



Soutenu par



en collaboration avec



LIVRE BLANC

DEVENIR EMPLOYEUR PRO-VÉLO

MAI 2021







ÉDITO

Chers employeurs,

Qui l'eut cru ? 2020, année de la « démobilité » fut aussi celle d'une fulgurante progression du vélo partout en France. Hors période de confinement, on enregistre une hausse de 31% des passages vélo en milieu urbain, 14% en milieu périurbain, et 15% dans les territoires ruraux . De nouveaux cyclistes accompagnés par le succès du coup de pouce vélo réparation , arpentent près de 640 km d'aménagements cyclables de transition dont une grande partie sera pérennisée. Le vélo avec ou sans assistance électrique est plébiscité par les françaises et français. Le long délai d'approvisionnement en vélos, équipements et pièces détachées et la hausse de 20% du nombre d'associations pro-vélo membre de la FUB au cours de l'année 2020 en sont le témoin.

Le vélo est enfin pris au sérieux. Les collectivités territoriales s'engagent sur des plans vélos de plus en plus ambitieux tandis que vous, employeurs, êtes invités, en application de la Loi d'Orientation des Mobilités, à inclure le sujet mobilité dans vos Négociations Annuelle Obligatoires. Le vélo est un des outils incontournables, et sûrement un des plus simples, pour réduire l'impact carbone du secteur des transports de votre entreprise. Excellent atout pour promouvoir des démarches de transition écologique, la bicyclette présente pour vous d'autres avantages indéniables. Il renforce le bien-être, la santé physique et mentale ainsi que la performance de vos salariés au travail. Il permet de faire des économies directes (Coût gestion de flotte automobiles, amendes, stationnement) et indirectes (baisse des arrêts de travail).

Face à ce nouveau mode de déplacement qui s'impose dans nos cités et leurs abords, vous ne pouvez qu'accompagner ce changement de comportement. Plusieurs outils sont entre vos mains. Vous pouvez encourager la mobilité vélo via le versement du Forfait Mobilités Durables, la sécuriser par de la sensibilisation, des formations ou la remise de kits sécurité ou encore, en faire un facteur d'intégration de vos salariés et de renforcement de l'esprit d'équipe en participant à des challenges mobilités. En communiquant sur vos actions, vous améliorez votre image de marque et lancez un message aux jeunes talents qui fait sens. Plus qu'une politique de mobilité durable, le vélo est un véritable projet d'entreprise, pour vos collaborateurs et vos parties prenantes.

Enfin, n'oublions pas qu'après le temps de l'éducation, de la famille à l'Université, le monde de la vie active est le temps essentiel et suffisamment long pour recevoir des informations, continuer à se former et ainsi changer de pratique et notamment de pratique de mobilité. En favorisant l'introduction d'une culture vélo au sein de votre établissement vous deviendrez promoteur et acteur d'un « système vélo » indispensable à l'ambition cyclable de notre pays.

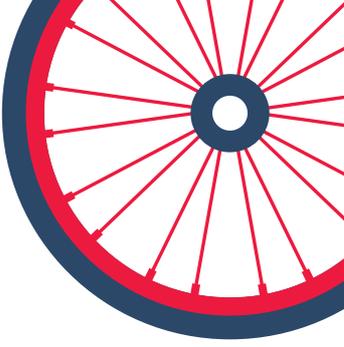


Annie-Claude Thiolat
Vice-Présidente de la FUB

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
POURQUOI LE VÉLO EN ENTREPRISE ?	6
COMBATTRE LES IDÉES REÇUES	7
UN ATOUT POUR L'ENTREPRISE	8
UN OBJECTIF SOCIAL & ENVIRONNEMENTAL	9
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE	10
LA QUESTION DE LA MOBILITÉ DES EMPLOYÉS EN ENTREPRISE	11
L'OBLIGATION DE SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS	12
LES INCITATIONS FINANCIÈRES POUR DÉVELOPPER LE VÉLO EN ENTREPRISE	14
LES RÈGLES SUR LE STATIONNEMENT VÉLO	18
SE LANCER	20
PHASE 1 : NOMMER UN RÉFÉRENT & DÉFINIR UNE GOUVERNANCE	21
PHASE 2 : FAIRE UN DIAGNOSTIC MOBILITÉ	21
PHASE 3 : DÉFINIR UN BUDGET & UN PLAN D'ACTION	22
PHASE 4 : ENGAGER UNE DÉMARCHE DE PRÉVENTION DES RISQUES À VÉLO	23
PHASE 5 : METTRE EN PLACE DU STATIONNEMENT VÉLO	24
PHASE 6 : ÉQUIPER LES EMPLOYÉS DE VÉLOS	26
PHASE 7 : FÉDÉRER LES USAGERS & RASSEMBLER LES BONNES VOLONTÉS	29
PHASE 8 : TIRER PROFIT DES ACTIONS PRO-VÉLO MENÉES	29
ANNEXES	30
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES	31
EMPLOYEURS CONTRIBUTEURS AU LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO	31

INTRODUCTION



Depuis un an, le nombre de déplacements à vélo explose en France, et notamment dans le cadre des trajets domicile-travail. Dans ce contexte nouveau et récent, les employeurs se retrouvent souvent face aux mêmes interrogations :

Quelle est notre responsabilité ? Faut-il souscrire une assurance spécifique ? Faut-il un parking vélo ? Peut-on proposer des incitations financières et sous quelles formes ? Quelles obligations s'imposent à nous ? Et la question des accidents ? Combien tout cela coûte-t-il ?

Les employeurs sont tiraillés. D'un côté, une demande forte de la part des employés, et une pression du législateur (Responsabilité Sociétale des Entreprises ou RSE, Loi d'Orientation des Mobilités ou LOM, Plan De Mobilité ou PDM, Forfait Mobilités Durables ou FMD, etc.). De l'autre côté, une certaine réserve envers un mode de déplacement réputé dangereux, encadré par des textes de loi encore méconnus.

Pourtant, face à la progression constante des déplacements domicile-travail et professionnels à vélo, les employeurs n'ont d'autres choix que d'adresser le sujet frontalement. La vague d'enthousiasme autour de la bicyclette est faite pour durer. Plus efficace dans les bouchons, meilleur pour la santé, non polluant, empreinte carbone nulle, moins coûteux que les autres

modes, facilité avec l'apparition de l'assistance électrique... les bonnes raisons ne manquent pas pour passer au vélo. Si bien que dans beaucoup d'entreprises, la pratique du vélo pour se rendre au travail se démocratise.

Ce livre blanc est un outil à disposition des employeurs. Il porte l'ambition de répondre à leurs principales interrogations autour de trois axes :

✓ **Rappeler le cadre réglementaire qui s'impose aux employeurs au regard de la mobilité à vélo ;**

✓ **Proposer une démarche permettant aux employeurs de mieux appréhender les enjeux, de mettre en place des actions pertinentes et positives, et de suivre les évolutions de la pratique du vélo ;**

✓ **Donner des clés de succès et des exemples de bonnes pratiques mises en place par certains employeurs**

Ainsi, ce livre blanc a pour ambition d'être un guide utile pour accompagner les employeurs dans la mise en œuvre d'un véritable système vélo en faveur des collaborateurs et de l'organisation.



