



METTRE EN PLACE DES ACTIONS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'ACCIDENT À VÉLO



/ CONTEXTE

« Le meilleur moyen de voir s'accroître le nombre d'accidents du travail et de trajets à vélo, c'est de ne pas avoir de politique de prévention et de promotion du vélo. »

L'accidentalité à vélo est un sujet d'intérêt et de vigilance pour les employeurs. Après avoir évoqué la responsabilité des employeurs et le cadre juridique des accidents à vélo dans [une première fiche](#), nous vous proposons d'en savoir plus sur les ressorts de cette accidentalité : quels sont les publics et les territoires les plus à risques ? Les situations les plus accidentogènes ?

En miroir de cette connaissance du risque, nous aborderons les bonnes pratiques et le panel d'actions de prévention pour réduire le risque. Nous nous appuyons sur un certain nombre d'initiatives exemplaires menées par des employeurs pro-vélo, conscients que des actions de prévention et sécurité structurent efficacement une stratégie sur le vélo au travail.

/ ETAT DES LIEUX : LE RISQUE D'ACCIDENTS À VÉLO, EN FINIR AVEC LES IDÉES REÇUES

QUELQUES CHIFFRES SUR L'ACCIDENTALITÉ À VÉLO EN FRANCE ET SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

L'accidentalité à vélo présente son lot de représentations et d'idées reçues. Pour y répondre et vous offrir une information fiable, notre analyse s'appuie sur les chiffres du BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation) exploités par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), mais aussi des travaux de redressement et de mise en perspective de chercheurs de l'Université Gustave Eiffel. Ils permettent de souligner que l'accidentalité routière, et a fortiori l'accidentalité vélo, est bien souvent sous-estimée, du fait de l'absence de déclaration d'un certain nombre d'accidents. Il existe donc une différence entre les chiffres sur les décès liés à un déplacement à vélo, qui sont fiables en lien avec les déclarations et suivi des données de la gendarmerie et la police nationale, et ceux sur l'accidentalité, sujets à caution et extrapolations.

Avant d'analyser la vulnérabilité des différents publics cibles et territoires en termes d'accidentalité à vélo, il convient de rappeler que **l'accidentalité augmente moins vite ces dernières années que la pratique. L'accidentalité mortelle à vélo a même baissé de 8 % entre 2022 et 2023**, preuve que la sécurisation et le développement d'aménagements et de politiques cyclables permettent de réduire l'accidentalité par cycliste, et en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Dans cette section, nous allons vous présenter les grandes connaissances, points de vulnérabilités territoriales et populationnels sur l'accidentalité à vélo, symbolisés par deux personas : Jean-Michel et Sonia.



Persona 1

Jean-Michel - 62 ans
Cycliste sportif en rural
et vélotaffeur occasionnel

« L'écrasante majorité des cyclistes tués sont des hommes, sur des trajets de loisir. 40 % des tués ont plus de 55 ans et pratiquent hors agglomération. »



Persona 2

Sonia - 36 ans
Usagère du vélo utilitaire
en proche banlieue d'une agglomération

« 71 % des cyclistes blessés légèrement font suite à une chute seule. Ils vivent généralement en agglomération. Pour les trajets utilitaires, les femmes sont plus largement représentées dans les blessés légers. »

ACCIDENTS GRAVES ET MORTELS À VÉLO : UNE PROBLÉMATIQUE FORTE POUR LES TRAJETS DE LOISIR ET UNE VULNÉRABILITÉ GRANDISSANTE DES VAE

C'est un des enseignements forts des bilans annuels de l'accidentalité réalisés chaque année par l'ONISR. La majorité des accidents graves et mortels à vélo ont lieu hors agglomération (56 % des tués pour le vélo). Plus généralement, la majorité des accidents mortels sur les trajets domicile-travail (tous modes de transport) ont lieu hors agglomération.

En 2022, ces accidents mortels à vélo concernent dans une majorité écrasante :

- **Des hommes** (pour 87 %, 213 hommes contre 32 femmes),
- **De 55 ans ou plus** (pour 68 % des tués),
- **Sur des trajets de loisir** (73 % des trajets),
- **Des arrêts cardiaques**, 1^{ère} cause de décès pour les accidents seuls.

Une nouvelle dynamique concerne la **vulnérabilité des usagers de VAE** (+72 % de décès entre 2021 et 2022), avec des vitesses de déplacements plus élevées que les vélos traditionnels, mais encore une fois, le public le plus à risque est celui d'usagers de plus de 55 ans sur des trajets de loisir. Dans certaines régions, nous pouvons également observer une hausse de l'accidentologie chez les moins de 25 ans. C'est le cas à l'échelle France et plus particulièrement dans certaines régions, comme la Région Bretagne (ONISR, 2021), notamment pour les accidents graves en VAE.

