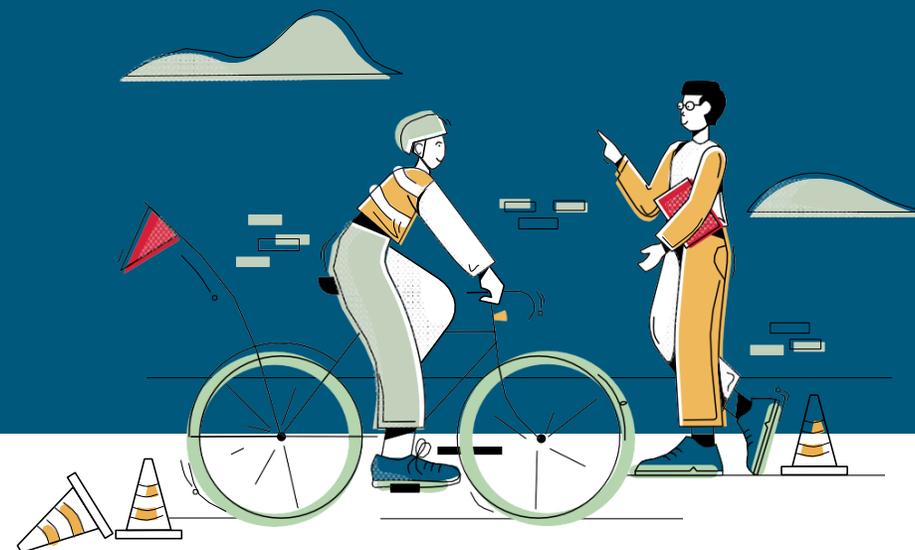


## Webinaire n°15 :

# Prêts de VAE, complémentarité vélo/train : *Quelles opportunités pour les employeurs ?*

27 février 2024



# La Communauté Employeur Pro-vélo : c'est quoi ?

Employeurs inscrits à OEPV



OEPV  
Objectif Employeur  
Pro-Vélo



- **Portée par la FUB** (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
- **Ouverte à l'ensemble des 1600 entreprises**, associations et administrations inscrites au programme [Objectif Employeur Pro Vélo](#).
- **Des évènements** et **des ressources** pour renforcer la place du vélo dans les trajets domicile-travail dans l'ensemble des territoires, en France.



Plateforme web et un  
espace d'échange



Webinaires  
Thématiques



Café des  
référénts vélos



Fiches  
Thématiques



Fiches REX



Ateliers et journées  
d'étude



Evènements locaux

[labelemployeurprovelo@fub.fr](mailto:labelemployeurprovelo@fub.fr)

## ■ Un espace « Ressources et évènements »

### Ressources

Explorez nos ressources, régulièrement mises à jour, pour développer votre culture pro-vélo. Une partie des publications sont accessibles à tous et **des documents exclusifs sont réservés aux membres de la communauté**. A gauche, vous pouvez trier les ressources par type ou thématique pour une navigation simplifiée.

Type de ressources

- Fiches « Retour d'expérience »
- Fiches « Thématiques »
- Newsletter
- Publications de référence
- Replay et comptes rendus

Thématiques

- Communication & Motivation
- Financement
- Inclusion
- Pilotage & Stratégie
- Sécurité
- Services
- Stationnement & Équipement

**Appliquer**



01/02/2024

#### FT 6 - La pratique du vélo l'hiver au travail

Dans cette fiche ressource, nous revenons sur les conditions essentielles pour favoriser la pratique du vélo l'hiver au travail. Nous abordons l'enjeu de l'éclairage, une check-list des besoins matériels, mais aussi des bonnes idées...

Communication & Motivation Sécurité Services

**Voir**



26/01/2024

#### Tests éclairages FUB

L'éclairage à vélo est un élément de sécurité obligatoire, inscrit dans le code de la route : éclairage avant blanc ou jaune, éclairage arrière rouge, et autres dispositifs d'éclairages passifs.

Depuis 2017, la FUB a décidé de...

Sécurité

**Voir**



26/01/2024

#### Comparatif des antivols pour vélos en France

Chaque année la Commission Antivol FUB effectue des tests de résistance sur les antivols présents sur le marché. Elle classe les antivols agréés en deux niveaux d'homologation distincts. Ce moteur de recherche mis à disposition...

Sécurité

**Voir**

## ■ Un espace d'échange / forum

Communauté Employeur Pro-Vélo

### Forum

toutes les catégories | toutes les étiquettes | **Catégories** | Récents | Top

- Profil
- Utilisateurs
- Site Web Communauté
- Administrateur
- Plus
- Catégories
  - FAQ / Découvrir le forum
  - Exprimez un besoin !
  - Les employeurs pro-vélo d...
  - Les grand thèmes du vélo ...
  - Revue de presse
  - Evènements et enquêtes
- Toutes les catégories
- Étiquettes
  - Toutes les étiquettes
- Messages
- Boîte de réception

Catégorie

**FAQ / Découvrir le forum** 3

Venez découvrir le fonctionnement de ce forum, comment poster un sujet, interagir avec des employeurs pro-vélo de votre région, etc.

**Exprimez un besoin !** 1

Exprimez librement vos besoins d'information sur le label, retours d'expérience, blocages juridiques, recherche de prestataires, de financements.

**Les employeurs pro-vélo de ma région** 1

Pour chaque région, un espace de discussion est à la disposition des employeurs pro-vélo.

Récents

- CR Café des Référénts Vélo #19 - Interpeller les collectivités et sécuriser les abords des lieux de travail? 0 2 h
- Recherche guide centralisant les informations sur le vélo 1 4 j
- Les employeurs Lyonnais 0 21 j
- TUTORIEL - Espace d'échange / Forum 0 20 j
- Guide de l'administrateur : premiers pas 2 déc. '23
- Présentez-vous ! 0 22 j
- Règles et interactions entre les membres de la Communauté 3 déc. '23

## Intervention 1 : Goodwatt et prêt VAE pour le vélotaf longue distance



**Etienne Pin**  
Mobilites Demain



**Gaelle Collot**  
Mairie de Blagnac

## Intervention 2 : Intermodalité vélo/train



**Jean-Luc Bahri**  
Monunivert



**Antoine Boutin**  
Ekodev



1) Prêt VAE et Vélotaf longue distance par Goodwatt



# Webinaire communauté OEPV

## Le vélotaf longue distance

27 février 2024

Mobilités  
demain

...  
COMPRENDRE  
...  
ESSAYER  
...  
ADOPTER

# Des interrogations

- Quelles sont les spécificités du vélotaf longue distance à VAE\* ?
- Quels sont les leviers à disposition des employeurs pour développer cette pratique ?

