



DOSSIER DE PRESSE

Présentation du Label Employeur Pro-Vélo

NOVEMBRE 2020

sommaire

- évolution de la pratique du vélo PAGE 3
- mobilité vélo : une opportunité pour les entreprises PAGE 4
- cadre légal PAGE 5
- le label PAGE 6
- les partenaires PAGE 7



édito

Qui aurait cru, il y a quelques années, voir autant de vélos dans les rues des cités françaises ? Pour tout citoyen, cette hausse est particulièrement tangible : des délais d'attente de plusieurs semaines chez son mécanicien vélo, des magasins en rupture de stock, des vélos rutilants côtoient d'autres antiquités sorties des caves, tandis que des embouteillages de cyclistes re-voient le jour, nous rappelant un temps où la bicyclette était reine.

Ce nouvel engouement pour le vélo utilitaire est l'aube d'un renouveau de la mobilité urbaine. Petite reine du déconfinement, ses avantages pour les employeurs sont multiples. Gain en ponctualité, productivité et baisse du taux d'absentéisme : la pratique du vélo est un véritable atout pour les ressources humaines. Les employeurs ont plus que jamais un rôle important à jouer pour sécuriser, protéger et accompagner leurs collaborateurs cyclistes.

La label employeur pro-vélo répond à ce besoin. Le référentiel d'actions à mettre en oeuvre vise à développer une mobilité vélo encadrée et sécurisée auprès des employeurs. Programme de formation et de sensibilisation, mise à disposition de kits de sécurité, covélotaf, intervention des prestataires experts dans la maintenance des cycles,... sont autant d'actions du référentiel permettant à l'employeur de satisfaire son obligation de sécurité à l'égard de ses collaborateurs.

Dans le cadre des journées de la sécurité routière au travail, la FUB appelle à la responsabilité des employeurs envers leurs collaborateurs cyclistes. La sécurité est l'affaire de tous, tant du point de vue des comportements individuels sur la chaussée que de celui des actions à mettre en oeuvre pour prévenir tant que possible le risque d'accidents.

1. évolution de la pratique du vélo

La hausse de la pratique de la bicyclette dans nos cités est particulièrement flagrante depuis le déconfinement. **Cette mobilité active devient progressivement un réflexe pour les trajets de courte durée.** Ce constat s'explique par sa normalisation et sa politisation.

Normalisation par son intérêt grandissant dans les médias. Un temps flattée, ou autre, critiquée, la petite reine figure fréquemment dans notre presse préférée. Politisation dans le sens où le vélo est enfin pris au sérieux. Il est devenu l'objet de politiques publiques. Près de deux minutes y furent consacrées par Jean Castex dans son discours de politique générale devant l'Assemblée nationale, promettant un *"plan vélo très ambitieux et contractualisé avec les collectivités territoriales."*

Grâce au travail de collaboration entre acteurs de la société civile, collectivités locales et représentants nationaux, un système vélo complet voit le jour : pistes cyclables, programme "Savoir rouler à vélo" dans les écoles, renforcement de l'expertise sur la mobilité, facilité prochaine pour transporter son vélo dans les cars et trains, aides à l'achat proposées par de nombreuses collectivités locales et forfait mobilités durables sur l'initiative des employeurs.

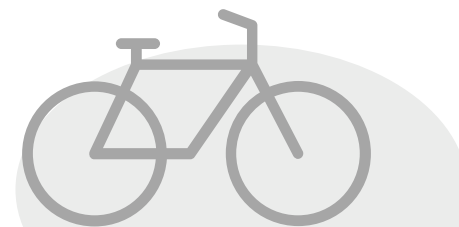
Cette **amélioration du système vélo** est la véritable cause de l'agrandissement du peloton cycliste. Pour reprendre les termes d'Elisabeth Borne dans les colonnes du Vélocité n°155 (magazine édité par la FUB), **la France est en train de devenir une "nation du vélo"**¹. Depuis le déconfinement, une hausse de 27% des passages vélo a été comptée par rapport à la même période l'année dernière ². Cette hausse est très importante dans les centres urbains : elle est de 62% à Paris et de 27% à Lille. Inédite et spectaculaire, cette hausse n'est pourtant pas nouvelle. En effet, la pratique du vélo a connu une croissance continue de 2013 à 2019 d'environ 19%. Entre 2018 à 2019, cette hausse était de 5% tirée par le haut par les trajets dits utilitaires (+8%) dont font partie le velotaf ³.