Le risque d'accident mortel lié au vélotaf est donc limité aux vues des pratiques et des éléments d'accidentologie enregistrés. En effet, **seulement 9 % des décès chez le public masculin serait enregistré sur des déplacements domicile-travail** (ONISR, 2022), avec un nombre global de 21 décès en France (hommes et femmes confondus) en 2022 en France, sur cette typologie de déplacement.

Malgré un fort risque identifié hors agglomération, **une vigilance reste globalement de mise en agglomération, car les usagers du vélo représentaient 17 % de l'ensemble des décès à vélo sur des trajets domicile-travail tout mode de déplacement confondus** (pour seulement 2,5 % de part modale en 2021).

Par ailleurs, en 2022, malgré l'émergence de flottes de vélos de services dans un certain nombre d'entreprises et d'administrations, **aucun décès lié à une utilisation professionnelle d'un vélo n'a été répertorié en France pendant le temps de travail** (ce nombre peut néanmoins osciller entre 0 et 4 décès en fonction des années).

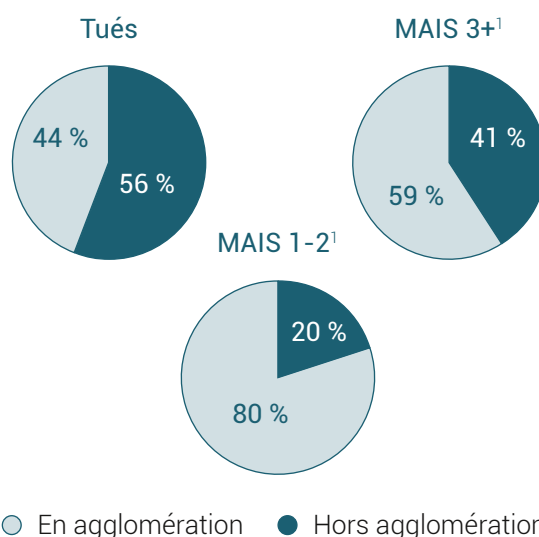
ACCIDENTS LÉGERS, SEULS : UNE VIGILANCE IMPORTANTE POUR LES USAGERS DU VÉLO EN AGGLOMÉRATION ET LES VÉLOTAFFEURS

Le volume d'accidents légers et modérés¹ est **20 fois supérieur aux accidents graves, et près de 200 fois supérieur au nombre de décès à vélo enregistrés par les autorités en 2022** (soit plus de 40 000 accidents à vélo légers et modérés en 2022 ne nécessitant pas d'hospitalisation).

Sur ces 40 000 accidents à vélo, les données des bilans de l'ONISR ne permettent pas d'interpréter la proportion de ces accidents liée à des trajets domicile-travail.

Cependant, comme le souligne les figures ci-dessous, **ce type d'accident léger intervient en très grande majorité en agglomération**, territoire qui présente une part plus significative de déplacements utilitaires, et donc doit être un **motif d'intérêt et de sensibilisation** pour les employeurs et les salariés. Ces accidents touchent par ailleurs une **catégorie de population plus jeune** que les décès à vélo. En Bretagne par exemple, 41 % des accidentés légers avaient moins de 35 ans en 2020 (ONISR, 2021).

Ratio de l'accidentalité à vélo en et hors agglomération (ONISR, 2022)



Cette typologie d'accidents massive, quotidienne, est particulièrement d'intérêt pour les employeurs, d'autant que dans une large majorité des situations d'accidents avec un faible niveau de gravité, **le cycliste chute seul** (72 % des accidents légers et modérés à vélo) et pourrait, dans certains cas, prévenir ce type de risque s'il bénéficiait d'un accompagnement de son employeur.

Selon une thèse réalisée dans le département du Rhône (Boillot-Grasset, 2015) : « Une **plus forte représentation des femmes** est observée parmi les cyclistes accidentés sur un trajet utilitaire », par rapport à d'autres profils d'accidents, notamment de loisir, qui visent quasi exclusivement des victimes masculines. Par ailleurs, l'âge moyen des femmes accidentées est de 36,4 ans, ce qui est inférieur à celui de l'ensemble des répondants.

¹ La terminologie MAIS 1-2 signifie « Maximum Abbreviated Injury Score 1 ou 2 », c'est à dire des accidents légers à modérés ne nécessitant pas d'hospitalisation. En Revanche, les accidents de type MAIS 3+ renvoie à des blessés graves, avec un risque de séquelles.

LES PRINCIPALES OCCURRENCES ET CAUSES D'ACCIDENTS À VÉLO, AVEC UNE FOCALE SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

• Les principales occurrences des accidents à vélo sur les trajets domicile-travail

Si l'on s'attarde sur les travaux universitaires dans le Rhône évoqués dans le paragraphe précédent, l'essentiel des chutes ou des collisions sur trajet utilitaire a lieu en ville (78 %), et plus précisément sur Lyon et le Grand Lyon. **Ces accidents ont surtout lieu sur une route (55 %) ou un aménagement cyclable (40 %) que le cycliste connaît bien (91 %).** Cela nous renvoie au caractère familier des accidents et nous invite collectivement à une certaine vigilance.

