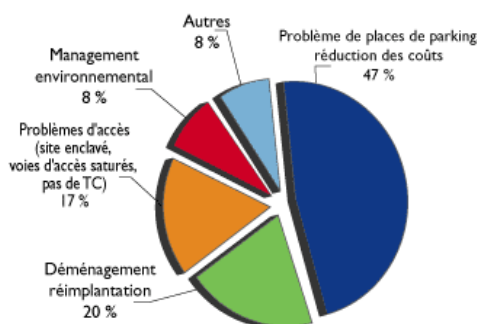


Ces actions auront pour effet de donner une reconnaissance et une bonne image aux collaborateurs qui se rendent quotidiennement à vélo au travail, de parler du vélo dans l'entreprise pour le rendre attrayant et inciter à sa pratique, d'améliorer la convivialité, la cohésion des salariés, mais aussi de faire parler de l'entreprise et de contribuer à sa bonne image.

Pour aller plus loin, d'autres exemples sont proposés par PROVELO Belgique : <http://mobilidees.org/?Comment-encourager-le-velo-au>.

Autant d'exemples dont certains sont développés et illustrés ci-après.

4.1. Favoriser le stationnement sécurisé des vélos



Les principales motivations internes influençant la mise en place d'un PDE sont les frais de parking (47 %). (source : ADEMEhttp://plan-deplacements.fr). L'espace réservé au stationnement est un espace non productif. Le coût d'une place de parking représente en moyenne nationale de l'ordre de 1000 €/an en location ou bien un investissement variant de 3 000 € en surface à 23 000 € en souterrain ou en étage pour 25 m². (source : Chiffres de 2001 tirés de l'Evaluation nationale des Plans de Déplacements Entreprise, ADEME, juin 2005).

Or, sur 1 place de stationnement voiture on peut créer **10 places de stationnement vélo** et pour un coût huit fois moindre (300 euros pour cinq arceaux contre 2500 euros pour l'emplacement d'une voiture). C'est une source d'économies de stationnement considérable.



Conseils du bon stationnement pour vélos

Dans la mesure du possible, ce stationnement répondra aux critères suivants : situé à l'intérieur de l'enceinte de l'entreprise, facile d'accès - cela peut nécessiter de modifier certaines barrières d'accès, ou de réserver aux cyclistes les espaces les plus proches de la sortie dans les parkings souterrains -, à l'abri des intempéries, être équipés d'arceaux fixes permettant d'attacher aisément cadre et roue avant des vélos avec un cadenas standard en "U" (http://www.fubicy.org/IMG/pdf/tests_antivols_web.pdf).



Eviter les râteliers de type "pince-roue", prévoir un nombre d'emplacements au moins 30 % supérieur à la demande actuelle et une inter-distance confortable entre les arceaux.

Pour aller plus loin : voir le [Guide FUB « Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux »](#) à se procurer sur www.Fubicy.org.

Londres offre des parkings vélo à ses entreprises

Afin d'encourager les entreprises à développer un meilleur accueil pour les employés cyclistes et donc convaincre un plus grand nombre de travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail à vélo, [Transport for London](#) propose aux entreprises jusqu'à 40 emplacements de parking "vélo" gratuits. En contrepartie, les entreprises s'engagent à signer la charte [garantie "cycle to work"](#).

Les entreprises sont ainsi invitées à travailler sur cinq axes : l'installation de parkings vélo en suffisance, sécurisés et facilement accessibles, la mise à disposition de vestiaires et casiers pour les employés qui souhaitent se changer, l'aide à l'acquisition de matériel cycliste (notamment via le soutien du plan "Cycle to Work"), la réparation "vélo" (information, atelier "petites réparations" et formations, partenariats avec des vélocistes...), des programmes de formation et des actions de récompense pour le personnel cycliste (prime vélo, petits déjeuners gratuits...).

Afin d'aider les entreprises dans leurs démarches, Transport for London met à leur disposition une [boîte à outils](#) : ce petit guide contient des adresses utiles, des conseils, et quelques exemples de bonnes pratiques. À l'heure actuelle, la garantie "Cycle to Work" compte plus de 700 organismes et entreprises signataires.

Les villes et agglomérations pro-vélo, comme Strasbourg et Chambéry, par exemple, répondent également aux questions de sécurité et d'inter-modalité, par la mise en place en nombre, de parkings à vélo sécurisés et d'arceaux répartis à des endroits stratégiques (entrées de ville, gares, parkings relais de tram, bâtiments publics, Universités, etc.). A Chambéry 2500 arceaux et huit parkings mobiles ont ainsi vu le jour. Chambéry Métropole a également été l'une des premières agglomérations de taille moyenne à se lancer dans le gardiennage de vélos, avec la Vélostation (2002).

4.2. Les services de vélos partagés

4.2.1. Les services de vélos en libre-service

Le vélo partagé, système de mise à disposition publique - gratuite ou payante - de vélos par les collectivités connaît un fort engouement. Les pionnières en la matière, La Rochelle en 1975 et Rennes en 1998 ont ouvert la voie. A ce jour le territoire français compte plus de 32 systèmes de vélos en libre-service (voir [la carte du CVTC](#) <http://www.villes-cyclables.org>) tels que le Vélo'v à Lyon et le Vélib' à Paris. 80 % des agglomérations de plus de 500 000 habitants l'ont adopté. Plus de 350 systèmes de vélo partagé sont actuellement en service en Europe.

Le développement de la mise en place de vélos libre-service de type Vélib' et de stations, si elles sont bien réparties et en nombre suffisant sur le territoire des agglomérations, participe également au développement de l'utilisation du vélo au travail, et à la multi-modalité. Plus besoin de s'inquiéter de devoir abandonner son vélo s'il se met à pleuvoir un peu trop fort ou de laisser son vélo dans la rue

durant des heures en l'absence de parkings à vélos. Mais ce service se limite la plupart du temps à une couverture de la partie centrale des agglomérations, alors que la majorité des emplois sont en périphérie.

Pour aller plus loin : <http://www.velo-partage-strasbourg.eu/> - (Colloque des 11 et 12 septembre 2012)

4.2.2. La mise à disposition de vélos de service

Disposer de quelques vélos de service sur le lieu de travail, pour les petits déplacements professionnels, entre différents sites ou même pour circuler à la pause déjeuner, s'avère souvent très intéressant, vus les avantages offerts par le vélo.

Les parts de vélos de service des entreprises et des collectivités peuvent être évalués à 50 000 vélos, dont 35 000 à la Poste. Ils génèrent des économies très importantes de coût de véhicules et de déplacements et représentent un chiffre d'affaires annuel de 7 Milliards d'€. Le vélo à assistance électrique y prend une part croissante.

Pour aller plus loin voir les conseils de PROVELO Belgique (<http://www.provelo.org/spip.php?article675>) .

La ville de Grenoble a été l'une des premières à mener une politique active de développement du vélo auprès de ses agents, parallèlement au développement de son réseau de pistes cyclables et à la création d'une vélo station (Métro Vélo gérée depuis 2004 par l'a Communauté d'agglomération). En effet dès 1997, les services de la ville se sont progressivement équipés de vélos de services destinés aux déplacements des agents et des élus, dans le cadre de leurs missions (trajets domicile – travail exclus). L'objectif était double. Il s'agissait (après une enquête interne) de répondre à la demande des salariés, et de faire preuve d'exemplarité. En 2006, la flotte comptait déjà 339 vélos et occupait à hauteur de 255 heures/an, l'atelier de maintenance mis en place. Devant le succès grandissant de la démarche, un PDA a été mis en place dès 2003.

Pour aller plus loin : [publication de l'ADEME 5104](http://www2.ademe.fr) « les vélos de service de la Ville de Grenoble (38) » de 2006 (<http://www2.ademe.fr>).

Au Conseil Général du Bas-Rhin (67) (lauréat du Trophée du vélo 2006)

Le CG 67 engagé dans un Agenda 21 et un PDA (Mobiléo) depuis 2005, est passé d'une part modale vélo de 7% en 2005 à 14,5% en 2011. Le CG67 met à disposition de ses 1000 agents une flotte composée de 120 vélos et 10 VAE pour les déplacements professionnels intersites. **Le système de réservation de ces vélos est aussi simple que celui des voitures de service et se fait via le système d'agenda électronique (outlook) de chaque agent.** Le taux de rotation de ces vélos est assez élevé...particulièrement durant les pauses déjeuner.

L'accueil des vélos personnels est également favorisé, avec des parkings de stationnement vélo abrités, sécurisés, éclairés et faciles d'accès dans les 3 principaux sites du CG, un atelier de réparation vélo en libre-service, des douches et vestiaires, un contrôle technique gratuit et marquage contre le vol effectué tous les 2 - 3 ans par l'association Cadr'67, la mise à disposition de kits de sécurité vélo et des cartes d'itinéraires cyclables spécifiques pour les agents disponibles sur l'intranet. Le CG participe également à des événementiels et organise des petits déjeuners surprises pour ses adeptes du vélo.

