



Guide travailler à vélo

Le Programme V-Logistique est un Programme CEE (Certificat d'économie d'énergie). Créé lors de l'Appel à Programmes du Ministère de la Transition Ecologique 2018, V-Logistique sensibilise à la cyclologistique par la mise à disposition de vélos à assistance électrique et vélos-cargo à assistance électrique pour les professionnels.

Note : Les informations contenues dans ce guide sont susceptibles d'évoluer.

SOMMAIRE

©2020	1
Introduction	3
Qu'est-ce que le VAE et VCAE ?	4
I. Les cinq bienfaits de la pratique du Vélo à assistance électrique (VAE) et Vélo cargo à assistance électrique (VCAE)	6
1. Gains économiques en coûts directs et indirects	6
2. Gain de temps, un impact indirect	6
3. Amélioration de la qualité de vie au travail.....	7
4. Valorisation de l'image de l'entreprise en interne et en externe	7
5. Geste et écologique et citoyen.....	8
II. Sauter le pas : déterminer les prédispositions de ma structure et l'adapter à l'intégration du vélo dans la vie professionnelle.....	9
1. Définir la stratégie de mise en œuvre	9
1.2 Établir une cellule test par une embauche spécifique ?	10
2. Établir le diagnostic de la mobilité des personnes	10
2.1 Faire le point sur les moyens de transports utilisés aujourd'hui	10
2.2 Identifier les trajets en tension	10
2.3 Proposer des pistes d'alternatives	10
3. Établir le diagnostic de la mobilité des biens.....	11
3.1 Lister les flux entrants, sortants et leurs caractéristiques.....	11
3.2 Identifier les types de flux	11
4. Adapter cette mobilité à la pratique du vélo.....	12
4.1 Comment introduire le vélo dans les mobilités professionnelles	12
4.2 Le cas des déplacements de denrées spécifiques	12
III. Sauter le pas : Intégrer concrètement le VAE-VCAE dans mon organisation ou mon activité. 14	
1. Les aspects relatifs au financement.....	14
1.1 Mes options : les aides disponibles à l'achat ou location longue durée	14
1.2 Les avantages fiscaux : le forfait mobilité durable	15
1.3 Le traitement fiscal du vélo pour le salarié.....	16
2. La gestion en Ressources Humaines	18
2.1 Les points d'attention en droit social.....	18
2.2 Remplir l'obligation de sécurité de l'employeur.....	18
2.3 L'incidence de la mise à disposition de vélos sur les contrats de travail	20
3. Assurances et dommages	21
3.1 Répondre au coût des accidents	21
3.2 Assurances	21

Il existe plusieurs contrats d'assurance pour les VAE à destination des usagers individuels, des entreprises et collectivités. 21
3.3 La sécurisation du vélo 22



Introduction

La tendance vers une mobilité réfléchie, durable et pratique, est aujourd'hui de plus en plus prégnante. En effet, dans un contexte où la pollution, la saturation des villes et les contraintes économiques règnent, les trajets professionnels et les trajets domicile-travail deviennent une problématique majeure. Pour ces mobilités, les solutions à l'autosolisme émergent. Aides économiques, cadres juridiques, et aménagements urbains structurent un environnement de plus en plus favorable à la pratique du vélo professionnel.

Dans cette optique, ce livret constitue un véritable guide pour travailler à vélo : il s'adresse à la fois aux professionnels voulant effectuer leurs trajets domicile-travail en pédalant (aussi appelés « vélotaffeurs »), aux autoentrepreneurs, artisans, professions libérales, collectivités publiques, associations, entreprises de toute taille, ainsi qu'aux structures spécialisées dans le transport de marchandises ou de logistique. Quel que soit le secteur d'activité, le vélo qui permet de transporter une charge plus ou moins importante en fonction des besoins est souvent une véritable alternative à la mobilité « carbonée ».

Dans cette démarche, le *vélo à assistance électrique*, ou *VAE*, dont le marché est en pleine croissance s'avère être l'outil idéal. Economique, source de gain de temps, bon pour la santé et pour la planète, moteur d'une image valorisée et distinctive, il s'intègre parfaitement dans l'implication des entreprises et collectivités vers une mobilité durable.

Qu'est-ce que le VAE et VCAE ?

Le Vélo à assistance électrique (VAE) est un vélo équipé d'un moteur électrique auxiliaire et alimenté par une batterie rechargeable. Ce moteur fournit une assistance au pédalage du cycliste pour diminuer l'effort. Fixé par l'article R.311-1 du Code de la route, le VAE a une puissance moteur limitée à 250 watts nominal. Celui-ci s'arrête lorsque le vélo atteint la vitesse de 25 km/h ou si le cycliste cesse de pédaler. Equipé d'un porte-bagages, sa capacité d'emport avoisine les 60 litres et 30 kilos ; et si on y ajoute une remorque, cette capacité peut être augmentée. Comme le vélo classique, le VAE répond à tout type d'usage en se déclinant en différents modèles : urbain, tout chemin, tout terrain, sportif, modulable et pliant ...

Le vélo-cargo à assistance électrique (VCAE) est un VAE doté d'une capacité supérieure à celle d'un vélo classique, soit jusqu'à environ 1000L et 300 kilos selon les modèles. Il permet de transporter des charges ayant des volumes variables, de proposer des services spécifiques et d'accompagner le quotidien (achats, transport de biens et de personnes, loisirs éventuellement sur certains modèles).

On distingue trois principales catégories de vélos-cargo :

- Le **biporteur** : deux roues avec un chargement à l'avant ;
- Le **triporteur** : trois roues avec chargement à l'avant ou à l'arrière ;
- Le rallongé, ou **longtail** : deux roues avec un long et solide porte-bagages arrière.

Le VCAE, avec sa forte capacité d'emport, demeure un vélo maniable et stable qui bénéficie de technologies abouties de freinage et d'assistance électrique. Le VCAE peut ainsi se faufiler partout en ville et reste adapté, par son gabarit, aux aménagements cyclables.