POURQUOI LE VÉLO EN ENTREPRISE ?

Il faut parfois faire preuve de pédagogie pour expliquer que le vélo, et notamment le vélo à assistance électrique, est un mode de déplacement qui a toute sa place en entreprise...

1 COMBATTRE LES IDÉES REÇUES



Le vélo, que s'il fait beau !

FAUX. Les images des cyclistes en plein hiver le prouvent : il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a que de mauvais équipements. D'ailleurs, les pays les plus cyclistes comme les Pays-Bas et le Danemark ne sont pas réputés pour bénéficier d'une météo plus clémente que la France !

Pour venir à vélo, il faut partir tôt !

FAUX. Le vélo est imbattable sur les courtes distances, permettant de faire 5km en moins de 20 minutes. Surtout, à vélo, pas d'embouteillages ou d'incidents voyageurs : vous savez exactement quand vous arrivez à destination.

Avec le vélo, il faut mettre du déo !

FAUX. Comme la marche, le vélo est un moyen très doux pour se déplacer pourvu qu'on pédale à son rythme. Pour les grandes distances ou les terrains vallonnés, le vélo à assistance électrique peut être d'un grand renfort, permettant de rouler jusqu'à 25km/h sans transpirer.

Le vélo, c'est risquer sa peau !

FAUX. L'explosion des trajets à vélo a considérablement baissé l'accidentalité du vélo grâce à l'effet de seuil : plus il y a de cyclistes,

plus ils sont visibles et moins c'est dangereux. En parallèle, les pouvoirs publics sont en train de fortement investir dans des aménagements cyclables dédiés pour augmenter la sérénité et la sécurité des cyclistes. D'ailleurs, le vélo est 4 fois moins dangereux que les deux-roues motorisés⁰. On note aussi que les accidents les plus graves concernent les cyclistes sportifs hors agglomération, rarement ceux qui vont au travail.

Le vélo, ça ne fait pas pro !

FAUX. L'image du vélo a bien changé. Il est devenu tout à fait normal d'aller au travail à vélo, et même plutôt valorisant à la fois pour l'employé, et l'employeur.

Impossible de ne pas se le faire voler !

FAUX. C'est une question d'expérience et d'équipements adaptés. Choisir les bons antivols et les bons aménagements de stationnement permettent de se prémunir des vols.

POUR ALLER PLUS LOIN

✓ Les différents types d'antivols, FUB



⁰ Observatoire national interministériel de la sécurité routière, Bilan 2019 de la sécurité routière.

2

UN ATOUT POUR L'ENTREPRISE



Le nombre de trajets réalisés à vélo a bondi de près de 30% en 2020 par rapport à 2019 (hors confinements)¹. Entre 2013 et 2019, les trajets en vélo ont augmenté de 19%. Bonne nouvelle puisque le vélo a de nombreuses vertus, aussi bien pour les employés que pour les employeurs.



LE VÉLO, DES BÉNÉFICES POUR LES EMPLOYÉS

Il suffit de questionner les « **vélotafeurs** » pour comprendre la satisfaction que cela procure.

Aller au travail à vélo permet de faire son quota d'activité physique hebdomadaire comme recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Or, il est prouvé par un très grand nombre d'études que **l'activité physique régulière permet d'améliorer la santé physique et mentale** des individus. Pour ne prendre qu'un seul exemple, les employés se rendant au travail à vélo diminuent de 40 à 50% leur risque de mortalité lié au cancer ou à une maladie cardio-vasculaire².

SATISFACTION & QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

81%

des employés³ utilisant un **mode actif** (marche & vélo) s'estiment **satisfaits de leur Qualité de Vie au Travail (QVT)**

Seulement 65% des automobilistes s'estiment, quant à eux, satisfaits de leur qualité de vie au travail, et 70% pour les usagers des transports en commun. Dans les faits, ceux qui viennent travailler à vélo se disent **plus motivés, plus**

dynamiques et se projettent plus longtemps dans leur entreprise. La valorisation de la mobilité vélo est donc un moyen de fidéliser sur le long terme les employés.



LE VÉLO, DES BÉNÉFICES POUR L'ACTIVITÉ DES EMPLOYEURS

L'amélioration de la santé des employés par la pratique régulière du vélo permet de **réduire le taux d'absentéisme d'environ 15%**⁴. Comme l'ont montré plusieurs études, les employés cyclistes sont en moyenne **moins souvent en arrêt maladie**.

Ils sont également **plus ponctuels** puisque les trajets à vélos ne sont pas soumis aux embouteillages ou aux aléas des transports en commun. Le vélo est d'ailleurs le **mode de déplacement le plus rapide en ville** avec une vitesse moyenne de 15km/h contre 14km/h pour la voiture⁵. Fiable et efficace, la mobilité vélo permet aux employés de **gagner du temps** et de **se libérer d'une certaine charge mentale**.

PRODUCTIVITÉ

Les employés sédentaires qui se mettent à **pratiquer régulièrement une activité physique** gagnent

6% À 9%

de productivité⁶.

Tous ces bénéfices représentent une **réelle valeur ajoutée en matière de marque employeur** (attractivité, fidélisation, image de marque).



LE VÉLO, DES BÉNÉFICES POUR LES FINANCES DES ENTREPRISES

Aujourd'hui, l'employeur doit **participer aux frais de déplacement domicile-travail et professionnels** des employés. En Île-de-France, l'abonnement annuel pour les transports en commun coûte 818 euros par an. Une voiture plus encore, avec en moyenne environ 6000 euros chaque année.

En moyenne, un vélo coûte moins cher que les autres modes de déplacement, que ce soit

à l'achat ou en Location Longue Durée (LLD). Il est surtout moins cher à l'usage avec des coûts d'entretien, d'assurance, de carburant, de stationnement bien plus faibles.

¹ *Bulletins & Rapports Vélo & Territoires 2020*

² *University of Glasgow, Institute of Cardiovascular and Medical Sciences, 2017*

³ *ekodev, Enquête mobilité & qualité de vie au travail, 2019*

⁴ «The association between commuter cycling and sickness absence» Ingrid J.M. Hendriksen, Monique Simons, Francisca Galindo Garre, Vincent H. Hildebrandt, 2010

⁵ «Privilégier les modes actifs», ADEME, 2016

⁶ *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*

3 UN OBJECTIF SOCIAL & ENVIRONNEMENTAL



Les politiques de mobilité mises en oeuvre par les employeurs ont un impact décisif sur nos habitudes de déplacement. Il est donc important que le vélo prenne sa place dans la panoplie des moyens mis à disposition des employés pour se déplacer afin d'encourager son usage. **C'est une question de justice sociale et de santé publique !**

Le secteur des transports génère **un tiers des émissions de gaz à effet de serre**, dont la moitié est issues des déplacements dans le cadre du travail. Le vélo apporte une réponse concrète pour réduire ces émissions, avec des réservoirs d'économies immenses.