\*VAE : Vélo à Assistance  
Electrique

## Définition du vélotaf longue distance pour ce webinaire

- Déplacements domicile-travail
- Trajet aller supérieur à 10 km
- Trajet entièrement à vélo (pas en intermodalité)
- Utilisation du VAE pour démocratiser cet usage





Pour  
répondre



## Rétrospective GoodWatt

- + Panel de 5 500 collaborateurs participants
- + Tous ont testé un VAE pendant 1 mois
- + 42 % d'entre eux vivent à 10 km du travail



## Témoignage Mairie de Blagnac

- + Employeur labélisé Pro-Vélo
- + Bénéficiaire expérimentation GoodWatt 1 mois à VAE
- + Retour d'expérience sur la pratique longue distance à VAE

# GeodWatt

- Découverte du VAE pendant 1 mois
- - Vélos de qualité et équipements complets
- Gratuit pour les collaborateurs
- Motivation et coaching pendant le test

Avant

5 500

participants

76 %

automobilistes



Pendant

3 jours de vélo /  
semaine

77 %

convaincus

Après

56 %

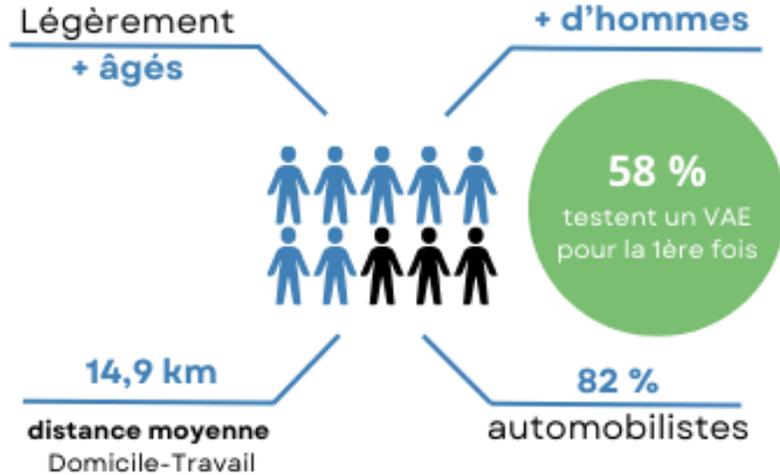
à vélo



# Panel de 2 300 participants > 10 km

Quelle pratique et quelles attentes pour les collaborateurs les plus éloignés ?

