



16^{ème} ÉDITION DE LA SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

« PARTAGER POUR ALLER PLUS LOIN »

La 16^e édition de la Semaine européenne de la mobilité se déroulera du 16 au 22 septembre 2017 dans de nombreuses villes européennes.

Cet événement, qui vise à inciter les citoyens et les collectivités à opter pour des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, a pour thème, cette année, la mobilité propre, partagée et intelligente.

Pour une mobilité propre, partagée et intelligente

En utilisant des formes de transports partagés il est possible de réduire ses dépenses ainsi que son empreinte carbone. Les nouvelles technologies, comme les applications ou les plates-formes en ligne, permettent déjà de rendre nos trajets plus efficaces, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement. Les nouvelles applications rendent la gestion d'une mobilité collective plus facile que jamais. Partager permet également de varier les modes de transport plus facilement. La voiture, le vélo, les transports en commun, tout est possible lorsque l'on partage !

Tout au long de la Semaine européenne de la mobilité 2017, divers temps forts seront programmés comme la Journée du transport public, les Journées nationales des voies vertes ou la Journée nationale de la qualité de l'air.

Depuis quelques années, la Semaine a franchi les frontières européennes. La SEM repose sur un appel à projets, Europeanmobilityweek, lancé en 2002 par la Commission européenne à destination des collectivités pour leur permettre de valoriser des initiatives et solutions de transport alternatives à la voiture individuelle : développement de modes de transport durables, aménagement de plans de déplacements doux. Le ministère de la Transition écologique et solidaire relaie l'appel européen pour favoriser l'action des collectivités territoriales, associations, entreprises et écoles qui souhaitent s'investir dans la mobilité durable.

Comment participer ?

Pour participer à la Semaine européenne de la mobilité, il est nécessaire :

pour les collectivités : de remplir au moins un critère sur les trois préconisés par la Commission : organiser une semaine d'actions consacrée à la mobilité durable, lancer et promouvoir durant la semaine une action pérenne consacrée à la mobilité durable, organiser une journée sans voiture ;

pour les ONG, entreprises et écoles : de mener au cours de l'année une action à but non lucratif en rapport avec la mobilité durable, une « MobilityAction ».

Les collectivités qui remplissent les trois critères demandés sont éligibles à l'European mobility week award 2017, remporté en 2016 par Malmö.

Pour participer : europeanmobilityweek

Lire également :

[Les systèmes de transport intelligents](#)

Secteur d'excellence en France, les systèmes de transport intelligents concernent plus d'un millier d'entreprises. Innovants et compétitifs, ces systèmes regroupent une vaste gamme de technologies, de la télématique aux systèmes coopératifs.

[Gestion trafic en milieu urbain](#)

La spécificité des villes françaises, notamment leur très grande densité, a favorisé la mise au point de systèmes efficaces de gestion du trafic. Les entreprises ont su, avec et pour les villes, faire évoluer régulièrement ces outils.

DU VÉLOCIPÈDE AU VÉLO ÉLECTRIQUE

Dans un excellent article intitulé les trois âges du vélo en France, paru dans la revue d'histoire, Vingtième siècle, Philippe Gaboriau retrace l'histoire et l'évolution technique et sociologique du vélo et de ses usages.

Quand le baron Karl Draiz von Sauerbroom invente en 1818, l'ancêtre du vélo, la draisienne, qui devient une alternative au cheval, son effet de mode dure peu de temps. Mais quarante ans plus tard, sous le second empire, l'invention du pédalier dans l'axe de la roue avant par Michaux, relance l'engouement du vélocipède auprès d'une classe relativement aisée. Le vélo s'enrichit, alors, d'autres inventions : l'entraînement par chaîne par l'anglais Lawson, le bandage en caoutchouc des roues par Dunlop. Mais compte tenu de son prix, exorbitant à l'époque, seules la bourgeoisie et l'aristocratie s'emparent de ce moyen de locomotion ludique et sportif.



Le vélocipède, nouveau moyen de locomotion devient un des symboles d'un tourisme qui naît à l'époque de la révolution industrielle et du grand saut en avant du déplacement initié par le train à vapeur.



Puis, les classes supérieures délaissant le vélo au profit de l'automobile et de l'avion, et le vélo devenant un produit industriel, son prix devient plus accessible aux salaires des employés et ouvriers : le vélo se popularise. L'usage du vélo se multiplie. De 300 000 en 1900 on passe à 10 000 000 d'exemplaires dans les années 30. Il devient un utilitaire symbole d'émancipation d'une classe sociale qui produit. Le Tour de France, autre symbole, en est la fête populaire.

Dans les années 1960, c'est la voiture qui devient accessible aux classes laborieuses et le vélo se démode jusqu'à son renouveau dans les années 1970 portées par le mouvement écologique qui commence à refuser la fuite en avant de notre société industrielle et de consommation.



Le vélo va devenir, progressivement un symbole de la lutte contre la pollution, un symbole de la liberté, en opposition aux encombrements automobiles de plus en plus importants. De populaire, le vélo redevient « élitiste ». Le vélo intègre avec les bi-cross, VTT, VTC, les sports à la mode (d'évasion) comme la planche à voile, le surf, des sports pratiqués par les cadres et professions intermédiaires. Santé, vitalité, diététisme, ces nouvelles valeurs culturelles participent à son avènement.

Aujourd'hui, l'« électrification » du vélo pourrait encore booster une activité qui reste malgré tout confidentielle mais le partage sécurisé de la route avec la voiture est certainement un des principaux axes de progression pour son usage.



Lire aussi : Le retour de la bicyclette ; une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050 par Frédéric Héran

#L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO

Un salarié peut se faire rembourser ses frais de trajet pour se rendre à son travail, qu'il se déplace en train ou en bus, ou encore en voiture sur la base de frais kilométriques. Dans certains cas, ces frais de trajet peuvent aussi être totalement ou partiellement pris en charge par l'employeur, dans les conditions fixées par l'article L.3261-2 du code du travail.

Si le salarié se rend à son travail en utilisant un service public de location de vélo (vélib, Velo'v...), il a droit au remboursement d'une partie de son abonnement selon les mêmes règles que celles applicables aux transports en commun.

Si le salarié utilise son propre vélo pour se rendre à son travail, il bénéficie de l'indemnité kilométrique vélo mise en place par la loi de transition énergétique de 2015.

Ainsi, en février 2016, un décret a modifié le montant des indemnités kilométriques de déplacement à vélo pour la fixer à 0,25 € par kilomètre parcouru.

Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transports collectifs, dans des conditions fixées par décret, lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station.

Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif.

Cet encouragement pourrait avoir son importance, sachant que la moitié des trajets sur le territoire fait moins de 2,5 km, et que le vélo représente le mode de déplacement le plus pertinent pour des distances inférieures à 5 km.