



LE VÉLO DOMICILE-TRAVAIL : UN INVESTISSEMENT POUR LA SANTÉ AU TRAVAIL

Une note de la FUB élaborée avec le PARSEC – Paris Recherche Santé Environnement Climat (Institut de Biologie de l'Ecole Normale Supérieure, ENS-PSL)

La Fédération française des Usagers et Usagers de la Bicyclette (FUB) est une association nationale qui fédère plus de 500 associations locales engagées pour le développement du vélo au quotidien. À travers ce réseau, elle agit pour apporter des réponses concrètes aux besoins des usagers et usagers et promouvoir le vélo comme mode de déplacement quotidien.

La FUB intervient à la fois comme tête de réseau, centre de ressources et acteur de plaidoyer auprès des pouvoirs publics. Elle œuvre ainsi à une meilleure prise en compte des cyclistes dans les politiques de transport, la réglementation, les aménagements et l'éducation.

Par ses actions, elle contribue à faire du vélo un mode de déplacement accessible, sûr et inclusif, au service des enjeux de transition écologique, de justice sociale et, de plus en plus, de santé publique. Elle porte notamment des travaux visant à mieux documenter et valoriser les co-bénéfices des mobilités actives.

La FUB s'associe à Micheline Pham et Kévin Jean de l'Ecole Nationale Supérieure de Paris, tous deux chercheurs, afin de mettre en valeur les co-bénéfices du « vélotaf ».



Micheline PHAM

Chargée de recherche santé-climat-environnement et de valorisation scientifique au PARSEC et à l'IBENS, ENS-PSL



Kévin JEAN

Chaire Professeur Junior - Santé et Changements Globaux, au PARSEC et à l'IBENS, ENS-PSL

Et si favoriser le vélo au travail permettait d'améliorer la santé, le bien-être et la qualité de vie des salarié-es, tout en générant des bénéfices pour les employeurs ? C'est en tout cas ce que démontrent plusieurs études épidémiologiques menées en Europe (Finlande, Royaume-Uni, Pays-Bas) entre 2010 et 2024. Si les bénéfices sanitaires de la pratique du vélo ont largement été documentés (diminution de la sédentarité, du stress et de l'anxiété, amélioration de la qualité de sommeil), peu d'études scientifiques s'intéressent aux impacts sur la qualité de vie au travail, notamment sur l'absentéisme lié aux arrêts maladie. **La pratique du vélo pour se rendre au travail, donnant lieu au néologisme « vélotaf », présente des bénéfices sur la santé qui sont importants du point de vue des salarié-es comme des employeurs.** D'autres études non-académiques montrent que la pratique du vélo participe à l'amélioration de la qualité de vie au travail (QVT) : près de 81 % des employé-es interrogé-es s'estiment satisfait-es du mode actif (vélo et marche)¹. La pratique régulière d'une activité physique est associée à une amélioration du bien-être au travail, de la qualité de vie et de certaines dimensions de la performance professionnelle².

Le recours aux mobilités actives diminue le risque de décès de 11 % pour les plus actifs.



Crédit : Bartosch Salmanski

En termes de gains de santé, une méta-analyse reposant sur 17 études représentant près de 830 000 salarié-es (en majorité dans des pays européens) conclut que **le recours aux mobilités actives (marche et vélo) diminue le risque de décès de 11 %³.**

Pourtant, un des freins de la généralisation de la pratique cycliste est le risque d'accidents liés aux trajets domicile-travail. Les chiffres de ces accidents sont connus et référencés tous les ans par l'Assurance Maladie (3,6 % de l'ensemble des accidents de trajet concernant des trajets vélo en 2017, contre 7,6 % en 2024⁴), et doivent être analysés au regard des bénéfices engendrés sur d'autres indicateurs de santé. Parmi eux, le nombre d'arrêts maladie.

¹ ekodev, Enquête mobilité & qualité de vie au travail : des liens étroits (2022) : <https://ekodev.com/ressources/enquete-2022-mobilite-qualite-de-vie-au-travail/>

² Etude de l'impact économique de l'Activité Physique et Sportive (APS) sur l'entreprise, le salarié et la société civile, MEDEF, CNOSF, AG2R La Mondiale, 2015 : <https://medef-sport.fr/wp-content/uploads/2015/09/synthe3a8se-etude-goodwill-2015.pdf>

³ Dutheil, F., Pélangon, S., Duclos, M., Vorilhon, P., Mermillod, M., Baker, J. S. & Navel, V. (2020). Protective effect on mortality of active commuting to work: a systematic review and meta-analysis. Sports Medicine, 50(12), 2237-2250.

