



# LIVRE BLANC

## L'intégration d'un « Système Vélo » dans les parcs de véhicules B2B

2015



# Table des matières

Lexique .....	2
Synthèse .....	3
Introduction.....	5
I. La mobilité professionnelle à vélo, une réalité qui se développe rapidement .....	6
I.1. Panorama de la pratique cycliste dans les modes de déplacements.....	6
I.1.1. Quel avenir pour le vélo en 2016.....	6
I.2. Le constat en matière de déplacements à vélo.....	12
I.2.1. Les données sur la pratique du vélo au quotidien .....	12
II. Le système vélo : La réussite du vélo-partage en entreprise et collectivité .....	21
II.1. Analyse des outils opérationnels.....	22
II.1.1. Le diagnostic et conseil.....	22
II.1.2. Le choix de solutions d'équipements : sécuriser et identifier.....	25
II.1.3. L'entretien préventif et la maintenance curative .....	27
II.1.4. L'animation du dispositif et la communication interne .....	28
II.1.5. L'assurance .....	29
II.1.6. La formation à la sécurité et aux déplacements en zones urbaines .....	30
II.1.7. Un accompagnement juridique et RH .....	31
II.2. Quels sont les enjeux d'un système vélo ?.....	32
II.2.1. Favoriser les modes actifs dans nos usages quotidiens .....	32
II.2.2. Une politique vélo efficace en entreprise et collectivité .....	34
Conclusion .....	35
Références.....	36
Bibliographie.....	37
Crédits photo.....	37



## Lexique

**VAE** : vélo à assistance électrique

**PDE** : plan de déplacement entreprises

**PDIE** : plan de déplacement inter-entreprises

**PDA** : plan de déplacement des administrations

**Modes actifs** : ensemble des moyens de transports non-motorisés. Ce terme est utilisé en parallèle à la forte croissance des modes de déplacements écologique (exemple : vélo à assistance électrique)

**Intermodalité** : l'intermodalité des transports, c'est la combinaison de plusieurs moyens de transport pour effectuer un seul et même trajet. Dans la boucle de déplacement d'une personne, une grande partie d'entre elles sont amenés à changer

**Marque employeur** : c'est l'identité de l'entreprise vue par les salariés et les futurs employés. Cette image de marque est fortement liée aux services développés en interne par l'entreprise et renvoi aux idées que les postulants ont vis-à-vis de l'entreprise.

**L'auto-solisme** : ce terme est utilisé pour qualifier une personne qui circule seule à bord de sa voiture.

**Automobile** : moyen de transport autonome permettant à un individu de choisir son trajet, heure de départ, ... *Ex : le vélo est le premier véhicule « auto-mobile ».*



## Synthèse

Aujourd'hui, la moitié des déplacements en France, tous modes confondus, font moins de 8 kms. Le nombre moyen de personnes par voiture est de 1,1 et une voiture n'est utilisée que 5% de son temps pour une occupation d'espace (privé ou public) de 12m<sup>2</sup>.

Ces réalités suffisent à montrer le potentiel du vélo dans nos modes de déplacements en zone urbaine dense. L'usage du vélo dans les déplacements professionnels et domicile-travail connaît une progression constante depuis quelques années, en particulier sous l'impulsion des vélos en libre-service et de l'arrivée des vélos à assistance électriques (VAE).

**Les entreprises et les collectivités sont des acteurs essentiels** pour accompagner ces évolutions de la **mobilité**. Le vélo et en particulier le VAE a toute sa place dans la « panoplie » des moyens mis à disposition des salariés. Les Plans de Déplacement d'Entreprises ou d'Administration (PDE ou PDA) incluent tous un volet « vélo » dans les recommandations et mesures retenues. Néanmoins la mise en pratique n'est pas toujours aisée.

Il ne s'agit pas de remplacer certains modes par le vélo mais bien **d'étendre les possibilités de mobilité offertes aux salariés selon leurs besoins** ; on privilégiera le vélo pour un trajet de moins de 5 km seul, alors que la voiture sera adaptée à un déplacement à plusieurs ou sur des distances importantes.

Néanmoins, le déploiement d'un parc en vélo-partage au sein des entreprises et des collectivités implique la mise en œuvre de plusieurs ressources : choix des équipements, gestion de la flotte, suivi et entretien, assurance, formation, sécurité, animation, ...

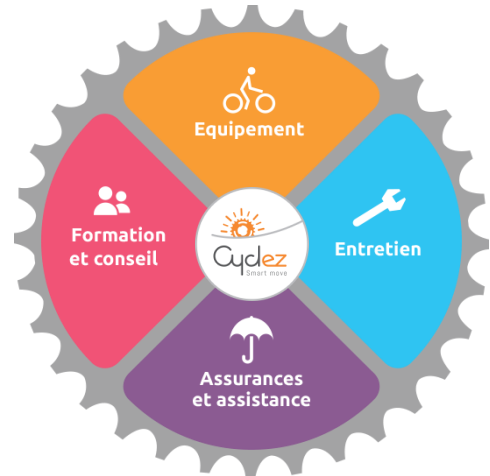
Mettre des vélos à disposition des salariés ne suffit pas ; c'est même la garantie que le service ne fonctionnera plus après quelques mois... c'est un **Système Vélo** complet qu'il convient d'installer.

On peut faire l'analogie avec les services informatiques. Si demain un DSI décidait d'acheter des machines et de les poser sur les bureaux des salariés sans autres dispositif, il est certain que rien ne fonctionnerait... Le système informatique ne serait pas opérationnel.

**De la même façon le système vélo est l'ensemble des services nécessaires à la réussite d'une solution de vélo partage** et nous allons vous en présenter les contours.



Schématisé autour de quatre sujets majeurs : **conseil et formation, équipement et gestion de flotte, entretien, assurance et assistance**, ce système permet d'intégrer l'ensemble des services indispensables pour une solution de vélo partagé en entreprises et collectivités.



Le système vélo en entreprise est l'ensemble des services qui s'adaptent à chaque situation en s'intégrant aux différentes politiques mobilité d'entreprises et de collectivités. Il permet de répondre aux divers usages. **Déplacements domicile-travail, inter et intra-sites, rendez-vous ou encore pause déjeuner...** Le vélo et le VAE en particulier (vélo à assistance électrique) sont de parfaits modes de transport pour tous les trajets urbains personnels et professionnels (optimisation du trajet porte-à-porte, économie, bien être...). De plus, donner une opportunité aux salariés de pratiquer une activité physique régulière est bénéfique, tant pour l'employeur que pour l'employé.

Le système vélo se veut intégrateur de solution durable :

- Le diagnostic et conseil selon les sites et les populations
- Le choix de solutions de sécurisation et d'accès aux vélos
- Les outils de gestion de flotte et le reporting des usages
- La formation à la sécurité, aux déplacements en zones urbaines
- L'entretien préventif du parc
- L'assistance en cas de panne
- L'animation du dispositif et la communication interne
- L'assurance des vélos et des collaborateurs

Grâce à ce système modulable et personnalisable, l'entreprise ou la collectivité a la garantie de mettre en œuvre une action complète et qui répond aux obligations de l'employeur vis-à-vis de ses salariés.

De plus en plus d'entreprises instaurent des solutions de vélo partagé et un nombre croissant des salariés se déplacent régulièrement à bicyclette. La mise en œuvre d'un système vélo complet encourage et sécurise les usages des vélos par les salariés et participe aux changements vers une mobilité durable.



## Introduction

Depuis l'émergence du « tout voiture » au cours du XXe siècle, l'automobile est devenue le moyen de transport privilégié au détriment des autres modes de déplacement. Production, communication, développement des infrastructures, ... la structure même des agglomérations et la construction des axes routiers privilégient l'usage de la voiture. Cependant, le retour des modes actifs tend à contrebalancer cette tendance.

L'Agenda 21 (ou « plan d'action pour le XXIe siècle ») approuvé par 173 chefs d'État lors du sommet de la Terre, à Rio de Janeiro en 1992, a été un élément déclencheur pour favoriser une approche différente de la mobilité. La prise de conscience globale autour de la sauvegarde de notre environnement a permis de faire resurgir les impacts négatifs du trafic urbain « tout voiture » : congestion, pollution environnementale, pollution sonore santé.

Outre les enjeux environnementaux, les impacts économiques, sociaux et sécuritaires de notre modèle urbain actuel sont remis en question. Alors que la moitié des déplacements en France, tous modes et motifs confondus, font moins de 4 kms... le vélo apparaît comme une solution pratique et rapide pour son utilisateur. Plus qu'un effet de mode, le vélo s'inscrit dans les modes de déplacements quotidiens des salariés. De plus en plus d'employés franchissent le pas, ce qui pousse les entreprises et les collectivités à insérer le vélo dans leur plan de déplacement et dans leurs flottes de véhicules.

**Ce livre blanc propose d'apporter des réponses et des solutions pour la mise en place d'un système vélo efficace et vertueux.**



# I. La mobilité professionnelle à vélo, une réalité qui se développe rapidement

## I.1. Panorama de la pratique cycliste dans les modes de déplacements

La mobilité urbaine connaît depuis ces dernières années d'importants changements, les habitudes autour des déplacements professionnels sont en pleine mutation. De plus en plus de personnes utilisent différents moyens de transport pour réaliser leur boucle de déplacement quotidienne.

### I.1.1. Quel avenir pour le vélo en 2016...

Depuis plusieurs années **l'usage du vélo dans les déplacements professionnels et domicile-travail connaît une progression constante<sup>14</sup>**. Ainsi, le vélo a réussi à trouver sa place parmi les différents moyens de transport en centre-ville, notamment grâce aux offres de type Vélib' ayant permis à une partie de la population de se « remettre en selle » après que le vélo ait disparu des villes dans les années 60.

Les principaux utilisateurs sont des actifs, hommes et femmes confondus, et situés dans une tranche d'âge compris entre 30 et 45 ans<sup>1</sup>. Le vélo, particulièrement le vélo à assistance électrique (aussi appelé VAE), est de plus en plus utilisé pour les trajets domicile-travail.