## PROFIL :



## ATTENTES PARTICULIÈRES :

++

Aides à l'équipement

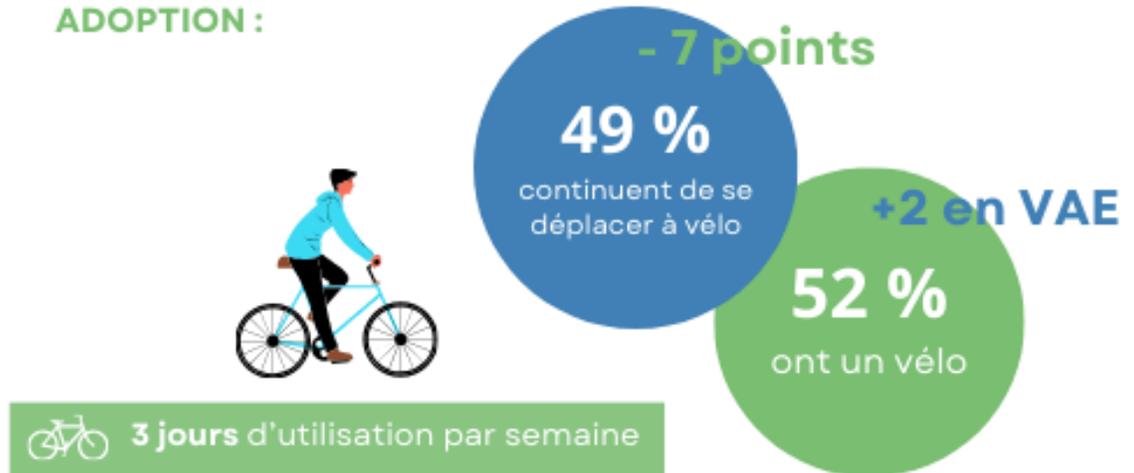
++

Communauté vélo  
Entraide

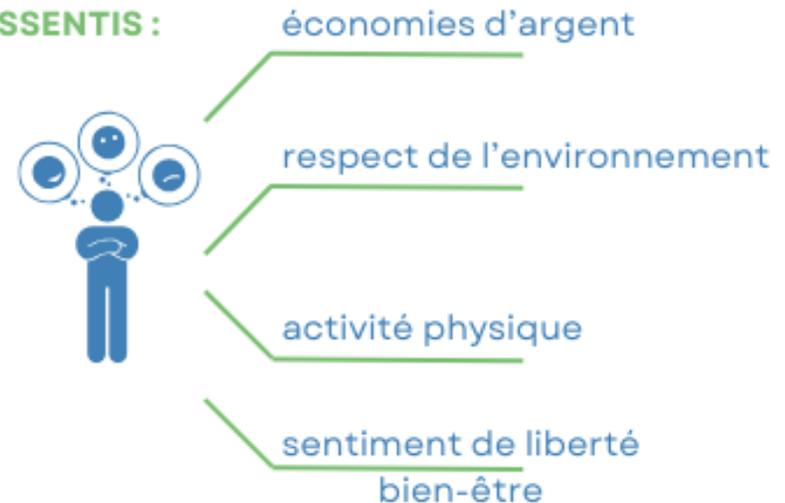
+

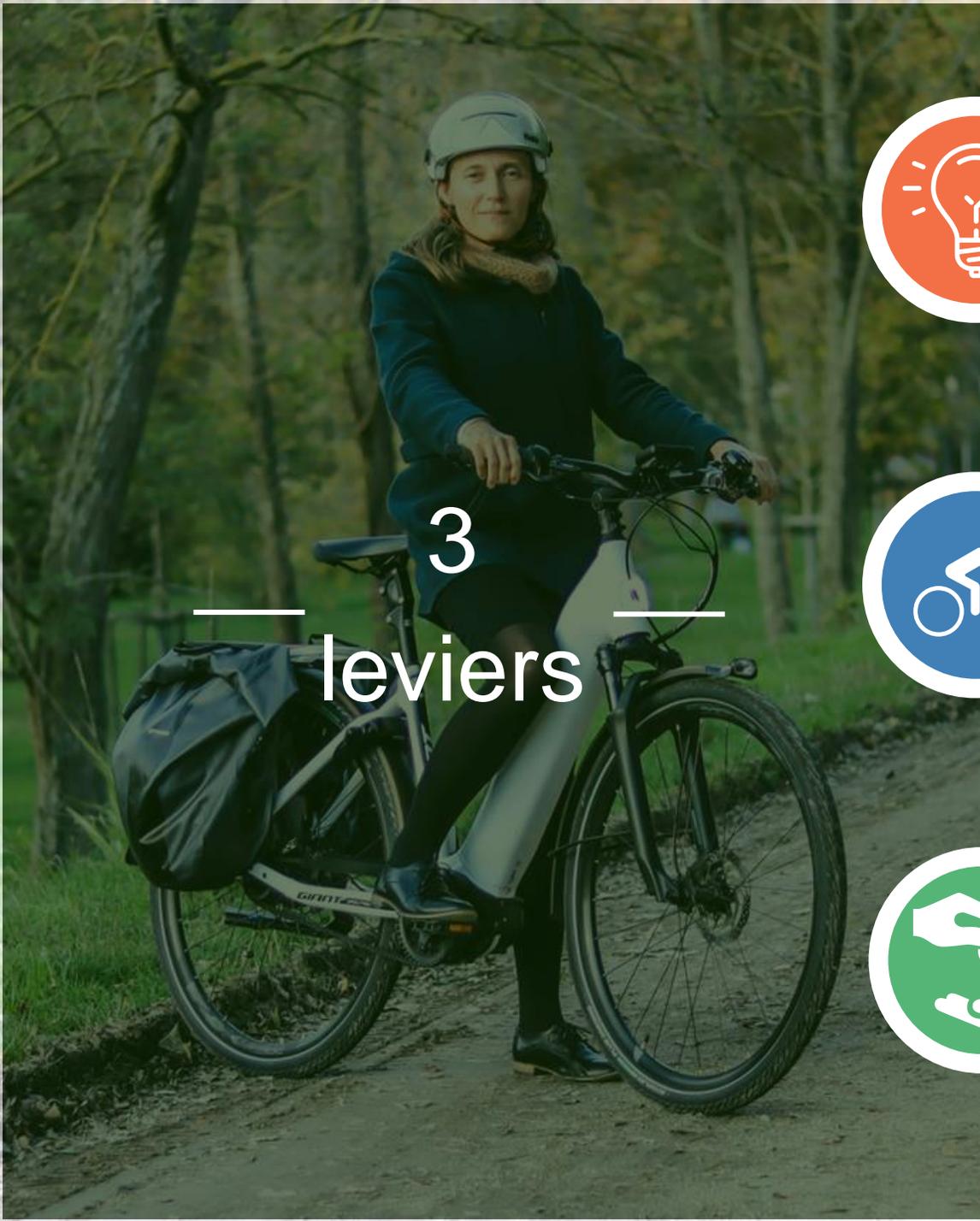
Ateliers participatifs

## ADOPTION :



## RESSENTIS :





3

leviers



### Information

- + Bénéfices du VAE, astuces, pièges à éviter...
- + Joue sur l'équipement et la confiance

Actions employeur : sensibilisations, formations, espaces d'échange, conseils (itinéraire, vélo, équipements), **faire tester**



### Equipements

- + Le bon matériel pour le bon usage
- + Joue sur la confiance

Actions employeur : conseils, espaces sécurisés, aides à l'achat, locations, **faire tester**



### Confiance

- + Se sentir en sécurité sur le trajet et à l'arrivée
- + Se sentir capable physiquement de choisir le vélo

Actions employeur : espaces sécurisés, formations, faire porter sa voix pour + d'infrastructures cyclables, **faire tester**

# Témoignage

Mairie de Blagnac

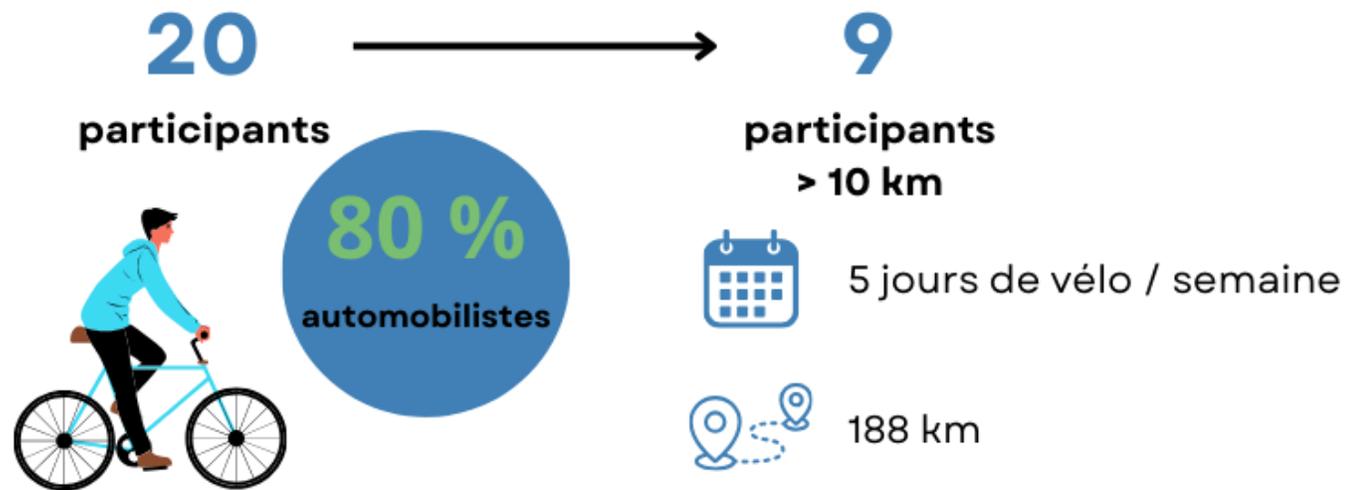


Gaëlle Collot,  
Chargée de mission  
Déplacements  
Mairie de Blagnac

- Employeur labellisé Pro-Vélo
- Bénéficiaire de 2 expérimentations de VAE GoodWatt :  
Printemps 2023  
Mars 2024



