



# COLLECTIVITÉS LOCALES, DES EMPLOYEURS PRO-VÉLO PAR ESSENCE



## / PRÉALABLE : LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, MOTEURS DE LA PRATIQUE DU VÉLO AU TRAVAIL

### UNE COLLECTIVITÉ VOLONTARISTE SUR LES POLITIQUES DE MOBILITÉ DEVRAIT ÊTRE PAR ESSENCE UN « EMPLOYEUR PRO-VÉLO »

Un nombre croissant de collectivités locales s'engagent pour promouvoir l'usage du vélo au quotidien. En s'appuyant sur leurs compétences mobilité, voirie, aménagement, mais aussi leurs prérogatives dans le champ du tourisme, de la santé et de l'environnement, ces territoires volontaristes s'impliquent pour faire émerger un « système vélo ». Ce système s'appuie sur des aménagements cyclables et continus, des services de stationnement et de location de vélo, mais également un travail fin sur le management de la mobilité, le lien entre le vélo et les transports en commun... Chaque collectivité peut ainsi jouer, à son échelle, un rôle déterminant dans le développement de la pratique du vélo. Dans cette perspective, principaux moteurs de la promotion du vélo aux côtés des associations d'usagers et de l'Etat, **les collectivités ont vocation à se positionner comme les premiers employeurs pro-vélo sur leurs territoires respectifs**. Cette exemplarité peut d'ailleurs être faite avec un budget raisonnable : à Strasbourg, le budget « Employeur Pro-Vélo » représente 0,17 % de l'ensemble des dépenses de la politique vélo à l'échelle de la métropole sur l'année 2021.

Aujourd'hui, des marges de progression fortes existent pour les collectivités. En 2022, [le baromètre national du FMD](#), sous l'impulsion de l'ADEME, soulignait que seulement 48 % des collectivités interrogées mettaient en place le Forfait Mobilités Durables (FMD), principale aide financière à la disposition des employeurs pour inciter leurs salariés à faire du vélo. Certaines d'entre elles s'investissent sur des stratégies de promotion du vélo au travail en lien avec le programme OEPV et le label Employeur Pro-Vélo.

### DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ À L'ORGANISATION DE DÉFIS : LE RÔLE MOTEUR DES COLLECTIVITÉS POUR PROMOUVOIR LE VÉLO AU TRAVAIL

Car au-delà des questions centrales des infrastructures et de l'apprentissage, ces dernières années, les collectivités se mobilisent fortement sur la **promotion du vélo dans les trajets domicile-travail**. De nombreuses collectivités, notamment au niveau des métropoles et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), jouent un rôle d'appui clé pour aider les employeurs à réaliser leur Plan de Mobilité Employeur (PDME). Accompagnement sur les enquêtes, aide au diagnostic, mise à disposition de services vélo à des tarifs préférentiels, etc. Cette dynamique s'est progressivement renforcée avec l'émergence de communautés et de commissions territoriales regroupant des employeurs engagés sur les alternatives à la voiture. Pour la question spécifique du vélo, des collectivités distinguent à différentes échelles par le lancement de « **challenges vélos** », sur un jour, une semaine ou un mois ! C'est le cas de la [Région Auvergne-Rhône-Alpes](#), avec près de 3 000 employeurs inscrits en 2024.

Mais aussi de l'Eurométropole de Strasbourg avec son challenge iconique « [Au boulot à vélo](#) », co-porté avec l'association pro-vélo CADR67, qui s'adresse à l'ensemble des employeurs privés et publics des 33 communes membres, et fête cette année sa quinzième édition. **Consciente de l'intérêt d'accompagner ses salariés, et de cette notion d'exemplarité**, l'Eurométropole organise un 2<sup>ème</sup> défi (en interne) qui mobilise plus de 1 000 agentes et agents ! En 2023, 49 équipes mobilisées représentaient près d'un agent sur six.

Dans cette fiche thématique, nous reviendrons sur l'engagement de premières collectivités labellisées Employeur Pro-Vélo qui appliquent ce volontarisme **et promeuvent la solution vélo en leur sein**. Il sera également question de spécificités et de bonnes pratiques en lien avec le label, mais aussi des primes accordées par le programme Objectif Employeur Pro-Vélo.