⁴ Rapport annuel 2024 de l'Assurance Maladie – Risques professionnels : https://www.assurance-maladie.ameli.fr/sites/default/files/rapport_annuel_2024_de_lassurance_maladie_-_risques_professionnels_novembre_2025.pdf

Une étude du Finnish Institute of Occupational Health menée auprès de 28 000 employé-es s'intéresse aux corrélations entre mobilité active et absence au travail dans le secteur public.

Les personnes enquêtées ont été invitées à répondre à un questionnaire sur leur pratique de mobilité (mode, distance parcourue). Ces données récoltées ont ensuite été croisées avec les données du registre des employeurs sur les absences pour cause de maladie entre le 1^{er} janvier 2019 et le 31 décembre 2022. Elle montre que **les salarié-es qui parcourent plus de 60 km par semaine présentent entre 8 et 12 % de jours d'arrêt maladie en moins**, ainsi qu'une réduction de 18 % des arrêts maladie de plus de 10 jours. **Cela représente près de 4,5j d'absence en moins par employé-e sur une année**⁵.

Les salarié-es qui parcourent plus de 60 km par semaine présentent entre 8 et 12 % de jours d'arrêt maladie en moins.

Une autre étude, conduite au Royaume Uni en 2016, a analysé l'impact des déplacements actifs domicile-travail à partir du suivi détaillé de plus de 800 participant-es pendant un an⁶.

Les résultats montrent que **l'usage régulier du vélo pour se rendre au travail est associé à une réduction de l'absentéisme d'environ 1 jour par an et à un meilleur bien-être mental**.

Enfin, dans une étude conduite aux Pays-Bas, le groupe de cycliste présente un jour d'absentéisme pour arrêt maladie de moins (7,4 de jours d'arrêts) que le groupe non-cycliste (8,7), correspondant à une **réduction de 15 % de l'absentéisme**⁷.

Pris dans leur ensemble, les résultats de ces trois études européennes montrent que la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail pourrait contribuer à réduire sensiblement les arrêts maladie, ce qui en fait un levier pertinent pour les politiques de promotion de la mobilité active.



⁵ Kalliolahti E, et al. Associations Between Active Commuting and Sickness Absence in Finnish Public Sector Cohort. Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports. Décembre 2024, DOI: [10.1111/sms.70001](https://doi.org/10.1111/sms.70001)

⁶ Mytton OT, Panter J, Ogilvie D. Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence. Preventive Medicine. 2016;84: 19–26. doi:10.1016/j.jypmed.2015.12.010

⁷ Hendriksen IJM, Simons M, Garre FG, Hildebrandt VH. The association between commuter cycling and sickness absence. Prev Med. 2010;51: 132–135. doi:10.1016/j.jypmed.2010.05.007

Comment créer un environnement favorable au vélo domicile-travail ?

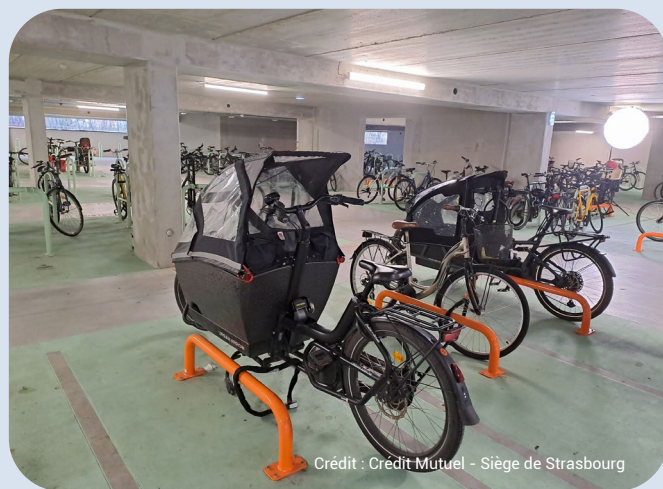
Le développement du vélo domicile-travail repose sur une mobilisation conjointe des **employeurs, des collectivités, des aménageurs et des pouvoirs publics**. Si les employeurs disposent de nombreux leviers pour encourager la pratique auprès de leurs salarié-es, leur action ne peut pleinement porter ses fruits que si elle s'inscrit dans un environnement favorable. **La sécurité des déplacements constitue en effet la première condition au développement de la pratique cyclable**. Comme le rappelle le **Baromètre vélo 2025 de la FUB**, la qualité et la continuité des aménagements cyclables demeurent le principal facteur favorisant – ou freinant – l'usage du vélo au quotidien. Les dispositifs présentés ci-contre illustrent quelques actions complémentaires que les employeurs peuvent mettre en œuvre pour accompagner cette dynamique et faciliter la pratique du vélo domicile-travail.