Grâce au VAE et au VCAE, intégrer la pratique du vélo dans les trajets professionnels c'est :

- **Gagner en efficacité et en plaisir dans les déplacements**
- **S'adapter aux évolutions urbaines**
- **Participer à une démarche de société**
- **Renforcer l'image de marque ou d'engagement social de votre structure**

Vélo à assistance électrique et vélo cargo à assistance électrique : fonctionnalités

Le VAE

La Batterie :

C'est la batterie qui délivre le courant au moteur qui va entraîner la roue arrière



La Console de commande :

Placée sur le guidon, elle permet d'enclencher et de piloter l'assistance du vélo



Le Capteur

Capteur situé au niveau du pédalier qui détecte le mouvement du pédalage (il faut généralement un tour de roue pour que le moteur se mette en route)



Le Moteur :

Epaulé par le contrôleur (pièce électronique), il va fournir la puissance adaptée en fonction de l'effort fourni

Le VCAE



La Capacité de chargement :

Une caisse située à l'avant permettant d'embarquer tout type d'objet

Une plateforme située à l'avant ou à l'arrière permettant...



I. Les cinq bienfaits de la pratique du Vélo à assistance électrique (VAE) et Vélo cargo à assistance électrique (VCAE)

L'utilisation régulière des vélos utilitaires dans les trajets professionnels entraîne un ensemble de bienfaits aussi bien pour les utilisateurs qu'à l'échelle de la structure professionnelle. Ces bienfaits sont les cinq points d'un mécanisme vertueux.

1. Gains économiques

Pour vous ou votre structure, un des principaux avantages directs concerne les gains financiers.

Ces gains sont directement mesurables pour les **coûts liés à l'achat et à l'entretien de vos véhicules**. En France, le **coût total de possession** est en moyenne pour les véhicules de 500€ à 650€ HT/mois (dépend du type de moteur, diesel ou à essence). On comprend dans ces montants, presque 58% de coûts fixes - indépendants du nombre de kilomètres parcourus. En effet, pour les modèles thermiques l'amortissement est responsable de la majorité des coûts totaux (36 %), suivi des taxes (20 %), du carburant (18 %), des assurances (13 %), de l'entretien (9 %) et des intérêts (5 %)¹.

A l'usage, un **vélo coûte de deux à six fois moins cher** : 200€/mois pour 1 VCAE en remplacement d'un véhicule utilitaire léger (VUL) ; moins de 100€/mois pour 1 VAE en remplacement d'une voiture de fonction².

L'utilisation du VAE génère un coût théorique d'électricité pour la recharge de la batterie de **1,4 € TTC tous les 1000 km**. La facture énergétique est donc négligeable.

Ajouté à cela, l'utilisation du vélo permet de s'affranchir **des frais de stationnements, des diverses contraventions et risques éventuels de retrait de permis**. Ces derniers représentent **des coûts directs non négligeables pour une entreprise**.

En effet, les tensions autour du coût du foncier et de l'aménagement urbain entraînent une raréfaction du stationnement en voirie. L'acquisition ou la location d'un stationnement en propre pour l'entreprise devient de plus en plus nécessaire ; et cette privatisation du stationnement représente un coût important pour une entreprise. En France, le coût moyen de location d'une place de stationnement oscille entre 560€/an et 1500€/an alors qu'**on peut y stationner entre trois (pour les VCAE) et dix (pour les VAE) vélos** sur une même place.

¹ Etude « Car Cost Index », LeasePlan Corporation - 2018

² Une synthèse menée par Velab.pro - Ces coûts prennent en compte le carburant, l'assurance et l'entretien

2. Gain de temps

En complément des impacts financiers directs, il faut considérer un aspect plus difficilement mesurable mais non moins important : le temps.

Les difficultés majeures rencontrées par les « professionnels mobiles » lors de déplacements en territoires urbains sont les embouteillages et le stationnement. 47% des professionnels mobiles disent rencontrer des difficultés liées à ces 2 aspects.³

Concernant le stationnement, en plus du coût « brut » de celui-ci, il faut ajouter la **recherche de place pour se garer** : dans les grandes villes, **30% du trafic** automobile y est directement lié. Cette recherche représente un grand nombre d'heures perdues **pour les entreprises avec des impacts sur la compétitivité et les coûts des services proposés**. Certaines zones urbaines ou certains quartiers sont même « abandonnés » puisque jugés non rentables. **En comparaison, ce temps de recherche est pratiquement invisible lorsqu'il s'agit du vélo.**

De plus, la politique de certaines grandes villes se caractérise par une **dynamique de diminution des places de stationnement disponibles**. A Paris par exemple, le nombre de

places de stationnement a été réduit de 35 % en dix ans de 2001 à 2011⁴. Actuellement au nombre de 133 000, il sera réduit de 60 000 d'ici 2024 par la Ville de Paris, soit une baisse de plus de 50%⁵.

Le temps qui correspond à l'ensemble du déplacement est aussi diminué. En centre urbain, il est estimé que le vélo est un moyen de déplacement plus rapide que la voiture (une moyenne de 15km/h pour un vélo classique contre 14km/h pour la voiture ; et de 17 km/h pour le bus). Et pour un vélo à assistance électrique cette vitesse moyenne atteint 19 km/h⁶. **Ainsi, parcourir trois kilomètres quand le trafic est dense met en moyenne 27 minutes pour un automobiliste alors qu'un cycliste met seulement 12 minutes du début de son trajet au stationnement⁷.**

Dans une entreprise regroupant plusieurs collaborateurs utilisant des VAE et VCAE, **ce gain de temps est important et mesurable au quotidien. La ponctualité des collaborateurs est garantie** par la présence d'infrastructures cyclables. Le déplacement en véhicule thermique est beaucoup plus sujet aux aléas de la route (embouteillages et disponibilité du stationnement).

³ D'après une enquête sur « les professionnels mobiles dans le trafic urbain » de l'IFFSTAR et ADEME sur les territoires de Grenoble Alpes Métropoles, la Ville de Paris et la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines (avril 2018)

⁴ D'après une infographie ONEPARK

⁵ « Hidalgo veut supprimer la moitié des 133 000 places de stationnement de Paris » journal L'EXPRESS publié le 28/01/2020 |

⁶ « Bonne résolution : je vais au travail à vélo » CONSOGLOBE, Stephen Boucher, (août 2018) <https://www.consoglobe.com/je-vais-travailler-a-velo-cg>

⁷ ADEME, GART

3. Amélioration de la qualité de vie au travail

Bon pour l'esprit et pour le corps, la pratique du vélo est source d'une activité physique quotidienne qui éloigne de la sédentarité.

Il n'est aujourd'hui plus nécessaire de préciser qu'une activité physique modérée régulière permet de diminuer le risque de dépression et de réduire efficacement le risque de maladies non transmissibles telles que les maladies cardiovasculaires⁸.