# GéodWatt chez



- 6 participants longue distance sur 9 convaincus à l'issue du test
- 6 participants longue distance sur 9 souhaitent s'équiper et avoir leur propre VAE  
Certains se sont équipés depuis





## Freins et leviers employeur

Peur des distances  
trop longues



Essais de VAE



Aménagement du site



Conseils et entraide



Formations



Plaidoyer

Parcours mal  
aménagés



# Autres — initiatives



Aménagement du site



Ateliers vélos



Services et accompagnements



Communauté vélo et entraide

# Témoignage d'une collaboratrice

## PROFIL :

**12 km**

**distance**  
Domicile-Travail



**Automobiliste**  
avant GoodWatt

## ADOPTION :



**200 €**  
d'aides pour  
acheter son vélo

**3 jours d'utilisation par semaine**  
**20 km par jour d'utilisation**



## RESSENTIS :

bonheur du trajet à vélo

retours d'expérience  
entre collègues

bien s'équiper

se tester





Etienne PIN

06 83 34 22 31

[etienne.pin@mobilites-demain.com](mailto:etienne.pin@mobilites-demain.com)

**Mobilités**  
**demain**



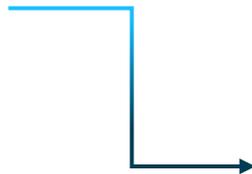
COMPRENDRE  
ESSAYER  
ADOPTER



2) Vélo et transports communs : quels leviers aux mains des employeurs ?

## Le succès du vélotaf repose sur un jeu à 4 : salarié, entreprise, collectivité et AOT !

- **1<sup>er</sup> constat** : Le vélo est l'outil par excellence de la multimodalité et de l'intermodalité avec les transports collectifs.
- **2<sup>ème</sup> constat** : la collectivité et les AOT ont un rôle de prescripteur pour stimuler la multimodalité et l'intermodalité
- **3<sup>ème</sup> constat** : Les entreprises sont le relais (le bras armé) de cet accompagnement, à la fois prescripteur et demandeur



**La question est** : l'offre précède t'elle la demande ou bien est-ce la demande qui crée l'offre ?

## 1<sup>er</sup> constat : Le vélo est l'outil par excellence de la multimodalité et de l'intermodalité avec les transports collectifs.

- Dans un rayon de 2 à 10 km autour d'un arrêt de transport, le vélo permet la flexibilité et la desserte fine du territoire qu'on ne peut demander aux transports collectifs (*source FUB*). : le vélo il permet aussi de quadriller les territoires : il répond à la question d'accès aux gares et poles multimodaux car il est un mode simple de déplacement
- Les personnes qui combinent l'usage du vélo et des transports développent de nouvelles façons d'utiliser ces deux modes : le vélo permet notamment d'accéder plus facilement à un transport collectif plus éloigné mais plus performant pour son trajet (desserte directe, cadencement, confort, etc.). cette combinaison TC vélo est une opportunité pour les usagers vélo car la complicité usage des TC / usage du vélo rend plus accessibles les lieux de domicile et les lieux de travail et souvent les TC sont des moyens de transports confortables, réguliers
- Le "velotaf", est de plus en plus populaire en raison de ses nombreux avantages en termes de santé, de durabilité et de réduction des coûts de déplacement. **Les collectivités et les AOT** peuvent jouer un rôle crucial pour encourager et soutenir cette pratique par divers moyens. le vélotaf est ainsi devenu populaire par une combinaison de 4 facteurs : l'offre de vélos (en vente ou à la location), les pistes cyclables, l'adaptation des TC aux vélos, la contribution des employeurs

## 2 ème constat : la collectivité et les AOT ont un rôle de prescripteur pour stimuler la multimodalité et l'intermodalité

- Le déploiement de réseau : LA SNCF VEUT MIEUX COMBINER LE VÉLO AU TRAIN mais la facilitation de l'intermodalité vélo-train, que ce soit par des aménagements sécurisés vers les gares, du stationnement en gare en quantité suffisante, ou par l'embarquement des vélos dans les trains, est encore loin d'avoir atteint son plein potentiel. (art. BFMtv 2021)
- La Facilitation des déplacements combinés : ex : adapter le matériel roulant pour accueillir les vélos pliants et non-démontés, équiper les gares de parking à vélo in situ ou à proximité et simplifier l'accès aux quais : ex le cas de la Région Auvergne-Rhône-Alpes confrontée à une réalité : le train reste un espace contraint qui génère des conflits d'usage
- La communication sur les équipements existants