Pool de vélos à Bischheim (CUS - 67)

Dans le cadre de son Agenda 21 local, la ville de Bischheim a mis en place en 2011 un « pool » de 12 vélos de services à disposition de ses agents, répartis sur 4 sites et également disponibles à la pause déjeuner. Le choix s'est porté sur un matériel de qualité, acheté auprès d'un vendeur de vélos de la localité. La réservation se fait facilement en ligne. Les clés de l'antivol accompagnées d'un gilet de sécurité se récupèrent auprès du « référent » vélo. La mise en place de ce service, accompagné de sa charte de bonne utilisation a été communiqué dans le journal local, et via les fiches de paye. Un dossier est également remis à tout nouvel arrivant.

Le PDA du CG 54 : En Meurthe-et-Moselle aussi on vise à augmenter la part des déplacements professionnels à Bicyclette.

Dans le cadre de son PDA, démarré en 2008, le CG 54 s'est doté d'un responsable Vélo, rattaché au Pôle Véhicule et à la Direction de la Logistique. Le CG dote progressivement ses sites d'abris à vélos, en concertation avec les agents utilisateurs. Il rencontre cependant parfois des difficultés avec les propriétaires des locaux. De 7 vélos de service en 2007, il est passé à 31 en 2012, dont une 20 aine de VAE. Ce pool de vélos se réserve en ligne. Un kit de sécurité accompagne chaque vélo. Le suivi des vélos est consigné dans un carnet de bord. Les retours des utilisateurs sont positifs et ont permis de constater qu'en ville (Nancy), le vélo est le mode de transport le plus rapide pour leurs déplacements professionnels.

Pour sensibiliser les agents à cette pratique et accroître le nombre d'utilisateurs, le CG participe depuis 5 ans à la Semaine de la mobilité, en collaboration notamment avec les associations locales : [l'Atelier Dynamo](#) pour des ateliers de réparation - [Eden](#) pour de l'accompagnement « dans le trafic » d'agents volontaires.

4.2.3. Des services de locations de flottes vélos: solutions B to B « clé en main »

Citons trois entreprises, [Green On](#) (une entreprise parisienne - lauréate des "Talents du vélo" 2012 du CVTC) et [Vélonaute Entreprises](#) et [Vélogik](#) (deux entreprises lyonnaises) qui proposent aux entreprises et aux collectivités publiques un service de location longue durée de flottes de VAE et/ou de vélos de ville (Vélonaute et Vélogik) pour leur personnel. Ce service « clé en main » comprend l'installation, la mise à disposition des véhicules et des racks de rangement, le système de gestion en libre-service, l'entretien régulier sur site, l'assurance tous risques, l'assistance en cas de panne, le suivi personnalisé des émissions de GES évitées et des économies réalisées (de l'ordre de 30 à 40 % pour les déplacements intersites



notamment). Vélonaute Entreprises propose de plus un service d'événementiels. Vélogik propose également tout un panel de services d'accompagnement (<http://www.velogik.com/velo-collectivite.htm>): conseils et audits, information et communication, animation et événements, formations, aménagement de stationnement etc.

L'utilisation des vélos de services pour les usages personnels, trajets domicile travail ou durant les pauses déjeuners, voire les week-ends est également encouragée dans certaines entreprises et collectivités. Ceci est un bon moyen de susciter l'envie de se mettre au vélo de façon plus régulière, voir de sauter le pas et de se procurer un vélo personnel par la suite.



Lambesc (Provence) : le choix du VAE pour les services municipaux ...qui vise à faire des émules dans la commune.

Lambesc est une commune située à 20 km d'Aix en Provence, qui se caractérise par une explosion démographique, (de 2500 à 9500 habitants fin 2010) et urbaine, ce qui a rapidement scindé le village en deux, une ville basse et une ville Haute, l'une à usage résidentiel et l'autre dans laquelle se concentrent les services et les commerces, avec une forte déclivité entre les deux parties. L'usage de la voiture est quasi exclusif et les deux axes reliant les 2 villages sont saturés. Dans ce contexte un diagnostic vélo du territoire a récemment été conduit et a montré que pour se rendre au travail dans la commune, la voiture majoritairement est utilisée pour des distances allant de 300 mètre à 5 km et...les VTT de la police municipale ne sortent jamais... Depuis 2008 l'équipe de fonctionnaires municipaux s'est fortement étoffée, ce qui a conduit à l'éclatement des services sur de multiples sites. La ville mène une politique active et globale en matière d'énergie, d'environnement et de cadre de vie, de culture et de vie locale. Dans ce contexte une politique d'aménagement et de développement pour des modes de déplacements doux est en cours.

Pour les services municipaux, le choix s'est porté récemment sur l'achat VAE de service. La méthode employée pour ce choix se base sur le modèle de « l'Ecoburo » de la ville d'Echirolles (*pour aller plus loin* : www.ville-echirolles.fr/developpement-durable), qui vise à constituer en amont des achats, des groupes de travail en interne qui élaborent les cahiers des charges, testent le matériel et valident les choix opérés. Une bonne méthode inclusive, pour faire accepter les changements d'habitudes. Ils ont ainsi choisi 4 VAE de grande qualité (Arcade, un fabricant français), qui nécessitent peu d'entretien (équipés notamment de pneus pleins) et qui sont répartis sur 2 sites de la mairie. Les personnes ayant testé ces véhicules, dont le DGS, se déclarent convaincues après avoir notamment ressenti un « sentiment de fraîcheur », comparativement aux voitures de services qui volontairement ne sont ni équipées de climatisation...ni de radio.

Un système de prêt d'une semaine est également proposé aux employés municipaux, afin de les inciter à y prendre goût et peut être souhaiter se doter d'un vélo personnel. Le projet est de faire valider par le conseil municipal un crédit permettant l'incitation à l'achat de VAE.

**La mise à disposition de VAE auprès de salariés volontaires
pour leurs déplacements domicile-travail :
l'expérimentation du BRGM dans le Loiret – sur le site d'Orléans la source**

Cette expérience, démarrée début 2011, s'inscrit dans le cadre d'une démarche globale initiée depuis 2007 et d'un engagement du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières), menée en concertation avec les salariés, vers une mobilité éco-responsable et formalisée dans un PDE.

Elle fait suite à une enquête interne réalisée en 2010 par le service de l'Environnement de travail et du Développement Durable. Cette enquête qui a reçu un fort taux de retours, a montré que 56% des 700 salariés sont plutôt favorables à l'utilisation d'un mode alternatif à la voiture et surtout que 21% d'entre eux plébiscitent le vélo devant les transports collectifs, le covoiturage et la marche.

Elle profite de l'existence d'un itinéraire cyclable sécurisé entre le centre ville et Orléans la Source (à 6 km) et vient compléter d'autres aménagements et actions vélos antérieures du PDE :

- 30 vélos en libre-service pour les déplacements internes, entre les 40 bâtiments du site de 27 ha ;
- des abris à vélo et des douches (dont l'augmentation du nombre se poursuit) ;
- la création d'un atelier d'entretien de vélos par des personnes handicapées (partenariat avec l'ESAT), pour les vélos de services, également accessible aux salariés qui viennent à vélo au travail. (ouvert 2 jours par semaine et plus de 900 interventions sur vélos entre 2008 et 2011) ;

Le principe : 20 VAE (Matra I-Flow à cadre mixte – coût unitaire 1800 €) ont été choisis et mis à disposition de salariés volontaires dans le cadre d'une convention de location (13,78 €/mois) d'une durée de 3 mois renouvelable par tacite reconduction.

Pour cette expérience novatrice, donc non pré-calibrée, le cadre juridique s'est basé sur les dispositions suivantes :

- le décret du 31 décembre 2008, qui prévoit que le salarié qui vient à vélo peut bénéficier d'une aide au titre du trajet domicile – travail, à condition que le vélo utilisé provienne d'un dispositif de location de type « Vélib' » ;
- les dispositions qui encadrent le prêt de véhicules de service, dont celles autorisant un salarié à utiliser son véhicule à titre privé, moyennant un forfait annuel.

Pour garantir le respect du matériel, l'implication ...et la sécurité du cycliste, la convention stipule que le salarié est responsable de son engin et de sa bonne marche et qu'il doit s'engager à utiliser les équipements de sécurité fournis (casques, gilet et antivol) et à respecter le code de la route.

Pour garantir le succès de l'expérience et éviter trop de désistements en cours de route, les 20 volontaires choisis sur une 100 aine de prétendants, l'ont été en priorité parmi les agents les plus susceptibles de répondre aux critères d'utilisation de ce mode : ceux habitant entre 5 et 20 km de leur lieu de travail.

L'expérience, largement médiatisée suscite l'intérêt d'autres entreprises publiques ou privées et pourrait bien faire des émules ...

Parmi les actions à venir du BRGM : Le lancement d'une démarche RSE, visant à donner une vision stratégique aux actions conduites par le BRGM en matière de développement durable, accompagnée de l'élaboration d'un nouveau PDE en 2013. Le rêve de certains au sein de l'établissement serait de peut-être aboutir à la mise en place de vélos du futur du type (www.emcyclellc.com)

4.3. L'aide à l'achat de vélos par les particuliers

Le parrainage de l'acquisition par les salariés d'un vélo (classique ou électrique) pour les trajets domicile-travail est également recommandé auprès des entreprises et collectivités.