Si le vélo permet de faire du sport, **l'effort est très modéré lorsqu'il est équipé d'une assistance électrique.**

Ainsi, un bon état de santé pour vous et vos éventuels collaborateurs permet d'augmenter la productivité tout en faisant baisser l'absentéisme de 15%⁹. Un bien-être qui permet aussi de pérenniser les équipes : des études établissent en effet un lien entre le mode de transport utilisé et la tendance à se projeter loin dans l'entreprise provoquant à terme une **baisse du turnover**.

4. Valorisation de l'image de l'entreprise

Le vélo et ses différentes déclinaisons bénéficient d'un bon capital sympathie, en plus d'une intégration de ces dispositifs dans l'engagement environnemental de votre structure.

L'utilisation de VAE-VCAE permet aux usagers de revêtir **un certain nombre de valeurs : proximité, citoyenneté et écologie**. Elle peut constituer **une image de marque**, et à terme, **un critère de distinction sur le marché concurrentiel de votre secteur d'activité** : par exemple, intégrer la démarche vélo dans les appels d'offres, venir à un rendez-vous par ce moyen durable, faire essayer son vélo à un client, etc. **Le vélo peut aussi participer à une véritable opération de communication en y apposant par exemple les couleurs de l'entreprises.**

Le vélo permet de nourrir le **capital innovant** de votre structure, et ce, quelle que soit sa taille. L'innovation réside d'une part dans une image qui se distingue des autres, mais aussi dans **l'anticipation de la législation sur les Zones à Faible Emission (ZFE)**, de toutes les réglementations liées aux pics de pollution et à la circulation restreinte dans les centres villes. En effet ; il n'y pas de vignette *Crit'air* sur le vélo, et l'usage du VAE permet d'anticiper l'évolution de la législation sur les ZFE avec 19 agglomérations déjà engagées ou en cours de projet sur le territoire français¹⁰. **En d'autres termes, cela permet de sauvegarder et d'intervenir sur les**

⁸ A hauteur de 46% d'après une étude de l'université de Glasgow menée en 2017.

⁹ « 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"

¹⁰ Paris et le Grand Paris, Lille Arras, Rouen, Reims, Nancy, Strasbourg, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon, Grenoble, Annecy, Toulon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, La Rochelle

territoires partiellement ou totalement interdits aux véhicules thermiques.

Enfin, le **vélo peut être un véritable outil de politique d'entreprise. En effet, un plan de mobilité (PDM) constitue un vrai projet pour l'employeur et les salariés.** Ce dernier est d'ailleurs une obligation depuis le 1^{er} janvier 2018 pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site. Il vise à faire émerger un ensemble de

mesures pour optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés, et ainsi diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Ce plan peut s'inscrire dans une démarche de **Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE)**. Une stratégie qui donne une place forte au vélo et conforme aux exigences du PDM est **facilement valorisable au sein de votre entreprise ou votre structure.**

5. Geste écologique et citoyen

Passer au vélo c'est aussi un geste écologique et citoyen qui renforce votre image auprès des parties prenantes, et participe à la construction d'un avenir commun.

Le VAE-VCAE a un impact positif sur la pollution de l'air générée par les émissions de gaz à effet de serre (GES) et particules. En effet, le vélo n'émet presque pas de CO₂ et aucunes particules. La recharge, la fabrication du vélo et de la batterie ont un impact environnemental certain. Mais cet impact est négligeable par rapport à celui d'une voiture électrique. Il faut par exemple compter en moyenne 2,5 kg pour le poids d'une batterie de VAE contre plus de 300 kilos pour la batterie d'une voiture électrique¹¹. Un VAE pèse moins de 30 kg soit presque 50 fois moins qu'une petite voiture électrique. Ces différentiels de poids sont considérables en terme environnemental.

Aussi, les services vélos (VLS¹², LLD¹³, et stationnement en gare) ont **un impact largement**

positif avec un gain compris entre 140 et 550kg de CO₂/an. A titre de comparaison (et en l'absence de chiffre pour les professionnels) le bilan carbone moyen d'un français est d'environ 2 tonnes de CO₂ par an pour ses déplacements. A noter que ce moyen de déplacement permet un report modal sur des tranches de distances supérieures à 5 km¹⁴.



¹¹ Batterie d'une Renault ZOE, voiture électrique la plus vendue en France

¹² Vélos en libre-service

¹³ Location longue durée

¹⁴ Etude d'évaluation sur les services vélos par ADEME



II. Sauter le pas : créer les conditions favorables à l'intégration des vélos dans la vie professionnelle

Il est désormais temps de s'intéresser aux stratégies d'intégration de VAE / VCAE aux usages professionnels. Pour ce faire, il est essentiel de déterminer les éléments favorables et potentiellement déterminants de cette démarche. La mobilité de l'entreprise intègre de multiples paramètres liés qu'il est nécessaire de démêler avant de se lancer.

D'abord, il y a les hommes et les femmes, qui aujourd'hui, doivent composer avec des besoins multiples, depuis leur domicile, jusqu'aux rendez-vous clients en passant par leur lieu d'activité sédentaire. Les politiques de mobilité de l'entreprise ou des collectivités se sont construites pour satisfaire tous ces besoins et doivent pouvoir évoluer dans un contexte qui change. Ainsi, le rôle de l'entreprise et des collectivités est de faire la part des choses entre la mobilité (personnel, marchandises et services) et le lieu d'implantation (parking, zone de stockage et de services).

Ce chapitre se propose de séquencer tous ces aspects et d'envisager des pistes d'évolution de l'organisation interne à l'entreprise dans la construction d'une stratégie pour un "projet vélo". Ce chapitre est aussi écrit à destination des entreprises individuelles, artisans, etc.

Note : nous ne traiterons pas ici le sujet de la gestion de la chaîne logistique, ou "supply chain", qui nécessiterait un ouvrage en soi, mais en aborderons certains aspects

1. Définir la stratégie de mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre permet d'accompagner au mieux une transformation qui peut s'avérer parfois radicale. Passer d'une camionnette climatisée et protégée de la pluie à un vélo exposé aux aléas climatiques peut être anxiogène. La question de la distinction sociale du véhicule de service ou de fonction peut aussi jouer face au vélo qui peut être, mais de moins en moins, associé à un statut social subalterne. Il est donc essentiel d'établir une stratégie en lien avec les besoins et les aprioris des collaborateurs.