Les accidents à vélo lors d'une pratique utilitaire surviendraient moins fréquemment lorsque la météorologie est normale, de jour, et plus souvent lors de conditions dégradées que l'ensemble des accidents. **Près d'un tiers des accidents sur trajet utilitaire se produisent par ailleurs de nuit (30 %)** et une fois sur cinq sans qu'une lumière sur le vélo ne soit allumée. Les parties du corps les plus touchées seraient les bras-mains (50 %), la tête (23 %, dont crâne 17 %), et enfin les jambes (22 % des accidents) - (Amoros et al 2011).

• Les principales causes des accidents à vélo sur les trajets domicile-travail : en intersection à grande vitesse

Les principales causes des accidents à vélo sur ce type de trajet renverraient à un **manque de visibilité en intersection**. Parmi les 7 configurations d'accidents en pratique utilitaire (Billot-Grasset, 2015), 4 d'entre elles sont construites avec la variable « intersection et antagoniste », notamment lors d'un « tourne à droite ». **D'après la base VOIESUR de l'Agence Nationale de Recherche en 2011, 44 % des cyclistes accidentés étaient touchés en intersection.**

Si le défaut d'entretien d'un vélo est l'une des causes majeure du renoncement à la pratique du vélo, **la présence d'un problème mécanique est globalement moins citée lors des situations d'accidents** (il impacterait 12 % des cyclistes accidentés sur des trajets domicile-travail dans l'échantillon). En revanche, les victimes citent plus largement des problèmes comportementaux et d'usages : **22 % des cyclistes accidentés ont déclaré circulé vite ou très vite.**

• Focale sur les causes d'accidents graves

Les accidents à vélo impliquant une collision avec un tiers sont généralement les plus graves. Comme évoqué précédemment, **le fait de démarrer au vert à droite d'un véhicule ou rouler à droite des voitures à un carrefour ou une intersection, soit dans son angle mort, serait responsable de 95 % des accidents mortels de cyclistes femmes à Paris en 2021.** En 2022, dans 40 % des décès cyclistes contre véhicule motorisé, ce dernier est un véhicule utilitaire, un poids lourd ou un autobus, ce qui souligne la forte vulnérabilité vis-à-vis de cette typologie de véhicules, où les zones d'angles mort sont élargies.

Parmi les scénarios d'accidents les plus fréquents, **la traversée du cycliste venant de droite ou de gauche devant le véhicule compte pour 50 % des cas.**

Par ailleurs, dans les accidents mortels impliquant un antagoniste, **la responsabilité de l'antagoniste est présumée dans 65 % des cas**, ce qui implique une vigilance plus grande des cyclistes par rapport à d'autres usagers de la route qui peuvent potentiellement représenter un danger.

• Pour les chutes seules et les blessés légers

En s'appuyant sur les données de l'Université Gustave Eiffel², en lien avec les chutes seules, qui sont rappelons-nous, majoritaires pour les blessés légers et modérés à vélo (72 % des 40 000 blessés en 2022), on identifie des causes récurrentes d'accident :

- Une tentative d'évitement (piéton ou obstacle),
- Une collision avec un obstacle,
- Une glissade sur voie mouillée,
- Un manque de visibilité (de nuit par mauvais temps),
- Un déséquilibre (chargement, bandoulière de sac...).

En conclusion, il convient de retenir que pour la grande majorité des accidents, **le cycliste aurait pu prendre une décision différente, adopter un comportement différent afin d'éviter la chute. Dans ce contexte, l'employeur a un véritable rôle à jouer pour former et sensibiliser ses salariés aux comportements à vélo les plus sécurisants.**



² Alice Billot-Grasset. Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention. Santé publique et épidémiologie. Université Claude Bernard - Lyon I, 2015. Français. NNT : 2015LYO10025.

/ PRÉVENIR LE RISQUE ROUTIER À VÉLO

En cas d'accident de travail d'un salarié qui se déplace à vélo, la responsabilité civile et pénale du chef d'entreprise pourrait être retenue (comme nous l'évoquions dans notre [fiche 1](#) consacrée aux responsabilités de l'employeur). L'employeur doit alors démontrer qu'il a identifié le risque d'accident à vélo et a pris toutes les mesures pour le prévenir. Pour garantir au mieux la sécurité et la santé des salariés, et prévenir les employeurs d'éventuels recours pour faute inexcusable, il est recommandé à tout employeur de **mettre en place un ensemble de mesures de prévention**.