Soutenir financièrement la pratique

Le **Forfait Mobilité Durable (FMD)** est un dispositif financier permettant aux entreprises d'encourager le report modal ou le covoiturage. **Son montant est proportionnel au nombre de trajets domicile-travail réalisés par l'employé-e au cours de l'année** : 100€ pour un nombre de déplacement entre 30 et 59 jours, 200€ entre 60 et 99 jours, 300€ au-delà de 100 jours, et jusqu'à 900€ par an et par salarié-e si cumulé avec un abonnement de transport public ou de location de vélo⁸.

Lever les freins matériels du quotidien

Les équipements mis à disposition sur le lieu de travail jouent un rôle important dans la décision de venir à vélo. La présence d'un **stationnement vélo sécurisé, couvert et facilement accessible** constitue une condition essentielle pour limiter le risque de vol. Lorsque cela est pertinent, **des vestiaires, casiers ou douches** peuvent également faciliter les déplacements à vélo, en particulier pour les salarié-es parcourant de longues distances ou exerçant des métiers nécessitant une tenue spécifique.



Crédit : Crédit Mutuel - Siège de Strasbourg

⁸ Site de Service Public Entreprendre: <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/F33808>

Développer une culture du vélo au sein de l'entreprise

Au-delà des équipements, les employeurs peuvent contribuer à créer un environnement favorable en valorisant les mobilités actives auprès de leurs équipes.

Les **Challenges Mobilité** comme événements ponctuels permettent la sensibilisation de masse au vélo.

- **Mai à vélo** : créé en 2020, ce challenge rassemble chaque année toutes les actions locales pour promouvoir la pratique du vélo auprès du plus grand nombre, à travers des événements cyclables, pédagogiques et populaires.
- **Semaine européenne de la mobilité (16 au 22 septembre)** : cet événement a pour objectif d'inciter les citoyen·nes et les collectivités dans de nombreux pays européens à opter pour des modes de déplacements plus durables. Il encourage entre autres la « Journée sans voiture ».



Le label Employeur Pro-Vélo est une distinction permettant de mettre en avant les employeurs les plus engagés en matière de vélotaf. Pour

obtenir ce label, l'employeur doit remplir le cahier des charges Employeur Pro-Vélo. Celui-ci donne un cadre à chaque site employeur afin qu'il puisse mettre en place une politique cyclable et in fine des actions qui facilitent le trajet domicile-travail des salarié·es à vélo. Parmi les mesures obligatoires demandées se trouvent des actions simples mais efficaces : **un stationnement vélo sécurisé, des ateliers de réparation et d'entretien, une analyse des risques et l'élaboration d'un plan d'actions**. Puis, des actions complémentaires pour améliorer le confort des salarié·es : **communication et sensibilisation autour du vélo, un vestiaire avec douches et casiers, etc.**



En adhérant au label, l'employeur dispose d'un accès à la **communauté Employeur Pro-Vélo**, une plateforme de ressources et d'échanges avec d'autres employeurs labellisés pour être accompagné dans la mise en place de sa politique cyclable. Lancé en 2021 par la FUB, il rassemble aujourd'hui près de **1 000 employeurs labellisés, représentant 630 000 salarié·es**.