L'augmentation des derniers mois est la confirmation d'une tendance forte et vérifiée d'années en années. **Les employeurs ne peuvent plus ignorer cette mobilité dont ils sont généralement des bénéficiaires qui l'ignorent.**

¹ Vélocité n°155, page 4

² https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/10/2020-10-14-Bulletin_Velo_Deconfinement_10.pdf - dernière consultation le 22 octobre 2020

³ Le velotaf est la pratique du vélo utilitaire pour se rendre de son domicile à son lieu de travail.



Depuis le déconfinement :
hausse de 27%
des passages vélo

Pratique du vélo :
croissance de 19%
entre 2013 et 2019



Entre 2018 et 2019,
cette hausse était de
5% tirée par le haut
par les trajets dits utilitaires



Absentéisme en entreprise :
baisse de 15%
chez les pratiquants de vélo
réguliers

Se rendre
à son travail à vélo :
hausse de 6 à 9%
de productivité



2. mobilité vélo : une opportunité pour les entreprises

L'usage du vélo au quotidien permet à tout un chacun de réaliser une activité physique et de bénéficier de ses vertues. Selon l'OMS, il permettrait de faire baisser le risque de dépression et de maladies non-transmissibles ⁴. En conséquence : **une baisse de 15% de l'absentéisme en entreprise serait à enregistrer chez les pratiquants réguliers** ⁵. Selon une enquête récente d'Ekodev, il améliore le sentiment de qualité de vie au travail ⁶. Mens sana in copore sano ⁷: en adoptant la bicyclette pour se rendre sur son lieu de travail, on gagnerait 6 à 9% de productivité ⁸.

Le vélo est bon pour la santé, le vélo est bon pour l'entreprise. De multiples acteurs de la mobilité active ne s'y trompent pas et apparaissent dans l'écosystème fleurissant du vélo. Des services de VAE (vélo à assistance électrique) partagés voient le jour dans nos villes. Certains se positionnent sur le covélotaff, quand d'autres cherchent à faciliter la mise en oeuvre du Forfait Mobilité Durable en proposant un service de cartes prépayées. Que dire du vélo de fonction, en passe de s'installer durablement dans le paysage de la mobilité...

⁴ https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_adults/fr/ (consulté le 09.04.20)

⁵ « *The association between commuter cycling and sickness absence* » Ingrid J.M. Hendriksen, Monique Simons, Francisca Galindo Garre, Vincent H. Hildebrandt, 2010, dans Club des villes et des territoires, ADEME, "Argumentaire - Encourager le vélo dans les entreprises"

⁶ Ekodev, Enquête Mobilité et Qualité de Vie au Travail

⁷ Un esprit sain dans un corps sain

⁸ « *Impact économique de l'Activité Physique et Sportive (APS) sur l'entreprise, le salarié et la société civile* », Goodwill management, 2015 dans Club des villes et des territoires, ADEME, "Argumentaire - Encourager le vélo dans les entreprises"

3. cadre légal

Représentant 30% des émissions de GES nationales, le secteur des transports est un des chantiers urgents de l'objectif de neutralité carbone. **La mobilité des salariés est un enjeu fort puisqu'elle intègre les "Négociations annuelles", obligatoires depuis la mise en oeuvre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).** À défaut d'accords sur la mobilité, doit être mis en place un plan de mobilité en entreprise ⁹ visant à faciliter, optimiser et décarboner les déplacements des collaborateurs.

Alliant vitesse, bien-être et faible émetteur carbone, le vélo est une des solutions phares à promouvoir auprès des employeurs. Il bénéficie d'un cadre réglementaire particulièrement avantageux.

Les frais (achat, frais d'installation, entretien) générés par la mise à disposition par l'employeur de vélos pour l'usage privé ne sont pas considérés comme un avantage en nature ¹⁰. Par ailleurs **la mise à disposition gratuite de vélos aux salariés bénéficie d'une déduction fiscale de 25% du prix d'achat ou de location du cycle.**

L'employeur connaît des facilités pour mettre à disposition des vélos à ses collaborateurs, mais il peut de façon avantageuse les encourager à acheter, louer, ou renforcer leur sécurité par l'intermédiaire du **Forfait Mobilités Durables** (ci-après "FMD").