Les résultats de l'enquête « Le vélo et les Français en 2012 », menée pour le Club des villes et territoires cyclables (par TNS Sofres et MTI Conseil), révèlent les points suivants :

- En agglomération, le nombre de cyclistes utilisant son deux-roues pour les déplacements domicile-travail est important. **Ils sont 10,6 % à aller au travail à vélo tous les jours ou presque**, contre 1,4 % en zone rurale. « *Les habitants des villes-centres des agglomérations utilisent plus le vélo pour les trajets domicile-travail : ils sont 10,6 % à aller au travail à vélo tous les jours ou presque, contre 6 % dans les autres villes et 1,4 % en milieu rural.* »
- Parmi les 28,5 millions d'actifs en France, ils seraient 5,3 % (soit 1,5 million tout de même) à se déplacer à vélo pour aller au travail au moins quelques jours par semaine, contre 14,4% à utiliser les transports publics.

<sup>1</sup> Insee, INSEE-SOeS, ENT D 2007



- En Île-de-France, le vélo est une solution de déplacement privilégiée par rapport au deux-roues motorisé. Entre 2001 et 2010, la pratique du vélo a doublé, les vélos dépassent les deux-roues motorisés avec 650 000 déplacements par jour à vélo contre 600 000 en deux-roues motorisés. La Ville de Paris s'est fixé un objectif de part modale de 15% d'ici 2020.

Les entreprises et les collectivités commencent à comprendre les changements d'habitudes et les nouveaux besoins de leurs collaborateurs. Certaines d'entre elles ont déjà entamé une transition vers des modes de déplacement durable.

***Le cas d'une entreprise référente – Le vélo est au cœur de l'ADN de la Poste.***

*Depuis 2012, La Poste a lancé un déploiement de véhicules électriques, comprenant la mise en place de vélo à assistance électrique pour les salariés. Cette action a permis de :*

- *Devenir un précurseur en matière de logistique urbaine*
- *Réduire l'émission de CO<sup>2</sup> par foyer desservi*
- *Répondre de la manière la plus efficace à sa mission de distribution du courrier sur l'ensemble du territoire*

*En 2015, cela représente une flotte de VAE de 22 000 unités, soit le plus grand parc au monde.*

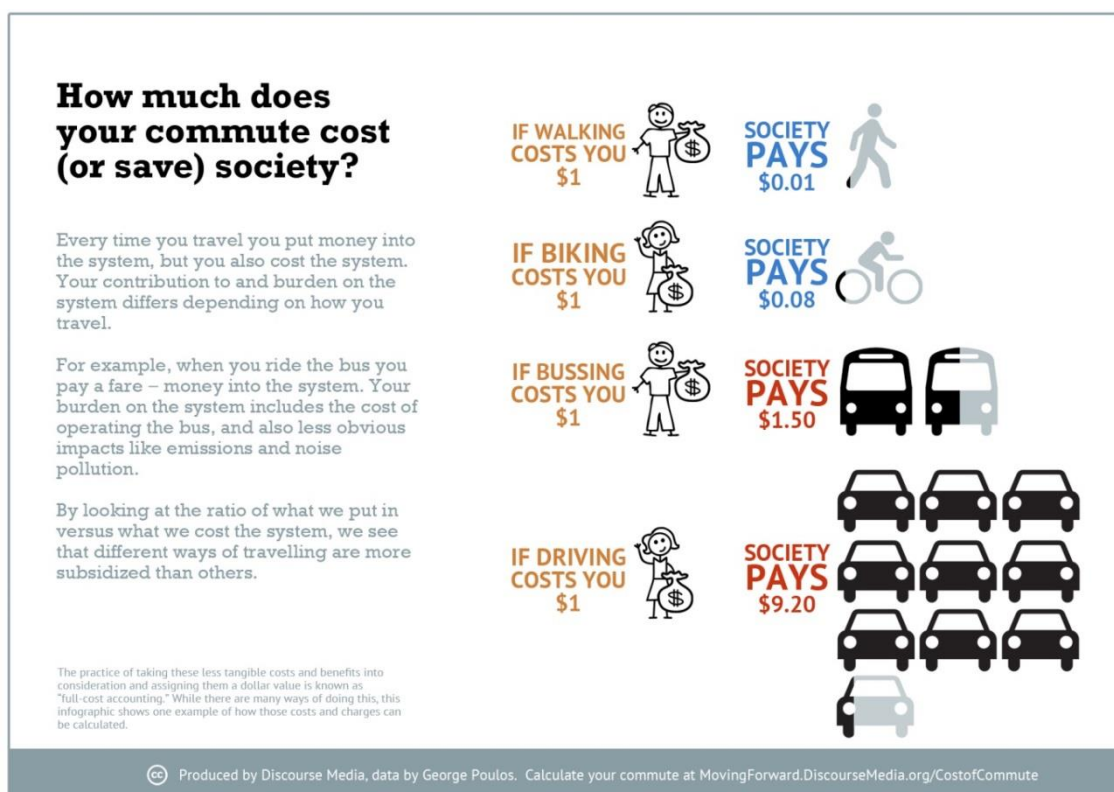


Malgré une prise de conscience globale autour des bénéfices économique et pratique du vélo en milieu professionnel, un gros travail reste à accomplir pour développer cette pratique. Ce changement de fond doit s'opérer grâce à une participation active des structures privées et publiques.



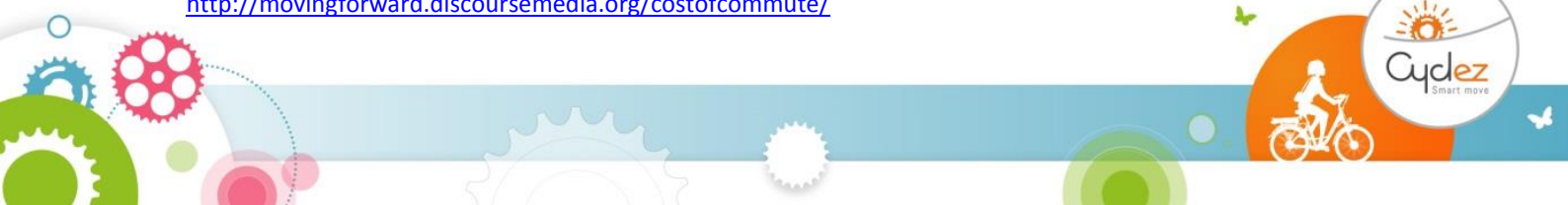


Les collectivités ont également franchi le pas. Outre les actions opérationnelles menées au sein des communautés urbaines (développement des pistes cyclables, nouvelles règles de circulation vélo, parkings vélo, ...), la mise en place de parcs de vélos pour leurs agents illustre leurs engagements pris en faveur des modes actifs. Ces décisions entrent dans le champ de la rationalisation des parcs de véhicules des collectivités, qui sont un poste budgétaire très important. Leur rôle est aussi de « donner l'exemple », comme le précise Véronique Michaud, Secrétaire Générale du Club des villes et territoires cyclables : « **Les collectivités ont un rôle fondamental à jouer, et la crise des finances publiques devient paradoxalement une chance ! Le vélo devient une solution réaliste que les villes prennent très au sérieux.** »



Cette infographie, tirée d'une étude menée au Canada<sup>2</sup>, montre le gain économique que représentent les modes actifs face aux véhicules motorisés. Les avantages économiques des modes actifs sont indéniables, l'aménagement urbain focalisé autour de la voiture représente un coût important. Jusqu'à présent, la voirie a été principalement aménagée pour la voiture tandis que les autres modes de déplacements s'éparpillent tout autour. Afin d'optimiser le schéma urbain et les coûts que cela représente, le rôle des collectivités va devenir un élément central de l'évolution de la mobilité urbaine.

<sup>2</sup> George Poulos, [MovingForward.DiscourseMedia.org](http://MovingForward.DiscourseMedia.org), le 25 Mars 2015, <http://movingforward.discoursemedia.org/costofcommute/>



La Loi de Transition Energétique (LTE) votée en août 2015 et en application depuis janvier 2016 a introduit plusieurs articles en faveur de l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements de nature professionnels (cf. Annexes) :

- **La loi N° 2015-992 (Art 39), concernant la réduction d'impôt pour l'employeur qui met à disposition une flotte de vélos.**

L'article de loi prévoit que « les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos ».

Elle est plafonnée à 25 % du prix d'achat de la flotte de vélos et concerne les flottes destinées aux salariés avec mise à disposition gratuite.

- ⊕ Réduction d'impôts conséquente pour l'entreprise.
- ⊕ Encourage le développement de parc de vélos en entreprise.
- ⊕ Un message clair aux entreprises : le vélo doit faire partie des solutions de mobilité

- **La loi N° 2015-992 (Art 50), concernant la mise en place de l'Indemnité kilométrique (IKV)**

La loi stipule que « **L'employeur prend en charge ... tout ou partie des frais engagés par les salariés se déplaçant à vélo ou VAE, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail** », sans que cela ait un caractère obligatoire. La validation finale se fait encore attendre mais les derniers textes ont défini la valeur de l'IK à **0,25 centimes le km, plafonnée à 200€/an, par salarié et par an**. Cette indemnité ne sera pas soumise à charges sociale et n'entrera pas dans l'assiette des revenus fiscaux du salarié.

Elle pourra être cumulable avec les titres de transports qu'à une condition : « s'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare / station. ».

- ⊕ Incitation financière en faveur de la pratique cycliste.
- ⊕ Exonération d'impôt sur le revenu des salariés.
- ⊕ Exonération des cotisations sociales pour l'entreprise.
- ⊖ L'objectif final d'un report modal vers le vélo est peu notable, dans la mesure où l'IKV est plafonnée à 200€/an.
- ⊖ Complexité de mise en œuvre au sein des entreprises (paye, contrôle,...)
- ⊖ Risque de cout global non maîtrisé



### I.1.2. Le vélo à assistance électrique, une autre approche en perspective

#### ***Le vélo à assistance électrique ou VAE, un outil simple, pratique et économique.***

Un vélo à assistance électrique ou VAE est une bicyclette munie d'un moteur électrique auxiliaire et d'une batterie rechargeable. Sa batterie n'envoie son énergie au moteur que pour amplifier le mouvement du pédalier assurant ainsi une assistance discrète et limitée sans pour autant faire perdre les avantages du vélo.