1.1 Suis-je motivé ? Mon personnel ou mes collaborateurs sont-ils moteurs ?

Parmi mon ou mes équipes, certains sont très certainement **déjà sensibles au sujet**. Soit parce qu'ils se déplacent déjà à vélo jusqu'au lieu de travail, soit parce qu'ils connaissent la performance des vélos dans le cadre d'un usage de loisir. Des discussions informelles peuvent permettre **d'identifier des personnes qui pourraient montrer la voie en devenant des ambassadeurs du projet**. Ces ambassadeurs peuvent ainsi être les premiers à être sollicités pour enclencher un nouveau mode de déplacement. C'est un bon moyen pour lever les éventuelles réticences du reste de l'équipe.

Si vous travaillez seul ou en équipe réduite déjà très motivée, vous pouvez directement vous référer au chapitre trois qui établit les clés pour intégrer de manière concrète le VAE-VCAE.

1.2 Établir une cellule test par une embauche spécifique ?

Dans des cas particuliers, **établir une embauche spécifique pour créer une cellule test peut être la bonne solution**. Par exemple, si vous avez délaissé un centre-ville et que vous souhaitez réinvestir cette zone, l'embauche d'une équipe "neuve" peut être appropriée afin de recruter le personnel nécessaire. **Si vous aviez un projet d'embauche, le fait d'associer l'offre à une mobilité vélo peut être un facteur différenciant.**

2. Établir le diagnostic de la mobilité des personnes

Le but de cette étape est d'identifier la mobilité des personnes pour les adapter aux nouvelles pratiques. Il faut ainsi déterminer un périmètre d'étude : une équipe, un secteur... Ensuite, dans ce périmètre, il s'agira de recenser les moyens utilisés.

2.1 Faire le point sur les moyens de transports utilisés aujourd'hui

En collaboration avec les utilisateurs et les équipes pressenties pour un projet vélo, il est nécessaire de **faire le point sur le ou les moyens de transport utilisés**, dans toutes les situations professionnelles. **S'il s'agit d'un véhicule de fonction, la prise en compte des trajets domicile-travail est aussi importante.**

2.2 Identifier les trajets en tension

Dans les trajets courants, il est possible de **dégager les types de trajets et les horaires les plus en tension**. La plupart du temps, il s'agira des heures de pointe et des déplacements en centre urbain. C'est en partie sur ceux-là que le vélo pourra être un allié de choix.

2.3 Proposer la multimodalité

Prenons l'exemple d'une entreprise localisée en périphérie et dont un agent doit se rendre très régulièrement en centre-ville. **L'idée est de fractionner son trajet en effectuant des substitutions à la voiture quand cela est pertinent**. Il pourra troquer son tout-voiture contre un trajet qui inclut une première étape de transport en commun et qui récupère un vélo ou vélo-cargo dans un local dédié en zone d'approche du centre pour effectuer la fin de son parcours. Par ailleurs, **l'affectation d'aires d'interventions plus concentrée à des agents permettra d'envisager, pour eux des déplacements non motorisés.**

3. Établir le diagnostic de la mobilité des biens et services

Ensuite, il faut établir le diagnostic de la mobilité des biens et des services. Cette partie s'adresse particulièrement à ceux ayant besoin de transporter de la charge régulièrement, tels les métiers liés à la logistique ou certains artisans.

3.1 Lister les flux entrants, sortants et leurs caractéristiques

D'abord, identifier les flux sous trois critères : nature, poids, volume.

La nature de la charge permet notamment d'identifier la **fragilité** de celle-ci. Quels que soient la nature, le poids et le volume des flux matériels, il convient de distinguer **les flux d'approvisionnement (entrants) des flux en clientèle (sortants)**. A noter que les flux en clientèle succèdent parfois aux premiers après transformation. Par exemple une boulangerie reçoit des sacs de farines et livre des viennoiseries à son client.

Dans le cas où l'activité n'intègre pas pleinement le transport de charge, il convient de se demander s'il existe des besoins de transports lors des déplacements (dossiers, ordinateurs...) et les prendre en compte. Au-delà des flux dits « de marchandise » ou « de service » les matériels utilisés peuvent représenter un paramètre important et être très variable selon les secteurs de l'entreprise. Par exemple, le service travaux aura probablement beaucoup plus de matériel que le service maintenance, qui sera potentiellement davantage « cyclable ».

3.2 Identifier les modalités de livraison

Les livraisons en clientèle sont soit effectuées **en propre**, c'est-à-dire avec les véhicules de l'entreprise, soit **en sous-traitance**.

A priori, vous ne pourrez agir que sur les flux effectués en propre. Ce sont ceux-là, qui, dans certaines conditions, seront transférables au vélo.

Sur ces déplacements effectués en propre, l'étape suivante consiste à **déterminer les distances entre ma base et ma zone d'intervention**. Si le siège de l'entreprise, ou dépôt, est très éloigné du centre urbain qui pose des problèmes de congestion, cela peut rendre difficile la mise en place d'une mobilité à vélo sans relocaliser une partie de mon « immobilier logistique ». **Envisager d'intégrer un local plus petit et plus proche du barycentre de ma zone d'intervention** peut être la bonne solution. Il peut le plus souvent s'agir d'un box ou d'un local sur cour.

4. Adapter cette mobilité à la pratique du vélo

Pour faire correspondre les besoins en mobilité et la pratique du vélo, les possibilités sont diverses et à adapter au cas par cas.

4.1 Quelques leviers pour introduire le vélo dans les mobilités professionnelles

Voici des pistes :

- Faire effectuer des livraisons en camion directement chez le client ou sur site plutôt que de les faire transiter par l'entreprise (quand ces dernières ne nécessitent pas de transformations par exemple) ;
- Introduire davantage de livraisons en sous-traitance. Cela réduit vos propres flux tout en permettant une rationalisation globale ;
- Modifier certains aspects du métier : réduire les déchets et les valoriser le plus possible sur place (exemple du jardinier qui réutilise les déchets verts en compost) ;
- Travailler avec du matériel plus léger et moins encombrant, notamment pour les plus petites interventions.

Pour les auto-solistes, l'« alternative vélo » sera certainement plus aisée à mettre en place et dépendra surtout de l'assentiment des individus en question.