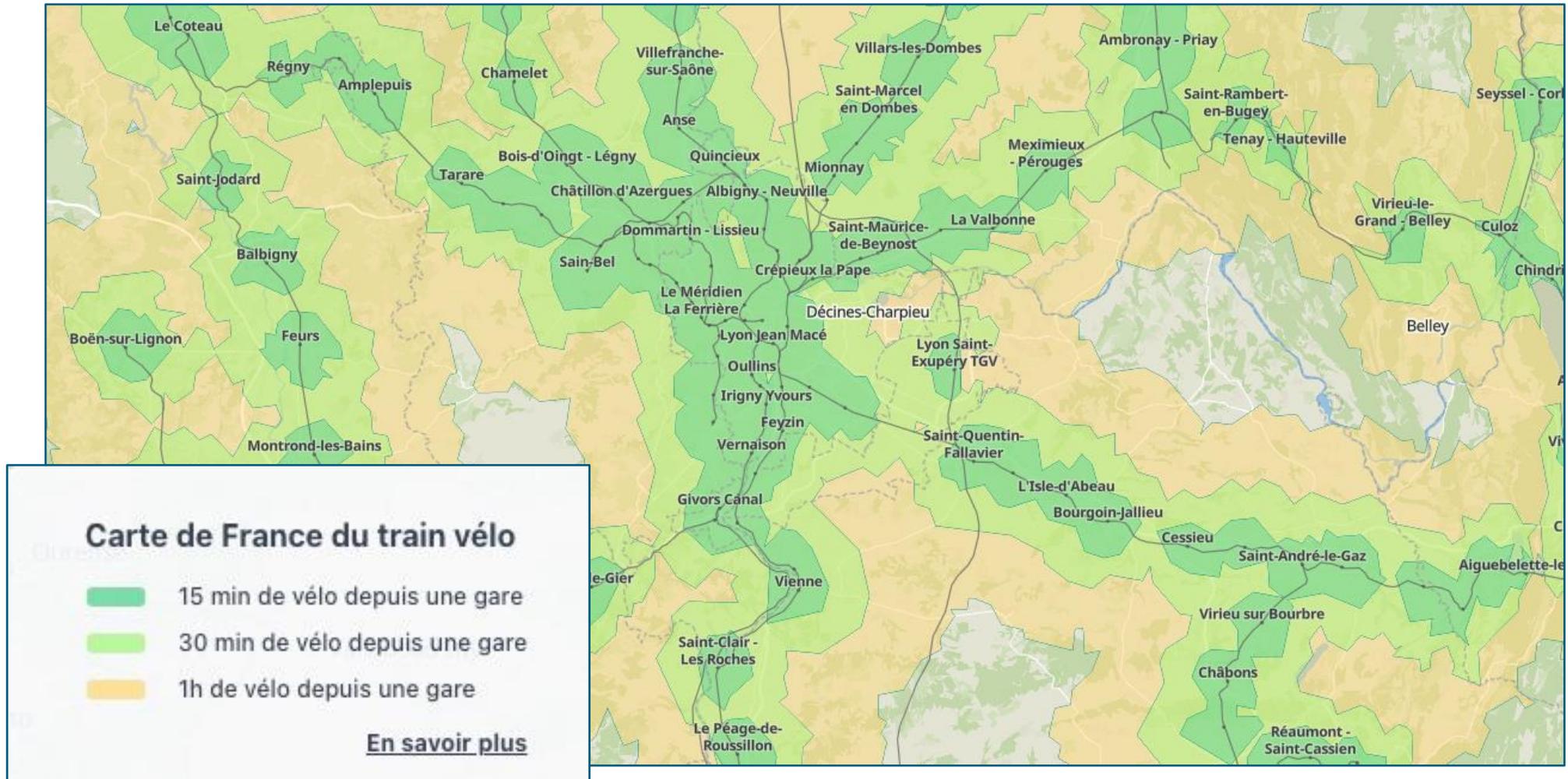
## Illustration :

Faciliter ces déplacements combinés : penser repenser ou créer les parkings à proximité ou dans les gares suffisant en place, en taille, les mécaniser pour accueillir tous types de vélos, jouer sur le temps montée descente du train Le **Sytral** a mis en test (mais veut les déployer) des bus avec des supports à l'arrière qui peuvent accepter plusieurs vélos (et parfois s'arrêter à la demande).

Adapter les vélos aux espaces contraints que sont les wagons ou les bus : **la région Auvergne-Rhône-Alpes** par exemple prend très au sérieux la question de l'emport du vélo Historiquement, la Région (via la SNCF) accepte les vélos à bord, gratuitement, sans réservation, sous réserve de places disponibles. Les cas de sur affluence vélo sont très rares en dehors de quelques heures de pointe. Mais il faut tenir compte de la croissance générale des usages du vélo en France depuis le Covid associée à la forte augmentation voyageurs de la fréquentation des trains (+20 % / 2019) et à la nécessité de pouvoir également transporter des PMR par exemple. Tout ceci peut fragiliser cette politique de libre accès et ramène à la réalité de ce qu'est un train : un espace contraint : 1 vélo = 3 places voyageurs environ, et la priorité de la région reste le transport de voyageurs.

Qui plus est transformer le ferroviaire prend beaucoup de temps. Si le rabattement vers les gares en vélo est encouragé à la place de la voiture, notamment solo, il est donc fortement conseillé de laisser son vélo en gare, ou /et d'opter pour des vélos pliants, et à ce sujet, une politique régionale ambitieuse de stationnement sécurisé des vélos en gare est en place. Et comme aux **Pays-bas** par exemple LE pays du vélo en Europe, où l'emport des vélos à bord des trains est très fortement contraint. Leur politique historique est de dire que le train n'est pas fait pour cela et ils ont tout misé sur le stationnement en gare et les locations de vélos. Solution : les gens ont 2 vélos, un au départ, un à l'arrivée...