75%

des trajets domicile-travail sont réalisés en **voiture**⁷.

60%

des trajets domicile-travail de **moins de cinq kilomètres** sont réalisés en **voiture**⁷.

Certes, le vélo ne peut pas tout faire et n'est pas pour tout le monde. Mais, il peut prendre sa part, notamment grâce aux employeurs, dans l'effort collectif face au dérèglement climatique.

⁷ *Statistiques et études, INSEE, 2021*



LE CADRE RÉGLEMENTAIRE !

Adresser la question de la mobilité, notamment à vélo, en entreprise est bénéfique pour les employeurs. Et c'est surtout une obligation réglementaire...

1 LA QUESTION DE LA MOBILITÉ DES EMPLOYÉS EN ENTREPRISE



Depuis la publication de la **Loi d'Orientation des Mobilités** (LOM) le 24 décembre 2019, entrée en application le 1^{er} janvier 2020, **la mobilité intègre le champ des Négociations Annuelles Obligatoires** (NAO)⁸ dans le volet de la qualité de vie au travail (QVT). Cette nouvelle obligation est une opportunité pour **faire du vélo un sujet majeur des politiques RH** de chaque organisation et favoriser la qualité de vie au travail des employés.

Les entreprises qui comptent une représentation syndicale et qui emploient au moins 50 salariés sur un même site sont soumises à cette obligation. Le contenu de ce nouveau champ de négociation porte sur les **mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail**. Réduction du coût de la mobilité pour les employés et pour les employeurs, incitation à l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (aménagement, équipements, accompagnements, formations, etc.), prise en charge des frais de transport personnels (Forfait Mobilités Durables ou autre) ou encore organisation du travail en lien avec la mobilité (télétravail, flexibilité des horaires, etc.)... sont autant de contenus envisageables de l'accord.

Concernant la pratique du vélo, ces négociations sont l'occasion d'aborder avec les représentants du personnel les questions de sécurisation des

trajets domicile-travail à vélo, des incitations financières, des services vélos (vélopartage, vélos de fonction ou de service) et des équipements associés (stationnement, douches, vestiaires).

À défaut d'accord portant sur la mobilité des collaborateurs, les employeurs ont l'obligation, de manière unilatérale, de mettre en place un **Plan de Mobilité Employeur** (PME)⁹. Ce Plan de Mobilité Employeur contient une **évaluation de l'offre de transport** existante et projetée, une **analyse des déplacements domicile-travail et professionnels**, un **programme d'actions** avec un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions et des modalités de suivi et de mise à jour, ainsi que des **mesures de soutien aux déplacements domicile-travail**.

Au-delà de l'obligation réglementaire, le Plan de Mobilité Employeur représente également un outil efficace pour préparer des accords adaptés et pertinents dans le cadre des NAO.

⁸ Article L.2242-17 du code du travail

⁹ Article L.1214-8-2 du code des transports

2 L'OBLIGATION DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES EMPLOYÉS



UNE OBLIGATION DE MOYENS

Selon le code du travail, l'employeur prend les mesures nécessaires pour **assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale** des travailleurs¹⁰ à travers des **actions de prévention des risques, d'information, de formation, une organisation et des moyens adaptés**.

L'obligation de sécurité de l'employeur est donc une obligation de moyens par opposition à une obligation de résultats. Comme pour tous les risques professionnels¹¹, l'employeur doit **évaluer et hiérarchiser les risques** lors des déplacements à vélo pour les déplacements professionnels. Même si cela n'est pas une obligation, il ne doit pas exclure les risques liés aux déplacements domicile-travail. L'employeur doit ainsi établir une **démarche de prévention** pour minimiser ces risques en fonction des publics et des usages. Les points suivants sont particulièrement pertinents au regard des déplacements à vélo :

- ✓ **La sensibilisation via une communication régulière**
- ✓ **La formation aux bonnes pratiques pour rouler en sécurité, en particulier pour les cyclistes débutants**
- ✓ **L'entretien régulier des vélos appartenant à l'employeur ou à l'employé car un vélo en bon état est le premier niveau de sécurité**
- ✓ **La réorganisation des déplacements, par exemple pour éviter les heures de pointe**

Le fait d'exposer un salarié à un risque identifié, sans prendre les mesures de prévention qui s'imposent, constitue un manquement à l'obligation de sécurité et suffit à **engager la responsabilité pénale et civile**.



UN ACCIDENT À VÉLO EST-IL UN ACCIDENT DU TRAVAIL ?

Un accident à vélo d'un employé est considéré comme un accident du travail s'il survient dans le cadre de son activité professionnelle. Ainsi, est considéré comme un accident du travail tout accident à vélo :

- ✓ **Pendant le trajet domicile-travail (hors détour éventuel)**
- ✓ **Pendant la réalisation d'une mission professionnelle**
- ✓ **Pendant un déplacement vers l'endroit où le salarié prend son repas (cantine, restaurant, etc.)**

Il est alors **couvert par l'assurance accident du travail et maladie professionnelle**, que le vélo appartienne à l'entreprise ou au salarié.



LES RESPONSABILITÉS EN CAS D'ACCIDENT

LORSQUE LE VÉLO APPARTIENT À L'EMPLOYÉ

Il n'y a pas d'assurance obligatoire pour circuler à vélo, mais l'employé est responsable des dommages causés à autrui. Ces dommages

sont, la plupart du temps, **couverts par son assurance responsabilité civile incluse dans l'assurance multirisque habitation** lorsqu'il utilise son vélo pour des promenades ou des déplacements « domicile-travail ». Pour couvrir ses propres dommages et ceux du vélo, il lui est conseillé de **souscrire une garantie « Individuelle accident »** qui peut être complétée des garanties vol, dégradations du vélo et défense pénale et recours.

En cas d'accident, lorsque le salarié utilise son vélo pour des déplacements professionnels, il sera sous la Responsabilité civile de son employeur.

CONSEIL À L'EMPLOYEUR :

Déclarer l'utilisation des vélos à son assureur « RC Professionnelle ou Exploitation ».

LORSQUE LE MATÉRIEL EST MIS À DISPOSITION PAR L'EMPLOYEUR

L'employeur se doit d'assurer en responsabilité civile l'ensemble des matériels qu'il met à disposition de ses salariés que ce soit pour des trajets domicile-travail ou lors des déplacements professionnels.

CONSEIL À L'EMPLOYEUR :

Déclarer la possession des vélos à son assureur «RC Professionnelle ou Exploitation».

¹⁰ Article L.4121-1 du code du travail

¹¹ L'identification des risques propres au vélo doit intégrer le Document Unique d'Évaluation des risques professionnels (DUER). Voir Article R4121-1 du code du travail



3 LES INCITATIONS FINANCIÈRES POUR DÉVELOPPER LE VÉLO EN ENTREPRISE



Le vélo est considéré par le législateur comme un outil de santé publique et de décarbonation des transports. À ce titre, les employeurs disposent de mesures spécifiques pour encourager son utilisation.



LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES (FMD)

Créé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019, le Forfait Mobilités Durables (FMD) est une **contribution financière** mise en place par les employeurs pour **couvrir tout ou partie des frais de déplacement des employés** venant travailler par des modes de déplacements actifs ou partagés, et notamment à vélo. Cette contribution est **exonérée de cotisations sociales** pour l'employeur **et d'imposition sur le revenu** pour l'employé dans une **limite de 500 euros par an pour le secteur privé et 200 euros par an pour la fonction publique**. De fait, le FMD remplace l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV). Jusqu'à fin 2021, la mise en place du FMD reste facultative, sauf dans la fonction publique d'État. Son intégration à l'ordre du jour des négociations annuelles obligatoires (NAO) reste vivement conseillée. Les accords d'entreprises actent la mise en place du FMD (montant, type de versement, conditions, etc.). À noter que **tous les employés ont droit au FMD**, y compris les employés en temps partiel, les CDD, les apprentis ou les stagiaires.

Le FMD est un **dispositif fondamentalement modulable**. Il est cumulable avec le remboursement à 50% du titre de transport par l'employeur mais l'exonération de ces deux dispositifs cumulés est limitée à 500 euros dans le secteur privé.

Tous les équipements et services en lien avec le vélo sont éligibles au FMD (justificatif ou attestation sur l'honneur à l'appui) : achat ou location de vélos à assistance électrique ou non, et d'accessoires associés, souscription à une assurance ou participation à une formation du savoir rouler en ville, abonnement à un service de maintenance, etc. Au-delà du remboursement des dépenses liées aux déplacements, le FMD a avant tout pour objectif de valoriser les pratiques de mobilité plus vertueuses.

POUR ALLER PLUS LOIN

- ✓ *Baromètre Forfait Mobilités Durables 2021*
- ✓ *Décret n° 2020-1554 du 9 décembre 2020 relatif au versement du «forfait mobilités durables» dans les établissements publics de santé, sociaux et médico-sociaux*
- ✓ *Décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du «forfait mobilités durables» dans la fonction publique territoriale*
- ✓ *Décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du «forfait mobilités durables» dans la fonction publique de l'Etat*
- ✓ *Arrêté du 9 mai 2020 pris pour l'application du décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du «forfait mobilités durables» dans la fonction publique de l'Etat*
- ✓ *Décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au «forfait mobilités durables»*
- ✓ *Art. L. 3261-3-1 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités*

	FONCTION PUBLIQUE	SECTEUR PRIVÉ
MONTANT	200 euros	500 euros
MODE DE TRANSPORTS ÉLIGIBLES	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vélo & VAE ✓ Covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vélo & VAE ✓ Covoiturage ✓ Service d'autopartage à faible émission de gaz à effet de serre ✓ EPD motorisés ou non et en autopartage ✓ Transport en commun (hors abonnement)
CONDITIONS	Le bénéficiaire doit pouvoir justifier de 100 jours par an d'usage des modes éligibles	L'employeur est libre de définir ou non un nombre de jours minimum
JUSTIFICATIF	Attestation sur l'honneur et justificatif pour le covoiturage	Attestation sur l'honneur et/ou justificatif
MISE EN PLACE	À la demande de l'agent	À la demande du salarié après accord d'entreprise, ou accord interentreprises ou à défaut par accord de branche. À défaut d'accord, par décision unilatérale de l'employeur (DUE), après consultation du CSE
CUMUL AVEC LA PRIME TRANSPORT	Non. Exclusif.	Oui. Mais l'avantage fiscal est limité à 500 euros

ILLUSTRATION POUR UN EMPLOYÉ DU PRIVÉ TRAVAILLANT EN ÎLE-DE-FRANCE

PAYÉ PAR L'EMPLOYEUR (hors exonération fiscale)	CAS 1 : employé 100% en métro	CAS 2 : employé 50% en métro 50% en vélo	CAS 3 : employé 100% en vélo
PRIME TRANSPORT	Au moins 413,6* soit 50% de 827,2	Au moins 225,6* soit 50% de 451,2 pour 6 mois	0
FORFAIT MOBILITÉS DURBALES	0	Jusqu'à 274,4 soit jusqu'à 500, moins la prime transport versée	Jusqu'à 500

*Certains employeurs remboursent plus de 50% du coût des transports en commun





RÉDUCTION D'IMPÔTS DE 25% POUR UNE FLOTTE DE VÉLO

Les **employeurs soumis à l'impôt sur les sociétés** peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt de 25% du cout généré par la mise à disposition gratuite d'une flotte de vélos. La réduction s'impute uniquement sur l'exercice au cours duquel les frais ont été générés.

Les vélos doivent permettre les déplacements domicile-travail des employés mais peuvent être également utilisés pour des déplacements professionnels ou privés.

Les dépenses engagées pouvant faire bénéficier d'avantages fiscaux et de réductions d'impôts concernent **l'achat ou la location des vélos et des accessoires de sécurité** (gilet haute visibilité, cadenas, etc.), mais aussi **l'aménagement d'un local vélo ou d'une aire de stationnement** ou encore **l'assurance et l'entretien des vélos**.

Par ailleurs, bien que constituant un avantage en nature au bénéfice de l'employé, l'URSSAF s'est engagée à ne pas retenir la mise à disposition gratuite d'une flotte de vélo comme un avantage en nature.



POUR ALLER PLUS LOIN

✓ *Bulletin des Finances Publiques*
BOHS-RICI-20-30



LES AIDES PUBLIQUES À L'ACHAT

Le prix d'achat d'un vélo à assistance électrique reste élevé, **2079 euros en moyenne en France** d'après l'Union Sport et Cycle. Cependant, un grand nombre de collectivités territoriales s'engagent pour le vélo en versant des **primes à l'achat**.

Le montant de l'aide et les conditions d'éligibilité diffèrent d'un territoire à l'autre. À titre d'exemple, la Région Île-de-France finance 50% de l'achat d'un vélo à assistance électrique sans condition de ressources dans la limite de 500 euros.

Une **aide de l'état** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, appelée « **Bonus vélo** », a également été mise en place, et vient compléter l'aide des collectivités territoriales. Ce « bonus » reste soumis à certaines **conditions d'éligibilité**, notamment en matière de revenu fiscal (égal ou inférieur à 13 849 euros).

Par ailleurs, la **Prime à la conversion**, bien connue pour le parc automobile français, ouvre dorénavant ses droits à l'acquisition d'un vélo électrique. Tous les types de vélos sont concernés (vélo classique, vélo-cargo, vélo pliant...).

Toutes ces aides sont **cumulables avec le versement du FMD**, créant ainsi des incitations fortes pour les employés. Il est fortement recommandé aux employeurs de se renseigner sur les aides locales disponibles afin de les communiquer auprès des employés.