Que faire des véhicules de fonction ? Sur un parc de véhicule, un projet vélo peut rendre plusieurs véhicules sous-utilisés. A terme, ces véhicules sous-utilisés pourraient être transformés en véhicules de service, c'est-à-dire mis à disposition d'un ensemble de salariés. Attention, il est cependant probable que les salariés ne souhaitent pas se séparer de leur véhicule de fonction. Il est bon de ne pas imposer de « rendre les clés » en contrepartie du vélo.

J'ai investi dans une flotte de véhicules électriques : n'ai-je pas « fait le job » ?

La voiture électrique, qui sera généralisée d'ici 2040¹⁵, est une bonne chose pour la qualité de l'air en ville mais cela ne résoudra pas tous les problèmes. Notamment celui de la **congestion**, qui sera à peu près la même sans alternative aux véhicules encombrants.

A ce titre, les vélos et vélos-cargo proposent un complément précieux aux véhicules électriques.

4.2 Le cas des déplacements de charges spécifiques

Dans le cas de déplacements de denrées alimentaires

Pour l'alimentaire, le vélo-cargo doit pouvoir respecter la réglementation. **Dans la plupart des cas, un caisson étanche et isotherme suffira.** Générer du froid actif (par le biais d'un frigo) est possible sur certains modèles mais le rapport entre le poids transportable et le volume global du véhicule devient moins intéressant.

¹⁵ Loi d'orientation des Mobilités, 2019

Dans le cas de déplacements de matières biologiques

A ce sujet les réponses sont assez proches de celles du paragraphe précédent. S'ajoutent des normes sanitaires plus strictes auxquels les emballages individuels permettent, en toute logique, de répondre.

Dans le cas de déplacements de charges très volumineuses

Pour des chargements hors gabarit qui excèdent le volume des caisses disponibles, il est possible d'ajouter une remorque sur vos véhicules ; ou bien de fractionner vos flux par de la sous-traitance comme évoqué plus haut.





III. *Sauter le pas* : Intégrer concrètement le VAE-VCAE dans mon organisation ou mon activité

Cette partie aborde les aspects techniques tels que le financement, la gestion RH et les assurances nécessaires pour intégrer concrètement la pratique du vélo professionnel

1. Les aspects relatifs au financement

1.1 *Mes options : les aides disponibles à l'achat ou location longue durée*

De nombreuses options pour subventionner l'achat ou la location de vélos sont disponibles.

Ci-après quelques exemples et grands principes de fonctionnement qui existent. A noter qu'il est difficile d'en donner une liste exhaustive : les aides ne sont pas harmonisées sur l'ensemble du territoire français, les temporalités et périmètre de déploiement différent en effet à l'échelle locale. Les conditions d'aides sont aussi spécifiques au cas par cas selon des critères sociaux, le montant de l'aide, la possibilité de cumuler des aides ou non, etc. Il s'agit principalement d'aides aux particuliers mais des territoires peuvent prévoir un financement spécifique pour les professionnels.

• LES AIDES A L'ACHAT

Pour les aides locales à l'achat de vélos et VAE : en 2020, on recense près de 114 aides contre 36 en 2016. **Celles-ci couvrent 50% de la population** soit 33 millions de bénéficiaires potentiels. En Ile-de-France par exemple, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité délivre une prime à l'achat de 500€ pour l'achat d'un VAE depuis le 01 décembre 2019. Cette aide est cumulable avec celle de la Mairie de Paris qui délivre la même prime pour les habitants de Paris. La Ville de Paris a mis en place une aide pour les professionnels auto-entrepreneurs, TPE et PME jusqu'à 50 salariés de Paris : jusqu'à 400€ pour l'achat ou la location d'un VAE, et jusqu'à 1200€ pour l'achat ou la location d'un Vélo cargo à assistance électrique ou non. Nantes Métropole propose une aide de 400€ par vélo pour les entreprises.

La plupart des autres aides concernent les particuliers.

Voici quelques exemples :

- La région Occitanie propose 200 € pour l'achat d'un VAE effectué à compter du 1^{er} juillet 2020.¹⁶
- Angers Loire Métropole propose une subvention pour l'acquisition d'un VAE aux habitants de son territoire, de 200 € avec plafond 25% montant TTC (400€ pour la VCAE) pour les vélos achetés entre le 17 juin 2019 et le 31 décembre 2020¹⁷.

¹⁶ <https://www.laregion.fr/Eco-cheque-mobilite-velo-a-assistance-electrique>

¹⁷ <http://www.angersloiremetropole.fr/mon-quotidien/mobilites/velo/velo-a-assistance-electrique/index.html>

- **La Métropole de Lyon** alloue une aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, un vélo cargo ou un vélo pliant en 2020. **Elle accorde une aide de 500€ maximum avec un plafond de 50% du montant TTC, seulement jusque fin 2020** (du 17 mars au 31 décembre 2020)¹⁸.

Il existe aussi un bonus VAE proposé par l'Etat sur l'ensemble du territoire avec un montant maximal de 200€ sous certaines conditions fiscales et à cumuler avec une aide similaire par la collectivité territoriale¹⁹.

- **LES AIDES A LA LOCATION LONGUE DUREE**

Les **services de location longue durée de vélos** existent également. **Il y a 133 services disponibles** (87 en 2016). Ces services couvrent 40% de la population (27 millions de bénéficiaires potentiels).



Aussi, il faut noter que **la location trimestrielle est possible dans certains territoires** (Lille, Strasbourg, Angers, Bordeaux et Grenoble principalement). Celle-ci se fait auprès d'une maison du vélo, une vélostation ou un simple point de location de vélos.



La plupart des aides à l'achat concernent des VAE. **Pour autant, il convient de noter que plusieurs territoires subventionnent également les vélos pliants, notamment les régions pour limiter l'embarquement des vélos classiques à bord des TER.** Dans ce cas, la subvention est souvent conditionnée à la possession d'un abonnement TER. L'aide peut aussi concerner **les vélos classiques**, c'est notamment le cas de la ville de Colmar (Alsace) et la Flèche (Pays de la Loire). Nantes Métropole et Bordeaux Métropole accordent également des subventions aux vélos-cargo

Pour conclure, nous vous conseillons de vous rapprocher de votre collectivité ainsi que des associations pro-vélos locales qui seront en mesure de vous donner le détail des services et aides disponibles.