L'identification du risque d'accidents à vélo doit être retranscrite dans le **DUERP**, en particulier pour les unités de travail dont le personnel se déplace régulièrement à vélo (livreurs, commerciaux, logisticiens...). Les mesures de prévention doivent également y figurer. Pour les entreprises dont l'effectif est supérieur ou égal à 50 salariés, les résultats de l'évaluation des risques doivent déboucher sur **un programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail (PAPRI Pact)**. Ces documents doivent être mis à jour annuellement³.

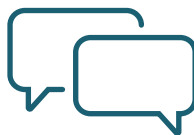
Cette seconde section de la fiche revient sur les principales mesures de prévention des risques qu'un employeur peut prendre. Selon l'INRS⁴, ces mesures se décomposent en 4 grands axes de mitigation des risques.



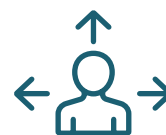
LES COMPÉTENCES
Former ses salariés



LE MATÉRIEL
Assurer l'entretien des vélos personnels et dont l'employeur est propriétaire / locataire



LES COMMUNICATIONS
Communiquer / sensibiliser ses salariés sur les risques, leurs causes et les leviers d'évitements



LES DÉPLACEMENTS
Organiser les déplacements de façon sécurisée



Pour être accompagné dans la réalisation de votre plan d'action de prévention des risques d'accidents à vélo, vous pouvez faire appel à des experts de la prévention :

- **Les associations FUB** : pour leurs connaissances de la pratique sécurisée et de l'agilité à vélo, de la politique vélo locale, des services vélos et maillage des pistes cyclables,
- **Les CARSAT** : elles sont régionalisées et aident les employeurs dans l'élaboration de plan de prévention du risque routier⁵. Voir notamment la plateforme qui vous permet gratuitement d'identifier vos risques routiers professionnels, de les évaluer et d'obtenir des pistes d'action : [Risque Routier Pros](#).



³ Voir Articles L4121-3 et L4121-3-1 du Code du travail. Voir aussi [Document unique d'évaluation des risques professionnels : quelles évolutions ? - Actualité - INRS](#).

⁴ [Risques routiers. Démarche de prévention - Risques - INRS, 19/04/223](#).

⁵ Les CARSAT délivrent des « ristournes trajet », c'est-à-dire une minoration du taux de cotisation ATMP. La minoration du taux varie de 25 % à 87,7 % en fonction des efforts réalisés par l'employeur. Les conditions d'attribution varient d'une CARSAT à l'autre. Voir à titre d'exemple les conditions de la CARSAT Pays de la Loire : [Ristourne trajet \(carsat-pl.fr\)](#).

Un des chiffres marquant de la première section de cette étude est que **72 % des chutes à vélo interviennent seules**, sans collision avec un tiers. L'utilisation du vélo comme moyen de déplacements est une compétence qui s'acquiert particulièrement en milieu urbain où se côtoient une grande diversité de modes de déplacement. Dans un contexte de hausse constante de la pratique, les employeurs ont un rôle à jouer pour proposer des actions de formations théoriques et pratiques aux salariés qui en font la demande. De nombreux professionnels ([vélo-écoles](#)) ont un catalogue de formations à destination des employeurs. Le programme OEPV référence plus de 200 structures partout en France réalisant ces forma-

tions⁶. Quatre grandes catégories d'accompagnement sont présentées dans le tableau ci-dessous et détaillées dans une [fiche ressource dédiée au sujet](#). Aux côtés de ces formations, les entreprises peuvent également donner accès à des e-learning sur la conduite sécurisée à vélo. Ces e-learning sont moins pratiques et personnalisés, mais peuvent permettre de toucher un plus grand nombre de salariés à l'échelle d'une institution.

Les grandes catégories de formations aux déplacements sécurisés au vélo au travail sont listées dans le tableau suivant. L'ensemble des actions de formation au déplacement sécurisé à vélo au travail sont détaillées dans la fiche ressource suivante.