<https://velotrain.fr/> : carte de France du Vélo train



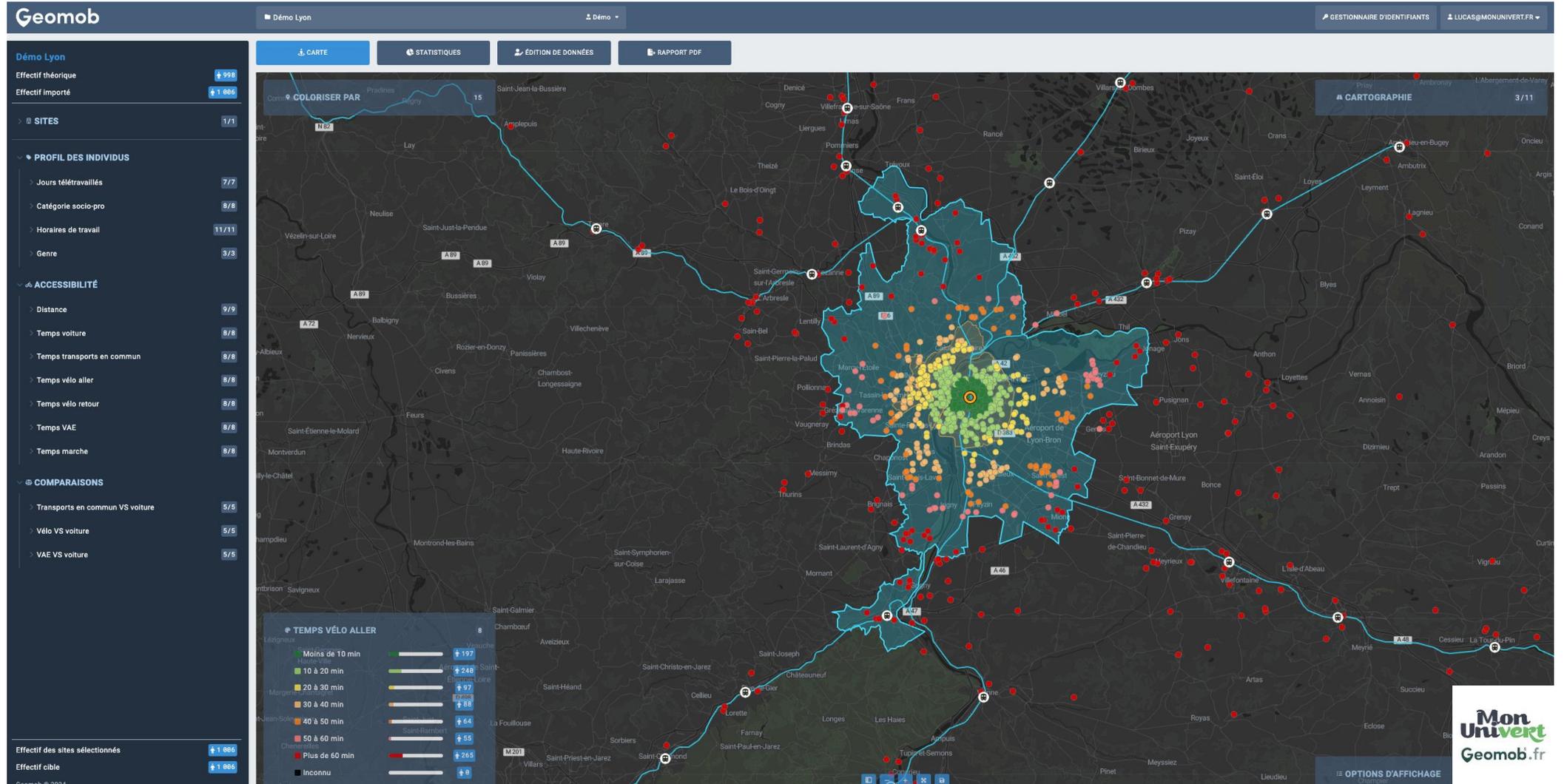
- 2 ème constat suite :

Le "velotaf", est de plus en plus populaire en raison de ses nombreux avantages en termes de santé, de durabilité et de réduction des coûts de déplacement. **Les employeurs et les CSE** peuvent jouer un rôle crucial pour encourager et soutenir cette pratique par divers moyens

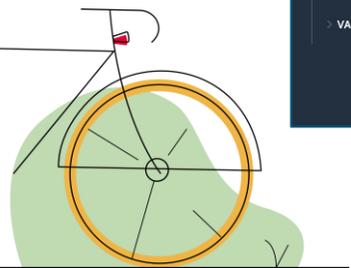
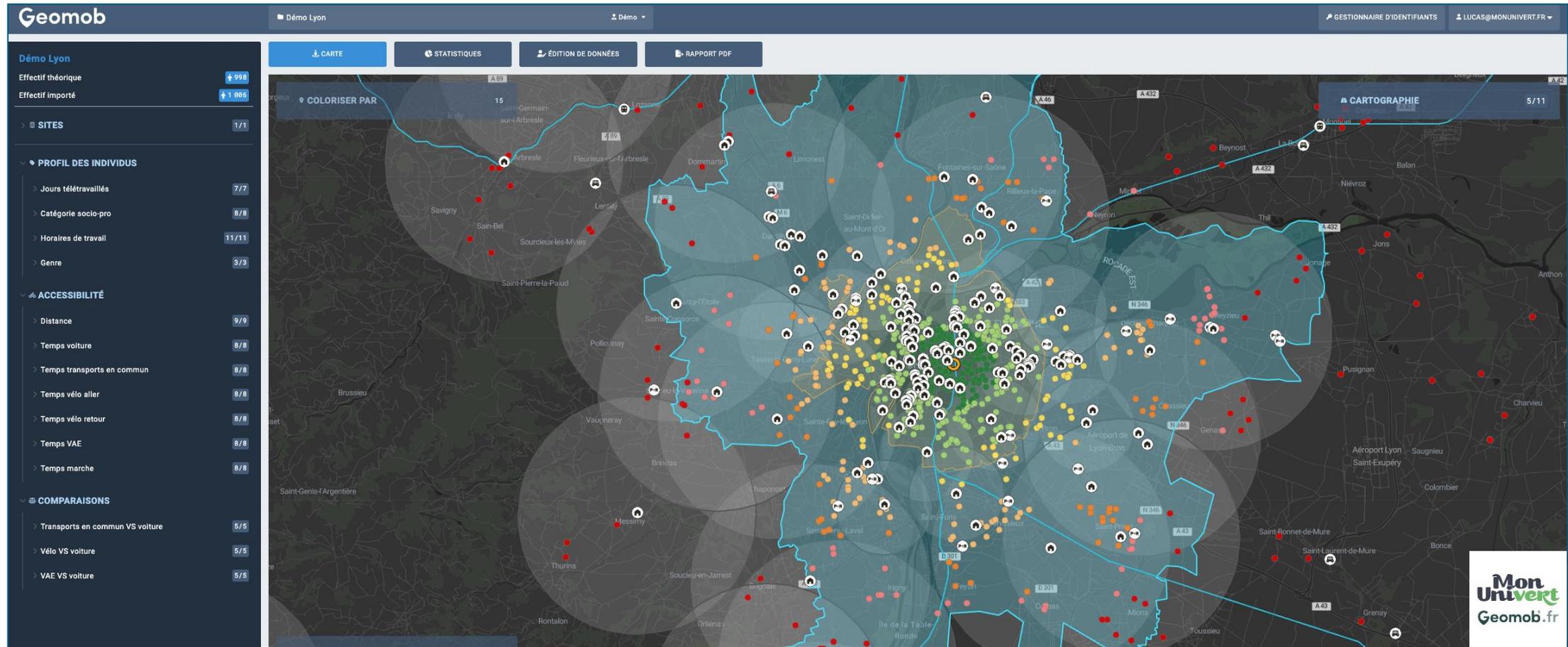
- **3<sup>eme</sup> constat** : Les entreprises sont le relais (le bras armé) de cet accompagnement, à la fois prescripteur et demandeur. Elles disposent de nombreux leviers !
  - facilitation et flexibilité dans l'organisation du travail
  - Flotte, location ...
  - Sensibilisation/formation aux bienfaits du vélo et ateliers divers : réparation, sécurité, ...
  - Penser et adapter ses infrastructures : parking, pompe à vélo...
  - Développer une politique responsable, une politique de marque « durable »
  - Faire la promotion de OEPV
  - Réaliser un diagnostic mobilité pour connaître par exemple le potentiel cyclable.