Le leasing vélo est une offre de location longue durée (LDD) qui existe déjà pour la location de voiture. Il intègre plusieurs services au-delà de la mise à disposition d'un vélo : accompagnement, maintenance et réparation, dont les prix seraient entièrement pris en charge par l'employeur. Selon la filière France Vélo⁹, cette solution reviendrait moins cher au salarié·e que l'achat d'un vélo individuel. En intégrant les vélos à assistance électrique (VAE), cette pratique pourrait se généraliser au-delà des grandes villes. **En plus d'encourager la pratique du vélo, le développement du leasing vitaliserait la filière économique en activant l'ensemble des services associés** (production, réparation, reconditionnement). Une tribune co-écrite par France Vélo et la FAVE (Fédération des acteurs du vélo en entreprise) plaide pour rendre le leasing social possible par la conversion salariale¹⁰. Ce mécanisme permettrait de déduire le loyer du vélo sur le salaire brut. En échange, le vélo mis à disposition serait exempt de cotisations et d'impôt sur le revenu.

⁹ Filière Vélo, Rendre le vélo accessible à tous via les employeurs, Juin 2025 : <https://filierevelo.com/wp-content/uploads/2025/07/GT-Acces-au-Velo-via-lEmployeur-Presentation-des-travaux.docx.pdf>

¹⁰ Filière Vélo, Tribune Leasing Vélo, Mars 2026 : https://filierevelo.com/2026/03/04/tribune_leasingvelo/

Agir en complément des politiques publiques

Enfin, les employeurs peuvent contribuer au développement du vélo en participant aux démarches locales de mobilité : dialogue avec les collectivités sur les itinéraires domicile-travail, intégration dans les plans de mobilité ou identification des besoins en stationnement et en aménagements cyclables. Cette articulation entre politiques publiques, infrastructures sécurisées et actions menées au sein des organisations est indispensable pour permettre au plus grand nombre de choisir le vélo comme mode de déplacement quotidien.

Quel que soit le dispositif retenu, **l'action des employeurs s'inscrit en complément de l'action des pouvoirs publics**. Selon le code du travail, l'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleur·euses à travers des actions de prévention des risques, d'information, de formation, une organisation et des moyens adaptés¹¹. Cette obligation de moyen passe aussi par la mise à disposition d'équipements (casque,

gilet réfléchissant) et d'infrastructures dédiées (douche, parking vélo) ainsi qu'un diagnostic de sécurité globale (existence de pistes cyclables aux alentours de l'entreprise, diagnostic des risques des itinéraires, etc.).

Les différents résultats plaident pour encourager les employeurs à mener des politiques d'incitation aux mobilités actives dont les dispositifs existent et sont inscrits dans la loi (loi LOM). Ils montrent des corrélations entre pratique du vélo et réductions du nombre et de la durée des arrêts maladie, facteur de meilleure productivité au travail. Les résultats présentés portent sur plusieurs pays européens où le vélo est davantage démocratisé au sein de la population, mais la taille conséquente des cohortes suivies indique que l'on pourrait observer des effets similaires en France, et ce même en l'absence d'étude sur le territoire français.



¹¹ Vélo au travail : quel cadre réglementaire, INRS : <https://www.inrs.fr/publications/juridique/focus-juridiques/focus-velo-cadre-reglementaire.html#:text=Quelles%20sont%20les%20obligations%20de,leur%20utilisation%20en%20toute%20sécurité>

La généralisation du vélo pourrait renforcer la sécurité et l'équité sociale

Si les accidents impliquant des cyclistes existent et doivent continuer à faire l'objet d'une attention particulière, plusieurs travaux montrent que le développement de la pratique cyclable s'accompagne d'un phénomène de « **sécurité par le nombre** ». Une étude de Castro et al., reprise dans un rapport de l'OMS Europe consacrés aux bienfaits de la marche et le vélo, montre notamment que **la mortalité liée aux acci-**

dents diminue à mesure que la pratique du vélo augmente. Pour autant, une dynamique favorable au vélo ne peut s'enclencher sans un environnement favorable à la pratique. C'est cette combinaison entre investissements publics, mobilisation des employeurs et augmentation progressive de la pratique qui permet d'engendrer un cercle vertueux au bénéfice de la santé, de la sécurité et de l'économie.



Crédit : Bartosch Salmanski



Fédération française des Usagères et des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Siège : 12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg

Antenne : 174 quai Jemmapes - 75010 Paris

03 88 75 71 90 • contact@fub.fr • fub.fr

Rédaction : Micheline Pham, Kévin Jean, Chloé Charrat

Équipe projet : Jean-Loup Prézelin, Céline Scornavacca, Marine Le Bricon

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Septembre 2026