1.2 Les avantages fiscaux : le forfait mobilité durable

Depuis le 24 décembre 2019, et toujours dans le cadre de la loi LOM, le « Forfait Mobilité Durable » (FMD) est une exonération fiscale et sociale pour l'employeur des frais de trajet entre domicile et lieu de travail de ses salariés qui utilisent un mode de transport alternatif à la voiture et décarboné.

Le montant du forfait et ses modalités de mise en œuvre diffèrent entre secteur privé et secteur public.

¹⁸ <https://primesveloelectrique.fr/lyon-2020/>

¹⁹ <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Pour le secteur privé, le FMD est un dispositif facultatif, à la charge de l'employeur de tout type et de toute taille, **d'un montant de 400€**. Le forfait mobilité durable concerne les dépenses engagées par les salariés dans le cadre de leur mobilité domicile-travail pour les achats et dépenses liées au :

- Vélo / VAE
- Covoiturage en tant que passager et conducteur
- Service d'autopartage à faible émission de gaz à effet de serre.
- Transport public (autre que les frais d'abonnement pris en charge obligatoirement à 50%)

Un employé peut utiliser le FMD pour différents modes de déplacements. Exemple : je peux utiliser un service de vélopartage en saison estivale et le covoiturage en hiver.

Le FMD s'applique sans conditions de jours ou de distance minimum pratiquée.

Pour le secteur public, le FMD atteint le montant de 200€. Au contraire du secteur privé, un agent bénéficiant du FMD doit pouvoir justifier de l'utilisation du Vélo / VAE / Covoiturage pendant au moins 100 jours.

Pour les deux secteurs : le versement du forfait peut prendre les formes suivantes :

- Un montant forfaitaire conditionné à une pratique du vélo ;
- Un montant forfaitaire par kilomètre parcouru (chaque salarié aura donc un forfait différent selon le nombre de kilomètres réalisés) ou par nombre de jours de pratique ;
- Une participation aux dépenses réelles, notamment :
 - Achat de vélo,
 - Location de vélo,
 - Achat d'accessoires de sécurité (antivol, casques, sonnettes, ...),
 - Frais d'entretien et de réparation,
 - Abonnement à un stationnement sécurisé vélo (par exemple les consignes Veligo en Ile-de-France),
 - Abonnement à un stationnement sécurisé vélo (par exemple les consignes Veligo en Ile-de-France).

1.3 Le traitement fiscal du vélo pour le salarié

- **LE VELO DE FONCTION**

D'un point de vue fiscal, l'entreprise bénéficie d'une réduction d'impôt sur les sociétés de 25 % du coût de la location pour un contrat d'au moins 36 mois, ou, en cas d'achat des vélos, de 25 % du montant en dotation aux amortissements. Les frais engagés pour l'entretien, l'aménagement du stationnement, les assurances et les équipements de sécurité sont aussi pris en compte²⁰. La réduction d'impôt porte sur la mise à disposition gratuite par l'entreprise d'une flotte de vélos pour les déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail.

²⁰ BOI-IS-RICI-20-30 - IS - Réductions et crédits d'impôt - Réduction d'impôt pour mise à disposition d'une flotte de vélos

L'utilisation privée du vélo mis à disposition par une entreprise pour une utilisation de trajets domicile-travail constitue un avantage en nature.

Cependant, par mesure de tolérance et de simplification, la valeur des frais générés par cette mise à disposition (achat, frais d'installation, d'entretien) ne sera pas retenue comme avantage en nature²¹.

Comme le vélo de fonction n'est pas considéré comme un avantage en nature par les Urssaf, le salarié peut légalement **continuer de bénéficier du remboursement à 50 % de son abonnement aux transports en commun** par l'employeur.

L'acquisition des vélos sont cependant exclus du droit à la déduction de la TVA sauf s'il peut être démontré, dans le cas des vélos-cargo, que l'usage est exclusivement professionnel. Cette règle suit celle des véhicules d'entreprises distingués en véhicules de tourisme / véhicules utilitaires.

Et contrairement au Forfait mobilités durables qui remplace l'indemnité kilométrique vélo, il n'y a pas de plafond de dépense pour bénéficier de ces avantages. Le forfait mobilités durables est lui limité à 400 euros par an pour bénéficier de l'exonération de charges sociales et fiscales.

- **LE VELO DE SERVICE**

Dans le cadre de l'achat, le vélo est considéré comptablement comme un véhicule. Il doit donc être intégré dans vos immobilisations. Comme tous véhicules, vous pouvez opter pour l'amortissement dégressif sur une durée de 4 à 5 ans (cela dépend du niveau d'utilisation du vélo).



Dans le cadre de la location, les charges sont déductibles selon les règles comptables en vigueur. Dans le cas où vous avez prévu d'en faire l'acquisition à la fin du contrat, la somme résiduelle du vélo pourra être immobilisée.

²¹Sur le site de l'URSSAF : <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>

2. La gestion en Ressources Humaines

2.1 Les points d'attention en droit social

Les obligations de l'employeur seront très différentes selon deux hypothèses :

Première hypothèse : l'entreprise met à disposition une flotte de vélos au profit de ses salariés uniquement pour leur trajet domicile-lieu de travail en excluant toute utilisation professionnelle.

Le trajet domicile-lieu de travail n'est pas considéré comme du temps de travail effectif du point de vue du droit du travail. Il n'y a aucun lien de subordination entre l'employeur et le salarié, le salarié n'étant pas à la disposition de l'employeur.

Dès lors, il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions du droit du travail.

Quelques points appellent néanmoins à commentaires :

- Les accidents survenant sur le trajet domicile – lieu de travail seront traités comme des **accidents de trajet** suivant les règles classiques du droit de la sécurité sociale
- Bien que l'obligation de sécurité de l'employeur ne s'applique pas en dehors de la relation de travail, il est tout de même fortement recommandé pour l'entreprise de prévoir **un kit de sécurité** à disposition des salariés et de s'assurer qu'ils aient souscrit une assurance couvrant leur responsabilité civile avant toute utilisation du vélo mis à disposition ;
- L'employeur doit clairement poser les conditions d'utilisation des vélos mis à disposition et en réserver l'usage uniquement pour le trajet domicile-lieu de travail. Dès lors que les salariés peuvent utiliser les vélos mis à disposition pour des raisons professionnelles sans opposition de l'employeur, alors il y a lieu d'appliquer les règles détaillées dans la seconde hypothèse.