**L'instrument à disposition des employeurs : ex : le FMD, avec Antoine Boutin.**

# Ex de diagnostic mobilité selon les temps vélo au sein de la Métropole qui tient compte des lignes de Ter et des gares



# Ex de diagnostic mobilité selon les temps vélo au sein de la Métropole qui tient compte des lignes de Ter et des gares et selon des rayons de X km



## ■ Comprendre l'offre

- Identifier la desserte en transports en commun lourds et légers et P+R
- Identifier l'équipement d'intermodalité des véhicules/trains
- Identifier l'équipement en gare
- Identifier la proximité des collaborateurs avec ces infrastructures

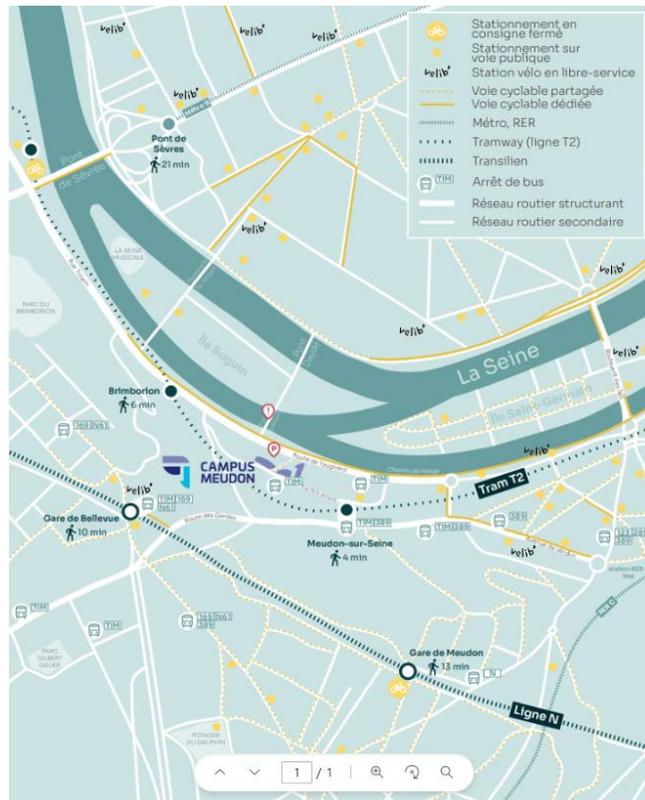
→ Le travail cartographique croisé est une clé indispensable pour identifier la fertilité du territoire

## Identifier les infrastructures

### EN TRANSPORTS EN COMMUN

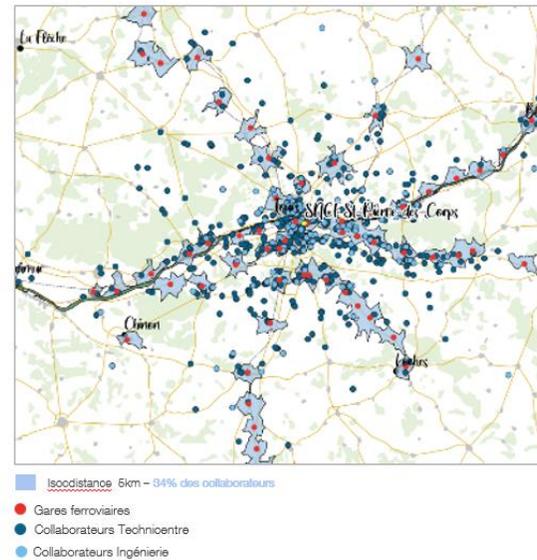
Selon l'enquête mobilité, 56% des collaborateurs envisagent les transports en commun pour se rendre sur le site Thales Meudon

- **Ligne T2 de tramway** accessible à 4 minutes à pied du site depuis la station Meudon-sur-Seine à l'est et à 6 minutes à pied depuis la station Brimborion à l'ouest
- **Ligne N de transilien** accessible à moins de 15 minutes à pied depuis les gares de Bellevue et de Meudon
- **Ligne de bus TIM** desservant directement Thales Meudon depuis la gare de Bellevue
  - Fréquence de passage du bus : toutes les heures de 6h41 à 18h41
  - Prix du ticket unitaire : 2,10 € ou accessible avec le Passe Navigo
- **Ligne 9 de métro** accessible à 7 minutes à vélo du site et 21 minutes à pied depuis la station Pont de Sèvres au nord-ouest
- **RER C** accessible à 13 minutes à vélo du site depuis la station Issy à l'est



## Cartographier les collaborateurs sous le prisme de l'intermodalité

Carte des isochrones de distance depuis les gares des lignes de train de St-Pierre-des-Corps



### NOMBRE DE COLLABORATEURS A MOINS DE 5KM D'UNE GARE

- 35% des collaborateurs se situent à moins de 5km d'une gare de TER dont la ligne dessert St-Pierre-des-Corps. Une distance propice à la pratique de l'intermodalité : voiture + train

### Distance à parcourir

<b>5KM</b>	310 collaborateurs	<b>35%</b>
------------	--------------------	------------

- 15% des collaborateurs se situent à moins de 2 kilomètres d'une de ces gares. Cette distance est propice à la pratique de l'intermodalité vélo + train