Formation ⁷	Contenu	Modalités	Public
La route vue du guidon	<ul style="list-style-type: none"> Code de la route spécifique aux cyclistes Bons comportements à adopter sur la chaussée 	<ul style="list-style-type: none"> En groupe (10 à 20 participants maximum) <ul style="list-style-type: none"> 1h à 1h30 En salle / visio 	<ul style="list-style-type: none"> Tout public, du néo-cycliste au confirmé
Rouler en sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Partie théorique : préparation du vélo, conseils pratiques Partie pratique : parcours en ville avec moniteur 	<ul style="list-style-type: none"> En agglomération Parcours défini par le formateur <ul style="list-style-type: none"> 1h30 	<ul style="list-style-type: none"> Tout public sachant déjà se déplacer à vélo
Remise en selle	<ul style="list-style-type: none"> En fonction des besoins: exercice de conduite sur espace protégé, choix d'itinéraire, identification des aménagements, conseils sur l'entretien / le choix du vélo 	<ul style="list-style-type: none"> Séance individuelle ou petit groupe (<3) Lieu extérieur à l'entreprise 	<ul style="list-style-type: none"> Public débutant Public en manque de confiance, lié à une interruption de la pratique
Prise en main VAE	<ul style="list-style-type: none"> Découverte des spécificités du VAE 	<ul style="list-style-type: none"> Sur espace sécurisé <ul style="list-style-type: none"> 1h 	<ul style="list-style-type: none"> Tout public sachant déjà se déplacer à vélo et disposant d'un VAE
Coaching vélo⁸	<ul style="list-style-type: none"> Accompagnement du salarié sur le choix d'un itinéraire, le choix d'un vélo, les aides financières disponibles <ul style="list-style-type: none"> Accompagnement sur les premiers trajets 	<ul style="list-style-type: none"> En interne (peut être réalisé par un référent vélo) <ul style="list-style-type: none"> En externe 	<ul style="list-style-type: none"> Tout public



Cas de la mise à disposition de vélo aux salariés

Lorsque l'employeur met à disposition de ses salariés un vélo, il est fortement recommandé de lui faire signer une charte de bonne conduite / d'attester sur l'honneur de savoir se déplacer à vélo en milieu urbain. Les prestataires de flottes de vélo d'entreprise proposent généralement une session courte de prise en main du vélo lors de la remise de la flotte. Cette session de sensibilisation ne se substitue pas à une formation sur les déplacements sécurisés à vélo proposée par des professionnels certifiés, en association, club sportif ou avec des moniteurs indépendants.

⁶ Jusque fin 2025, le programme OEPV prend en charge à hauteur de 60 % des formations.

⁷ Les noms de prestations sont ceux du programme OEPV, des prestataires peuvent utiliser des terminologies différentes mais avec un contenu similaire, voire notamment catalogue de prestation de Vélocité Bordeaux : [Devis 2017 \(velo-cite.org\)](#) ou celui de la Maison du Vélo Toulouse : [catalogue-pro-mdv_2024_web.pdf \(maisonduvelotoulouse.com\)](#).

⁸ Cette formation n'est pas proposée par le programme OEPV et ne peut pas faire l'objet d'une subvention de 60 %. Voir fiche REX Baie Armor Transport, FUB, mars 2024.

Paris Habitat - Employeur Pro-Vélo



Cet employeur labellisé niveau OR propose des formations type « rouler en sécurité » agrémentées d'une visite sur le thème de la découverte du patrimoine architectural de Paris Habitat. Ce format innovant, appelé « balade enthousiasmante », mêle l'utile à l'agréable. Des ateliers de sensibilisation sur la conduite sécurisée à vélo sont également animés par la préfecture de Police pendant la semaine de la mobilité durable.

[> Lire le retour d'expérience.](#)

Baie D'Armor Transport - Employeur Pro-Vélo



Le référent vélo accompagne les nouveaux salariés et ceux qui le souhaitent dans l'élaboration d'itinéraires personnalisés (en fonction du vélo, de l'expérience) et sécurisés.

[> Lire le retour d'expérience.](#)

LE MATÉRIEL

La réparation et l'entretien du vélo est une **action de prévention à cheval entre le management des compétences et celui des véhicules**. Bien que le défaut d'entretien du vélo ne soit rarement en cause dans un accident (12 % des cas), il est une des principales raisons de l'arrêt de la pratique. Tout au long de l'année, des sessions d'entretien et de réparation de vélos peuvent être mis en place pour les vélos personnels des salariés. De nombreux prestataires proposent ce service aux employeurs. Généralement, un mécanicien se déplace au moins une demi-journée et entretient / répare les vélos déposés par les salariés⁹.

La formation « Rouler en sécurité » peut comprendre un module sur l'entretien du vélo, pour attirer l'attention du salarié sur les points vulnérables du vélo et lui transmettre des conseils sur le rythme adéquat de révision des différentes pièces de son vélo.

Des **ateliers participatifs** peuvent également être mis en place sur le site de l'employeur. Au cours de ces ateliers, c'est le salarié qui réalise des actes de maintenance / réparation de son vélo, sous la supervision d'un mécanicien. Il s'agit d'une occasion pour les salariés d'apprendre à entretenir par eux-même leur vélo. L'entretien de son vélo personnel est une maintenance relativement accessible au plus grand nombre et peut faire l'objet d'une formation. Ces ateliers ou formation sont souvent dénommés « auto-réparation ».

Les principaux points de contrôle d'un vélo sont :

- ✓ **Pneus** : vérification de l'état et niveau de pression,
- ✓ **Freinage** : vérification de l'efficacité du freinage (avant ET arrière), niveau d'usure des plaquettes, changement régulier des câbles / gaines,
- ✓ **Serrage** : s'assurer du bon serrage du guidon et de la selle en priorité,
- ✓ **Lumière** : l'éclairage est obligatoire de nuit et quand la visibilité est amoindrie. Les éclairages avant et arrière doivent être fonctionnels.