POUR ALLER PLUS LOIN

✓ *Trouvez votre aide à l'achat !*



Pour finir, le dispositif des **Certificats d'Economies d'Energie** (CEE) permet aujourd'hui de financer de nombreux programmes visant à **participer à la réduction des consommations énergétiques**. Les projets en matière de mobilité durable sont largement sollicités dans ce cadre, et permettent de financer certaines actions en faveur de la pratique du vélo, à l'image du Label Employeur Pro-Vélo qui accompagne les employeurs dans leur démarche.

4 LES RÈGLES SUR LE STATIONNEMENT VÉLO



QUELLES OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT VÉLO ?

La loi de 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) et celle de 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) ont introduit une **obligation de réaliser des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos** dans le code de construction et d'habitation. Ces obligations s'appliquent particulièrement aux promoteurs, constructeurs et propriétaires, et non aux employeurs locataires.

POUR LES BÂTIMENTS EXISTANTS

Un espace de stationnement vélo doit être installé dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constitué principalement de locaux à usage professionnel, s'ils sont équipés de places de stationnement voiture.

POUR LES BÂTIMENTS EN CONSTRUCTION

La construction ou des travaux sur le parc de stationnement annexe soumet à l'obligation de construire un espace réservé au stationnement vélo dans le cadre suivant :

- ✓ Les bâtiments à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et qui comprennent du stationnement voiture destiné aux salariés
- ✓ Les bâtiments accueillant un service public et qui comprennent du stationnement voiture destiné aux agents et aux usagers

- ✓ Les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un cinéma et qui sont équipés de stationnement voiture destiné aux clients



CARACTÉRISTIQUES DE L'ESPACE DE STATIONNEMENT

Le code de construction et d'habitation est relativement précis sur les caractéristiques du stationnement vélo attendu. L'espace de stationnement vélo doit :

- ✓ Être installé dans le bâtiment ou à l'extérieur s'il est couvert, clos (uniquement pour les bureaux et sites industriels), et situé sur la même parcelle.
- ✓ Être situé préférentiellement au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol.
- ✓ Être accessible (attention aux marches, franchissement des portes, couloirs étroits, rampes trop inclinées, etc.)
- ✓ Être sous surveillance ou avoir un système de fermeture sécurisé (uniquement pour les bureaux et sites industriels)
- ✓ Inclure des dispositifs fixes permettant d'accrocher le cadre et au moins une roue. Le pince-roue n'est donc pas conforme
- ✓ Pour les bâtiments de bureaux existants, il est possible d'allouer d'anciennes places de stationnement voitures aux vélos.



CARACTÉRISTIQUES DU SYSTÈME D'ACCROCHE

L'espace de stationnement doit inclure des **dispositifs fixes permettant d'accrocher le cadre et au moins une roue**. Le pince-roue, où le vélo est maintenu seulement par la roue n'est donc pas conforme.



L'ACCESSIBILITÉ

La loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et la circulaire associée de 2007 impose un certain nombre de **normes techniques pour faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap** auxquelles les bâtiments des employeurs sont soumis. Citons par exemple l'abaissement des trottoirs, l'inclinaison des pentes, les largeurs de portes, etc. Ces dispositifs d'accessibilité sont par ailleurs utiles à tous, cyclistes compris.

POUR ALLER PLUS LOIN

- ✓ Article 57 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE) dite loi «Grenelle 2»
- ✓ Article 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV)
- ✓ Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation (JORF n°0164 du 16 juillet 2016)
- ✓ Arrêté du 30 octobre 2014 modifiant l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation (JORF n°0254 du 1er novembre 2014)
- ✓ Articles L113-18 à L113-20 sur les infrastructures de stationnement des vélos du code la construction et de l'habitation (CCH)





**PASSER À
L'ACTION !**



PHASE 1

NOMMER UN RÉFÉRENT & DÉFINIR UNE GOUVERNANCE

La mobilité des employés est à la **confluence de plusieurs services** : ressources humaines, sécurité, santé, services généraux, communication, développement durable et RSE. Tout le monde a son mot à dire !

La première étape est de **nommer un «réfèrent mobilité vélo»** qui a pour rôle de **coordonner l'action vélo** dans l'entreprise, notamment en faisant le lien entre les volontés de l'employeur et les demandes des employés, comme par exemple dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO). Le choix du réfèrent est laissé libre aux entreprises.

Le rôle du réfèrent est de :

- ✓ **Définir une gouvernance autour de la démarche**
- ✓ **S'assurer de l'atteinte des objectifs de report modal, des moyens mis en oeuvre et du bon déploiement des actions associées**
- ✓ **S'assurer du soutien du management dont le rôle est décisif dans la réussite de la politique pro-vélo**

PHASE 2

RÉALISER UN DIAGNOSTIC MOBILITÉ



Réaliser un état des lieux est une étape essentielle pour **apporter les bonnes réponses**. Les besoins peuvent varier très largement selon la nature du site, sa localisation ou encore la culture d'entreprise. Le diagnostic doit permettre de faire le bilan sur les déplacements des employés, à vélo mais aussi pour tous les autres modes de déplacement.

Ce diagnostic comprend une **évaluation de l'accessibilité du site et de l'offre de transport** existante (inventaire quantitatif et qualitatif des infrastructures...), une **analyse des déplacements domicile-travail et professionnels** (cartographie, temps, distance, coûts, etc.) **et des parts modales associées**, une **étude des besoins et des attentes** des

employés en matière de mobilité (enquête, ateliers, animations, etc.), et une **analyse du potentiel théorique de report modal** vers des modes de déplacement plus sobres.

Ce diagnostic peut être étendu aux visiteurs et fournisseurs. Il est conseillé d'intégrer dans le diagnostic des **échanges avec les entreprises voisines, les collectivités et l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** pour prendre conseil et éventuellement trouver des synergies dans les solutions à mettre en œuvre.

Ce diagnostic permet de **déterminer le niveau d'accessibilité et de cyclabilité**, d'identifier les **besoins et attentes des employés**, et de **déterminer le potentiel cyclable** du site.

3

PHASE 3 DÉFINIR UN BUDGET ET UN PLAN D' ACTIONS

Plutôt que de fonctionner par à-coups, il est conseillé aux employeurs de **définir préalablement une feuille de route en se fixant des objectifs, un calendrier, et des moyens humains et financiers**. Un tel plan d'actions peut être pensé sur trois niveaux :

✓ Une ambition

Par exemple, doubler la part des vélotafeurs, réduire l'empreinte carbone de x% grâce au vélo.

✓ Des objectifs pour atteindre cette ambition

Par exemple, s'assurer que chaque «vélotafeur» puisse garer son vélo de manière sécurisée, développer une culture vélo dans l'entreprise.

✓ Des actions pour atteindre ces objectifs

Par exemple, construire un parking vélo sécurisé, mettre en place le forfait mobilités durables, faire venir un réparateur vélo sur site.

Le plan d'actions doit être **suivi annuellement par le référent mobilité vélo, à l'aide d'indicateurs et de mesures régulières** pour en valider la pertinence et l'efficacité.