Les équipes de la Direction Architecture et Patrimoine de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre du challenge « Au boulot à vélo ».

# / EN 2024, L'ENSEMBLE DES CATÉGORIES DE COLLECTIVITÉS PORTENT LE LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO !

En août 2024, ce sont 25 sites de collectivités qui ont été labellisés Or, Argent ou Bronze Employeur Pro-Vélo; en parallèle, ce sont 230 collectivités territoriales qui sont inscrites au programme OEPV depuis 2022 et devraient être labellisées dans les semaines ou mois à venir.



Toutes les strates de collectivités sont représentées dans toutes les régions de France hexagonale et certains départements et régions d'Outre-Mer (Guadeloupe, la Réunion).

Les collectivités membres des réseaux [Vélo & Territoires \(V&T\)](#) et du [Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables \(CVTCM\)](#) sont particulièrement mobilisées ! En effet, 45 et 54 collectivités adhérentes des réseaux V&T et du CVTCM sont investis dans la dynamique Employeur Pro-Vélo.

Lorsque l'on s'attarde sur la vingtaine de sites labellisés, on retrouve des collectivités de toutes tailles : région, département, EPCI jusqu'à des communes de petites tailles comme Saint-Rémy, en Bourgogne-Franche-Comté, avec ses 6 500 habitants.

## / SPÉCIFICITÉS ET PRATIQUES REMARQUABLES DES COLLECTIVITÉS LABELLISÉES EMPLOYEUR PRO-VÉLO

Le label Employeur Pro-Vélo vise à porter une politique volontariste en faveur du vélo au travail, à travers **5 grandes thématiques et 46 critères évalués**. Dans le cadre de cette fiche retour d'expérience, nous allons revenir pour chacune de ces 5 grandes thématiques sur :

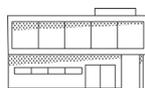
- 1/ Les spécificités des actions et choix organisationnels des collectivités sur le vélo au travail, par rapport aux employeurs privés.
- 2/ Des initiatives remarquables mises en place par des collectivités locales labellisées en lien avec certains grands critères du label Employeur Pro-Vélo.

1 site régional (Bretagne).

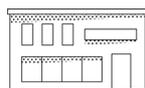


2 départements (Seine-Saint-Denis et Hérault).

3 métropoles (Lille, Strasbourg et Clermont-Ferrand).



4 communautés de communes et d'agglomération (CA le Grand Périgueux, CC Sauer-Pechelbronn, CC Baronnie en Drôme Provençale, CC Touraine Est-Vallée).



8 communes (Besançon, Villejuif, Sceaux, Carrières-sous-Poissy, Blagnac, Sannois, Marcq-en-Barœul et Saint-Rémy).

Sur 25 sites labellisés, 12 sont labellisés Or et 13 sont labellisés Argent.

12 de ces sites employeurs ont été labellisés entre 3 et 12 mois après la réalisation de leur réunion de cadrage Employeur Pro-Vélo. Ces chiffres soulignent la volonté de nombreuses collectivités de structurer une stratégie vélo en un court laps de temps et/ou capitaliser sur des actions passées pour atteindre le label Or ou Argent.



## THÉMATIQUE 1 - PILOTAGE ET MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE VÉLO AU TRAVAIL



### Les principales tendances sur la thématique 1 parmi les collectivités labellisées

- Les collectivités labellisées s'appuient fréquemment sur le cadre du Plan de Mobilité Employeur (PDMé) pour déployer leurs politiques et actions liées à la promotion du vélo. C'est un outil-clé à leur disposition, notamment pour penser diagnostic, stratégie, plan d'action et identification de la part modale.
- L'exemplarité des membres de la direction dans la pratique du vélo est largement citée par la majorité des collectivités labellisées.
- Plusieurs collectivités locales labellisées jouent un rôle et exercent un effet d'entraînement auprès des employeurs de leur territoire sur le sujet du vélo au travail.