Cas de la mise à disposition de vélo aux salariés

L'employeur mettant à disposition de ses salariés des vélos sous forme de vélos de fonction ou de vélos de service, doit prévoir un entretien régulier de ces vélos sous peine d'exposer un engagement de sa responsabilité civile / pénale en cas d'accident d'un salarié.

Un arrêt de la chambre civile de la Cour de Cassation a par exemple reconnu que le fait de laisser circuler un véhicule d'entreprise avec des pneus usagés et un système de freinage défectueux constitue une faute inexcusable de l'employeur¹⁰.

Les prestataires de flottes de vélos d'entreprise incluent systématiquement une maintenance curative et parfois préventive (à raison d'une fois par an minimum). La présence de maintenance préventive peut être un critère de choix déterminant puisqu'elle permet d'anticiper en amont la défaillance mécanique.

⁹ Jusque fin 2025, le programme OEPV prend en charge à hauteur de 40 % des formations.

¹⁰ Cour de cassation, 2e chambre civile, 25 octobre 2006.

Des **kits de sécurité** peuvent être remis aux salariés. Ils ont vocation à :

- **Sensibiliser** les salariés à l'utilisation d'équipements de sécurité qualitatifs,
- **Prévenir** le risque d'accidents principalement en améliorant leur visibilité.

Contenu possible des kits :

- **Gilet rétroréfléchissant**

Obligatoire hors agglomération de nuit, il est recommandé de le porter sous toutes les conditions de visibilité et météorologiques. Les gilets à scratch doivent être évités car ils s'usent rapidement et peuvent abîmer les vêtements. Plusieurs tailles doivent être fournies pour s'adapter aux différentes morphologies. Les gilets peuvent être logotés aux couleurs de l'entreprise.

- **Pince pantalon jaune**

Evite de coincer ou frotter son ourlet de pantalon contre la transmission de son vélo, cet accessoire améliore la visibilité latérale.

- **Eclairage avant / arrière**

Obligatoire de nuit et sous conditions de visibilité réduite ([voir test FUB](#)).

- **Casque**

Bien que le port du casque soit non obligatoire dans la réglementation française et que les chocs à la tête sur les trajets domicile-travail concerne une minorité d'usagers accidentés (Université Gustave Eiffel, 2015), de nombreux employeurs proposent le port du casque. Inclure le casque dans un kit sécurité peut correspondre aux aspirations légitimes d'un certain nombre d'usagers et constituer un levier de sécurisation pour accompagner leur pratique. Pour un confort et une sécurité optimale, une taille de casque adaptée doit être proposée à chaque salarié.

- **Autres accessoires de visibilité**

De multiples équipements augmentent la visibilité des cyclistes : « sursac » jaune, couvre casque jaune, gant jaune (de nuit, il améliore la visibilité de l'indication d'un changement de direction), catadioptré, écarteur de danger.

LES COMMUNICATIONS

- **Communiquer pendant les trajets**

Que ce soit en voiture ou à vélo, téléphoner au volant (ou au guidon) accroît les risques d'accident. Une conversation téléphonique même avec un dispositif de kit mains libres entraîne une distraction cognitive qui détériore l'attention du conducteur. Selon l'INRS, le risque d'accident est multiplié par trois. Il est donc nécessaire **d'interdire toute communication en déplacement à vélo**. Un protocole de communication peut être instauré permettant au salarié de rester en contact avec ses clients et son manager sans se mettre en danger. Ce protocole peut instaurer les mesures suivantes :

- Interdiction de l'usage du téléphone quand le salarié est en déplacement quel que soit le dispositif utilisé,
- Communiquer lorsque le salarié est à l'arrêt,
- Instaurer un message vocal indiquant que le salarié est en déplacement,
- Renvoyer automatiquement les appels.



Le Centre d'Ingénierie du Matériel de la SNCF (au Mans) - Employeur Pro-Vélo

Ce site employeur propose à ses salariés le choix de 3 accessoires d'éclairage et de sécurité à l'approche de l'hiver (sur 8 disponibles). Les équipes SNCF profitent de cette remise d'accessoires sécuritaires pour dispenser des conseils sur l'utilisation, la compatibilité et l'installation des équipements. En contrepartie, les salariés doivent compléter une charte d'engagement et de port des accessoires, dont un exemplaire est accessible à [ce lien](#).



Il est interdit de porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre un son (écouteurs, oreillettes ou casque audio). L'usage du téléphone tenu en main est également interdit. En cas de non-respect de cette règle, le cycliste est passible d'une amende forfaitaire de 135 €.