PHASE 4

ENGAGER UNE DÉMARCHE DE PRÉVENTION DES RISQUES À VÉLO



La question de la sécurité est centrale. L'employeur doit **l'adresser le plus en amont possible** car elle ne manquera pas de s'inviter dans les débats.

La première étape est de **lister et évaluer les risques pour la santé et la sécurité** des employés de se déplacer à vélo. Puis, d'établir une

démarche de prévention. À titre d'illustration, voici ci-dessous un plan de prévention des risques d'accident.

L'employeur doit aussi **vérifier avec son assureur son niveau de couverture** en cas d'accident, ou de dommages et vols sur les vélos de l'entreprise ou des employés.

	Maintenance des vélos des employés	Sensibilisation	Formation en e-learning	Formation en présentiel	Formation de remise en selle
Bénéficiaires	Tous les cyclistes	Tous les salariés	Tous les salariés (priorité aux cyclistes)	Tous les salariés (priorité aux cyclistes)	Néo-cyclistes
Fréquence	4 fois par an	2 fois par an	1 fois par an*	Autant que nécessaire**	Autant que nécessaire***
Opérateur	Prestataires de service	Employeurs (communication, RH, RSE, etc.)	Employeurs ou prestataire de service	Cyclistes expérimentés de l'entreprise, associations vélo, vélo-écoles ou prestataires de services	Organismes reconnus (Vélo-écoles, clubs FFC, associations vélo)
Exemple	Gestionnaires de flotte, opérateurs de maintenance vélos, associations vélo	Guide de sensibilisation, mailing, affichage, infographies, etc.	Cyclez Academy	Formation «savoir rouler en milieu urbain», rappel des principes de base pour rouler en ville, initiation à la réparation	Apprentissage de la conduite en milieu urbain

* par exemple pour bénéficier du FMD ou pour avoir accès au local vélo

** par exemple pour bénéficier du FMD ou pour avoir accès au local vélo ou sur la base du volontariat

*** sur la base du volontariat

5

PHASE 5 METTRE EN PLACE DU STATIONNEMENT VÉLO

1 CHOISIR LE TYPE D'INSTALLATION

Le type de parking vélo **dépend de la durée du stationnement** : plus le stationnement est long, plus il doit être sécurisé. Ainsi, pour des clients ou des fournisseurs, des arceaux vélos de qualité à l'extérieur peuvent convenir. Mais pour les employés qui laissent leur vélo toute la journée, voire la nuit, il est impératif d'avoir des **arceaux vélos dans un lieu fermé, ou dans une enceinte**.

Pour attacher son vélo, il convient de respecter deux commandements : **l'attacher avec des antivols adaptés à un point fixe, et par le cadre**, et non simplement par la roue. Ainsi, le système de pince-roue où le vélo est tenu uniquement par la roue est à proscrire ! Il faut **privilégier des appuis-vélos** comme des arceaux par exemple.

L'autre point important est l'accessibilité du parking vélo. Pour être attractif, il doit être **situé au plus près de l'entrée**, idéalement plus proche que le parking voiture. Il doit être **facilement accessible** (absence de marches ou de portes). Enfin, il doit être **bien visible** pour être connu de tous.

Si ces principes ne sont pas tenus, il est fort à parier que les employés stationneront leur vélo directement devant l'entrée, de manière désordonnée et encombrante.

Pour en savoir plus, la FUB a rédigé un guide complet en 2016 sur le stationnement.



2 DÉFINIR LE NOMBRE DE PLACES

S'il est facile de savoir qu'il manque de places de stationnement vélo, il est plus difficile d'estimer le nombre de places optimal. Certes, **le stationnement vélo est relativement peu coûteux et peu consommateur d'espace** en comparaison avec la voiture. Il est donc possible de fonctionner par itération en modulant les dispositifs. Cependant, pour les employeurs ayant peu d'espace ou pour ceux qui déménagent de site, il y a deux options pour calculer les places nécessaires.

FAIRE UNE ÉTUDE AD-HOC

L'étude commence par des **comptages des vélos**, en incluant les vélos garés autour du site (arceau dans la rue, vélo laissé à la gare, etc.) et les différents types de vélos (vélo cargo, etc.). Cela donne le besoin immédiat. Il faut le **compléter avec le besoin potentiel** en sondant les employés : pourcentage des employés qui viendraient à vélo s'il y avait un stationnement sécurisé, pourcentage des employés qui considèrent venir à vélo dans un futur proche.

FAIRE UNE ESTIMATION THÉORIQUE

Le législateur définit le nombre de stationnements vélo à installer dans un bâtiment neuf selon son usage. C'est un calcul théorique qui doit être affiné selon le contexte local (accessibilité du site, part des employés venant à vélo, etc.) et qui doit intégrer une vision à long terme (évolution de la part modale du vélo).

Concrètement, pour des bureaux, il est recommandé d'allouer **1,5% de la surface de plancher, soit 1 vélo pour 100m²**, en considérant 1,5m² par vélo.

En appliquant un **coefficient de foisonnement** de 0,8 (tous les cyclistes ne viennent pas le même jour), on arrive à **0,8 place vélo pour 100m² de bureaux**.

ESPACE DE STATIONNEMENT VÉLO	
BÂTIMENTS À USAGE PRINCIPAL DE BUREAUX	1,5% de la surface de plancher
BÂTIMENT À USAGE INDUSTRIEL OU TERTIAIRE	15% de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments
ESPACE ACCUEILLANT UN SERVICE PUBLIC	15% de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
ESPACE CONSTITUANT UN ENSEMBLE COMMERCIAL - CINÉMA	10 % de l'effectif de la clientèle et des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments

Source : Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation

3 ESTIMER LE COÛT

Le Club des Villes et Territoires Cyclables a réalisé une estimation des coûts en 2020 :

- ✓ **Support vélo (arceau)** : Coût moyen par emplacement de **120 euros** (soit 240 euros l'arceau)
- ✓ **Support vélo abrité** : Coût moyen par emplacement de **820 euros**
- ✓ **Support vélo dans consigne fermée** : Coût moyen par emplacement de **1 750 à 2 000 euros**



PHASE 6

ÉQUIPER LES EMPLOYÉS DE VÉLOS



1 LES SOLUTIONS POUR ÉQUIPER LES EMPLOYÉS

Soit le vélo appartient à l'employé qui l'acquiert avec l'aide de son employeur. Soit il appartient à l'employeur et il est mis à disposition des employés gratuitement ou non.

LE VÉLO APPARTIENT À L'EMPLOYÉ *mais avec le soutien de l'employeur* *(« vélo personnel »)*

L'employé s'équipe librement en achetant le vélo qu'il veut (achat ou en location longue durée (LLD)). Mais, sur la même idée du remboursement à 50% de la carte de transports en commun, **l'employeur participe aux coûts de déplacement à vélo**. Pour ce faire, l'employeur met en place le forfait mobilités durables (FMD) ou un simple système d'abondement (exemple : 100 euros de prime à l'achat d'un vélo). Il peut aussi **financer une partie de l'équipement** (exemple : kit sécurité avec cadenas, lumières et gilet réfléchissant pour tous les vélotafeurs).