Plutôt que de mettre une flotte de vélos gratuits à disposition, l'association [ADAV](#) (Association Droit au Vélo de Lille) dans sa mission d'accompagnement mobilité des entreprises et des collectivités préconise plutôt ce type d'incitation. Cela permet de responsabiliser le salarié qui prendra plus soin du vélo et l'utilisera plus facilement si celui-ci lui appartient. L'ADAV conseille d'accompagner cette incitation par **une prime d'entretien** (ex : France télécom : entre 150 € pour un vélo à 400 € pour un VAE et 60 € /an pour l'entretien du vélo, sous condition d'utiliser le vélo au moins 3 fois par semaine d'avril à octobre).

Au même titre qu'un nombre croissant d'entreprises, de plus en plus de collectivités proposent aujourd'hui une aide à l'achat de vélos ou de VAE et intègrent souvent cette incitation au sein d'un PDE / PDA / PDU, voire un PCET (Plan Climat Energie Territorial) avec pour objectif d'inciter et aider à modifier les habitudes de déplacements.

Sur ce type de dispositif citons notamment des régions, des communautés de communes ou d'agglomération, des communes telles que: [Région Poitou-Charentes](#), [Sud de Seine](#), [Aix Les Bains](#), [Besançon](#), [Blois](#), [Colmar](#), [Chambéry Métropole](#), [Epernay](#), [Les Herbiers](#), [Lyon](#), [Mende \(page 6\)](#), [Nice](#), [Nantes](#), [Rodez](#), [St Léger les Vignes](#), [Tours](#), [Ville de Paris](#), [Villeneuve lez Avignon](#), etc.



A noter : le 26 juillet 2012, la ville d'Arcachon a voté la fourniture gratuite de vélos aux citoyens résidents qui en feront la demande.

Le PCET de l'Agglo de Tours

Lancée par l'Agglo de Tours en 2011, dans le cadre de son plan climat, l'aide à l'achat d'un VAE a séduit (plus d'une centaine de Tourangeaux (en 4 mois) ainsi qu'autant de résidents de 12 des 19 autres communes de l'agglomération.

Elle permet aux particuliers de bénéficier de 25% de subvention (plafonnée à hauteur de 250 €). L'opération se fait en partenariat avec 16 vélocistes de l'agglomération qui proposent une large gamme de VAE.

Les retours positifs reçus de la part des utilisateurs concernent : le large choix au niveau du prix et des modèles de VAE, des déplacements plus faciles dans les montées et des embouteillages évités (liés aux travaux du Tramway) et cela permis à un acheteur de trouver un emploi grâce à cette acquisition !

L'aide à l'achat de vélos pliants pour les trajets en TER des abonnés cyclistes de la Région Pays de Loire

Pour favoriser l'inter-modalité et les déplacements pendulaires en TER, la Région Pays de Loire propose à titre expérimental d'encourager les abonnés annuels du TER Pays de la Loire à s'équiper de vélos pliants pour limiter la montée des vélos classiques dans les trains. L'aide à l'achat s'élèvera à hauteur de 50% du prix d'achat TTC, plafonnée à 200€ pour les 200 premières demandes. Cette aide est réservée aux abonnés utilisant déjà un vélo dans le TER.

Pour aller plus loin : consulter le site du [Conseil Régional des Pays de la Loire](#) ou le site [Ter - SNCF \(Pays de la Loire\)](#)

4.4. Des actions de promotion ludiques et les challenges inter-entreprises

Des balades à vélo à la pause de midi, de formations offertes aux employés (et éventuellement à leur familles), événements ou semaines thématiques (fête d'entreprise, fête du vélo, semaine de la mobilité et de la sécurité routière, semaine européenne du vélo, etc.), autant d'occasions de parler du vélo dans l'entreprise, pour le rendre attrayant. Des associations et entreprises spécialisées dans la mobilité proposent également une série d'événements et de services sur-mesure. On peut également faire porter les plis urgents par un courrier express à vélo, adopter au travail un code vestimentaire « relax » comme c'est le cas en Belgique, organiser un "[Mobility Jackpot](#)", à l'instar de nos amis suisses. Dans cet ordre d'idées, des challenges inter-entreprises ou au sein de collectivités se développent depuis quelques années (2003), en France, mais également en Europe et plus loin encore.



4.4.1. Les challenges « plus nombreux à vélo au boulot! »

L'exemple AYAV : d'Allons-y à vélo

Lancée en 2005 à l'initiative de l'Association [Vélo Toulouse](#) et coordonné par elle, l'évènement "[Allons Y A Vélo](#)" (AYAV) est une opération conviviale et dynamique qui chaque année implique environ 70 entités (entreprises, mais aussi établissements scolaires) de la région toulousaine et touche près de 40 000 personnes de la région, en termes de communication autour du vélo. En 2012, elle en est à sa huitième édition.

Le principe d'Allons-Y A Vélo est simple : chaque cycliste, régulier ou occasionnel, est invité à organiser des animations locales dans son entité (école, entreprise, administration, etc.) pour inciter tous et chacun à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien. Un « référent » au sein de chaque entité est amené à se porter volontaire pour être responsable de l'opération. Ainsi fin mai début juin, des bus cyclistes, ateliers de réparation vélo (en partenariat avec des vélocistes ou la [Maison du Vélo Toulouse](#)), des petits-déjeuners, des pique-niques, des tombolas, etc., fleurissent dans les diverses entités participantes.

Une soirée de lancement avec les référents est organisée en mai. Un challenge interentreprises est organisé en mai ou juin, qui consiste à faire venir à vélo le plus grand nombre de personnes durant une journée dans la semaine, sur 2 semaines. Les prix sont décernés en septembre à 4 catégories d'entreprises (en fonction de la taille de l'entreprise) : il s'agit d'ateliers vélos et des animations en entreprises organisées par la Maison du Vélo.

Les partenaires :

Plusieurs organismes apportent leur contribution financière ou d'une autre nature (organisation, communication, prestations, etc.).

La [Maison du Vélo Toulouse](#) héberge les soirées d'ouverture et de clôture de l'opération et fournit les lots des challenges.

La [Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail de Midi-Pyrénées \(CARSAT-MP\)](#);

l'Association Vélo Toulouse et la CARSAT-MP ont signé une convention visant la promotion d'une culture de prévention des risques professionnels auprès des salariés cyclistes et des employeurs de la région toulousaine. A ce titre, 4000 € de matériel de sécurité (gilets et éclairages) est distribué chaque année aux entités participantes. La CARSAT fournit aussi des documents de sensibilisation sur les bonnes pratiques pour rouler en toute sécurité.



L'aide de la CARSAT va au-delà. Elle soutient l'opération par un courrier aux employeurs de l'aire urbaine, ce qui permet d'avoir un référent dans leur entreprise, de crédibiliser et de donner du poids à l'opération auprès des employeurs. L'opération, est également soutenue par l'Agglomération du Grand Toulouse et depuis 2 ans par la CCI de Toulouse. Ces soutiens permettent également de

relayer l'opération auprès de nouvelles entreprises et de faire passer le message dans la région toulousaine. Le constat est qu'un nombre croissant de personnes ont envie de faire plus pour le vélo au quotidien.

Grâce à la participation de grandes entreprises et groupes d'envergure nationale et internationale, le succès d'AYAV se reporte sur plusieurs régions, voire pays ! Ainsi en 2011 i-BP Toulouse a emmené dans son sillage 5 autres entités (celles de Dijon, Nantes, Versailles, Lyon et Castres). AIRBUS quant à lui fait le tour du Monde avec une « opération 24h non stop » sur 26 sites et plus de 4000 participants (en 2011).

Ailleurs en France

Ces challenges gagnent d'autres régions du territoire, portées et/ou relayées par des associations membres de la FUB, en partenariat avec des collectivités.

Depuis 2011, la **région Rhône-Alpes** et l'ADEME, en concertation avec différents partenaires locaux en charge de la mobilité, ont opté pour un **challenge inter-entreprises multimodal** : « **Au Travail j'y vais Autrement** ». Cette opération est relayée localement par des collectivités et des associations, telles que : [Pignon sur Rue à Lyon](#), [ADTC Grenoble](#), [Ecomobilité Chambéry](#), etc. Au sein des différents modes choisis, le vélo y tient toujours sa place !...une bonne place, **avec 14 % de part modale** en 2012.

Les [résultats du challenge mobilités](#) de 2012 font état d'une participation croissante : 18 676 salariés de 401 organismes de toutes tailles, parmi lesquels de nombreuses grandes entreprises (> à 1000 salariés), avec un report modal de 23 % et près de 260 000 km parcourus et 10 tonnes de rejet d'éq. CO₂ évitées.