La directive européenne 92/61/EEC indique qu'un VAE doit notamment respecter les caractéristiques suivantes :

- Assistance électrique uniquement lorsque le cycliste pédale.
- L'assistance se coupe au-dessus de 25 km/h (avec une tolérance de 10 %, donc  $25 \pm 2.5 = 22.5$  à  $27.5$  km/h).
- Moteur d'une puissance nominale inférieure à 250 Watts.

Les avantages sont multiples :

- Moyen de transport économique 1000 km = 1€ selon l'ADEME
- Déplacements de porte-à-porte efficace et pratique (plus facile à garer qu'une voiture, l'assistance permet d'atteindre 25 km/h sans effort).
- Une autonomie de 50 km minimum
- Bénéfique à la santé de son utilisateur.
- N'émet pas de gaz à effet de serre
- Permet d'effectuer des trajets courts (inférieur à 8kms) plus rapidement que la voiture et plus facilement que le vélo traditionnel.

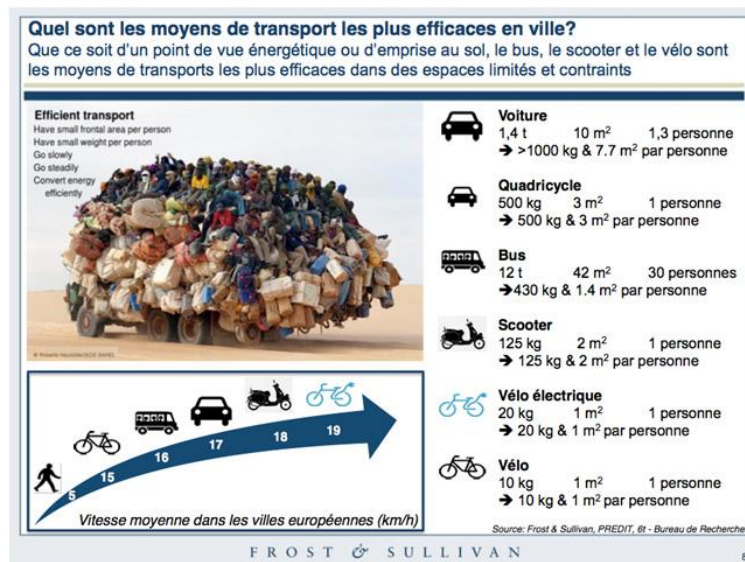
Le vélo à assistance électrique est donc rapide, peu fatigant et dispose d'une autonomie allant de 30 à 100 kms environ. Son usage dans le cadre du travail est parfaitement adapté, il évite d'arriver en transpirant tout en gagnant en efficacité (évite les embouteillages et facile à garer). Il permet par ailleurs à des personnes non-cyclistes de renouer avec cette pratique de manière confortable et plus sûre.



Les avantages ne sont pas limités à son utilisateur : les structures, mettant en place des vélos à assistance électrique, réalisent des économies considérables, puisque le coût moyen d'un VAE est situé entre 1000 et 1 500€ (soit bien inférieur à celui de la voiture électrique ou carburant) et représente des frais de recharge électrique équivalents à quelques euros (environ 1€ pour 1 000kms). C'est également un moyen pour l'entreprise ou la collectivité, d'engager des actions RSE et environnementales en apportant un service simple et pratique à ses collaborateurs.

Toutefois, ce moyen de transport est réservé pour les trajets sur de courte distance. On estime que **le VAE est le moyen de transport le plus rapide en ville sur des distances inférieures à 8kms**. Afin de mettre en perspective son potentiel, la ville de Paris mesure 9.5 km du Nord au Sud et 18km d'Est en Ouest.

### Étude Frost & Sullivan – Quels sont les moyens de transport les plus efficace en ville ?



Le VAE est considéré comme le moyen de transport le plus efficace en ville selon une analyse de Frost & Sullivan. Cette étude se base sur le nombre de personnes que peut accueillir un véhicule en fonction de sa rapidité en ville et de l'énergie mobilisée pour le déplacer. C'est donc une solution que toute entreprise soucieuse d'efficacité et de bien-être devrait promouvoir.

Le vélo à assistance électrique est un outil de mobilité professionnel efficace et adapté à la ville **Sans être pour autant un mode de transport unique, il fait partie d'un ensemble de solutions de mobilité pour les entreprises et les collectivités**. L'usage du vélo pour les déplacements professionnels est un outil **complémentaire** aux autres moyens de transport.



## I.2. Le constat en matière de déplacements à vélo

Après avoir établi le panorama de la pratique cycliste dans les différents modes de déplacement, le vélo est une solution pratique et économique pour les trajets professionnels. Grâce à sa grande efficacité sur de courtes distances, la bicyclette apparaît comme un maillon essentiel de la chaîne de mobilité entre la voiture, les transports en commun et la marche.

### I.2.1. Les données sur la pratique du vélo au quotidien

Le premier constat que nous pouvons établir est l'avantage certain que procure le vélo dans le cas d'une utilisation professionnelle et quotidienne. De nombreuses analyses illustrent son efficacité sur le plan économique, social, sanitaire, environnemental, sécuritaire,... En voici un condensé pratique.

**Le vélo est un moyen de transport économique**, tant sur le coût d'achat que les frais d'entretien. Le prix d'achat moyen d'une bicyclette traditionnelle est de 303€. Les VAE sont plus chers, mais peuvent bénéficier d'aides au financement, plus de 200 communes de France proposent déjà une aide qui oscille entre 20 % et 40 % du prix d'achat et peuvent aller jusqu'à un plafond de 400€. De plus, l'ADEME propose une aide financière aux structures développant un PDE ou PDA autour du vélo.

La mobilité professionnelle représente une part importante du budget des entreprises et des collectivités. En 2007, les dépenses mobilité des entreprises représentent un montant de 26.6 milliards d'euros en France, soit le 2<sup>e</sup> coût le plus important après les dépenses salariales.<sup>3</sup> Dans une étude

**« Les dépenses mobilité des entreprises représentent un montant de 26.6 milliards d'euros en France, soit le 2<sup>ème</sup> coût le plus important »**

d'OpinionWay réalisée pour Brother auprès de 1 010 entreprises de 0 à 49 salariés, les TPE et les PME estiment que les déplacements représentent 41 % du temps de travail global de leurs collaborateurs. Pour optimiser ce temps, 68 % se disent intéressées par le télétravail et 69 % par les services de visioconférence. Tous les signaux sont donc favorables à l'émergence de nouvelles pratiques.

<sup>3</sup> Transport sia, [http://transport.sia-conseil.com/wp-content/uploads/2009/06/insight\\_travel-and-expenses.pdf](http://transport.sia-conseil.com/wp-content/uploads/2009/06/insight_travel-and-expenses.pdf)



**La pratique du vélo dans les usages professionnels est bénéfique pour la santé des utilisateurs et pour la qualité de vie dans l'entreprise.** Une étude menée par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) montre les bénéfices d'une pratique régulière du vélo (de l'ordre de 30 minutes par jour). Il en résulte une diminution des risques de pathologies chroniques du type diabète, maladies cardiovasculaires, cancer,... et d'une baisse significative du stress, de la dépression et de l'anxiété. « Enfin, l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail permet de pratiquer une activité physique modérée régulière, dont les effets sur la santé sont largement démontrés. Cette pratique régulière du vélo permet de réduire le risque de mortalité de 28%<sup>4</sup> ».

Une étude plus poussée de l'institut national du Québec<sup>5</sup> montre les bénéfices comportementaux des salariés au travail : baisse du taux d'absentéisme, sentiment de bien-être, meilleure productivité au travail. Une structure qui souhaite mettre place un système vélo pour ses collaborateurs valorise donc sa **marque employeur**.

Plus de 50% des entreprises françaises mènent des actions de RSE. Les principales préoccupations RSE sont orientées vers la protection de l'environnement et l'amélioration du bien-être des salariés (management environnemental, politique de préservation de la biodiversité, développement d'écoproduits) et le développement économique respectueux. La politique RSE est au cœur des stratégies des entreprises. La tenue de la COP21 en décembre 2015 a montré la mobilisation des acteurs économiques de toutes tailles sur les questions environnementales et les questions de mobilité font partie des évolutions nécessaires.

**La bicyclette est un mode de transport sain pour l'environnement et favorable au développement durable.** Le respect de l'environnement est un sujet qui devient important lorsqu'on aborde le thème de la mobilité. Actuellement 75% des actifs font le trajet domicile –travail seuls à bord de leur voiture et **50 % des émissions de CO<sub>2</sub> des entreprises sont liées à leurs déplacements professionnels**<sup>6</sup>. Ces faits sont révélateurs de l'importance de nos habitudes de déplacement face aux problématiques écologiques actuelles et du potentiel de changement que l'on peut apporter.

<sup>4</sup> Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, 2013, [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avantages\\_sanitaires\\_du\\_velo\\_version\\_assemblee\\_du\\_17\\_decembre.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avantages_sanitaires_du_velo_version_assemblee_du_17_decembre.pdf)

<sup>5</sup> Vélo Québec, L'état du vélo au Québec en 2010, [http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ\\_EV2010\\_fr.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf)

<sup>6</sup> Goodplanet.org, Entreprises – guide pratique « réduire les déplacements des collaborateurs », [http://www.1010.fr/sources/1010\\_guidepratique\\_deplacement\\_entreprise.pdf](http://www.1010.fr/sources/1010_guidepratique_deplacement_entreprise.pdf)



Parmi les différentes alternatives à la voiture individuelle, il existe un certain nombre de solutions : transport en commun (bus, Rer, Metro), covoiturage, auto-partage, vélo individuel, deux roues motorisés.

Parmi celles-ci, le vélo reste la solution la plus vertueuse. Le tableau ci-après permet de comparer les émissions annuelles de gaz à effet de serre pour les déplacements domicile-travail selon la distance et le mode de transport (Source ADEME - en kg équivalent CO2).