LE VÉLO APPARTIENT À L'EMPLOYEUR *qui le met à disposition des employés* *(« vélo de service »)*

Le vélo de service est typiquement la mise à disposition d'une flotte de vélos que les employés peuvent utiliser gratuitement comme bon leur semble. Souvent il s'accompagne d'un **système de réservation** plus ou moins codifié (outil de réservation interne, vélo en libre accès dans le parking).

LE VÉLO APPARTIENT À L'EMPLOYEUR *mais il est alloué à un employé en particulier* *(« vélo de fonction »)*

Le vélo de fonction est l'attribution d'un vélo à un employé selon son niveau hiérarchique, sa fonction ou sur la base du volontariat. Le vélo de fonction fonctionne sous le **système de la location longue durée (LLD) avec un forfait mensuel comprenant le coût de location et des services annexes (assurance, entretien)**.

L'employeur peut prendre 100% du coût à sa charge ou le partager avec l'employé (généralement 70% employeur pour la semaine de travail, et 30% employé pour le week-end). Dans le deuxième cas, l'entreprise prélève le montant directement sur la fiche de paie. Le vélo de fonction constitue un **avantage en nature mais l'URSSAF a déclaré ne pas en tenir compte fiscalement**. Les employeurs sont invités à vérifier ce point au moment de la mise en place d'un dispositif de vélo de fonction.

À noter que le vélo de fonction ne remplace pas l'obligation pour l'employeur de **prendre à sa charge 50% des frais de transports en commun** des employés.

2 VÉLO D'ENTREPRISE OU VÉLO PERSONNEL, COMMENT CHOISIR ?

Les solutions peuvent être mises en place parallèlement car elles n'adressent pas le même usage et donc pas la même cible. Voici ci-contre un résumé des 3 options.

	VÉLO PERSONNEL	VÉLO DE SERVICE	VÉLO DE FONCTION
CONTRACTANT	Employé	Employeur	Employeur
EN CAS DE DÉPART DE L'EMPLOYÉ	Le vélo reste la propriété de l'employé. L'employeur cesse de verser le FMD	Pas d'impact	Le vélo reste dans le parc de l'entreprise qui verse le loyer convenu ou active la clause de sortie
CONTRACTUALISATION	Achat ou LLD	Achat (budget investissement) ou LLD	LLD
COÛT POUR L'EMPLOYEUR	Selon le montant du FMD et selon le nombre d'employés intéressés	Selon la flotte de vélos mise en place (nombre, services associés)	Selon la flotte de vélos mise en place (nombre, services associés), selon la répartition du loyer entre employeur et employé, et selon le nombre d'employés intéressés
ESTIMATION DU COÛT POUR L'EMPLOYEUR POUR 1 VÉLO	Jusqu'à 500 euros par an (hors charges sociales)	De 720 à 1560 euros selon les modèles et services	De 360 à 1560 euros selon les modèles et services liés
AIDES AU FINANCEMENT POUR L'EMPLOYEUR	FMD (exempté de charge sociale)	Flotte de vélo : Réduction d'impôt sur les sociétés de 25%	Flotte de vélo : Réduction d'impôt sur les sociétés de 25% (uniquement sur le coût pris en charge par l'entreprise)
TYPE DE CIBLE RECOMMANDÉE	Employés voulant adopter le vélo pour les trajets domicile-travail	Employés d'une entreprise avec plusieurs sites proches les uns des autres et incitation de l'entreprise à réaliser les trajets à vélo	Employés avec des rendez-vous réguliers hors du site de l'entreprise et incitation à l'utilisation du vélo dans tous les trajets

EXEMPLE DE COÛT POUR L'ACHAT D'UN VÉLO PERSONNEL FINANCÉ VIA LE FMD
 (cas d'un employé en région Île-de-France avec FMD fixé à 500 euros
 et sans abondement supplémentaire de l'employeur)

	COÛT POUR L'EMPLOYÉ	COÛT POUR L'EMPLOYEUR
PRIX D'ACHAT* D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	2 000 euros	-
AIDE PUBLIQUE À L'ACHAT**	- 500 euros	-
REMISE NÉGOCIÉE PAR L'ENTREPRISE***	- 200 euros	-
FMD	Jusqu'à - 500 euros par an	Jusqu'à 500 euros par an
SOLDE	À l'achat : 1 300 euros Fin année 1 : 800 euros (1 300 euros - 500 euros) Fin année 2 : 300 euros (800 euros - 500 euros) Fin année 3 : - 200 euros (300 euros - 500 euros) <i>Le coût d'achat du vélo est absorbé sous 3 ans</i>	Jusqu'à 500 euros par an

* Le vélo peut aussi être pris en LLD mais l'aide publique à l'achat ne s'applique pas.

** En région Île-de-France. Varie selon les territoires.

*** Remise moyenne obtenue via un contrat entre le fournisseur vélo et l'employeur.

EXEMPLE DE LLD D'UN VÉLO DE FONCTION
 (cas d'un vélo au forfait de 83,3 euros par mois,
 réparti entre l'employeur à 70% et l'employé à 30%)

	COÛT POUR L'EMPLOYÉ	COÛT POUR L'EMPLOYEUR
LLD	300 euros (30% x 83,3 euros x 12 mois)	700 euros (70% x 83,3 euros x 12 mois)

7

PHASE 7 FÉDÉRER LES USAGERS & RASSEMBLER LES BONNES VOLONTÉS

Pour l'employeur, il est très profitable d'amorcer la création d'un **esprit communautaire** entre les employés-cyclistes, par exemple en créant un groupe sur la messagerie interne ou le réseau social de l'entreprise, ou en organisant un évènement pour qu'ils puissent se rencontrer.

Par la suite, les cyclistes pourront **favoriser la mise en selle de leurs collègues** en répondant aux questions, partageant leur expérience, voire en faisant du covélotaf¹². C'est aussi un bon moyen de **tisser du lien entre les équipes** et plus largement d'améliorer la Qualité de Vie au

Travail!

En parallèle de la communauté des cyclistes intra-entreprise, les employeurs ont tout intérêt à se rapprocher de leurs pairs pour **créer des clubs d'employeurs pro-vélo** afin de s'entraider et favoriser une émulation collective sur le sujet.

Le «réfèrent mobilité vélo» joue un rôle primordial dans l'animation de la communauté en créant le lien entre les différentes parties prenantes et en coordonnant toutes les actions.

¹² Le covélotaf est l'action de rouler à plusieurs une partie ou la totalité d'un itinéraire à vélo entre le domicile et le lieu de travail.