La **Région Aquitaine** fait de même avec un [Challenge Inter-établissements](#) organisé en septembre 2012 par le Club de la Mobilité, animé par la Communauté Urbaine de Bordeaux, la CCI de Bordeaux et l'ADEME.

La **Bourgogne** se mobilise également avec son challenge organisé en Côte d'Or et dans l'Auxerrois. Dans le **Nord-Pas de Calais**, [Villeneuve d'Ascq](#) propose le même challenge, pour la semaine de la mobilité 2012. Quant au Dunkerquois, il choisit de rouler, à vélo uniquement, avec l'appui de la DDTM (voir encadré).

PARTICIPEZ au Printemps du Vélo 2012
organisé en collaboration avec les associations cyclistes d'Alsace

CHALLENGE
"Au boulot à vélo"

Une journée pour l'essayer, 2 semaines pour l'adopter !

Journée découverte le 3 avril 2012
Challenge du 10 au 20 avril 2012

Informations et inscription sur
Bas-Rhin : www.cadr67.fr/challengealsace
Haut-Rhin : www.cadrescoimar.org/challengealsace

En **Alsace**, les associations CADR' 67 et CADR' Colmar, en partenariat avec l'ADEME, la CUS, les 2 Conseils Généraux et les CCI organisaient, pour la 3^{ème} année, le challenge ["Au Boulot à Vélo"](#) à l'occasion de la Semaine du Développement Durable, en avril. Ici aussi cette opération est appréciée et prend de l'ampleur. De 15 entreprises participantes en 2010, 90 se sont engagées en 2012. Une entreprise a atteint 100% de part Modale ! A noter une bonne mobilisation dans le Pays de l'Alsace du Nord, grâce notamment à l'implication du PCET (Plan Climat), qui a fait de ce challenge l'une des actions de son volet mobilité.

Pour aller plus loin voir les résultats du [Challenge Alsace du Nord](#), voir également la mobilisation sur la ville de Colmar (article des DNA : « Transports « Au boulot à vélo » un challenge qui fait son chemin malgré les obstacles », 6/04/12)

« Au boulot à vélo » : un déplacement domicile-travail collectif et convivial dans le Dunkerquois

Damien Dekeister est « Relais Vélo » à la DDTM du Nord (Direction Départementale des Territoires et de la Mer). Sa mission est de promouvoir l'usage du vélo et de sensibiliser les cyclistes jeunes et moins jeunes à la Sécurité Routière au sein de son entreprise mais aussi pour le public extérieur, le milieu scolaire, entre autre. Depuis 4 ans il organise une action intitulée "**Au boulot à vélo**" - **déplacement collectif domicile-travail inter-entreprises**, dans le cadre de La Fête du Vélo. Elle vise à promouvoir le vélo en tant que mode de déplacement quotidien et tente de **montrer, par l'expérience**, que rouler en vélo en ville est à la portée de tous.

L'opération se déroule sur deux jours, s'adresse aux personnels des entreprises proches des quartiers de Dunkerque Centre et de la Citadelle et prend la forme de lignes de « vélobus » (ou bus cycliste) aller et retour. Chacun peut participer, quel que soit son niveau de conduite. Le fait de rouler en groupe permettant aux plus hésitants de s'affranchir et de réaliser que circuler en vélo en ville est « possible ». En 2012, un pique-nique participatif venait agrémente l'expérience.

Les 62 participants du millésime 2012 venaient notamment du Conseil Général, de la Lyonnaise des Eaux, du Grand Port Maritime, de la Ville de Dunkerque, de la Maison de l'Environnement, de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie de la DDTM et autres associations et entreprises participantes. L'ambiance conviviale, de cette opération a réjouit les participants qui en redemandent !

La Délégation de Valenciennes développe le projet de son côté, la communauté Urbaine de Lille (LMCU) s'y intéresse elle aussi et pourrait monter une action similaire en 2013...

4.4.2. Les opérations « vélo-boulot » de nos voisins

Ailleurs, pédaler vers son lieu de travail, c'est une affaire de santé publique.



Le Programme Bike to Work

Le programme [Bike to Work](#) est réalisé grâce au soutien du projet européen [LifeCycle](#).

Life Cycle est un projet soutenu par l'Union Européenne via la EAHC (European Agency for Health and Consumers). Il vise à intégrer l'utilisation du vélo dans la vie des citoyens européens au quotidien. Il a pour objectif de changer le style de vie sédentaire des Européens en intégrant de l'exercice physique dans leurs activités quotidiennes et contribuer ainsi à la lutte contre le surpoids et l'obésité, maux de plus en plus fréquents. « **Brûlez des calories, pas de l'essence** ».

Bike to Work est un **programme de soutien** permanent, **tout au long de l'année** qui vise à inciter un maximum de citoyens (actifs) à prendre le vélo pour aller travailler (éventuellement en complément d'un autre moyen de transport). Ainsi chacun peut se fixer un objectif à sa mesure et à son rythme. Pour rendre ce système plus attractif et incitatif, **Bike to Work s'adresse également aux entreprises** « vélosympathiques ». Si l'entreprise adhère, cela permet à ses collaborateurs de cumuler [des points vélo](#), qui peuvent être échangés contre des bons de réduction. De plus, deux fois par an, un concours d'une durée d'un mois permet à des équipes d'une entreprise (formées par des cyclistes réguliers qui invitent des novices) d'en défier d'autres pour « la gagne » et le plaisir.

Au **Danemark**, ce concours connaît un succès depuis 10 ans et mobilise chaque année, plus de 100.000 employés. En Suisse, plus de 40.000 employés se sont mobilisés en 2011. Une première édition a lieu en Belgique en 2012.



Dans la même veine, citons :

- l'[opération Vélo Boulot](#) organisée au Canada par Vélo Québec.
- l'opération "[Get more people cycling](#)" organisé en Grande Bretagne par l'organisme [Challenge for Change](#) en partenariat avec le [CTC](#) l'organisation nationale britannique de cyclisme.

4.5. Des accompagnements et formations pour prendre confiance dans le trafic

4.5.1. Les vélos écoles

Pour certains, se déplacer à vélo serait une excellente solution, mais ils ne savent pas en faire. D'autres utilisent leur vélo pour se balader dans la nature et pourraient aussi faire une partie de leurs trajets en ville à vélo, mais sont intimidés par le trafic.

Pour apporter aux employés des solutions afin de conforter et sécuriser leurs déplacements domicile-travail et professionnels, il existe un bon nombre d'associations (35 au sein du réseau de la FUB) qui proposent des sessions de "vélo-école", pour faciliter la (re)mise en selle.

L'Association Droit au Vélo - [ADAV](#)- dans la Région Nord Pas de Calais développe depuis plusieurs années ce service destiné aux écoles, aux associations, aux entreprises et aux collectivités (comme par exemple : Lille Métropole, le CHU de Valenciennes, la Ville de Dunkerque, le Conseil Général du Nord, le CETE, la DIR, la DDTM, le bailleur social LMH, La Poste, La Mondiale, France Telecom, l'Ecole supérieure de Journalisme de Lille...) sous forme de modules de formation. L'association, en partenariat avec la MCF va également former des « ambassadeurs » de remise en selle. Le service proposé par l'ADAV rencontre un engouement croissant et va au-delà, puisque l'ADAV a développé une expertise dans le cadre des PDE et apporte des conseils quant au choix d'équipements et d'aménagements (le stationnement des vélos notamment).

4.5.2. Le coaching

A l'instar de certains exemples étrangers comme la Belgique, certaines associations, comme l'association [Place au Vélo à Nantes](#), proposent des séances d'accompagnement de personnes dans la circulation, pour leur redonner confiance et s'habituer à leur trajet quotidien.

Ces initiatives se développent en France, mais sont encore confidentielles. A Bruxelles cette initiative est soutenue par la Région Bruxelles-Capitale, organisée tous les printemps dans le cadre de la campagne "Bike-Experience", organisée par PRO VELO et qui, de 37 participants en 2010, est passée à 200 en 2012.

Pour aller plus loin voir l'article du Monde du 2 juillet 2012 "[Se lancer à vélo sous le regard d'un coach](#)", d'Olivier Razemon et [Placeauvelo-nantes.fr](#) et [Provelo.org](#).

La CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) a pour projet de lancer un coaching sous forme de parrainage entre des agents pratiquant régulièrement un trajet domicile travail et des personnes souhaitant s'y mettre.