	1 km	3 km	10 km
Vélo	0	0	0
Bus	33	100	334
Métro	10	30	99
Tramway	7	22	72
Train *	15	44	146
Deux-roues motorisé	38	114	381
Voiture particulière **	130	389	1296

\* trajet de type régional

\*\* conducteur seul

La calculette Eco-déplacements de l'ADEME permet également de mesurer les gaz qui participent à l'effet de serre, émis pendant un an par le mode de transport concerné, évalué en kilos « équivalent CO2 ».

A titre d'exemple, le Bassin Parisien montre que **90 % des actifs font leur trajet domicile-travail seul à bord de leur voiture<sup>7</sup> sur une distance totale d'en moyenne 5,3kms<sup>8</sup>**. Or le secteur des transports représente plus de 25% des émissions nationales de GES (gaz à effet de Serre). De plus, 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 ?**

<sup>7</sup> CGDD, Le covoiturage pour le déplacement domicile-travail : quel potentiel ? (2014), <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED107.pdf>

<sup>8</sup> DRIEA, Les navettes en Ile-de-France et dans le Bassin Parisien, [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Les\\_navettes\\_en\\_IDF\\_et\\_dans\\_le\\_BP\\_cle0771f1.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Les_navettes_en_IDF_et_dans_le_BP_cle0771f1.pdf)



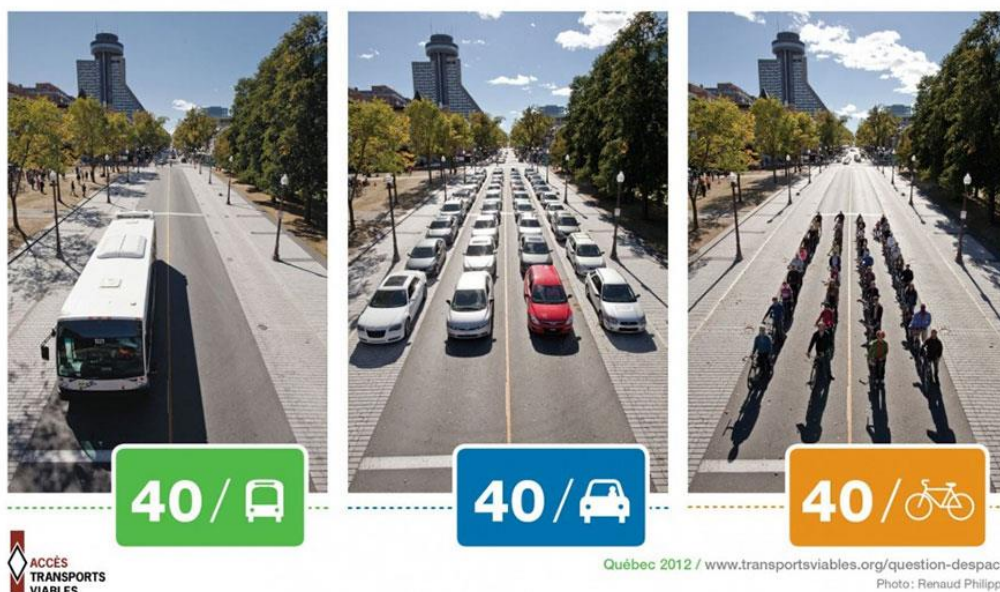
En se référant au tableau ci-dessous, on constate que les bénéfices liés à un report modal partiel de véhicules motorisés vers le vélo sont conséquents. Entre réductions de la pollution sonore et réductions de la pollution de l'air, on estime réaliser un gain de plus de 7 224 tonnes de CO<sub>2</sub> et de 1 tonne de particules PM évités (particules polluantes en suspension).<sup>9</sup>

**Tab 5 : Bénéfices environnementaux**

	Urbain	Périurbain	Rural	France
GES évités (tonnes de CO <sub>2</sub> )	4 448	598	2 178	7 224
Pollution évitée (kg de PM <sub>2,5</sub> )	631	85	309	1 024

Tableau 1: SOES, Insee, Inrets - ENTD 2008 ; logiciel Copert 4 ; CITEPA ; Insee ; Exploitation Arriva

Les actions en faveur de la mobilité durable permettront, à terme, de participer à désengorger le trafic urbain et d'améliorer les conditions de vie au sein des villes. En permettant à leurs collaborateurs d'utiliser un moyen de transport sain et écologique, les entreprises et les collectivités ont un rôle majeur pour la réussite de ces objectifs.



<sup>9</sup> Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, décembre 2013, Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'Énergie





## L'usage régulier du vélo est confronté à un certain nombre de freins :

### - La météo

L'usage du vélo n'est pas idéal pendant la période hivernale, en effet le froid, la pluie et la neige sont des freins pour les cyclistes. La météo reste le critère le plus cité (70 %) parmi les freins éventuels à l'utilisation du vélo. L'équipement fourni au cycliste doit donc pouvoir répondre à ces contraintes : parka, K-way, gilet fluorescent.

A contrario, **les cyclistes réguliers circulent au sec sur plus de 90 % de leurs déplacements**. À ce sujet, la ville de Strasbourg a réalisé une récente étude qui aboutit sur la conclusion suivante : seulement 12 à 15 jours dans l'année sont contraignants pour la pratique du vélo (forte pluie ou neige). Quant aux plus courageux, rien ne vaut un bon équipement pour braver les intempéries : *« Il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a que de mauvais équipements »*.

### - La sécurité en milieu urbain

L'un des principaux freins à l'utilisation du vélo en milieu urbain est la sécurité. La perception de la dangerosité est légitime, mais est bien souvent éloignée de la réalité des risques.

Les chiffres montrent une part d'accidents cycliste très faible vis-à-vis des autres modes de transports. Alors que la pratique cycliste a augmenté ces 10 dernières années, la part d'accidents graves a considérablement baissée en valeur absolue.

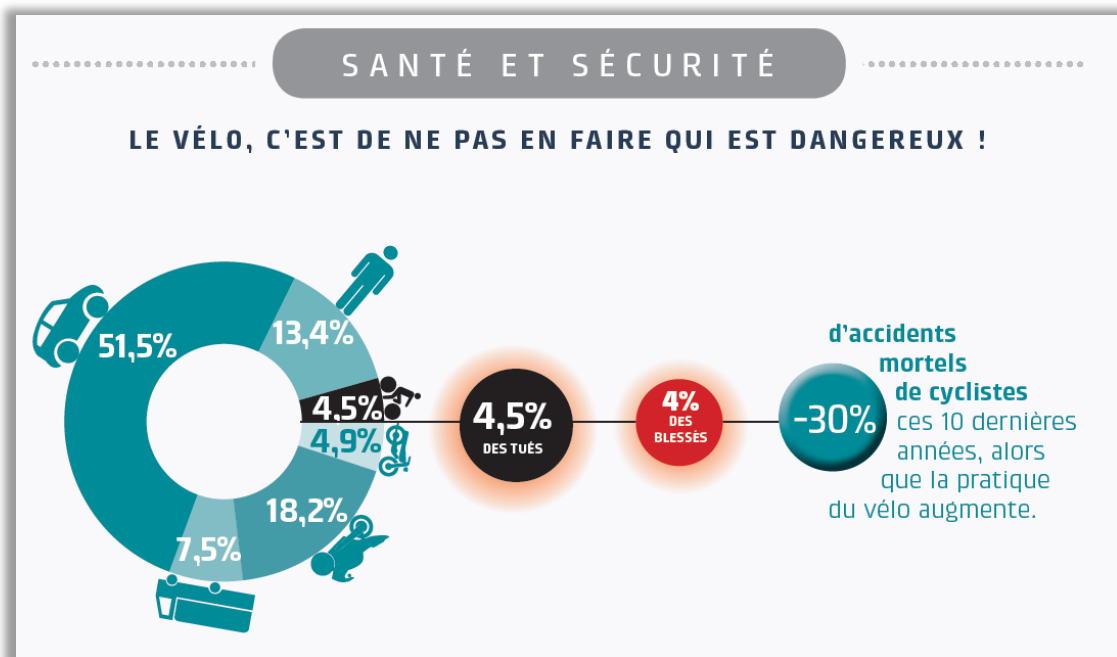


Tableau 2 : Infographie CVTC – L'avenir a besoin du vélo

- **L'état des vélos**

Aujourd'hui, une grande partie des vélos sont mal entretenus et les particuliers choisissent bien souvent ce que nous appelons des VTP, des Vélos Tous Pourris, pour faire les trajets domicile- travail. Sans le savoir, ils se mettent ainsi en danger (et leurs employeurs indirectement) à cause de freins mal réglés, de pneumatiques inadaptés, des éclairages insuffisants ou inexistantes, etc. On constate donc, que s'équiper de vélos ne suffit pas, il faut nécessairement l'accompagner d'un entretien régulier. Cela permet d'éviter des dégradations successives (crevaisons, roue voilée, freins desserrés, etc.) et d'assurer la longévité et la sécurité des vélos et des cyclistes.



### I.2.2. le futur de la mobilité : L'intermodalité et le numérique

Après avoir pris connaissance des usages de la bicyclette et du panorama autour du vélo, on peut facilement identifier le rôle et les limites de la bicyclette dans nos déplacements quotidiens et professionnels. Le vélo ne peut se substituer aux autres moyens de transport, mais doit au contraire **s'intégrer** dans les dispositifs mis en place par les entreprises. Comme le rappelle Jean-Marie Darmian, ex-président du club des villes et territoires cyclable, « **le vélo doit être pris en compte comme un outil dans une chaîne... et interviendra comme une partie de la chaîne de déplacements** »<sup>10</sup>.

À travers les différents changements opérés au sein du paysage urbain la tendance est la complémentarité des différents modes de transport. C'est le principe de l'**intermodalité**, c'est-à-dire, la combinaison de plusieurs moyens de transport pour effectuer un seul et même trajet.