### • À Strasbourg et Blagnac, des enquêtes fines sur la mobilité à vélo des salariés

Depuis 1998, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont été pionnières en devenant les premières collectivités à mettre en œuvre un Plan de de Mobilité Employeur (PDMé). Entre 1998 et 2021, **5 enquêtes ont été menées auprès des agents, avec 2 325 réponses exploitables en 2021, soit 35 % de l'effectif**. Pour mener ces enquêtes, la collectivité alsacienne a pu s'appuyer sur des questionnaires électroniques et papiers (500) sur une période de deux mois pour assurer un maximum de représentativité des réponses, et l'appui d'un prestataire (5 500 euros TTC) pour le traitement des données.

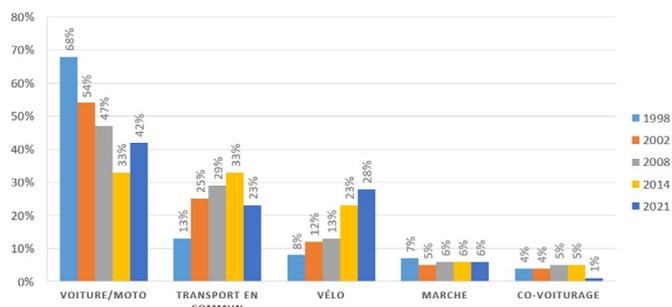
Plus au sud, dans la commune de Blagnac, le diagnostic a été entièrement mené en interne sur le mois d'avril 2022, avec un **taux de retour de 26 %**. Une information clé issue du diagnostic concerne les agents qui habitent entre 1 et 5 km de leur lieu de travail : 60 % viennent en voiture, et soulignent (en majorité) que s'ils étaient amenés à changer de mode de déplacement, le vélo serait la solution la plus adaptée !

### • Une part modale vélo des agents des collectivités labellisées particulièrement haute par rapport à celle de leur territoire

Les agents de la communauté de Communes de Sauer-Pechelbronn ont vu une progression rapide de la part modale vélo pour les trajets domicile-travail des agents, dans la foulée de la mise en place d'une stratégie vélo au travail. Elle est passée de 8 % en 2022 à 15 % en 2024. **Cette part modale est deux fois supérieure à celle enregistrée dans le département du Bas-Rhin** pour les trajets domicile-travail, 7,3 % selon l'INSEE en 2020.

Pour le Grand Périgueux, la part modale vélo des agents s'élève à 14,7 % depuis septembre 2023 ; elle est en forte progression depuis 2022 (3 %). L'objectif est de la maintenir à 15 % en 2024, puis de la développer à moyen/long terme. Cet engagement du Grand Périgueux est particulièrement fort lorsque l'on sait que la part modale du vélo sur le territoire était de 1 % en 2018.

Ces évolutions sont aussi perceptibles sur le temps long, comme le souligne le graphique ci-dessous et l'exemple de l'Eurométropole de Strasbourg qui a fait croître sa part modale en parallèle d'une politique pro-active sur le vélo au travail ces 25 dernières années.



Évolution de la part modale vélo chez les agents de la ville et l'Eurométropole de Strasbourg entre 1998 et 2021.

### • En 2024, un budget volontariste de 90 000 euros pour développer le vélo au travail à Blagnac

C'est un exemple éloquent du volontarisme de collectivités labellisées en faveur du vélo au travail, en y dédiant un **budget notable notamment autour des stationnements vélo, du Forfait Mobilités Durables et des flottes de vélos** qui apparaissent comme les principaux postes de dépense. Du côté de la ville de Blagnac, 10 000 euros sont provisionnés en 2024 sur le poste « fonctionnement » pour la mise en place de services et d'actions de réparation des vélos des salariés, tests de vélos et challenge vélo inter-directions. Sur le volet investissement, 50 000 euros sont consacrés à la création de stationnements sécurisés et 30 000 euros pour le Forfait Mobilités Durables, sur le budget RH. Soit un coût d'environ 90 euros par agent par an pour cette collectivité de 1 000 salariés.

Du côté de Clermont Métropole, autre collectivité volontariste labellisée Or Employeur Pro-Vélo, les budgets pour la politique vélo sont plus faibles rapportés au nombre de salariés (entre 50 et 55 euros par agent par an pour cette collectivité de 2 500 salariés). Le budget touche d'autres postes de dépense avec notamment 21 400 euros pour la mise en place d'une flotte de vélos de service, 16 600 euros pour des actions événementielles et l'achat de matériel et de kits de visibilité pour assurer la sécurité des agents lors de leurs déplacements à vélo.