Seul on va vite, ensemble on va plus loin...et plus souvent

4.5.3. Les bus cyclistes

Un bus cyclistes est un convoi de vélos circulant sur un itinéraire choisi avec soin pour garantir un maximum de sécurité et de convivialité. L'itinéraire comprend des « stations » avec des horaires de passage. Le « leader » ou « conducteur du bus », un cycliste expérimenté connaissant son secteur, se met au service des autres, à titre bénévole, pour leur faire découvrir les joies du vélo en les guidant et en les conseillant. (ex : voir la vidéo : [Bus Cycliste vers Motorola et](#)



©Patrice Nin

[animation à la CARSAT Midi-Pyrénées](http://www.buscyclistes.org/index.php?option=com_content&view=article&id=42:video-arte&catid=4) http://www.buscyclistes.org/index.php?option=com_content&view=article&id=42:video-arte&catid=4

Les Bus Cyclistes ont été créés dans une volonté de parrainage et d'information. Ils sont regroupés au sein de l'**OBC** (Organisation Bus Cyclistes), une association née en 2005 qui a pour but de favoriser l'utilisation du vélo notamment pour se rendre au travail en organisant les déplacements. Les membres de l'association sont surtout des personnes attachées au partage et à la transmission de leur expérience. Elles créent les itinéraires, accompagnent, guident et conseillent les personnes désirant s'essayer au vélo sur leur trajet boulot, qui peuvent ainsi trouver un cadre leur facilitant cette démarche.

Pour aller plus loin : www.buscyclistes.org et le [livret de présentation des bus cyclistes](#).

En 7 ans, **149 lignes de Bus Cyclistes** ont été créées sur l'ensemble du territoire.

Avec l'accord de l'OBC, plusieurs **associations** ont relayé le message et nourri la dynamique en créant elles mêmes des lignes de Bus Cyclistes. On peut ainsi citer Ecomobilité Chambéry, Place au vélo Nantes, l'Association vélo Toulouse, La Ville à Vélo à Lyon, le Collectif Cycliste à Tours. D'autres essayent de lancer la dynamique comme à Clermont-Ferrand et à Dijon. [Pour trouver votre ligne : cartographie des bus cyclistes](#) (http://www.buscyclistes.org/index.php?option=com_cyclobus&view=itineraires)



Plusieurs **entreprises** ont fait de même, parmi lesquelles l'ADEME et AMADEUS à Sophia Antipolis, le Groupe ADEO, Iode du Lac (association dépendante d'Airbus).

D'autres entreprises ont opté pour des achats groupés du [livre "de la voiture au vélo"](#) (éd : Dangles - auteur : Hervé Bellut, fondateur et Président de l'OBC), distribué lors de journées de sensibilisation (lots de tombolas, cadeaux de parrainage).

D'autres ont fait appel à l'OBC pour du conseil (audit, animation, formation). C'est le cas de la Banque Populaire occitane, d'Airbus, d'ERDF. (ex : [vidéo Animation chez Rockwell Collins France](#)).



tim_ & Co.JPG
©Organisation Bus Cyclistes

Pour aller plus loin : [www.buscyclistes pour les entreprises et les collectivités](#)

Il reste un important travail de pédagogie à mener afin que la dynamique perdure et que faute d'être contactés par des passagers, des lignes s'arrêtent. La force de la démarche réside surtout dans la cartographie d'itinéraires que l'on peut obtenir, qui montre aux indécis qu'il est possible de venir à vélo vers leur site et que cela est déjà mis en pratique.

Le panel d'actions pro-vélo du PDE Inddigo/Altermodal – antenne de Toulouse (30 salariés)

L'entreprise est située sur la même zone industrielle et donc confrontée aux mêmes difficultés que Thalès Alenia Space (voir exemple suivant). Il y a 6 ans 1 seule personne se rendait de temps en temps à vélo au travail.

Le PDE de l'entreprise a été rénové en 2011 et intégré au système de management (SMI). Dans ce cadre, des conseils individualisés sont proposés sur les modes de transports et évalués. Des abonnements aux services de location de vélos longue durée, mensuels ou annuels sont possibles, ainsi que des abonnements aux stationnements sécurisés payants. Pour les vélos personnels, le propriétaire du site a accepté la transformation d'une place de parking voiture, située à proximité de l'entrée, en 8 places de vélos abritées. Sachant que pour se rendre sur le site il faut franchir 3 vallons et suite à un diagnostic, l'achat de VAE est encouragé: aux 10 premières demandes, une participation à l'achat de VAE d'un montant de 400 € (ou 30 % du prix du vélo) est accordée, le même montant est proposé si l'on choisit d'électrifier son vélo. Un service de conseil au choix de VAE et à sa sécurisation est proposé en collaboration avec l'association Vélo Toulouse. Le changement de batteries est aussi pris en charge (50 % du prix tous les 3 ans). Pour les déplacements professionnels, un vtt et un vélo pliable, accompagnés d'un kit de réparation, d'un gonfleur et de leur révision sont mis à disposition.

Les bus cyclistes sont également un outil très utile pour repérer les itinéraires, car le site étant accessible en métro, il est difficile de repérer son chemin autrement.

L'entreprise a participé, pour la 3ème année, à l'opération **AYAV** en 2012 et a gagné pour la première fois, avec une part modale vélo de 60% !

Le panel d'actions pro-vélo du PDE de Thales Alenia Space à Toulouse

Thalès Alenia Space est une entreprise leader dans le domaine de l'équipement de satellites. Son établissement de Toulouse compte 2500 salariés, répartis en plusieurs bâtiments sur un site de 17 ha.

Depuis 2001 des actions visant à inciter à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont menées dans le cadre d'un PDE mené à l'initiative du Comité d'Entreprise (CE). Le CE a créé une commission transport, qui organise différentes animations et s'est doté d'une boîte à idées. La Direction s'est progressivement impliquée et a nommé en 2006 une personne en charge du PDE. Un budget de plusieurs milliers d'€/an y est consacré.

La première difficulté à laquelle le PDE est confronté est l'emplacement de l'entreprise au sud ouest de Toulouse, à 8 km de la Place du Capitole, sur une ZI ancienne, dont le développement n'est pas prioritaire pour la collectivité. Le métro et la gare SNCF sont situés à 3 km et ne disposent pas de parkings à vélo sécurisés, la ligne de bus n'est pas cadencée avec les trains et le coût annuel d'une navette entreprise, de l'ordre de 50 000€, est trop onéreux. De ce fait, les parkings comptent **70 à 80% d'automobiles**. L'entreprise a constitué avec les autres entreprises du site, des associations et des employés, un collectif PDE qui représente 15000 employés et qui identifie collectivement les listes de points à prioriser. Mais leur poids n'est pas suffisant

Cela n'empêche pas la poursuite des nombreuses actions en menées en faveur du vélo :

Les aménagements et équipements :

- Des **douches et des vestiaires**, financés par l'entreprise, mais géré par des bénévoles ont été mis en place.
- Des parkings à vélo sont aménagés près des entrées.
- Le CE financé l'achat d'outil pour un **kit de réparation de vélos** mis à disposition. Un bénévole peut de plus apporter des conseils en cas de besoin.
- Un service de **garantie de retour** est également mis en place par le CE : 2 vélos sont mis à disposition en permanence, en cas de souci avec son vélo personnel.
- Le CE procède également à l'achat groupé de **kits de sécurité** (antivols et autres accessoires) et accorde une remise à ceux qui souhaitent s'en procurer.
- Depuis 3 ans le CE participe **au financement de l'achat de VAE** à hauteur de 40% (plafonné), qui peuvent se cumuler avec la participation de l'Agglomération toulousaine (25%, plafonné à 250 €). Le site compte actuellement 15 VAE.

Les animations et accompagnements :

- **Des bus cyclistes** sont mis en place (5 lignes desservent l'entreprise). 5 - 6 « conducteurs de bus cyclistes » proposent leur service une fois par mois. Des tracts sont distribués et un site intranet rappelle les parcours. Un certain nombre de cyclistes de l'entreprise y adhèrent, car cela a un effet d'entraînement, cela permet de découvrir des parcours et de se sentir en liberté. Cela a valu à l'entreprise une mention spéciale au concours européen des PDE en 2008, avec l'aide de l'OBC.
- L'entreprise se mobilise également pour **la semaine de la mobilité et de la sécurité routière**.
- Elle participe également depuis l'origine à l'opération **AYAV**. Elle y fait à chaque fois un bon score, mais ne double pas le nombre habituel de cyclistes. Cela démontre la pérennité de ce mode de déplacement sur le site.
- Des actions de sensibilisation sont également mises en œuvre avec les contrôleurs de la **CARSAT**, pour la prévention de l'accidentologie et de la santé, afin de faire la chasse aux idées reçues (brochures et quizz sur la pratique du vélo urbain) ;
- En 2012, un premier « **atelier école** » **technique** a été mis en place avec succès ;
- Un **projet de vélo-école**, orientée vers la pratique du vélo de ville est envisagé.

Bilan :

Au départ la pratique du vélo était marginale, pour passer **aujourd'hui à 120 à 130 vélos au quotidien**. Il s'agissait principalement d'une activité ponctuelle et estivale, mais à présent une 100^{aine} continue à venir durant l'hiver. En moyenne ces cyclistes habitent à 8 – 10 km maximum, avec quelques exceptions allant jusqu'à 20 km.