Ainsi, on note un essor considérable des transports alternatifs dans la chaîne de mobilité urbaine. Le vélo s'intègre en tant que maillon efficace pour les trajets de courtes distances. Grâce à la promotion de l'intermodalité par les collectivités et les acteurs de la mobilité urbaine (ADEME, Club des Villes et Territoires Cyclables, Ministère du développement durable) la transformation structurelle et organisationnelle des

**« Le vélo doit être pris en compte comme un outil dans une chaîne... et interviendra comme une partie de la chaîne de déplacements »**

villes prend peu à peu forme. Par exemple, l'injection de 150 millions d'euros pour le plan vélo à Paris d'ici 2020 va permettre de :

- développer l'aménagement des pistes cyclables
- financer le programme « Paris à 30 km /h », et le double sens cyclable dans la majeure partie des rues, en dehors des grands axes qui seront maintenus à 50 km/h
- créer plus de 10.000 places de stationnement vélos
- d'encourager l'aide à l'achat de vélos et cyclomoteurs électriques, de triporteurs et vélos cargos
- d'améliorer l'aménagement global de la voirie en faveur des modes actifs, le réaménagement des grands axes, des places,...

<sup>10</sup> Jean-Marie Darmian, ancien président du club des villes et territoires cyclables, Transports publics 2014



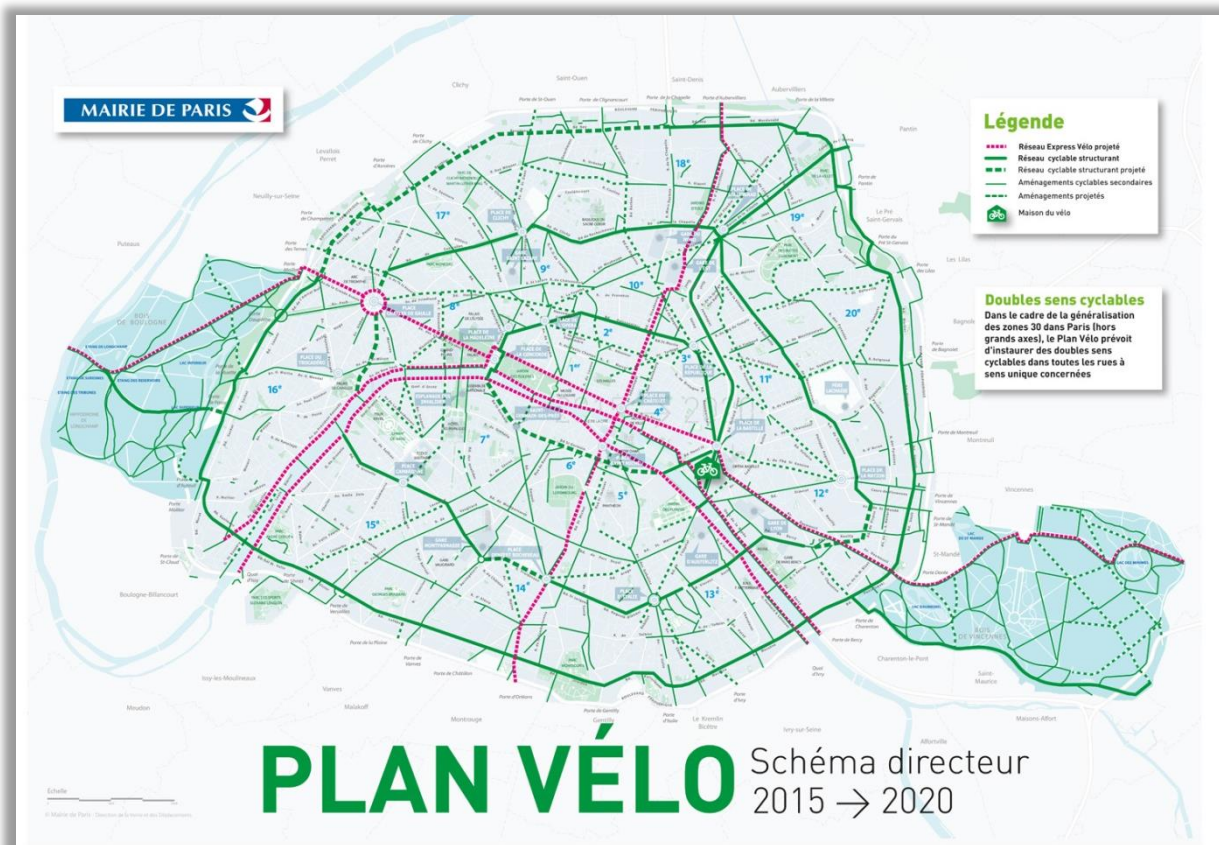


Tableau 3 : Schéma Plan vélo 2015/2020 - paris.fr

L'intermodalité des transports doit amener à une reconfiguration des villes actuelles vers un modèle où le passage d'un mode de transport à l'autre est facilité.

Cela suppose un travail sur leur complémentarité spatiale et logistique. Les collectivités s'engagent dans des transformations des voiries et réalisent des investissements pour faciliter la pratique du vélo.

Le développement du numérique va apporter une tout autre dimension dans nos déplacements quotidiens. Identifier le type de transport le plus rapide, connaître les différents moyens de mobilité sur notre trajet, établir un parcours sécurisé... Autant de possibilités que nous offrent les nouvelles applications numériques. Que ce soit pour des trajets loisirs ou professionnels, le vélo doit intégrer ces applications (géovélo, google maps, cityplaner, ...) afin d'améliorer l'expérience de l'utilisateur. C'est également une façon pour l'entreprise d'optimiser et d'animer le parc de véhicules grâce à des applications de reporting ou d'animation réseaux (ex : Hop-cube et son défi mobilité durable<sup>11</sup>).

<sup>11</sup> <http://www.hop-cube.com/fr/defi-mobilite/>



### I.2.3. Une mobilité repensée autour d'une nouvelle organisation urbaine

Avec les enjeux posés par l'intermodalité des transports, la mobilité doit être entièrement repensée. Grâce aux actions des collectivités, les changements structurels et opérationnels gagnent en vitesse. La mise en place de budget précis au sein des institutions et des nouvelles réglementations est une caractéristique de l'intérêt majeur des organismes publics envers l'évolution des villes. À l'heure actuelle, l'État est resté en retrait. Il consacre 2,7 millions d'euros par an, soit 8 centimes d'euros par habitant... Alors que le budget « vélo » des villes et agglomérations est en moyenne de 3,35€ par an et par habitant.

De plus, trois quarts des municipalités (de plus de 50 000 habitants) accordent une partie de leur budget au développement cyclable et la moitié de ces collectivités apporte un soutien financier aux associations de cyclistes de leur commune.<sup>12</sup>

Les entreprises jouent également un rôle important dans cette transformation urbaine. Le lancement d'actions RSE et plus spécifiquement, la réflexion portée sur l'amélioration des déplacements professionnels en entreprise contribuent à faire évoluer les modes de déplacement des individus. Selon le baromètre des enjeux RSE 2014<sup>13</sup> réalisé par Squaremetric, 72 % des entreprises considèrent leurs employés comme des parties prenantes de leurs actions RSE, devant leurs clients (66 %) et leurs actionnaires (46 %). La prise en compte du salarié dans les stratégies des entreprises est cruciale, mais cela représente des coûts importants. Seulement 50 % d'entre elles établissent un bilan chiffré de leurs actions RSE alors que les budgets associés sont importants.

La gestion de flotte inclut un aspect RSE sur lequel les entreprises doivent pouvoir contrôler les dépenses et en tirer de réels bénéfices. Afin de proposer une solution fiable pour les collaborateurs, les entreprises et les collectivités vont devoir s'appuyer sur les conseils et les services existants sur le marché.

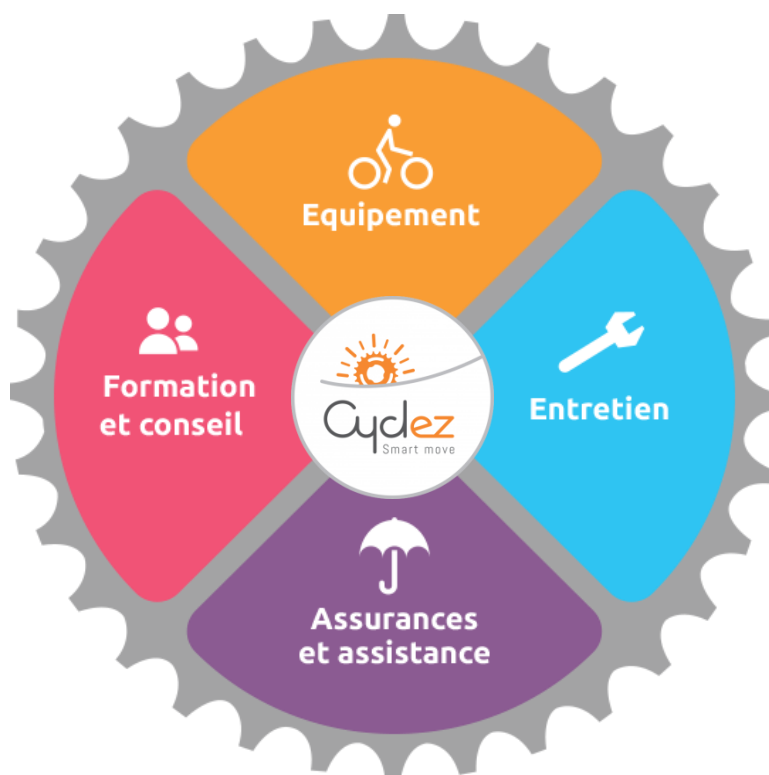
<sup>12</sup> Hugo Théron, Le vélo à la conquête des villes, <http://www.lagazettedescommunes.com/193592/le-velo-a-la-conquete-des-villes-introduction/>

<sup>13</sup> Squaremetric, Baromètre des enjeux RSE, <http://www.bdo.fr/pdf/Etude-Enjeux-RSE-2014.pdf>



## II. Le système vélo : La réussite du vélo-partage en entreprise et collectivité

Le système vélo intègre un ensemble de services dans le but de développer de façon efficace et réussi le vélo en entreprise et dans les collectivités. Il permet de structurer, étape par étape, le déroulement de sa mise en œuvre et garanti l'exploitation dans les meilleures conditions. L'objectif est d'intégrer le vélo comme un mode alternatif de déplacement efficace en adéquation avec la politique mobilité durable des entreprises et des collectivités.