### • L'exemplarité de DGS et des équipes de direction investis en faveur du vélo

C'est un objet récurrent et gage de réussite de ces démarches d'employeur pro-vélo : **réussir à mobiliser et s'appuyer sur le volontarisme des membres de la direction de la collectivité**. Le directeur général des services de la Communauté de Communes de Sauer-Pechelbronn vient plusieurs fois par semaine à vélo et est en parallèle licencié dans un club cycliste. Du côté du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, 9 membres du CODIR (sur 20) effectuent leurs déplacements domicile-travail à vélo et également leurs déplacements professionnels sur la Ville de Bobigny, de Saint-Denis et de Paris.

## THÉMATIQUE 2 - COMMUNICATION, AIDES ET MOTIVATION !



### Les principales tendances sur la thématique 2 parmi les collectivités labellisées

- Les aides financières (à travers notamment le Forfait Mobilités Durables – FMD) constituent l'un des principaux leviers incitatifs mobilisés par les collectivités. Le FMD est largement mis en place par les collectivités labellisées Employeur Pro-Vélo (15 sur 17).
- Elle portent par ailleurs une attention forte aux enjeux de sensibilisation et d'accompagnement au changement de comportement. Des passerelles se font entre les actions de conseil en mobilité, l'organisation de challenges mobilité durable menée auprès des populations du territoire et celles proposées aux salariés de la collectivité.
- Ces collectivités s'appuient de plus en plus sur des agents regroupés en « communautés internes », des ambassadeurs du « vélotaf » pour promouvoir certaines actions et plus globalement ce mode de déplacement.

#### • Pour les agents du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, un FMD bonifié !

Jusqu'à 300 euros, le FMD est exonéré de cotisations sociales pour les agents de la fonction publique. Ce seuil, bien inférieur à celui pratiqué dans le privé (jusqu'à 700 euros en 2024), est souvent mis en avant par les agents de la fonction publique comme faiblement incitatif. Pour déjouer en partie ces critiques et donner envie aux agents de privilégier les mobilités actives et durables, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis propose une bonification de 100 euros supplémentaires la première année pour les agents qui feraient une demande de FMD<sup>1</sup>.

#### • Communications sur la mobilité pro-vélo vers le personnel : rendre visible et interpeller !

Comment rendre visible le vaste éventail d'actions auprès des agents et salariés de la collectivité ? C'est un des enjeux-clé de la mise en œuvre de la stratégie et des actions pro-vélo au travail. Du côté de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, une attention forte est donnée à l'affichage. Pour les actions événementielles, l'entretien des espaces de stationnement, les plannings de permanence bénévole sur la réparation vélo, etc. **les équipes doublent systématiquement les envois mail/intranet/newsletter d'une campagne d'affichage à des endroits stratégiques** (espaces de stationnement vélo bien entendu, mais également à proximité des ascenseurs, aux quatre coins du restaurant d'entreprise, etc.).

Du côté du Grand Périgueux, la communication (principalement numérique) sous format de « flyers synthétiques » donne une attention forte aux chiffres sur l'évolution de la part modale et l'utilisation des vélos de service pour mieux qualifier et rendre visible la progression de la pratique chez les agents. Quant au Conseil Départemental de l'Hérault, il propose aux agents un concours photo pour promouvoir

la pratique du vélo des agents : les meilleures photos sont ensuite intégrées sur une affiche diffusée largement sur le site employeur.

#### • Du conseil personnalisé aux ambassadeurs : des agents mobilisés pour aider à changer les habitudes des salariés !

Les collectivités Employeur Pro-Vélo ont mis en place des dispositifs pour recueillir (de vive voix) la réalité des besoins, et accompagner au mieux les agents dans leur pratique ou l'utilisation de nouveaux services.

Pour le Grand Périgueux, des ateliers collectifs sont organisés pour conseiller les agents. Dans la Communauté de Communes Touraine-Est Vallée, des rendez-vous individuels sont proposés avec l'accompagnement des salariés vers l'achat ou la location d'un vélo à assistance électrique, le choix de trajet le mieux adapté à une pratique sécuritaire, etc.