Thales Alenia Space – Toulouse : Aménagement du site dans le cadre du PDE

5. La reconnaissance économique et fiscale des frais de transport à vélo

5.1. La prise en compte du vélo dans les remboursements de frais de transports domicile-travail par l'employeur

Les entreprises ou collectivités couvrent déjà en partie les frais des employés qui se déplacent en voiture ou en transports en commun (<http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr/informations-pratiques.89/fiches-pratiques.91/remuneration.113/la-prise-en-charge-des-frais-de.9185.html>), ainsi que le remboursement d'abonnements de type Velib' pour les déplacements domicile-travail (<http://blog.velib.paris.fr/blog/ecoliberte/se-faire-rembourser-a-50-son-abonnement-velib/>).

- voir le [Décret n°2008-1501 du 30 décembre 2008, JO du 31 décembre 2008](#) codifié aux articles R3261-1 à R3261-5 du code du travail et la loi de financement de la Sécurité Sociale 2009 (art.20) codifié aux articles L3261-1 à L3261-5 du code du travail pour le secteur privé et par le [Décret n°2010-676 du 21 juin 2010](#) complété par la [Circulaire du 22 mars 2011](#) pour le secteur public - Ces textes imposent la participation des employeurs à hauteur de 50 % du coût des abonnements publics de leurs employés (transports en commun et vélo).

A ce titre, la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) propose à ses agents le choix entre deux options : soit de rembourser jusqu'à 75 % les abonnements de transports en commun, soit de leur louer 1 €/mois une location annuelle de vélos Vél'hop (soit une prise en charge CUS de 139 €/agent).

Cette aide peut sous certaines conditions être exonérée de cotisations sociales. De plus, le cumul des aides (à hauteur de 50 % des abonnements) transport en commun et location de vélos, serait non seulement possible, mais obligatoire selon l'URSSAF (sous peine d'une contravention de 4e classe pour l'employeur, qui pour une personne morale est de 3750 €).

5.2. Quid de la prise en charge des frais d'usage du vélo personnel ?

A priori rien ne serait prévu dans les textes pour les frais d'usage du vélo personnel à titre professionnel... Et bien si

Toujours selon l'URSSAF, la circulaire ministérielle du 7 janvier 2003 (DSS/SDFSS/5B/N°2003/07) permet, la prise en charge des frais de déplacements à vélo (personnel) pour les trajets domicile-travail. Si elle n'est pas obligatoire, elle est toutefois possible et peut être déduite de l'assiette de cotisations des charges sociales, sur la base des frais réellement engagés. Faire valoir cette possibilité auprès de son employeur serait l'occasion de faire reconnaître le vélo comme mode de transport à part entière, question de principe, même si les frais engagés ne sont pas très élevés ... tout est relatif....

Car en effet, le prix d'un vélo bien équipé et les coûts pour son entretien ne sont pas négligeables. Ils justifient des remboursements et/ou des déductions fiscales.

Pour aller plus loin : [une estimation coût/avantages d'un bon équipement vélo](#) (site de l'association Vélobuc).

Pour aller plus loin sur ces points, voir le [dossier](#) très complet de l'association [MDB](#) (<http://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article520>)

Mais sur la base de quels frais réels se baser et comment les justifier? Actuellement aucun barème n'est établi. Les déclarations se font « sur l'honneur ». Mais il est utile d'y ajouter les éléments suivants, qui en cas de contrôle fiscal attesteront de la vraisemblance et de la cohérence de la déclaration : - la distance qui montre que le déplacement à vélo est réaliste ; indiquer qu'aucun autre remboursement n'est entré dans les frais (ticket de transport en commun, note de taxi, essence etc.), prendre une photo de soi à vélo avec son équipement ...

En interne, l'ADEME propose à ses collaborateurs une indemnisation de 4,56 € par mois pour l'usage de la bicyclette lors de déplacements professionnels.

L'Herbier du Diois : une reconnaissance financière du vélo qui participe à un engagement global de l'entreprise

De son côté, l'Herbier du Diois, une petite PME de la Drôme, situé en zone rurale, offre depuis douze ans **une prime de 100 € par mois, à ceux de ses 35 employés qui utilisent 75% du temps un mode de transport n'émettant pas de CO₂**. Le vélo représente la majeure partie de ces modes de déplacements, pour des distances quotidiennes de 800 m à 25 km, majoritairement en été, mais une dizaine de personnes brave aussi l'hiver. Cela représente globalement plus de 31 000 km/an. L'un des collaborateurs fait ainsi plus de 8000 km/an. Certains ont décidé de déménager pour se rapprocher de leur lieu de travail.

Cette incitation n'est qu'une infime partie de la démarche globale de limitation des impacts sur l'environnement dans laquelle l'entreprise est engagée depuis plus de 30 ans : le bâtiment est à énergie positive, l'utilisation de produits français ou locaux est privilégiée, les employés sont à 35h sur une semaine de 4 jours, le télétravail est possible, etc. L'entreprise s'est dotée d'une commission interne qui débat et décide des actions à mener, transcrites dans une charte commune. L'une des décisions a été de moins rémunérer l'essence au km. Le postulat adopté est que chacun fasse un effort à sa mesure, selon ses possibilités.

Les avantages collatéraux sont nombreux : cela fait discuter au sein de l'entreprise et a un effet stimulateur. Le vélo est un moyen de partage convivial et sympathique. Pour les salariés, c'est un exercice quotidien et gratuit. Mieux encore, les gens sont payés pour le faire (**environ 0,25 €/km**) ! Sans parler de l'économie de carburant. C'est aussi bénéfique pour la santé et les trajets permettent d'évacuer le stress.

Pour l'employeur, le coût de cette prime s'élève environ à 12000 €/an. Mais il reste gagnant car ses salariés sont moins stressés, en meilleure forme et plus performants, avec beaucoup moins d'absentéisme. Sans parler des économies de place qu'il ne consacre pas au parking....et de plus, cela fait parler les curieux....

Pour aller plus loin : <http://www.biovallee.fr/blog/?s=velo+et+travail> et www.herbier-du-diois.com (revue de presse)

5.3. Les réflexions et revendications vers une incitation fiscale de la pratique du vélo au travail

Comment pourrait-on aller plus loin ? Quelles solutions d'avenir pour inciter à un véritable report modal dans les déplacements, grâce à de véritables leviers économiques et fiscaux ?

Pourquoi continuer de favoriser les moyens de déplacements moins polluants, mais ne pas encourager les moyens de déplacement qui ne le sont pas : comme le vélo et la marche à pied ?

Depuis plusieurs années des réflexions sont en cours et des propositions sont faites, qui émanent des associations, relayées par quelques élus locaux et parlementaires, pour réexaminer les textes, les mesures fiscales et les amender, pour aller vers plus de cohérence et d'incitation à la pratique du vélo à titre professionnel et développer une véritable transformation des politiques de transports actifs. La chose ne semble pas aisée et est faite de menues avancées, suivies de retours en arrière (voir <http://velobuc.free.fr/impots.html>).

5.3.1. Un barème kilométrique pour les déplacements à vélo

Tel est le cas de l'indemnité kilométrique vélo, mesure proposée notamment dans le Plan National Vélo 2012, sous la direction de M. Philippe Goujon – Député et maire UMP du 15^e arrondissement de Paris et chargé d'un rapport sur l'usage du vélo, ainsi que de M. Jean-Marie Darmian, maire de Créon (Gironde) et président du CVTC (Club des Villes et Territoires Cyclables), qui ajoute que l'achat de

vélos mis à la disposition des salariés devrait pouvoir être déduit des frais généraux d'une entreprise, comme l'achat d'automobiles.

Concrètement, il s'agirait d'instaurer, dans un mécanisme fiscal ad hoc, une incitation financière versée par l'employeur, basée sur le nombre de kilomètres parcourus à vélo. Cette somme versée par l'employeur serait défiscalisée.

Cette incitation est déjà en place dans d'autres pays de l'UE, au Danemark, aux Pays-Bas et en Belgique (0,21 € par km parcouru).

En Belgique, pédaler au boulot
...ça peut rapporter gros !

La loi fiscale belge encourage le vélo

Depuis 1997, l'administration fiscale belge exonère l'indemnité pour frais de déplacements à vélo. L'exonération kilométrique est fixée à 0,145 €/km, ce qui ce qui équivaut à **0,21 €/km après indexation pour les revenus de 2011** (exercice d'imposition 2012). Cela est également intéressant pour l'employeur car depuis le 3 mars 2010, **l'exonération de cotisations sociales pour l'indemnité vélo est alignée sur l'exonération fiscale.**

L'indemnité vélo est un avantage que l'employeur est libre d'accorder ou non à ses travailleurs. Le montant de l'indemnité est lui aussi laissé à l'appréciation de l'employeur, qui peut décider d'accorder plus - ou moins - de 0,21 €/km. L'indemnité ne sera cependant nette d'impôts qu'à hauteur de 0,21 €/km au maximum.

Par ailleurs, elle ne peut être accordée que pour les kilomètres parcourus effectivement à vélo entre le domicile et le travail (donc pas durant les heures de service).

En revanche, il est possible de cumuler cette indemnité avec d'autres indemnités perçues pour le remboursement de frais de transports en commun (par exemple si vous vous rendez de votre domicile à la gare à vélo).