Ce schéma simplifié permet de comprendre les différentes parties du système vélo. Réparti en 4 axes : conseil, équipement et gestion de flotte, entretien, assurance et assistance, **ce système permet de construire une offre simple et économique pour l'installation d'une flotte de vélo en entreprise ou collectivité.**



## II.1. Analyse des outils opérationnels

### II.1.1. Le diagnostic et conseil

Le diagnostic mobilité à partir de chaque site permet d'avoir une vision précise sur les déplacements effectués par les salariés : parts modales, distance moyenne parcouru, temps de trajet. Ainsi, l'intégration d'une flotte de vélo sera en adéquation avec les usages des employés et son dimensionnement sera approprié aux besoins .

Afin d'acquérir une vision précise du schéma de mobilité interne, différentes actions peuvent être réalisées :

- Enquête des déplacement des salariés
- Analyse terrain afin d'identifier les routes sécurisées à vélo, depuis et à destination, du site.

Les usages identifiés , en matière de déplacements professionnels, sont de deux nature :

- Les déplacements domicile-travail  
**(« Cycle-to-work »)**
- Les déplacements dans le cadre de l'activité professionnelle **(« Cycle-at-work »)**

À partir de ces deux grandes tendances, le diagnostic mobilité doit permettre d'amener une solution adaptée aux besoins de l'entreprise et des usagers.



Par ailleurs, un certain nombre d'acteurs spécialistes de la mobilité pourront conseiller les structures s'engageant vers des solutions de déplacement durables. Elles sont là pour accompagner la politique vélo dès la phase de réflexion et jusqu'au suivi des actions. Le diagnostic et conseil est en grande partie assuré par des structures publiques (ADEME, CCI,...). **Les différentes structures citées par la suite font partie des acteurs influents en matière de mobilité vélo.** Elles ont la capacité d'intervenir sur plusieurs aspects de la réflexion mobilité vélo : financement, conseil, étude mobilité, ...



**La Région** met en place une politique globale, couvrant l'ensemble des problématiques en matière de déplacements des personnes et des biens, tout en veillant à réduire les impacts environnementaux. La Région finance des démarches innovantes en termes de mobilité et des projets permettant l'utilisation des modes actifs et des transports en commun. Elle soutient l'amélioration des infrastructures, vise à renforcer la sécurité routière et à rendre les réseaux de transport accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ainsi, la Région finance aussi bien les départements, les municipalités et les collectivités, mais aussi les entreprises innovantes qui apportent des solutions en matière de mobilité.

**ADEME** - le principal acteur pouvant offrir des aides et subventions est l'ADEME (agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Énergie). **Leur rôle de conseil mobilité est également un outil majeur de leurs actions. L'ADEME est placée sous la tutelle des ministères de l'Écologie et du Développement durable, de la Recherche et du secrétariat d'État à l'Industrie.**

L'ADEME soutien en premier lieu les modes actifs tels que le vélo en finançant les collectivités locales qui mettent en place des politiques intégrées en faveur de la bicyclette, comme la mise en place de vélo stations, des flottes de vélos de services, des vélos campus, ou encore des vélo-bus (accompagnement des enfants à l'école en vélo).

**Les chambres de commerce** ont développé une expertise dans le conseil en mobilité d'entreprises (PDE et PDIE). Leur démarche est d'orienter au mieux la stratégie mobilité afin de fournir aux structures une solution adaptée aux besoins des salariés et en accord avec la politique de déplacement de l'entreprise. Leur rôle est d'accompagner la structure tout au long de la politique vélo. Il existe un pôle spécialisé au sein des chambres de commerce qui assurent le conseil et le suivi des actions.

**Le CERTU** - **centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques** est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, des établissements publics, des entreprises chargées de missions de service public.





**ARENE Île de France** a pour vocation de favoriser **l'intégration du développement durable en Île-de-France**. Elle a cinq missions principales :

- Accompagner les collectivités territoriales franciliennes dans le développement de projets de territoires
- Animer et participer aux réseaux d'acteurs environnementaux et socio-économiques et favoriser leurs échanges
- Repérer, promouvoir et diffuser les actions innovantes sur le territoire francilien
- Produire et mettre à disposition les ressources nécessaires
- Apporter les ressources et son expertise à la Région.

**Les cabinets spécialisés** – ils ont une vue d'ensemble sur les tendances en matière de mobilité urbaine. À l'aide d'étude poussée et d'expertise terrain, ils sont capables d'établir un diagnostic autour des modes de déplacements quotidiens des salariés et de réaliser un schéma des différents modes de transports. Ces cabinets accompagnent les entreprises et les collectivités à chaque étape de leur réflexion.

Voici une liste, non-exhaustive, des cabinets spécialisés dans la mobilité et notamment vélo : Greenovia, Nomadeis, le cabinet 6t, Greenflx, Inddigo, Auxilia, Transway, Mobiped, ...

**Panels des acteurs référents en conseil mobilité vélo :**

	Financement	Conseil	Etude mobilité	Animation de réseaux
<b>La Région</b>	v			v
<b>Le Certu</b>			v	
<b>L'Arene</b>		v		v
<b>L'Ademe</b>	v			
<b>Chambres de commerces</b>		v		
<b>Les cabinets spécialisés</b>		v	v	



## II.1.2. Le choix de solutions d'équipements : sécuriser et identifier

Le choix du vélo adapté aux besoins et aux usages est incontournable ! . La gamme des vélos est large et diverse, :

- le vélo classique adapté à des trajets intra-site de courte distance (moins de 3km)
- le vélo à assistance électrique, très agréable à utiliser, il permet de parcourir rapidement et sans effort de plus longue distance.
- le triporteur, sa morphologie lui permet de transporter plusieurs centaines de kilos, couplé avec une assistance électrique, il peut devenir un outil très pratique pour transporter des objets encombrants.
- Le vélo pliant, parfait pour les déplacements intermodaux. Ce vélo peut être facilement amené dans les transports en commun sans gêner les autres passagers ou dans le coffre d'une voiture

Les usages varient et s'adaptent à différents besoins : services à la personne, livraisons, déplacements inter-sites, rendez-vous professionnels, trajets domicile-travail, ...



De plus, les entreprises et les collectivités ont des besoins très spécifiques : sécurité, praticité et qualité du dispositif. Le système doit intégrer un modèle répondant à ces attentes. **Le modèle SRA (Sécurisation, Recharge, Authentification)** permet d'identifier le dispositif adapté pour sécuriser l'équipement vélo. Dans le cadre d'une installation de VAE, il est nécessaire d'intégrer une solution de recharge simple et économique. Finalement, il faut rendre le dispositif intelligent grâce à un système d'authentification automatisée. Il permettra, notamment, d'acquérir des données d'assurer le suivi du service et d'établir un reporting.

Les solutions de sécurisation recharge et authentification SRA peut prendre plusieurs formes selon les attentes (et les budgets) des entreprises et collectivités :

- Une station solaire de recharge et de sécurisation pour les VAE
- Des stations parking adaptées aux cahier des charges des entreprises
- Une équipe dédiée à l'accueil pour la gestion de flottes de véhicules
- L'utilisation de casiers pour stocker les différents équipements des utilisateurs



Les solutions d'équipements sont aussi essentielles pour l'utilisateur. **Trop de salariés sont exposés à des risques d'insécurité à cause d'un équipement en mauvais état** (vélo non entretenu, équipements non utilisés comme le casque ou le gilet fluorescent...). L'aspect « équipement et sécurisation » du système vélo permet aux entreprises **d'améliorer la sécurité de leurs employés et des trajets domicile-travail..** Casques, gilets fluorescents, brassards, tenue de pluie sont autant d'accessoires qui limitent le risque d'accidents sont fournis aux salariés.



### II.1.3. L'entretien préventif et la maintenance curative

Le manque d'entretien des équipements et la faible utilisation des vélos ont une relation de cause à effet. Beaucoup d'entreprises, séduites par les vélos, mais sans les services associés, ont vu leurs vélos sous-utilisés, mis de côté. Or, un des objectifs majeurs du système vélo, c'est le développement de son usage dans les déplacements personnels et professionnels.

Le système vélo intègre l'entretien et la maintenance afin de pallier ce frein d'utilisation. Un vélo en bon état est un vélo apprécié de ses utilisateurs, il doit donc **faire l'objet d'un contrôle d'état préventif régulier** (établir 2,3 ou 4 diagnostics par an, selon l'utilisation des cycles). C'est en associant confort et fiabilité que les entreprises et les collectivités inciterons leurs salariés à utiliser le vélo dans leurs déplacements.

**La maintenance curative assure un traitement rapide et efficace des pannes et incidents qui surviennent.**



## II.1.4. L'animation du dispositif et la communication interne

Un vélo fiable ne suffit pas à promouvoir la pratique cycliste, il faut également animer et communiquer autour du dispositif. Afin de contribuer au **changement d'habitudes**, le système vélo inclue les actions internes en accord avec l'entreprise. Plusieurs actions sont mises en place afin de convaincre les employés d'essayer le vélo (challenges, incentives...). L'objectif n'est pas de les forcer à prendre leur bicyclette tous les jours, mais, plutôt, de les faire essayer... Et comme le dit le dicton « l'essayer, c'est l'adopter ! ». Les actions portent sur deux axes :

- **communiquer** auprès de ses collaborateurs pour faire connaître les actions internes (e-mailing interne, flyers, affiches, journées d'essai, journées de formation,...)
- **animer** et récompenser les salariés en mettant en place des challenges en interne. En favorisant ces actions sur des périodes estivales, les collaborateurs seront davantage incités à participer.

Par ailleurs, la mise en place d'une **plateforme de gestion de la flotte** est un moyen essentiel pour suivre l'évolution de la pratique cycliste en interne. C'est grâce à de tels dispositifs, qu'il est possible d'analyser les usages et l'efficacité des actions vélos. Ces actions de communication et de gestion de flotte permettent d'avoir des données détaillées sur les usages et de mesurer le retour sur investissement (financier et humain) à partir e KPI simple.