PHASE 8 VALORISER LES ACTIONS PRO-VÉLO MENÉES



Valoriser ses engagements autour de la pratique du vélo est une démarche importante pour les **ancrer dans la culture de l'entreprise**. Affichage (cantine, parking, vestiaires), messages sur les écrans du hall d'entrée, emailing, événements, «welcome pack» pour les nouveaux employés... les moyens ne manquent pas pour les employeurs de rappeler les outils à disposition des employés pour venir à vélo.

La communication interne permet de **faire connaître à tous les employés les actions mises en place pour favoriser leur mobilité** et ainsi de développer la part des employés-cyclistes. Elle permet aussi de promouvoir la marque employeur en donnant l'image d'une **organisation volontaire et prévenante**. La communication interne permet aussi de sensibiliser les cyclistes sur les bonnes pratiques à vélo.

En parallèle, le vélo est un formidable outil de promotion de l'image de l'employeur, que ce soit auprès de candidats, de clients ou de fournisseurs. Campagne sur les réseaux sociaux, habillage des vélos aux couleurs de l'entreprise, consigne sécurisée bien visible des visiteurs du site... là non plus les moyens ne manquent pas pour mettre en avant les actions réalisées. Les questions de mobilité sont aujourd'hui **au cœur des préoccupations sociétales**. Être un employeur pro-vélo, et identifié comme tel, participe donc grandement à améliorer l'attractivité de l'entreprise.

ANNEXES !

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES



PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR

Lors de l'élaboration du plan de mobilité employeur, si l'enjeu du développement du vélo ressort de la synthèse du diagnostic, le plan d'actions veillera à inscrire **des actions relevant des infrastructures** (installation d'espaces de stationnements sécurisés par exemple) **et des services** (installation d'un atelier de réparation, proposition de formation de remise en selle, de sécurité routière, etc.). Si ces actions sont **accompagnées de surcroît d'un plan de communication ambitieux** sur l'usage du vélo, les chances d'obtenir un vrai report modal sont encore plus grandes.

PROGRAMME DE PRÉVENTION DU RISQUE

Un employeur à Marseille a mis en place un programme de prévention ambitieux autour de 3 piliers :

- ✓ Un module de **e-learning sur la sécurité à vélo** accessible sur l'intranet de l'entreprise
- ✓ Une **sensibilisation sur les risques à vélo** pour tous les collaborateurs bénéficiant du FMD avec la **signature d'une charte de sécurité** du cycliste, et un **entretien** pour contrôler l'état du vélo et la sécurité de l'itinéraire pris
- ✓ Un **coaching personnalisé** pour ceux qui souhaitent, animé par le l'association Vélos en Ville.

FORFAIT MOBILITÉS DURABLES (FMD)

Un assureur Français a mis en place en septembre 2020 le Forfait Mobilités Durables (FMD) **à hauteur de 400 euros**. Pour faciliter le suivi opérationnel, l'entreprise passe par un **fournisseur externe de solution de paiement** qui permet de **régler des achats d'équipements vélos** chez des fournisseurs agréés, de **sauvegarder les justificatifs** et de **recueillir les attestations sur l'honneur**.

STATIONNEMENT

Après avoir déterminé la capacité de stationnement vélo à prévoir pour accueillir vos collaborateurs, interrogez-les pour préciser leur besoin ! **Les cyclistes sont les mieux placés pour rendre compte de leur besoin** une fois arrivé sur site. La localisation, les conditions d'accès des espaces de stationnement, leurs caractéristiques, sont des éléments déterminants dans l'incitation au report modal.

FLOTTE DE VÉLOS DE SERVICE, ET DISPOSITIF D'AIDE À L'ACHAT DE VÉLOS PERSONNELS

À Rueil-Malmaison en Île-de-France, une entreprise dispose d'une **flotte de vélos à assistance électrique**, mise à disposition gratuitement auprès des employés.

En complément, l'employeur a créé son **propre site internet marchand** où les employés peuvent acheter vélos, accessoires et services. L'entreprise propose un abondement à l'achat de 500 euros.

MESURE MALINE POUR INCITER À L'USAGE DU VÉLO

Le site lyonnais d'un employeur français a édité son propre **guide de sensibilisation à l'usage du vélo**. Particulièrement complet et esthétique, il développe de manière ludique des informations utiles pour les cyclistes : informations sur les aides locales, détails sur les services de location, conseils pour faire du vélo sous la pluie, explication sur l'assurance vélo, etc.

Egalement, le site de Toulouse d'un autre employeur français possède sa **propre association de cyclistes**. Elle compte plus de **300 adhérents** et joue un rôle actif pour promouvoir le vélo dans l'entreprise, notamment en participant à l'élaboration et au suivi du Plan de Mobilité Employeur.

ATELIER DE RÉPARATION VÉLO

Un employeur dont le siège est basé à Clichy en Île-de-France a noué un **partenariat avec SoliCycle** pour venir sur site **entretenir les vélos des collaborateurs**.

Porté par l'association Chantiers et Etudes, SoliCycle fait travailler des **personnes en réinsertion** autour d'un projet d'atelier solidaire.

EMPLOYEURS CONTRIBUTEURS AU LABEL EMPLOYEUR PRO-VÉLO



AKAABOUN Issy-les-Moulineaux
ALLIANZ FRANCE Délégation Régionale de Strasbourg
ARVAL Rueil Malmaison
BANQUE POPULAIRE Auvergne Rhône-Alpes, Lyon
BNP PARIBAS Site des Grands Moulins de Pantin
CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES
Loire-Atlantique, Nantes
CAPGEMINI Issy-les-Moulineaux
CEDECOM Versailles
CGI FINANCE Marcq en baroeul
CNES Centre Spatial de Toulouse
CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAL D'OISE Cergy
CONSEIL RÉGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE Nantes
CREDIT MUNICIPAL DE NANTES Nantes
DÉPARTEMENT SEINE-SAINT-DENIS Sites de Bobigny
EDF Immeuble Cap Ampère, Paris
EDF-DTEAM-UNITEP Immeuble Le Nobel, Lyon
ENEDIS Direction Régionale Bretagne, Rennes
GA SMART BUILDING Toulouse
GENS D'ÉVÈNEMENT Nantes

**GROUPE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE
APHP NORD - UNIVERSITÉ DE PARIS**
Hopital Iariboisière - fernand Widal
GUTENBERG Levallois-Perret
HARMONIE MUTUELLE Paris
HENKEL FRANCE Boulogne-Billancourt
L'ORÉAL Campus Charles Zviak
LCL Villejuif
MÉTÉO-FRANCE Saint mandé
NORSYS Site de ennevelin
RTE Immeuble Window, Paris La Défense
RTE Marseille
SAUNIER DUVAL ECCI Nantes
SCE AMÉNAGEMENT & ENVIRONNEMENT Nantes
SCIENCES PO Paris
SNCF TER AURA - Direction de Lignes Alpes, Chambéry
SODEXO PASS FRANCE Nanterre
THALES FRANCE SAS
Délégation Régionale de Strasbourg, Fleury-Orléans
VIA ID Marquette Les Lille
VUPAR Nantes



Design graphique du livre blanc réalisé par ekodev