Pour aller plus loin : <http://www.gracq.be/AVELO/006AuBoulot>

5.3.2. Quid de déductions fiscales dans l'impôt sur le revenu ?

La France se distingue encore de ses voisins en accordant à l'automobiliste des déductions fiscales, dans l'impôt sur le revenu, sur la base de ses frais réels, qui croissent en fonction l'éloignement du domicile par rapport au lieu de travail. Cela peut inciter certains à s'éloigner encore plus de leur lieu de travail (pas sûr qu'au final ils soient gagnants...). Cela va de plus à l'encontre des principes du Grenelle de l'environnement, des nouveaux concepts en matière d'urbanisme et de densité urbaine, en favorisant l'étalement urbain (qui préconisent de rapprocher les bassins d'emploi, des zones d'habitat (voire de mixer le tout).

A cette fin il serait nécessaire de réexaminer les barèmes de frais réels automobile dans la fiscalité des ménages, pour conduire à une remise en cause de son principe actuel dans l'impôt sur le revenu. Pourquoi ne pas mettre en place un barème unique aligné sur le véhicule motorisé le plus économique, qui favoriserait ceux qui utilisent des moyens de déplacement non polluants comme la marche ou le vélo ?

L'ensemble de ces mesures prises isolément ne seront pas suffisantes. Elles devront faire partie d'un ensemble de mesures constituant une véritable transformation des politiques de transports actifs, avec notamment le développement des infrastructures dédiées aux cyclistes sur les axes principaux, le rabattement facilitant l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, des capacités de stationnement suffisantes et la lutte contre le vol.

Pour aller plus loin, voir notamment l'appel " [Stop aux subventions à la pollution](http://www.stopsubventionspollution.fr) " www.stopsubventionspollution.fr

6. Quelques témoignages

... Ils le font... alors pourquoi pas vous ?



Photo de gauche : L'exposition « Vous à vélo » affiche 32 portraits de cyclistes de l'Agglo de Chambéry

Ils ont choisi de vivre sans voiture

Train et vélo pliant ou VTT, bi-porteur pour les courses en familles, plus de stress, de bouchons, de pare-brise à gratter, ni de plein d'essence. Ils ont troqué leur voiture pour la « vélo attitude », un choix de vie, pas si contraignant que cela, qu'ils ne regrettent pas... même en hiver. C'est également un atout dans leur environnement professionnel.

Deux témoignages du Sud de l'Oise, Archives, Le Parisien rubrique Beaumont-les-Nonains, du 24/04/2012, <http://www.leparisien.fr/beaumont-les-nonains-60390/ils-ont-choisi-de-vivre-sans-voiture-24-04-2012-1969584.php> et journal de fmc tv oise. http://www.fmcradio.fr/88_fmc-tv/480_fmc-tv-oise-pierrefonds-developpe-les-hebergements-atypiques-probleme-de-stationnement-a-tille.html

Maryvonne M. de la Fédération pour les Circulations Douces en Essonne (www.circulationsdouces91.org)

« Je suis une nana et tous les matins je vais bosser en vélo à 5 km de chez moi, avec mes talons et mes jupons. A la question essentielle (je sais il y en a plein d'autres, mais en général c'est une des premières que me posent mes copines) : « comment tu t'habilles ? ». Je réponds que je ne suis pas adepte des tenues sport. Donc je suis "normalement" habillée, avec quelques petits secrets pour paraître chic pendant mon temps de travail (veste qui se retourne, capuche qui se range dans le col, attaché case avec crochets qui disparaissent dans une poche (nature et découvertes). Et surtout je ne roule pas vite, histoire d'arriver fraîche (20 mn de détente, à l'aller), je force un peu plus au retour... histoire de faire du sport que je n'ai pas le temps de pratiquer par ailleurs.

Je pense que le marché de ces accessoires vélo - travail va s'élargir et que de plus en plus de designers vont nous offrir de quoi pédaler class...

Certes mon propos n'est pas fondamental, mais c'est un point selon moi essentiel pour favoriser la pratique du vélo pour aller travailler. »

Pour aller plus loin : http://www.belle-a-velo-electrique.org/etre_belle_en_velo_electrique.htm

Et <http://www.flickr.com/photos/strasbourgcyclec/hic/>



Elisabeth H. : le vélo à Paris

« Depuis bientôt 8 ans je pars tous les jours travailler à vélo.

La seule chose qui m'arrête est la neige ou les routes gelées et impraticables quelques jours par an... il m'arrive aussi de me résoudre à prendre le métro en cas de grosse fatigue. Je pratique ainsi 18 km par jour les 5 jours de la semaine ce qui fait environ 4000 km par an (un peu moins de 5 aller-retour Paris/ Berlin).

J'ai choisi le vélo quand je devais combiner la conduite de mon fils à la crèche avec des horaires de travail stricts. Le vélo était le plus pratique et celui où je perdais le moins de temps comparé aux trajets en métro ou en voiture (impossibles et impensables). Mon entreprise n'a aucune action spécifique en faveur des cyclistes, mais étant située au fond d'une vaste cour, je peux poser mon vélo sans aucun risque de me le faire voler ou dégrader pendant mes heures de travail. Nous sommes environ 4 personnes sur 80 à avoir choisi ce mode de transport quotidiennement. Etant fumeuse, malgré tout, le vélo m'aide le matin à ne pas prendre de cigarette avant midi et à arriver en forme sur mon lieu de travail, contrairement aux trajets en métro qui me rendent plutôt nerveuse en général et font que j'allume ma première cigarette à la sortie de la bouche de métro...

L'aménagement de pistes cyclables sur quasiment tout mon chemin depuis au moins 10 ans favorise beaucoup le fait que je continue à utiliser le vélo quotidiennement, malgré les pentes ardues que j'escalade tous les jours sur le chemin du retour. Je vais d'ailleurs finir par opter pour un vélo électrique... Le seul bémol que j'émetts concerne le partage des couloirs avec les bus et les taxis, qui souvent doublent dangereusement...

Je circule de moins en moins seule ces dernières années ; je croise les coursiers à vélo de la Capitale qui doublent à 50km / h sur leur monture ultra légère, les jeunes cadres dynamiques en costume 3 pièces sur leur Vélip', les mamans avec enfants à l'arrière, les bobos à vélo hollandais 'dernier cri', les étudiants,... C'est plutôt encourageant et j'espère tous les jours que les files de voitures diminuent toujours davantage au profit de foules de vélos, qui seraient enfin majoritaires, cela sentirait moins mauvais au-dessus du périph' ! »

Michelle E. : Directrice de l'organisme de formation Eco-Conseil à Strasbourg

Le trajet vélo-travail : « l'essayer c'est l'adopter »

Michelle habite à une trentaine de kilomètres de son lieu de travail situé au centre de Strasbourg. Après avoir effectué durant une dizaine d'années des trajets pendulaires en voiture, bravant les embouteillages et le stress qu'ils occasionnent, c'est suite à une discussion portant sur la formule vélo+train, que le « déclic » s'est produit. C'est ainsi que depuis 6 ans, par tous les temps (sauf verglas et neige abondante) elle pédale 1,5 km pour se rendre à la gare, met son vélo dans le TER (c'est encore possible et elle n'est pas la seule sur sa ligne) et poursuit, toujours à vélo, les 6 km qui la séparent de son lieu de travail. Elle totalise ainsi plus de 2600 km/an et estime avoir gagné en qualité de vie !

Ce n'est pas tant sa conscience écologique que son besoin d'avoir une activité physique régulière qui la motive. Pas besoin de salle de sport, ses ¾ d'heure de sport quotidien lui suffisent amplement. Elle a également fait le choix de sortir deux arrêts avant le centre de Strasbourg, pour se choisir un itinéraire agréable, le long d'un canal, afin de pouvoir se détendre, penser et apprécier le fil des saisons.

Du jour où elle a essayé, elle a gagné en qualité de vie, en bien être et en santé. Elle se sent plus libre de ses mouvements et n'a pas besoin d'anticiper les temps d'attente des transports en commun ou de patienter dans les bouchons. De plus elle n'a connu que très peu d'incidents techniques à vélo (3 petites crevaisons en 6 ans). A présent, c'est l'idée de prendre sa voiture qui la stresse.

Ses conseils : « Osez essayer et comparer le bien être ressenti à vélo par rapport à la voiture. Choisissez aussi un bon vélo et soyez bien équipés. »



Raymond M. postier à Bourg en Bresse : Bouger oui, mais bien équipé !

Le déclic, il l'a eu il y a 6 ans lors d'un contrôle médical. Il a alors décidé de troquer sa voiture contre un vélo pour faire quotidiennement les 8 km, vallonnés, qui le séparent de son travail, mais aussi pour se rendre chaque semaine en train + vélo à Paris ou à Chambéry.

Pour braver le relief, la météo, la circulation, les lacunes en termes d'équipements, d'aménagements ou de services adaptés (pistes cyclables, rampes d'accès aux quais en gare, acceptation du vélo dans les trains (TGV en particulier), vestiaires ou douches au travail, parkings à vélo etc.) et les préjugés de ses collègues et concitoyens ...il a décidé de s'équiper.