**septodont** The Dental Pharmaceutical Company  
PROVIDING SAFE AND EFFECTIVE SOLUTIONS FOR DENTISTRY WORKLOAD  
vous propose la solution VAE en libre service

### Comment obtenir son vélo à assistance électrique?

- 1 Réserver votre VAE**  
Je vais sur la plateforme Récyclez afin de réserver mon VAE : [www.recyclez.septodont.fr](http://www.recyclez.septodont.fr).  
Les codes d'accès sont fournis via un mail de l'entreprise.
- 2 Retirez les clés pour débloquer le VAE**  
Je récupère les clés auprès de Bernadette Giuliani afin de déverrouiller le vélo. A l'aide de mon badge, je récupère les équipements (casque, gilet fluorescent) situé dans le casier.
- 3 Roulez avec votre VAE**  
Après avoir déverrouillé l'antivol attaché au vélo, j'allume l'assistance en appuyant sur le voyant (⊕). Je peux désormais rouler en toute sérénité grâce à mon VAE.

Le code de la route s'applique également aux cyclistes, nous vous conseillons donc d'adopter un comportement courtois et communicatif en toutes circonstances. Ainsi, vous assurez votre sécurité et celle des autres usagers de la route. N'oubliez pas de rebrancher le VAE après utilisation pour le respect des autres usagers.

La solution de mobilité offerte par **septodont**

**Cyclez**  
Smart move



### II.1.5. L'assurance

La perception du danger à vélo est très éloignée de la réalité des sinistres enregistrés. Néanmoins il est essentiel de connaître dans le détail les obligations et les assurances nécessaires à la sérénité des utilisateurs et des employeurs.

Ces questions portent sur deux sujets :

- **L'assurance contre le vol et les dégradations**

Les assureurs sont encore peu nombreux à offrir ce type d'assurance et il convient de s'adresser à des spécialistes afin d'obtenir les garanties adaptées. L'intégration dans le cadre d'un système vélo complet est essentielle.

- **L'assurance en responsabilité civile**

Le cycliste est TOUJOURS couvert lors de ses déplacements. La loi Badinter du 5 juillet 1985 a instauré un droit à indemnisation intégrale pour les cyclistes, les piétons, et les passagers transportés. Elle permet de garantir l'indemnisation intégrale des dommages corporels dans le cas d'un sinistre avec un véhicule à moteur terrestre (Voir la fiche éditée par la Fédération Française des Sociétés d'Assurance).

La Responsabilité Civile engagée est fonction de la nature des déplacements et de la subordination ou non du salarié à son employeur au moment du sinistre.

En tout état de cause il est de la responsabilité de l'employeur de mettre en place les informations sécurité et des formations à la pratique du vélo en milieu urbain afin de limiter les risques de sinistre.



## II.1.6. La formation à la sécurité et aux déplacements en zones urbaines

Aujourd'hui, les déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail connaissent une croissance très forte. Malgré le fait que les employeurs soient conscients de la vulnérabilité des cyclistes en milieu urbain, les mesures prises afin de prévenir des accidents lors des trajets professionnels ou domicile-travail sont quasi-inexistantes. Tout comme des formations à l'éco-conduite existent pour l'automobile, **la formation à la pratique du vélo en zone urbaine est un outil indispensable pour sécuriser les utilisateurs du vélo lors de leurs déplacements.**

**« la formation à la pratique du vélo en zone urbaine est un outil indispensable pour sécuriser les utilisateurs du vélo lors de leurs déplacements professionnels ».**

La formation doit traiter de deux sujets principaux :

- Le rappel du code de la route et des règles de sécurité à vélo
- La pratique et le maniement du vélo

« *C'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas* » ... Au-delà du diction populaire, la réalité est souvent tout autre. Les personnes souhaitant reprendre le vélo après plusieurs années d'interruption, parfois depuis l'adolescence, se rendent compte que les réflexes se perdent et que les règles du Code de la route ont changé. Afin de les « remettre en selle », les entreprises et les collectivités peuvent sensibiliser leurs collaborateurs à la formation vélo, grâce à un apprentissage pratique et théorique à l'utilisation du vélo en milieu urbain. **Ces formations sont des enjeux prioritaires pour la sécurité des salariés**, voilà pourquoi la formation est une des composantes du système vélo.

**La solution qu'offre la formation est une réponse concrète aux enjeux de sécurité des employés** et répond à une obligation de l'employeur vis-à-vis de la sécurité des déplacements de ses salariés.



### II.1.7. Un accompagnement juridique et RH

Les aspects juridiques, sociaux, sanitaires et environnementaux sont essentiels dans la mise en œuvre d'une solution vélo. L'accompagnement de professionnels permet de conseiller au mieux les entreprises ou les collectivités sur ces sujets.

Les enjeux sont multiples : en installant un parc de vélos en libre-service, l'employeur contribue au bien-être de ses salariés, améliore la **marque employeur** de l'entreprise et répond aux engagements de réduction de rejet de GES. La mise en place d'une solution de vélo partage entre dans les engagements en matière de RSE.

La mise en place d'un nouveau service en interne doit s'intégrer dans les règles et modèles de fonctionnement de l'entreprise. Il est aussi essentiel de prendre en compte l'aspect juridique qui formalise les règles en matière de mobilité interne. En particulier le recours au CHSCT, en amont de la décision, est fortement recommandé afin de traiter les sujets sensibles au plus tôt. Le système vélo comprend un volet accompagnement afin de comprendre et d'ajuster l'ensemble des aspects juridiques propre à chaque site d'implantation.

Comme tout moyen de transport, le vélo doit être intégré aux process de l'entreprise et particulièrement aux différentes règles de sécurité ainsi qu'au règlement intérieur.

Nombre d'entreprises sont réticentes à la pratique du vélo pendant les heures de travail, mais encouragent leurs salariés à utiliser leur vélo personnel pour les trajets domicile-travail, sans se soucier de leur sécurité, il y a là un paradoxe. L'entreprise a une « obligation morale » de former et sécuriser ses salariés dans leurs déplacements professionnels à vélo, qu'ils soient occasionnels ou réguliers.

**L'accompagnement juridique et RH apporté dans le cadre du système vélo permet de soutenir les entreprises et les collectivités dans leur démarche stratégique de mobilité durable.**

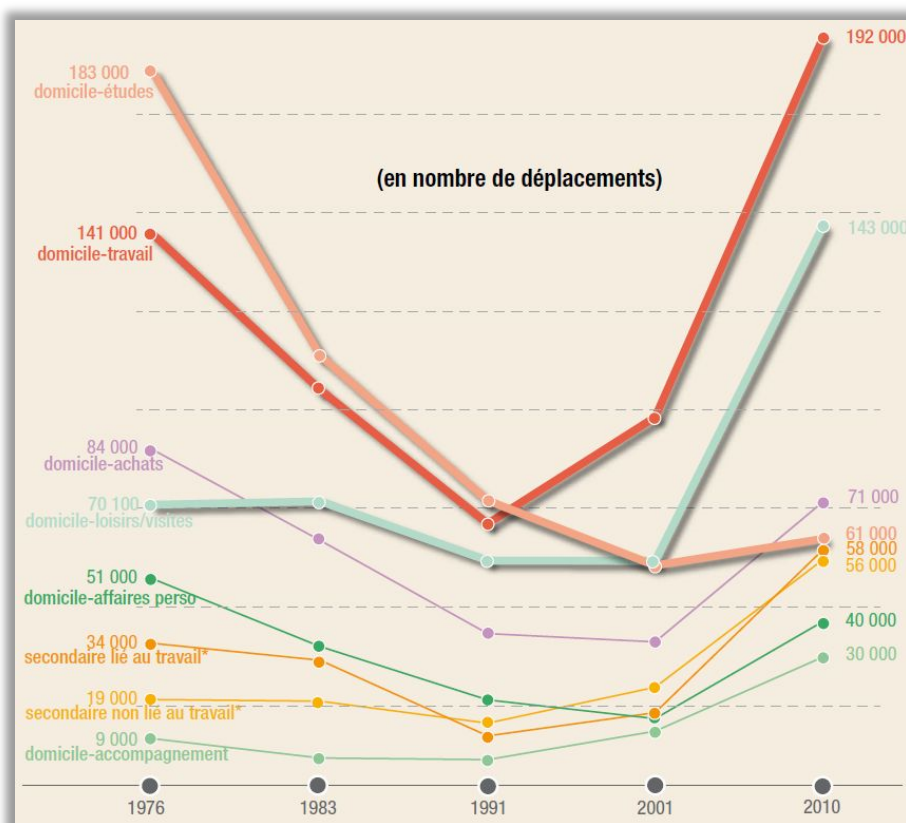




## II.2. Quels sont les enjeux d'un système vélo ?

### II.2.1. Favoriser les modes actifs dans nos usages quotidiens

Depuis 1991, la pratique du vélo ne cesse d'augmenter<sup>14</sup>. Parmi les trajets quotidiens réalisés, les déplacements domicile-travail et loisirs sont les plus fréquents.



(Issu d'une étude menée par la DRIEA)

En prenant en compte ces usages, on identifie l'importance du vélo dans les déplacements quotidiens des salariés. Parmi eux, deux tendances se distinguent :

- les déplacements domicile-travail (Cycle-to-work)
- les déplacements professionnels. (Cycle-at-work)

<sup>14</sup> EGT 2010 Stif-Omnif-DRIEA - Traitements IAU îdF, <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/le-velo-retrouve-sa-place-parmi-les-mobilites-du-quotidien.html>



Le système vélo doit pouvoir intégrer ces deux tendances dans son raisonnement global. Que ce soit un vélo en libre-service fourni par l'employeur ou l'équipement du salarié par ses propres moyens (le salarié achète un vélo et l'entreprise participe financièrement à cet achat), le système vélo permet de mettre en place des solutions adaptées aux besoins des collaborateurs.

Par exemple, une offre de vélo en libre-service est parfaitement adaptée aux déplacements inter-sites, intra-sites et à une partie des déplacements professionnels (rendez-vous en clientèle, pause déjeuner, réunions sur un site secondaire, ...), tandis que l'offre d'équipement du salarié favorise les trajets domicile-travail. Ainsi, chaque site bénéficie d'un dispositif adapté aux usages des collaborateurs.