• Communiquer pour prévenir le risque d'accident

Tous les salariés sont susceptibles d'utiliser leur vélo au moins pour leur trajet domicile-travail. Pour sensibiliser tous les salariés, un employeur peut communiquer régulièrement à son personnel via différents canaux :

- Newsletter,
- Forum d'échange interne spécifique au vélo,
- Affichage papier,
- Guide interne sur le vélo.

Différentes thématiques peuvent être abordées :

- Equipements obligatoires / facultatifs,
- Comportements sécurisants à adopter,
- Guides et accompagnements en cas d'accident,
- Témoignages de salariés à la suite d'un accident vécu ou évité,
- Dispositifs de prévention interne (coaching, formation, atelier de réparation, kit sécurité,...).

Il n'est pas nécessaire de réaliser des communications inédites. Il convient de rappeler aux salariés que les accidents à vélo sur des trajets domicile-travail ont dans leur immense majorité peu de conséquences sur la santé physique (accidents légers à modérés), et que des mécanismes de prévention efficaces existent. Les référents vélo peuvent s'appuyer sur de nombreuses ressources existantes :

Thèmes	Qui et quoi ?
Comportements sécurisants	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches thématiques - Pro Vélo Sud Ile de France • Fiches thématiques - ADAV Lille
Eclairages	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne Cyclistes, brillez ! - FUB • Parangonnage éclairages - FUB
Equipements	<ul style="list-style-type: none"> • Equipements obligatoires / recommandés - DSR
En cas d'accident	<ul style="list-style-type: none"> • Que faire en cas d'accident à vélo - Paris en Selle

Pour infuser auprès des salariés, ces communications peuvent être lancées tout au long de l'année. Il est recommandé de renforcer vos campagnes d'octobre à mars, période au cours de laquelle les déplacements se font davantage de nuit ou avec une visibilité réduite et dans des conditions météorologiques souvent difficiles (pluie, neige et parfois verglas). **Au cours de cette période, il est encore plus important d'adopter des comportements sécurisants, et de s'équiper correctement.** Pour retrouver tous les conseils pour se déplacer à vélo en hiver, vous pouvez consulter la fiche dédiée¹¹.

Henkel France - Employeur Pro-Vélo



Henkel France (Boulogne Billancourt) multiplie les média pour toucher tous ses salariés sur les sujets prévention :

- Dans son guide interne du vélotaf,
- Une campagne d'affichage physique sur 2 risques majeurs pour les cyclistes (l'emportière et le changement de direction des automobiles),
- Un quizz interne sur la sécurité routière et la prévention de l'accidentalité à vélo.

> [Lire le retour d'expérience.](#)



¹¹[Le Vélo au travail l'hiver](#), FUB, janvier 2024.

LES DÉPLACEMENTS

• Rationaliser les déplacements professionnels

Eviter le risque routier peut signifier :

- Ne pas se déplacer : de nombreux outils numériques permettent d'échanger à distance,
- Regrouper des rendez-vous situés au même endroit.

Quand le déplacement est nécessaire, une réduction de l'exposition au risque d'accident est permit en :

- Privilégiant des trajets en intermodalité train/bus + vélo OU covoiturage + vélo,
- Evitant les trajets à vélo sur les routes hors agglomérations sans espace propre,
- Evitant les trajets à vélo de nuits, avec une visibilité limitée ou dans des conditions météorologiques dégradées.

• Cartographier les itinéraires sécurisés

En ce qui concerne les trajets domicile-travail, **l'employeur peut faire contribuer ses salariés cyclistes pour identifier les trajets les plus sécurisés à proximité du lieu de travail**, ainsi que les points de dangers les plus importants sur ces trajets.

Une cartographie collaborative peut être réalisée à cette fin. Différentes technologies existent, les employeurs peuvent par exemple s'appuyer sur [Open Street Map](#), libre de droit, qui permet notamment de pointer des zones de danger ou de travaux sur une carte.

Différentes bases de données existantes à l'échelle nationale ou locale¹² identifient les points noirs, c'est-à-dire les aménagements cyclables perçus par les usagers comme

étant dangereux, et peuvent être utilisées par l'employeur. Nous pouvons en ce sens citer les interfaces du Baromètre FUB et de l'application Vigilo.

• Dialoguer / interpeller l'AOM

À l'origine de flux pendulaires, **l'employeur a un rôle à jouer dans l'aménagement de l'espace public**. Il peut interpeller l'Autorité Organisatrice de la Mobilité pour faire remonter les besoins d'aménagement cyclables, de sécurisation de carrefours ou encore de service de mobilité (vélos en libre-service, totem de gonflage / réparation...). Cette remontée d'information peut se faire aussi par l'intermédiaire d'une association pro-vélo locale¹³, d'un club employeur dédié à la mobilité, ou d'une démarche de plan de mobilité employeur commun (PDMEC)¹⁴.

