

# LISSAGE DES PICS D'AFFLUENCE DANS LES TRANSPORTS



## LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA GLISSE URBAINE POUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL



### Le vélo : un mode de transport de plus en plus privilégié

La dernière Enquête globale transport (EGT 2020) a montré que l'usage du vélo a augmenté de près de 30 % en Île-de-France en 10 ans. L'usage de ces nouvelles formes de mobilités, sur des petites et moyennes distances, est un excellent moyen de réaliser le trajet domicile-travail et de désengorger les transports en commun et le trafic routier.

On estime que les trajets de moins de 5 km, qui correspondent à 78 % des déplacements en Île-de-France, pourraient être empruntés en vélo occasionnellement ou régulièrement. La pratique du vélo a également l'avantage de favoriser l'activité physique des Franciliens. Une étude indique même que la productivité de l'entreprise augmente de 6 à 9 % lorsque les salariés ont une activité physique régulière.

Sources : étude Goodwill-management à la demande du MEDEF, sept. 2015, rapport de l'OMS.

### Quels sont les bénéfices de la pratique du vélo sur le trajet domicile-travail ?

- En règle générale, les salariés venant à vélo réduisent leur temps de trajet et échappent à la congestion dans les transports en commun. Ils sont donc moins soumis au stress lié aux transports. Cette pratique encourage également les salariés à maintenir une activité physique.
- Développer des actions favorables à l'usage du vélo vient compléter la politique de responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) en contribuant au développement des mobilités non polluantes et alternatives à la voiture personnelle.
- Les usagers peuvent bénéficier des aides régionales en faveur de la pratique du vélo : l'aide à l'acquisition d'un vélo électrique de 500 euros, proposée aux Franciliens depuis début 2020 par la Région et Île-de-France Mobilités, et Véligo Location, service de location longue durée de vélos électriques géré par Île-de-France Mobilités.

À ce jour, la pratique du vélo apparaît comme le moyen de transport à privilégier pour **lutter contre la propagation de l'épidémie du Covid19**. Dans le cadre du déconfinement de 2020, les communes et départements, avec l'aide du financement de la Région Île-de-France, s'investissent dans la réalisation de pistes cyclables temporaires afin de lutter contre la propagation du virus. La nouvelle plateforme en ligne "[À vélo en Île-de-France](#)" met à disposition de tous les Franciliens une carte interactive indiquant les nouveaux aménagements. Le déconfinement a aussi accéléré le projet du RER vélo, imaginé par Le Collectif Vélo Île-de-France et conçu comme un réseau structurant de voies cyclables continues à l'échelle régionale.

# LISSAGE DES PICS D'AFFLUENCE DANS LES TRANSPORTS

## Le territoire de la Défense

Paris la Défense met en œuvre un Plan Vélo avec le soutien de la Région, reposant sur des aménagements cyclables, des stationnements sécurisés, de la signalétique et des services.

### Les bonnes pratiques

- Aménager les abords de l'entreprise (stationnements sécurisés, aménagements cyclables).
- Aménager des locaux aux cyclistes : mettre en place un garage vélos complété de douches, de casiers et d'équipements pour l'entretien des vélos.
- Offrir des services et animations pour sensibiliser et informer les salariés : proposer des formations sur la prévention routière et la pratique du vélo au quotidien, des séances de remise en selle ou des services d'aide à la réparation. Ces actions s'intègrent à la démarche sociale de l'entreprise et peuvent être proposés pour des coûts assez réduits.
- Réaliser des enquêtes internes pour connaître les usages et les attentes des salariés sur ce sujet.
- Mettre en place une flotte de vélos avec logo de l'entreprise pour accroître la visibilité de celle-ci.
- Soutenir financièrement les employés cyclistes : depuis le 1er janvier 2020, l'indemnité kilométrique est remplacée par le « Forfait mobilité durable » (Loi d'Orientation des Mobilités), qui offre la possibilité aux entreprises de verser jusqu'à 400 € par an sans charges ni fiscalité aux salariés réalisant le trajet domicile-travail à vélo ou par covoiturage. Il est exonéré de cotisations sociales pour l'entreprise et d'impôt sur le revenu pour le salarié. Ces aides pourront prendre la forme de « titres-mobilité », sur le modèle des tickets-restaurant. Sont concernés le vélo personnel, le covoiturage, les engins de déplacement personnels partagés (trottinettes et scooters en freefloating, etc.) ainsi que l'auto-partage à motorisation non thermique. Ce montant de 400 € est cumulable avec le remboursement de l'abonnement transport, mais la somme des deux montants est plafonnée à 400 €.
- Négocier annuellement avec ses employés les conditions de mobilité entre le domicile et le lieu de travail, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités.

**Exemple locaux :** Ces bonnes pratiques fonctionnent, en témoigne l'expérience de RTE sur le territoire de la Défense, qui a mis en place l'Indemnité Kilométrique Vélo depuis quelques années. 600 collaborateurs en ont bénéficié, avec 292 000 kilomètres remboursés, soit moins de 73 000 € (en moyenne 11€/mois par salarié et 45 km remboursés/mois/salariés).

## Et la sécurité des cyclistes ?

L'insécurité lors des trajets en vélo est souvent l'argument des plus réfractaires à la pratique. Pourtant, le document ci-contre montre que le nombre d'accidents n'est pas corrélé au nombre de déplacements à vélo. Au contraire, lorsque la pratique du vélo décolle, le risque d'accident diminue. On appelle ce phénomène « la sécurité par le nombre ». Plus les cyclistes sont nombreux sur l'espace public, plus ils sont prévisibles par les autres usagers, mieux ils sont vus et plus le risque d'accident décroît. Par rapport aux autres modes de déplacements, le risque à vélo n'est pas plus ou moins important. Ainsi, si l'on s'intéresse à la distance parcourue, le risque d'être tué pour le piéton est deux fois plus élevé que pour le cycliste.

Le risque d'être tué en deux-roues motorisé est 32 fois supérieur à celui de l'automobiliste avec plus de 800 tués et 15 000 blessés gravement chaque année. C'est pourquoi il faut lutter contre l'amalgame aisément pratiqué lorsque l'on parle de « deux roues ». Le risque à vélo est également moins important en ville : les 2/3 des cyclistes décèdent hors agglomération. Les blessures sont plus graves en cas d'accidents hors agglomération.

	ETG 2001	ETG 2010	EVOLUTION
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS À VÉLO	300 000	650 000	+ 117%
NOMBRE D'ACCIDENTS	1064	1090	~STABLE

Source IAU-Idf