Les plans de déplacement entreprise (PDE), inter-entreprises (PDIE) et les plans de déplacement des administrations (PDA) permettent aux entreprises, collectivités, services publics..., d'organiser et de trouver des solutions alternatives à l'auto-solisme dans les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels. Cela concerne directement les salariés, mais aussi les fournisseurs, les clients, les stagiaires ou les visiteurs.

Il s'agit, plus largement d'inciter les salariés, clients et fournisseurs des entreprises d'une zone d'activité à utiliser d'autres moyens de transport que les véhicules carbonés : covoiturage, transports en commun, véhicules électriques, vélos, triporteurs, marche à pied, etc ... En parallèle, ces initiatives peuvent être soutenues techniquement et financièrement par l'ADEME et la Région.

Les plans de déplacement, en faveur des modes actifs, sont de bons moyens pour structurer la mobilité interne, tout en renforçant les actions RSE de l'entreprise en valorisant une pratique saine et éco-responsable.



## II.2.2. Une politique vélo efficace en entreprise et collectivité

Le fait est, qu'un certain nombre de salariés utilisent déjà le vélo pour les déplacements domicile-travail. Mais peu d'entreprises sécurisent leurs collaborateurs où réfléchissent à une politique vélo. En parallèle, dans le cadre de de l'Agenda 21 et des politiques RSE, les entreprises et collectivités concentrent leurs actions autour de leurs salariés. Ce système est une réponse aux préoccupations salariales. Il met en place une solution complète et économique, favorisant la santé des utilisateurs et un impact favorable pour l'environnement. De plus, l'image de l'entreprise est valorisée à deux niveaux :

**« Le système vélo intègre l'ensemble des composantes nécessaires à une politique vélo efficace au sein des entreprises et des collectivités »**

- en interne grâce au développement d'un nouveau service sain et économique. **Ce service améliore la vie au sein de l'entreprise et contribue au bien-être quotidien des employés.** Les salariés sont les premiers influenceurs de la « marque employeur », le système vélo permet donc de répandre une image positive.
- en externe en communiquant sur la politique vélo auprès de l'ensemble des collaborateurs. L'image qui en ressort est celle d'une **entreprise impliquée dans les actions RSE, soucieuse des préoccupations salariales et innovante** en matière de mobilité.

Le système vélo intègre l'ensemble des composantes nécessaires à une politique mobilité durable efficace en entreprises et collectivités (conseil, formation, sécurité, entretien, accompagnement). En intégrant ce modèle, les entreprises et les collectivités font le premier pas vers le développement de l'intermodalité et des modes actifs. Selon le livre *Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables* publiées en 2014 par le comité 21 et les éditions Victoires, l'amélioration des plans de déplacement passera par « **la mutualisation des actions avec d'autres** ». L'objectif est donc d'agencer les différents modes de transport afin d'encourager l'intermodalité des transports, et de permettre une meilleure accessibilité aux différents moyens de déplacement. Le système vélo apporte une solution concrète autour du développement de la pratique cycliste en entreprises et collectivités. Il permet de suivre l'efficacité d'une politique vélo depuis sa phase de préparation jusqu'à l'analyse de l'efficacité des actions.



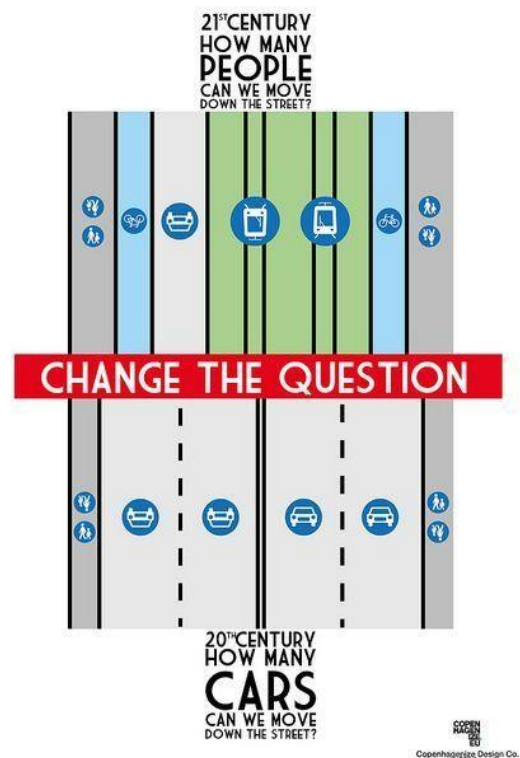
## Conclusion

Les évolutions rapides en matière de déplacements encouragent de plus en plus les modes de transport alternatifs à la voiture. Les solutions d'auto-partage de co-voiturage et de vélo partage progressent très vite et se professionnalisent. Alors que les usages du vélo en ville se multiplient (sous l'impulsion des VLS).

La mise en place d'une solution vélo en entreprise ou collectivité doit s'envisager dans le cadre d'un système complet qui en garantira la réussite.

C'est là que le système vélo intervient, il fournit les clés d'une action vélo efficace en regroupant l'ensemble des étapes nécessaires au bon fonctionnement d'un parc. Il permet d'optimiser les investissements et de disposer de retours permettant d'en mesurer l'impact : évolution des parts modales, santé et bien-être des collaborateurs, efficacité des déplacements, réduction des coûts de déplacements.

En participant aux évolutions de la mobilité, le système vélo se veut être un outil favorisant la pratique cycliste tout en étant complémentaire aux autres modes de déplacements. Au vu des évolutions de la mobilité urbaine, il est primordial d'intégrer l'ensemble des modes de transports dans les problématiques de déplacements : la question n'est plus de savoir combien de voitures peut-on faire circuler dans une rue, mais plutôt, **combien de personnes peut-on faire passer au sein de cette même rue ?**<sup>15</sup>



<sup>15</sup> Mikael Colville-Andersen, Copenhagenize.com, 22 avril 2014, <http://www.copenhagenize.com/2014/04/the-new-question-for-21st-century-cities.html>

## Références

1. Insee, INSEE-SOeS, ENTD 2007
2. Les Français et le vélo en 2012, Club des Villes et Territoires Cyclables, Mai 2013, [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo\\_v3.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/1LesFrancaisetLeVelo_v3.pdf)
3. Vélocité, Budget vélo pas de bobo, [http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC97\\_budget\\_velo\\_pp8-10.pdf](http://www.fubicy.org/IMG/pdf/VC97_budget_velo_pp8-10.pdf)
4. Transport Sia, [http://transport.sia-conseil.com/wp-content/uploads/2009/06/insight\\_travel-and-expenses.pdf](http://transport.sia-conseil.com/wp-content/uploads/2009/06/insight_travel-and-expenses.pdf)
5. Vélo Québec, L'état du vélo au Québec en 2010, [http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ\\_EV2010\\_fr.pdf](http://www.velo.qc.ca/files/file/vq/VQ_EV2010_fr.pdf)
6. Goodplanet.org, Entreprises – guide pratique « réduire les déplacements des collaborateurs », [http://www.1010.fr/sources/1010\\_guidepratique\\_deplacement\\_entreprise.pdf](http://www.1010.fr/sources/1010_guidepratique_deplacement_entreprise.pdf)
7. Goodplanet.org, Entreprises – guide pratique « réduire les déplacements des collaborateurs », [http://www.1010.fr/sources/1010\\_guidepratique\\_deplacement\\_entreprise.pdf](http://www.1010.fr/sources/1010_guidepratique_deplacement_entreprise.pdf)
8. CGDD, Le covoiturage pour le déplacement domicile-travail : quel potentiel ? (2014), <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED107.pdf>
9. DRIEA, Les navettes en Ile-de-France et dans le Bassin Parisien, [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Les\\_navettes\\_en\\_IDF\\_et\\_dans\\_le\\_BP\\_cle0771f1.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Les_navettes_en_IDF_et_dans_le_BP_cle0771f1.pdf)
10. Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, décembre 2013, Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'Énergie
11. Jean-Marie Darmian, ex-président du club des villes et territoires cyclables, Transports publics 2014
12. Hugo Théron, Le vélo à la conquête des villes, <http://www.lagazettedescommunes.com/193592/le-velo-a-la-conquete-des-villes-introduction/>
13. Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Le projet de loi transition énergétique [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGALN\\_referentiel\\_stationnement\\_des\\_velos\\_decembre\\_2013.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGALN_referentiel_stationnement_des_velos_decembre_2013.pdf)
14. Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Le projet de loi transition énergétique, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Transition-energetique-suivez-les.html>
15. Squaremetric, Baromètre des enjeux RSE, <http://www.bdo.fr/pdf/Etude-Enjeux-RSE-2014.pdf>
16. EGT 2010 Stif-Omnil-DRIEA - Traitements IAU îdF, <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/le-velo-retrouve-sa-place-parmi-les-mobilites-du-quotidien.html>
17. Mikael Colville-Andersen, Copenhagenize.com, 22 avril 2014, <http://www.copenhagenize.com/2014/04/the-new-question-for-21st-century-cities.html>



## Bibliographie

**Frédérique Héran**, *Le retour de la bicyclette*, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014

**John Pucher, Ralph Buehler**, *City Cycling*, MIT Press, 2012

**Hervé Bellut**, *De la voiture au vélo: En route vers le changement*, Dangles, 2011

**Véronique Michaud**, *À vélo, vite !*, FYP Éditions, 2014

**Olivier Razemon**, *Le pouvoir de la pédale*, éditions Rue de l'échiquier, 2014

**Comité 21**, *Vraiment durable N°4, penser le développement durable*, Victoires éditions, Automne 2013

## Crédits photo

Cyclez, entreprise spécialisée dans l'installation et la gestion de parcs de vélos à assistance électriques.

**Rédaction** : CYCLEZ - Charles Poretz, Gilbert Laganne, Léonard Despréaux

**Toute reproduction même partielle des contenus de ce livre blanc est soumise à l'autorisation de CYCLEZ ([contact@cyclez.fr](mailto:contact@cyclez.fr))**