Seconde hypothèse : l'entreprise met à disposition une flotte de vélos au profit de ses salariés pour une utilisation **principalement professionnelle** avec éventuellement une utilisation personnelle accessoire.

Dès lors que les vélos mis à disposition aux salariés sont utilisés dans le cadre des fonctions des salariés et peuvent être utilisés pour leur vie personnelle, alors **le droit du travail est applicable** et il convient d'avoir certains réflexes. **Les développements suivants ne concernent que cette seconde hypothèse.** Les règles de droit social applicables pour la mise à disposition d'une voiture de service ou d'une voiture de fonction sont transposables par analogie et à défaut de textes spécifiques à la mise à disposition d'un vélo de service ou de fonction. Cette fiche a pour but soit de rappeler ces règles soit d'attirer l'attention des RRH/DRH sur les particularités de la mise à disposition d'un vélo.

2.2 Remplir l'obligation de sécurité de l'employeur

L'obligation de sécurité de l'employeur est une obligation de moyen renforcée. L'employeur doit ainsi prendre toutes les mesures nécessaires à prévenir le risque d'accident à vélo de son collaborateur. Avant de mettre en place une flotte de vélos à disposition des salariés ou d'encourager la pratique du vélo, l'employeur doit se poser certaines questions pour prévenir le risque d'accident. **Un employeur est tenu de prendre les mesures visant à assurer la sécurité et à protéger la santé des travailleurs.** En effet, en plus des diagnostics de biens et de personnes explicités plus haut, il est aussi

fortement recommandé de réaliser une cartographie des infrastructures cyclables des alentours du lieu de travail. Il est notamment utile de faire apparaître les itinéraires cyclables à privilégier et les routes à éviter. Suivant ses besoins, un employeur peut faire appel à un prestataire externe.



La responsabilité de l'employeur ne s'applique que dans le cadre des trajets de service. Les trajets de services concernent l'ensemble des déplacements que le collaborateur effectue dans le cadre de l'exécution de son contrat de travail. Que l'employeur mette à disposition une flotte de vélos à ses collaborateurs ou que ces derniers utilisent leur propre vélo, l'obligation de sécurité de l'employeur s'applique. En cas de risque avéré ou réalisé, l'employeur engage sa responsabilité sauf s'il démontre qu'il a pris les mesures générales de prévention nécessaires et suffisantes pour l'éviter. De façon analogue à un accident automobile commis par un salarié, l'employeur est responsable civilement des dommages causés au tiers.

En cas d'accident, si le vélo appartient au collaborateur les dommages seront couverts pour son assurance responsabilité civile. Si le vélo est mis à disposition des collaborateurs, l'entreprise fait appel à sa responsabilité civile qui assure la personne morale. Il est aussi conseillé à l'employeur de déclarer l'utilisation des vélos à son assureur « RC Professionnelle ou Exploitation » (ce point est développé plus bas).

L'employeur doit ensuite se donner les moyens de respecter son obligation de sécurité en mettant à disposition des salariés cyclistes **un kit de sécurité de base** comprenant à minima l'équipement obligatoire (gilet fluorescent obligatoire de nuit hors agglomération, éclairages avant et arrière, avertisseur sonore). Le kit peut être complété par un casque qui même s'il n'est pas obligatoire, est fortement recommandé au regard de l'obligation de sécurité de l'employeur.

Selon les besoins identifiés au cours de l'étude des mobilités de ses collaborateurs, **l'employeur peut proposer à ses salariés différentes formations comme le code de la route cycliste, de la remise en selle ou de la sensibilisation via des e-learning.** Si l'employeur décide de ne pas proposer de formation, il devra avoir la capacité de le justifier.

Un vélo de fonction²² est attribué personnellement au salarié et est utilisé aussi bien pour ses déplacements professionnels que personnels.

Comme pour la voiture de fonction, il convient de prévoir les dispositions dans le contrat de travail relatives à l'usage du vélo de fonction. Le contrat de travail peut également renvoyer à une charte ou règlement d'utilisation du vélo d'entreprise communiqué aux salariés et annexé au règlement intérieur de l'entreprise. Contrairement à la voiture de fonction, la valeur des frais générés par cette mise à disposition d'un vélo de fonction (achat, frais d'installation, d'entretien) ne sera pas retenue comme **avantage en nature**.

²² A distinguer du vélo de service utilisé seulement dans le cadre des trajets effectués en exécution du contrat de travail

2.3 L'incidence de la mise à disposition de vélos sur les contrats de travail

Les clauses du contrat de travail sont à adapter en fonction de la nature de la mise à disposition :

- **Nature de la mise à disposition du vélo** : fonction ou service ;
- **Caractéristique du vélo** : type de vélo, marque... ;
- **Entretien** : rappeler que chaque salarié doit veiller au bon entretien du vélo ; les frais d'entretien sont à la charge de la société ;
- **Assurance** : l'employeur prend à sa charge les frais d'assurance ; le paiement d'une franchise en cas de sinistre ne peut pas être mis à la charge du salarié, sauf cas de faute lourde (c'est-à-dire volonté de nuire à l'employeur, Cass. Soc., 30 septembre 2014 n°13-20.082) mais un employeur peut toutefois sanctionner disciplinairement un salarié en cas de mauvaise utilisation fautive du véhicule de service ou d'un véhicule de fonction pendant les heures de travail selon la gravité de la faute du salarié (Cass. Soc., 15 décembre 2016 n°15-21.749) ;
- **Accident** : le salarié doit prévenir la société en cas d'accident au plus tôt et dans tous les cas dans les 48 heures suivant l'accident ;
- **Frais à la charge de l'employeur** (FMD, frais à la charge de la société non-couverts par le FMD);
- **Restitution du vélo** (si véhicule de fonction, nécessite l'accord du salarié alors que si vélo de service, un simple préavis suffira) ;
- **Sort du véhicule à la rupture du contrat** (rappel : pas possible de reprendre le véhicule pendant une période de suspension du contrat).

Le contrat de travail peut également renvoyer à une charte ou règlement d'utilisation du vélo d'entreprise annexée au règlement intérieur de l'entreprise.

- **LA PLACE DES INSTITUTIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL (ROLE DU COMITE SOCIAL ET ECONOMIQUE)**

Le Comité Social et Economique (CSE), qui doit être mis en place avant le 31.12.2019, n'a pas à être consulté sur la mise à disposition de vélo à proprement parlé. Néanmoins, il pourrait être consulté si cette mise à disposition entre dans le cadre d'une consultation obligatoire.