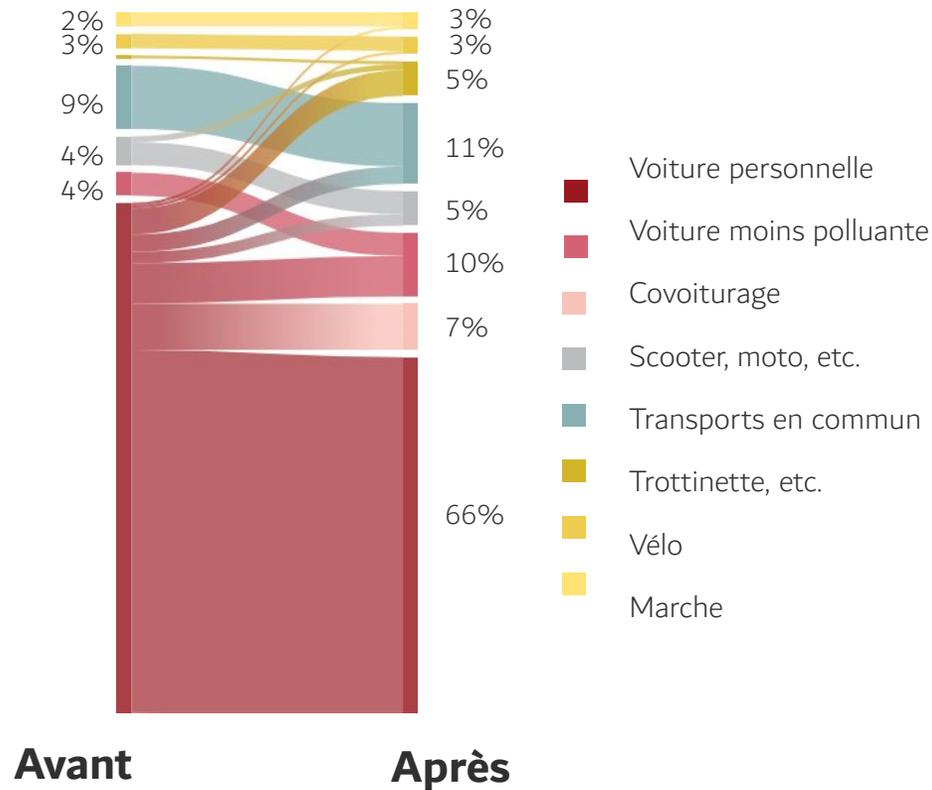
## ■ Comprendre la demande

- Identifier les parts modales actuelles et les pratiques
- Identifier la maturité des collaborateurs vis-à-vis de l'intermodalité/multimodalité : proportion, fréquence, modes
- Identifier les freins à l'intermodalité (absence d'infrastructure, financement...)
- Identifier les actions souhaitées : infrastructures, financement etc et prioriser son plan d'action
- Argumenter auprès des territoires sur les besoins

→ Le sondage des collaborateurs est un élément clé de co-construction de stratégie vélo et du déploiement de l'intermodalité

## Structurer et communiquer

### Identifier et quantifier les évolutions : le report modal



### LES SOLUTIONS POUR REJOINDRE LE NOUVEAU SITE

Depuis Saint-Charles | 5 km

**CEUX QUI ONT CHANGÉ DE MODE DE TRANSPORT L'ONT FAIT POUR :**

BUDGET	SANTÉ	SÉCURITÉ
<p>Le budget transport pour 10km de trajet par jour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100€ par an en vélo</li> <li>• 1000 € par an en voiture</li> </ul> <p>(source ADEME, 2021)</p>	<p>La pratique du vélo pour les trajets domicile-travail permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire le stress dû aux transports</li> <li>• Faire de l'exercice et être en bonne santé</li> <li>• Se déplacer à très bas prix</li> <li>• Participer à réduire la pollution de l'air</li> </ul>	<p>Contrairement aux idées reçues, très peu d'accidents graves impliquent des cyclistes. En 2020, aucun cycliste n'a perdu la vie sur le territoire de la Métropole, et 18 ont été hospitalisés.</p> <p>(source OHSR, 2021)</p>

**POLLUTION**

30% des gaz à effet de serre en France sont dus aux transports.  
95% de ces gaz à effet de serre sont dus au transport routier, dont 56% aux voitures.  
(source CITEPA-Castex, Avril 2019)

*"Depuis que je me rends au travail en transports en commun j'ai gagné en sérénité et je fais des économies ! Je suis plus reposé car j'ai moins besoin d'être attentif qu'en voiture."*  
Yves, 47 ans

*"Cela me permet d'avoir une activité physique de 40 minutes chaque jour ! J'ai franchi le pas de me mettre au vélo après avoir été accompagnée par des collègues plus expérimentés, j'avais beaucoup d'a priori, mais j'ai pris goût à me déplacer dans Marseille à vélo !"*  
Cynthia, 32 ans

- **Le financement de l'intermodalité, un outil efficace**

## Le Forfait Mobilités Durables intègre la prise en charge de l'intermodalité

- **Plusieurs modes de justifications** : déclaration sur l'honneur, financement à l'usage
- Une enveloppe pouvant aller **jusqu'à 800€ pour les employeurs privés et 300€ pour le public**, cumulable avec l'abonnement transports en commun
- Une **reconnaissance** des modes alternatifs à la voiture
- Une **communication nécessaire** afin d'embarquer l'ensemble des collaborateurs

## Quelques résultats du baromètre FMD 2024 :

- **36%** des établissements ouvrent le FMD à l'intermodalité
- **72%** permettent le **cumul** avec l'abonnement de transports en commun
- Montant moyen alloué via FMD : **420€**
- **50% des salariés ont recours au FMD** une fois celui-ci déployé.

**Baromètre**  
FORFAIT MOBILITÉS DURABLES  
ÉDITION 2024

Plus d'informations [ici](#)

## ■ Pléthore de solutions à portées de main

- Un travail à mener de front avec les employeurs voisins et le territoire
- La stratégie vélo comme clé de voute pour l'interne et l'externe
- Un plan d'action co-financé et appuyé par le label : infrastructures, communication, relations avec les collectivités etc, expertise d'un bureau d'étude
- Une nécessaire anticipation des pratiques à venir
- L'entreprise/l'établissement comme facilitatrice et militante de l'intermodalité pour les déplacements personnels et professionnels



- [jlb@monunivert.fr](mailto:jlb@monunivert.fr) – Jean Luc Bahri, Président de Monunivert
- [aboutin@ekodev.com](mailto:aboutin@ekodev.com) – Antoine Boutin, Consultat Mobilités chez Ekodev



Merci pour votre participation !

[labelemployeurprovelo@fub.fr](mailto:labelemployeurprovelo@fub.fr)