Pour ses trajets en train, il s'est doté d'un vélo pliant (Brompton), accompagné de sa housse, qu'il assimile ainsi à un bagage à roulettes. Il connaît aussi par cœur l'emplacement des équipements adéquats... ou des pièges...des gares qu'il fréquente lors de ses déplacements.

Pour ses trajets quotidiens, il a préféré investir (l'équivalent de 20 pleins d'essence) dans un VAE haut de gamme (et français-Arcade), après avoir testé un autre VAE moins cher, donc bien moins performant et rapidement à bout de ...batterie. Les plus de ce nouveau vélo : une batterie performante d'une autonomie de 60 km (ce qui lui permet quelques détours par plaisir et sans gouttes de sueur), des vitesses dans le moyeu et à puissance réglable, une chaîne intégrée dans un carter, une double béquille, un antivol de cadre (AXA Defender) pour les arrêts de courte durée, un bon système d'éclairage, de bons freins, une selle à suspension, etc. Pour en faire un véritable outil de transport (et non de sport) et parer à tous ses besoins et toutes les éventualités, il n'a pas lésiné sur les équipements complémentaires (voir les photos ci-dessous), sans oublier le gilet jaune pour être vu, la cape et le pantalon de pluie (just in case).

« Il faut faire un petit effort intellectuel pour avoir un bon vélo, bien équipé et ne pas être embêté ».

Au final : Il se sent bien mieux qu'avant et a l'impression de « bouger avec son corps ». Il reste en forme et a gagné en souplesse. Il n'a plus cette sensation de muscles mous et d'être rouge après un effort. Il est plus vivant et guilleret. Il redécouvre ses sens : entend, sent, voit, redécouvre le patrimoine et « réapprend » sa ville. Il rationalise également ses déplacements, mais à son rythme et par d'autres circuits.



Thomas G. salarié d'une multinationale du CAC40, sur Montpellier

Thomas G. parcourt quotidiennement 14 km aller/retour, 5 jours /semaine, soit 2800 km /an, sans compter l'usage le week-end pour se déplacer.

Son contexte actuel est le suivant :

Il y a beaucoup de vélos à Montpellier ! Des vélos en locations (par la société de transport tram, bus) et des vélostations en ville. Montpellier dispose d'un des plus grand centre piétonnier d'Europe, dans lequel la circulation en voiture est impossible. De par sa population étudiante, le vélo est très pratiqué..... Mais tout change dès que l'on sort de la ville. Peu de liaisons vers les villages environnants. Il y a donc 2 ou 3 km de « no-vélo's land ». Ils sont rares à « commuter » depuis les villages vers Montpellier. Là, c'est l'empire de la voiture.

Au niveau du site local de son entreprise, quelques collègues roulent à vélo, à peu près le même nombre qu'en moto. Mais la majorité est en voiture (et quelques-uns en tram). Le PDE de l'entreprise n'est pas très incitatif. Mais il y a des parkings vélo couverts et gardiennés, ainsi que des douches et quelques animations vélo ont eu lieu ("atelier de réparation", "présentation de vélos électriques").

Mais Thomas G. n'est pas un novice ! Il se rend à son travail en Vélo de longue date, depuis 1995. D'abord à Roubaix, avec un trajet très court, mais avec météo défavorable, tendance pluie et parfois neige (et dans ce cas il s'abstenait de rouler à vélo). Ensuite en région parisienne en mode multi-modal : trajet vélo domicile - station de RER sur les bord de Marne (puis RER vers Paris), occasion d'une belle ballade quotidienne. A noter que son vieux vélo rose était accroché avec un simple antivol à une grille du RER dans le 93. Bilan : pas une dégradation, pas un vol.

Actuellement, il vit en famille dans un village à 7 km de Montpellier. Un vélo volé (attaché dans une cage d'escalier), ne l'a pas découragé et il effectue toujours un trajet quotidien, de jour comme de nuit, été comme hiver, pluie ou beau temps. Les conditions météo sont idéales (il pleut rarement et ne fait pas trop froid). Le matin, durant un temps, il en profitait pour emmener les enfants à la maternelle sur le vélo. Un enfant sur le porte bagage, l'autre debout sur une pédale, en poussant son vélo à la main. Cela avance plus vite qu'une poussette et permet de repartir directement sur son lieu de travail.

Sa motivation première est militante. Son objectif est de consommer le moins de pétrole possible car selon lui : « Le pétrole pollue sur place et sur le lieu de production. On exploite et tue pour le pétrole. Les populations des pays pétroliers sont généralement malheureuses. Acheter du pétrole finance tout cela, et dégrade la balance du commerce extérieur. ».

Il voit de multiples avantages à cette pratique :

- le sentiment de liberté que procure le vélo : « On est jamais bloqué en vélo. Pas d'embouteillage. On passe de la route à un minuscule chemin de terre, aux zones piétonnes et trottoirs (à la main) et même au tram. C'est le transport individuel urbain par excellence ! »
- Bon pour la santé. Sa vie de famille et professionnelle ne lui laisse pas le temps de "faire du sport". Donc il optimise ses temps de trajets pour faire du sport en même temps... Son médecin le prend pour un sportif :-).

En bref il ne considère pas le vélo comme un mode de déplacement doux, mais comme un **mode de déplacement actif et dépaysant !**

Quant aux inconvénients : Selon Thomas G., la voirie est clairement pensée par et pour des voitures. Même les nouveaux [aménagement cyclables](http://forum.velotaf.com/topic/13885-piste-cyclable-etrange-2011) sont des rustines (<http://forum.velotaf.com/topic/13885-piste-cyclable-etrange-2011>).

Les [trajets de nuit](http://www.youtube.com/watch?v=Kw_W87JPx_U) sont les plus éprouvants (http://www.youtube.com/watch?v=Kw_W87JPx_U).

Alors il participe à [Vélocité](http://montpellier.fubicy.org/) (<http://montpellier.fubicy.org/>) et à un collectif qui propose des solutions, des [Vélorutions](#). Il a également des échanges « courtois » et pacifistes, avec des automobilistes imprudents, histoire de les faire réfléchir.

Ses conseils à l'intention des novices ou hésitants :

Faire le trajet le week-end, pour repérer les lieux et trouver l'itinéraire le moins compliqué.

Prendre "sa" place dans le trafic, comme si l'on conduisait une mobylette/scooter. Surtout ne pas se faire "tout petit" sur la route, ne pas coller le trottoir, ni doubler à droite. Rester courtois (on ne se fâche pas avec une

Et... pour élargir le sujet, ils travaillent à vélo :

Assistance informatique à vélo

« Ayant vécu quelques années à Paris, j'avais laissé tomber, très facilement, l'usage de la voiture. A Paris, les transports en commun et le vélo me donnaient une très grande liberté. Installée maintenant à Valence, je continue à me passer de la voiture. Ingénieur en informatique, j'ai créé sur Valence mon entreprise d'assistance. Je me déplace chez les gens pour les dépanner ou les former. Mes déplacements sont gratuits puisque j'utilise le vélo pour m'y rendre. Je me suis équipée d'une carriole pour pouvoir parfois transporter des ordinateurs ou du matériel informatique. Je limite mes interventions à un périmètre de 10km autour de Valence. Il m'est néanmoins arrivé d'aller dépanner à Romans et dans ces cas là, je combine bus, train et vélo. Pas de problème d'embouteillage ou de parking, je suis donc ponctuelle. La pratique quotidienne du vélo me garde en excellente forme physique et morale ; à vélo, je suis toujours de bonne humeur, mes clients apprécient. »

Pascale, <http://www.lepetit-service.fr>. (témoignage trouvé sur la toile)

L'exemple de l'entreprise « d'öko-livraison » à vélos cargos triporteurs, [Bike in the City](http://www.bitc.fr/) de Mulhouse. <http://www.bitc.fr/>

On en parle [ici](http://www.youtube.com/watch?v=uOSjS_211iA).
http://www.youtube.com/watch?v=uOSjS_211iA



Et bien d'autres exemples

en suivant [ce lien](http://carfree.free.fr/index.php/2010/07/04/la-vie-sans-voiture-je-travaille-avec-mon-velo/). <http://carfree.free.fr/index.php/2010/07/04/la-vie-sans-voiture-je-travaille-avec-mon-velo/>

La FUB Qui sommes nous ?

Qui sommes-nous ?

Le réseau de la FUB en France



www.fubicy.org

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette regroupe plus de 180 associations à travers toute la France et compte plus de 21 000 membres. Elle œuvre depuis 1980 pour le développement du vélo comme mode de transport au quotidien et défend les intérêts des usagers cyclistes.

La FUB est une association à but non lucratif qui fait valoir les atouts du vélo urbain et toutes les solutions pour le développer auprès des instances nationales. La FUB fait partie des membres fondateurs de l'ECE, la Fédération Européenne des Cyclistes, et du Comité de Promotion du Vélo.



Fédération française des Usagers
de la Bicyclette (FUB)
12 rue des Bouchers
67000 Strasbourg
www.fubicy.org