Par exemple, le CSE devra être consulté :

- Si une flotte de véhicule de service est remplacée par des vélos, ce changement impactant les conditions de travail des salariés,
- En cas de mise en place d'un dispositif de géolocalisation sur les vélos (Article L.2312-38 du Code du travail)

En outre, la Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT) du CSE a un rôle important dans la sécurité des salariés. Lors des visites sur site, les membres de la commission pourraient regarder si les abords de l'entreprise sont bien aménagés pour assurer la circulation des vélos.

L'utilisation d'un traceur de géolocalisation par GPS ne peut être autorisée que pour certains motifs. Ce dernier ne doit pas collecter de données de géolocalisation en dehors du temps de travail du conducteur. L'employé doit donc être en mesure de désactiver le système.

3. Assurances et dommages

3.1 Le coût des accidents

Il convient de distinguer accident de trajet et accident de travail.

- **Un accident de trajet** a lieu soit entre le lieu de résidence habituel de collaborateur et son lieu de travail, soit entre son lieu de travail et son lieu de restauration²³.
- **L'accident de travail** est retenu lorsque l'événement se produit dans le cadre de l'exécution du contrat de travail.

Le coût des accidents de trajet est mutualisé au niveau national. Ce n'est pas directement l'entreprise dans laquelle un accident de trajet s'est produit qui en supporte le coût.

Concernant les accidents de travail, cela dépend de la taille de l'entreprise.

- Pour les entreprises de moins de 20 salariés, le coût est supporté collectivement par des entreprises du même secteur d'activité.
- Pour les entreprises de 20 à 149 salariés, la tarification est mixte. Autrement dit, le coût est supporté à la fois collectivement et individuellement par l'entreprise. Plus le nombre de salariés se rapproche de 149, plus le taux individuel est important.
- A partir de 150 salariés, l'entreprise supporte le coût des accidents de travail seule.

3.2 Assurances

Il existe plusieurs contrats d'assurance pour les VAE à destination des usagers individuels, des entreprises et collectivités.

Déjà, il faut noter que les VAE sont « bridés » à 25km/h²⁴. De ce fait, ils **ne sont pas assimilés à des véhicules terrestres à moteur comme les véhicules thermiques**. Ils n'ont donc pas d'assurance obligatoire et la réglementation relative à la responsabilité civile, ou aux accidents corporels est la même que celle d'un piéton ou d'un cycliste « musculaire » (sans moteur). Ainsi donc, pour les utilisateurs individuels à vélo ou VAE, il est possible de souscrire à **une assurance responsabilité civile (RC)** pour garantir les **dommages corporels et matériels causés à un tiers**. Cette assurance est généralement comprise dans le contrat multirisque habitation. Les personnes utilisant un vélo à titre professionnel (coursiers, livreurs, indépendants) devront souscrire une assurance spécifique. En effet, la couverture d'une activité professionnelle par le contrat multirisque habitation est formellement exclue. Il s'agit dans ce cas de la **Responsabilité Civile professionnelle (RC pro, ou RCP exploitation)**. Elle agit également en cas de préjudice causé au client.

Concernant le **dommage corporel**, un contrat de type "**individuelle accident**" comme la **Garantie Individuelle Accident (IAC)** ou le contrat **Assurance des accidents de la vie (AAV)** indemnise le dommage corporel subi par l'assuré lors d'un événement accidentel, sans notion de responsabilité. La liste des préjudices indemnisables peut être limitativement énumérée : elle peut aller de la prise en charge des frais de transports à l'indemnisation d'une incapacité ou d'un décès.

²³ L.411-1 et L. 411-2 du Code de la Sécurité Sociale

²⁴ En dehors des modèles appelés « speed bikes » qui atteignent les 45km/h et qui répondent globalement à la même réglementation que les scooters.

Concernant le **matériel**, divers **contrats d'assurance** (collective à adhésions individuelle ou individuels) constituent une garantie pour le vélo (casse, vol, etc). Ces assurances peuvent couvrir une flotte de vélo.

3.3 La sécurisation du vélo

La FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) a édité une note sur les antivols ainsi qu'un rapport de tests de résistance sur les antivols présents sur le marché²⁵. Celle-ci préconise a minima un **antivol en U, avec un antivol fixe ou de cadre en complément**. C'est d'ailleurs ce qui est exigé par la plupart des assureurs. Dans les cas critiques (grandes villes ou la nuit), deux U sont recommandés. **Le vélo doit être toujours cadenassé même pour une courte durée ou à l'intérieur**. En effet, un vol sur deux a lieu à domicile (cave, garage, hall etc.). A noter qu'il existe aussi des antivols pour protéger les roues et la selle mais la priorité doit être donnée dans un antivol U de qualité. Enfin, **on conseille de faire marquer le cadre du vélo avec le marquage BICYCODE®**. Cela permet de graver un numéro unique et standardisé, référencé dans un fichier national auquel la police nationale a accès.

La mise en place d'un stationnement sécurisé sur votre zone d'implantation est essentielle. Le vol de vélo est un facteur de limitation de l'usage très important. Il est recommandé de suivre le guide « Stationnement des vélos dans les espaces privés dimensions et caractéristiques » pour proposer un stationnement de qualité à vos collaborateurs²⁶.



²⁵ <https://www.fub.fr/moi-velo/ma-securite/equipement/antivols>

²⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Stationnement%20des%20v%C3%A9los%20dans%20les%20espaces%20priv%C3%A9s%20A0-%20dimensions%20et%20caract%C3%A9ristiques%20-%20D%C3%A9cembre%202013.pdf>

TRAVAILLER ET PÉDALER, EN RÉSUMÉ

1



JE METS EN PLACE LA STRATÉGIE

Diagnostic de mon personnel
Diagnostic de mobilité
Diagnostic des biens

2



JE FINANCE LE MATÉRIEL

Les aides à l'achat et à la location
La gestion fiscale du vélo

3



JE M'ASSURE DE LA CONFORMITÉ ADMINISTRATIVE

Obligation de sécurité,
RH et assurance



GAIN DE TEMPS

GAINS ÉCONOMIQUES

IMAGE VALORISÉE

JE PARTICIPE A
UN CERCLE
VERTUEUX

GESTE ÉCOLOGIQUE ET
CITOYEN

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE

Programme V-Logique 2020