Du côté de la commune de Villejuif, en Ile-de-France, ou de la Région Bretagne, les conseils mais aussi le test de vélos ou certaines permanences de réparation sont réalisés par un réseau « d'ambassadeurs » (40 pour la région Bretagne). Les échanges entre pairs permettent ainsi de conseiller et d'accompagner les autres salariés pour tester des solutions proposées par la direction et les référents vélo.



Les ambassadeurs et les agents de la commune de Villejuif pour le test d'une flotte de vélos partagée.

<sup>1</sup> Cette bonification est sujette à cotisation sociale et impôt sur le revenu.

## THÉMATIQUE 3 - SERVICES



### Les principales tendances sur la thématique 3 parmi les collectivités labellisées

- Les collectivités territoriales labellisées s'appuient régulièrement sur les moyens généraux et les services techniques pour des actions de gestion et d'entretien des flottes de vélo. Les compétences internes sont ainsi valorisées et permettent de limiter certains coûts. C'est notamment le cas à Saint-Remy (Bourgogne) et à Strasbourg pour les petites réparations du quotidien.
- Les collectivités locales (notamment au niveau des grandes communes, métropoles, départements) se dotent plus facilement de flottes de vélos de service et y consacrent un budget notable par rapport aux autres employeurs labellisés. Les « vélos de fonction » sont en revanche plus rares.
- Pour surmonter les limites et éventuels freins juridiques liés à la réparation des vélos personnels, certaines collectivités proposent aux agents une action de réparation ou d'autoréparation sur leur lieu de travail, avec le remplacement des pièces à leur charge. D'autres inscrivent ces actions de réparation et leur prise en charge complète comme une mesure de prévention des risques et des accidents de trajet.

#### • Un espace de réparation interne à l'institution pour les vélos personnels : l'exemple de l'Eurométropole de Strasbourg

Collectivité de référence pour le déploiement du vélo au travail, l'Eurométropole de Strasbourg a souhaité aller plus loin pour répondre aux attentes de ses agents, en mettant en place un **atelier d'autoréparation qualitatif pour l'entretenir des vélos personnels**. Pour bien distinguer la réparation des vélos de service et celle des vélos personnels, un local dédié a été aménagé à l'intérieur d'une des grandes consignes de stationnement sécurisé, avec un investissement de 10 000 euros. L'espace est géré par 15 salariés bénévoles, membres de l'amicale sportive des agents de l'Eurométropole (association loi 1908), qui se relaient deux midis par mois pour superviser les sessions d'autoréparation. Un grand nombre de pièces de rechange sont fournies par l'amicale, ou payées directement par les agents.



Le local d'autoréparation de la ville de Strasbourg.

#### • Dans les collectivités locales : des flottes de vélos partagés aux vélos de fonctions

Une majorité des collectivités labellisées Employeur Pro-Vélo ont mis en place des flottes de vélos de service à destination des agents techniques et administratifs. Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis est l'une des rares collectivités à proposer un **dispositif de vélos de fonction à ses agents**, avec un tarif gradué en fonction du niveau de revenus, entre 15 et 30 euros par mois. En 2023, 200 vélos sont mis à disposition des agents via des contrats d'une durée de 6 mois, renouvelables, avec un test sans engagement de 2 semaines et les 3 premiers mois gratuits. Pour découvrir le détail du dispositif du CD 93 pour ses salariés, vous pouvez consulter [cette fiche](#).



La flotte des vélos de fonction du Conseil Départemental du 93.

Du côté de la Métropole Européenne de Lille, les agents ont également la possibilité d'utiliser les vélos de service le soir et le weekend (avec un maximum de 5 à 7 jours en cas de panne ou de vol de leur vélo personnel). Un dispositif similaire a été mis en place par la mairie de Marcq-en-Barœul, où une tolérance est accordée pour les soirs et les weekends, ce qui permet de faciliter leur utilisation par les agents, au-delà des seuls trajets professionnels. Des travaux d'enquête des équipes d'OEPV sur les flottes de vélo au travail permettent par ailleurs de noter que le surcoût d'assurance de ces vélos pour couvrir l'ensemble de ces trajets est très faible, de l'ordre de 1 à 2 euros supplémentaire par vélo par mois (Communauté Employeur Pro-Vélo, 2024).