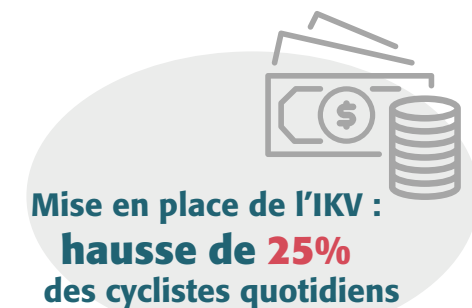
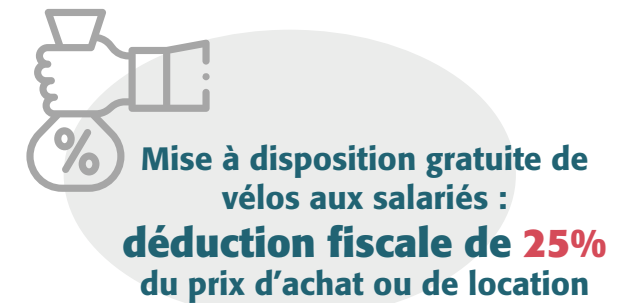
Le FMD ¹¹ est une aide facultative défiscalisée dans la limite de 400 euros à destination de tous les collaborateurs d'un employeur. L'incitation financière joue un rôle primordial pour susciter un report modal. Une étude du CEREMA portant sur les agents publics a montré que la mise en place de l'Indice Kilométrique Vélo se traduit par une hausse de 25% des cyclistes quotidiens, ou quasi quotidiens ¹². Mesure jugée particulièrement efficace, le gouvernement a annoncé, sur une proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat la **hausse du plafond de défiscalisation à 500 euros à partir de 2021.**

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

¹⁰ <https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-avantages-en-nature/lavantage-en-nature-vehicule/mise-a-disposition-dune-flotte-d.html>

¹¹ Article L. 3261-3-1 du code du travail

¹² CEREMA, «*Indemnité kilométrique vélo dans la fonction publique, Quels impact sur la mobilité ?*»



4. le label

C'est dans ce contexte riche que s'inscrit le projet de label employeur pro-vélo, une démarche portée par la FUB et l'ADEME avec le soutien d'Ekodev, Cyclez et Allianz France.



Depuis fin septembre :
45 employeurs
participent à l'expérimentation



Printemps 2021:
Lancement de la
commercialisation du label

S'appuyant sur les évolutions réglementaires et législatives récentes, ce label vise à récompenser les employeurs qui mettent en place des mesures pro-vélo conformes à un référentiel d'actions.

Ce référentiel est conçu pour accompagner les employeurs dans la transformation des mobilités de leurs salariés. Il vise à leur donner des clefs pour répondre à des enjeux de gouvernance des mobilités, de communication, de stationnement vélo ou encore de sécurité.

Ce dernier point est l'un des facteurs primordiaux pour la réussite d'un plan vélo entreprise. Le vélo est perçu comme dangereux avant tout par les non-cyclistes. Pour (re)mettre en selle, il faut d'abord réussir à convaincre que la bicyclette est un formidable outil de déplacement utilitaire. Encore faut-il respecter un certain standard de comportements : équipements adéquats, se rendre visible, ou encore respecter les autres usagers de la chaussée.

Le référentiel du label vise à aider les employeurs à renforcer la sécurité de leurs cyclistes. Il est indispensable d'évaluer le risque pris par chacun d'entre eux, un néocycliste étant plus exposé à un risque d'accident

qu'un cycliste chevronné. Un plan de formation doit découler de cette analyse de risques. Il peut être constitué d'elearning, de formations au code de la route appliqué aux cyclistes ou de formations "remise en selle". Des programmes de parrainage et de covélotaf¹³ peuvent également être mis en place. Ce plan de formation doit être doublé d'une sensibilisation permanente à l'égard de tous les salariés, par de l'affichage, des communications fréquentes ou encore dans le cadre d'événements : essai de vélos et d'équipements, conférences-débats, promotion des l'usage des applications GPS vélo, réalisation d'une carte des meilleurs itinéraires cyclables et/ou balades à vélo.

Depuis fin septembre 2020, 45 employeurs volontaires participent à l'expérimentation de ce label. Ils ont répondu à un questionnaire d'auto-diagnostic. Les 20 employeurs les plus avancés d'entre eux seront retenus pour une phase d'évaluation par entretien, puis d'une visite sur site pour évaluer la qualité des équipements cyclables de l'entreprise.

Le lancement de la commercialisation du label est envisagé pour le printemps 2021. D'ici là, nous invitons toutes les organisations à développer leur politique cyclable en s'aidant du référentiel d'actions.

¹³ Le covélotaf est la pratique du vélo utilitaire à plusieurs de son domicile à son lieu de travail sur tout, ou partie de son trajet

les partenaires