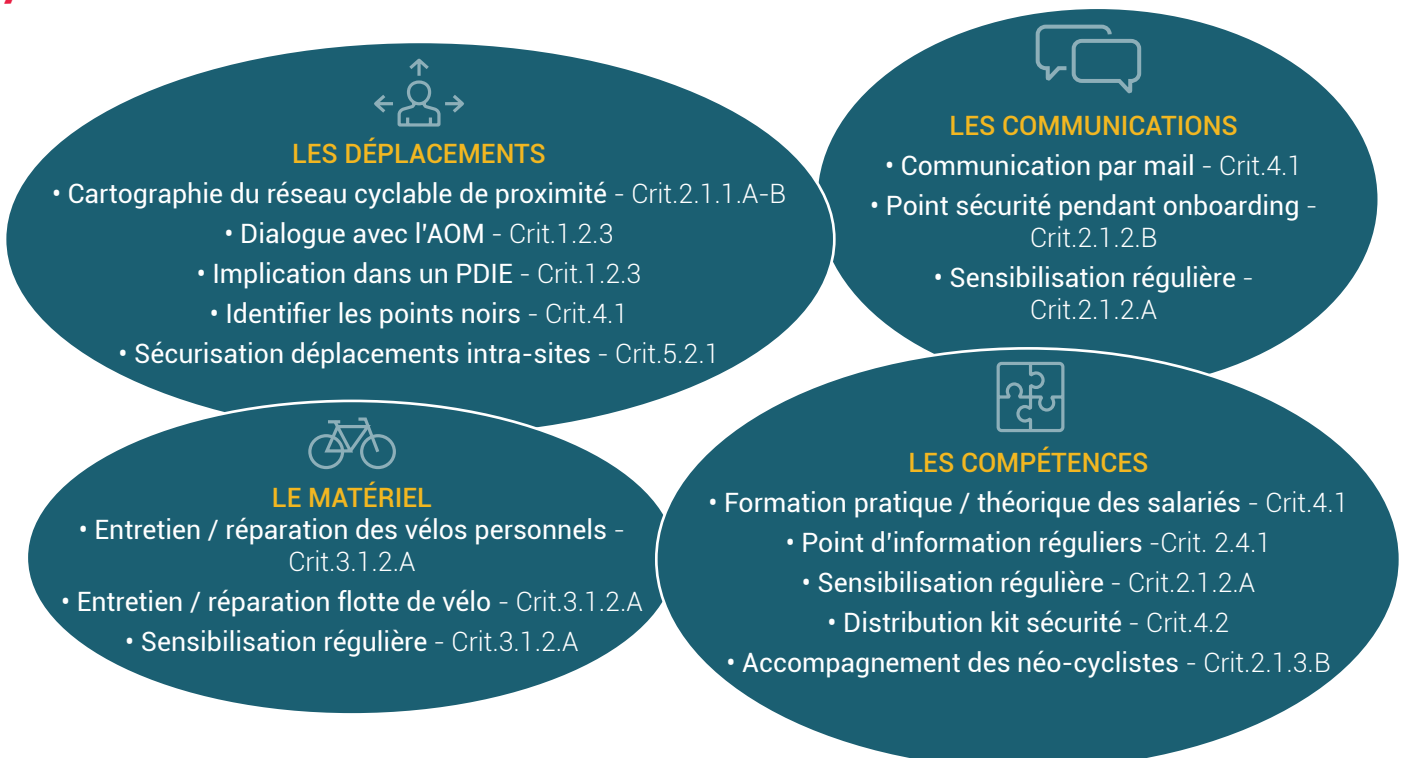
Le CLE 7

Le CLE 7 est un club d'employeurs situés dans le 7^e arr. de Lyon (quartier Part Dieu) réunissant 60 employeurs et 25 000 salariés. Ce club dispose d'une commission mobilité qui permet :

- De mettre en commun des outils, notamment un guide de sensibilisation pour les cyclistes et des fiches thématiques sur le code de la route du cycliste ([voir ressources publiques](#)),
- D'être l'interface entre les employeurs membres du club et la métropole de Lyon afin de faire remonter des enjeux, notamment de sécurisation de trajets à vélo.

[> Lire le résumé du webinaire.](#)

/ SCHÉMA DE SYNTHÈSE



¹² [Vigilo](#) est disponible dans certaines communes. Il permet à tout citoyen de faire remonter en direct un danger sur une carte collaborative + [barometre.parlons-velo.fr/2021/carte](#). Le Baromètre des villes cyclables est une enquête nationale menée par la FUB tous les 2 ou 3 ans. Des priorités d'aménagements sont répertoriés sur une carte collaborative.

¹³ Voir la liste des [associations membres de la FUB](#).

¹⁴ Voir le [webinaire FUB](#) à ce sujet.