Du côté de l'Eurométropole de Strasbourg, une centaine de vélos sont mis à disposition, dont certains spécialement pour les équipes techniques, les géomètres de la collectivité, etc. Les déplacements des concierges sont effectués en vélo-cargo entre les écoles. Pour le Grand Périgueux, une attention a été donnée à l'utilisation responsable des vélos : les agents suivent une procédure d'utilisation avec des consignes à respecter « avant toute utilisation », « pendant l'utilisation », « à votre retour ». La procédure comprend aussi des avertissements concernant le chargement de la batterie. Ils sont stockés dans le parc vélo situé à l'avant du bâtiment.

## THÉMATIQUE 4 - SÉCURITÉ



### Les principales tendances sur la thématique 4 parmi les collectivités labellisées

- Les collectivités locales labellisées (10/16) ont recours en majorité à des formations courtes « pratiques » de 3h en moyenne pour accompagner leurs agents expérimentés et moins expérimentés en conditions réelles et les aider à limiter les risques d'accidents.

- Elles sont plusieurs (4) à s'appuyer sur les services de la police pour dispenser des actions de prévention, connaissance du code de la route et accompagnement vers une pratique sécuritaire des déplacements à vélo.

### • Formation aux déplacements à vélo sécurisés pour les utilisateurs de vélos personnels et de services

Les collectivités labellisées Employeur Pro-Vélo portent une attention spécifique à la sécurité à vélo de leurs agents et salariés. C'est le cas de la mairie de Blagnac, qui rend obligatoire le suivi d'une formation courte de 3h pour se rendre à vélo de façon sécurisée au travail si l'agent souhaite utiliser un vélo de service.

Du côté de la Communauté de Communes de Sauer-Pechelbronn, cette formation à la conduite sécurisée aux abords du lieu de travail est proposée aux salariés avec leurs vélos personnels.

Pour l'EPT de Grand Orly Seine Bièvre, la stratégie est globale et vise à accompagner aussi bien les trajets effectués avec des vélos personnels que ceux avec la flotte de vélos de service, et aussi bien des usagers occasionnels que ceux aguerris. Le contenu et les différentes modalités d'accompagnement du programme OEPV sur les « formations pratiques et sécurisés à vélo » sont détaillés [dans cette fiche thématique](#), avec plusieurs retours d'expériences.

### • Un « kit sécurité » pour les agents de la collectivité

La métropole de Clermont-Ferrand se distingue par son attention sur des actions exemplaires en faveur de la sécurité contre les accidents et le vol avec la remise d'un casque, d'un antivol, et d'un « poncho » réfléchissant pour tous les salariés usagers du vélo. **Le budget de ces kits est évalué à une dizaine de milliers d'euros pour cette collectivité qui emploie environ 2 500 agents.** C'est également le cas pour les équipes du département de l'Hérault qui reçoivent gilet, brassard, kit de réparation, sonnette, écarteur de danger et éclairage, et casque de qualité sur demande.

### • L'analyse des risques des accidents de travail et de trajet

Le DUERP (document unique d'évaluation des risques professionnels) permet de consigner de façon systématique les accidents de travail et de trajet liés à l'usage du vélo. Les résultats du label Employeur Pro-Vélo permettent de souligner que le niveau d'accident est globalement faible pour les employeurs interrogés et qu'il permet de prendre des mesures pour les années suivantes. C'est par exemple le cas de la communauté de communes de Sauer-Pechelbronn qui a modifié sa politique de prévention à la suite de l'analyse du DUERP de 2023 : les sens de circulation sur le parking de l'administration ont ainsi été modifiés pour éviter les collisions.



Crédit photo : Bartosch Salmanski.

## THÉMATIQUE 5 - STATIONNEMENT VÉLO ET ÉQUIPEMENTS



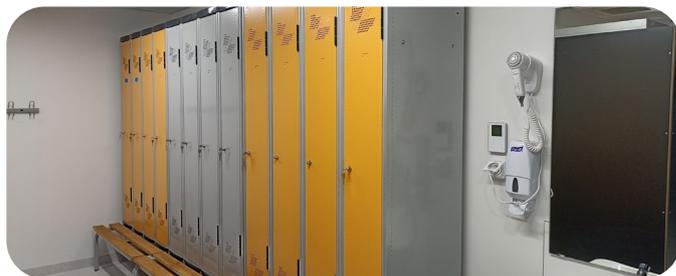
### Les principales tendances sur la thématique 5 parmi les collectivités labellisées

- L'ensemble des collectivités labellisées sont dotées de parcs de stationnement vélo, alors que ce critère est aujourd'hui un des principaux freins à la labellisation pour les employeurs privés et associatifs.
- Les collectivités territoriales ont plus largement tendance à respecter les seuils légaux sur le stationnement vélo en comparaison avec les autres employeurs labellisés. [Notamment le décret de décembre 2022](#) qui vise à doter les immeubles de bureaux d'emplacements couvrant les besoins de 10 % des effectifs pour le bâti existant (15 % pour le neuf).
- Une attention forte est accordée par les collectivités territoriales au stationnement vélo, à des parcs sécurisés et qualitatifs comme levier central pour impulser ou pérenniser la pratique chez les agents.

- À Strasbourg et au Grand Périgueux, le stationnement pensé comme « vitrine » de la politique vélo au travail

Avec 100 places de stationnement vélo (40 % des salariés du site), le Grand Périgueux couvre largement les besoins en stationnement vélo des équipes actuelles et futures du Grand Périgueux, mais également ceux des visiteurs et usagers du site. L'offre de la collectivité n'est pas seulement quantitative, elle est aussi qualitative avec des espaces dédiés pour le stationnement et la recharge de VAE, 40 patères pour faire sécher les vêtements de pluie, 40 armoires fermées à clé, 5 douches avec des espaces dédiés pour les hommes et les femmes.

Avec 300 places réparties sur l'ensemble du site, les espaces de stationnements sécurisés de l'Eurométropole se distinguent notamment par une grande consigne sécurisée répartie sur deux niveaux. Le niveau inférieur accueille des vélos cargos et l'espace d'autoréparation est ouvert tous les 15 jours. Le niveau supérieur étant utilisé seulement par les vélotafeurs, des casiers sont mis à disposition permettant de ranger casque et veste de pluie. Une des forces de l'offre de stationnement proposée par l'Eurométropole est sa forte visibilité (à l'entrée du site), la possibilité de garer une diversité de vélos, et l'entretien de ces espaces. Deux fois par an, pendant les congés, les usagers de l'Eurométropole sont invités à retirer leurs vélos pour une action d'entretien et de nettoyage. Cette pratique permet de garantir la qualité du stationnement dans cet espace capacitaire et d'éviter l'émergence de « vélos ventouses ».



Les espaces de stationnement et de confort de la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux.

## / POUR DES COLLECTIVITÉS ACCOMPAGNÉES, UNE STRATÉGIE DE LABELLISATION QUI TOUCHE PLUSIEURS SITES

Comme évoqué dans la section précédente, le [Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis](#) se distingue par son investissement majeur en étant propriétaire de la plus grande flotte de vélos de fonction chez un employeur public en France, le dynamisme de ses activités (challenge interservices regroupant près de 20 équipes, actions de sensibilisation, etc.).

Mais aussi par son investissement et la labellisation au niveau Or de six sites employeurs, un record également au niveau national pour un employeur d'une même commune.

À une échelle encore plus fine, [la commune de Saint-Rémy](#) se distingue également avec l'essaimage de sa stratégie pro-vélo sur 3 sites de cette commune de

6 500 habitants, à proximité de Chalon-sur-Saône. Dans les deux cas, le label Employeur Pro-Vélo est vu comme un guide pratique pour aider les référents vélos de chaque site à porter leurs actions, mobiliser des aides et des financements (c'est le cas de Saint-Rémy pour le stationnement) ou valoriser des actions ambitieuses initiées depuis plusieurs mois ou années.

Au-delà de ces deux collectivités multi-labellisées, d'autres collectivités comme [la ville de Lannion \(Bretagne\)](#), [les métropoles de Lille \(2 sites labellisés\)](#) ou [Nantes](#) sont en passe de faire labelliser plusieurs sites de leur collectivité.