



LE PETIT COLIBRI

Lettre d'information des nouveaux modes de mobilité en entreprise

Du 13 avril au 13 septembre 2015 ...

C'est le calendrier de l'expérimentation cohabitation vélos et piétons sur le parvis de La Défense. Difficile en effet pour Defacto, le gestionnaire du site, d'ignorer le phénomène, le vélo étant en principe interdit sur le parvis. En revanche, il y a un petit travail pour rendre cette zone, et surtout ses accès, cyclables. Alors, La Défense, paradis des cyclistes dans 2 ans ?

Transition énergétique : le Sénat covoiture

Le projet de loi sur la transition énergétique contient différentes dispositions relatives à la mobilité « durable ». Quelques mesures relatives à la mobilité électrique (bonus confirmé, crédit d'impôt pour l'équipement en bornes de recharges à domicile, signature d'un accord avec le Groupe Bolloré) ont été d'ores et déjà mises en place. D'autres attendent l'adoption définitive du texte, en principe après passage en commission paritaire cet été.

Notons qu'en mars le Sénat a supprimé l'incitation au plan de mobilité des sites de plus de 100 salariés en « rejetant la pierre » dans le jardin des Préfets pour les sites de 250 salariés. Principale contribution du Sénat : l'ajout de dispositions relatives au covoiturage, notamment pour le développement d'aires de stationnement aménagées.



POINT DE VUE

L'employeur et le pic de pollution



Soyons lucides, les difficultés de circulation dans nos métropoles ne peuvent pas se résoudre à moyen terme. Transports saturés, allongement année après année des temps de trajet, dégradation de la qualité de l'air, on en connaît les causes comme les effets. Et cela nous confronte collectivement à un triple problème économique, environnemental et de santé publique.

Nos entreprises vont bien devoir se saisir concrètement du sujet et ce dans leur propre intérêt. En effet qu'attendre de la productivité d'un collaborateur arrivant blême à 11 heures après être resté bloqué deux heures durant dans une rame de RER ou dans un embouteillage ? Faudrait-il éviter de programmer des réunions importantes en période de météo anticyclonique et courir le risque de tomber un jour de circulation alternée ? Toutes les DRH savent-elles que l'absentéisme est directement corrélé au temps de trajet domicile travail ? Même si les tensions actuelles sur le marché du travail atténuent le phénomène, « l'accessibilité » d'un site, c'est-à-dire la qualité de l'offre de transport dans certaines zones d'activité, ne devient-elle pas un critère d'attractivité, de rétention des « talents » dans nos entreprises ?

En somme l'entreprise va s'adapter, comme elle sait le faire sur d'autres sujets, en activant les différents leviers qui sont à sa portée. Ainsi il est peut-être temps de réactiver certains dossiers ou études dont certaines se sont perdues dans les sables par le passé : élargir l'amplitude des horaires, organiser le nomadisme dans les

10 Km

C'est l'autonomie de la batterie portable personnelle (e-VLS) qui sera disponible en location pour les usagers du futur service de vélo à assistance électrique en libre service que JC Decaux proposera aux villes. La batterie sera légère (500 grammes), réputée peu encombrante et s'installera en principe facilement sur un vélo.

Pourquoi une si faible autonomie ? Probablement un calcul de coût et d'encombrement.

Une batterie de VAE à l'état de l'art 2015 (36 V 11A.h) pèse en effet 2 Kg mais permet une autonomie de 80 Km.

149\$ et du potentiel ...

C'est le prix de souscription en mode Crowdfunding de la pédale « intelligente » proposée par Connected Cycle, une start up Française soutenue par le dispositif La French Tech.

Vous adorez la technologie, ne quittez plus votre Apple Watch mais regrettez que votre vélo ne vous permette pas de consolider votre image High Tech ? Voici la solution :

La *Connected Pedal* dispose d'une connexion internet, d'une puce GPS, de sa propre autonomie en énergie (batterie et dynamo). Elle enregistre et transmet à Internet les indications de vitesse, de distance de dénivelé, de calories brûlées, etc. Vous pouvez alors récupérer ces données via votre smartphone et les analyser.



Une fonctionnalité antivol intéressante : si quelqu'un manipule votre vélo, vous recevez une alerte sur votre téléphone, gardez la possibilité de géolocaliser le vélo. Assurément une bonne idée qui ouvre des possibilités pour les gestionnaires de flottes.

entreprises multisites, réactiver les dossiers télétravail. Certes, on touche à des problématiques d'organisation et l'on sait les difficultés du changement, mais soyons réalistes et mesurons à nouveau les enjeux.

D'autant que beaucoup d'offres de service fleurissent et permettent de mettre en place à coût marginal des solutions facilitant la mobilité individuelle des collaborateurs : sites de covoiturage «dynamique», espaces de *co-working*, offres de gestion de flottes privatives de véhicules électriques externalisées. Il y a aujourd'hui très largement de quoi « faire son marché », au besoin sous forme d'une expérimentation, pour une entreprise voulant passer à l'acte sur ces questions.

Le problème des transports en zones urbaines et péri-urbaines est un sujet difficile dans lequel les responsabilités et les moyens d'action sont partagés : Puissance publique et syndicats de transport, acteurs de la voirie, les intéressés eux-mêmes (et Dieu sait si nous sommes ancrés dans nos habitudes en matière de déplacements) mais aussi les employeurs. Le coût global des embouteillages et dysfonctionnements dans les transports publics atteint des valeurs extravagantes (selon les études entre 2,9 et 4 Milliards d'Euros annuels pour l' Ile-de-France). Selon Airparif, en semaine, la contribution des véhicules particuliers est de l'ordre de 15% dans les émissions de gaz à effet de serre, de 12% dans l'émission de particules (PM10). Ce n'est donc pas rien. On ne peut pas se contenter d'incriminer le chauffage des bâtiments ou le transport aérien. Et à nouveau, le problème est devant nous.

De plus en plus d'entreprises l'ont compris, se sont saisies du sujet «mobilité individuelle» de leurs collaborateurs. Elles le font dans leur intérêt, anticipent judicieusement la réglementation et répondent à une « obligation de moyens » vis-à-vis de leurs salariés. Les moyens existent, adaptons nos habitudes et nos procédures.

C'EST EN EUROPE

Les pistes cyclables souterraines génératrices d'électricité

On le sait, les « autoroutes à vélos » sont d'actualité dans les capitales. Alors, l'imagination au pouvoir !

Le « London Underline », présenté par l'agence d'architecture Gensler est un projet lauréat des "London Planning Awards" Son ambition est de réhabiliter d'anciens tunnels désaffectés du métro londonien en un réseau de pistes cyclables souterraines et, à terme, y implanter des cafés, des boutiques, des œuvres d'art pour en faire un lieu de vie résolument underground.

Le projet propose l'installation de dalles cinétiques génératrices d'électricité. A partir de la friction créée par les pneus des vélos, elles assureront l'éclairage public à moindre frais. Une technologie qui existe déjà pour les piétons (notamment développée par l'entreprise Pavegen) et expérimentée en France.

TEMOIGNAGE

Rencontre avec Anne Ged, Directrice de l'Agence Parisienne du Climat

Anne Ged, vous êtes Directrice de l'Agence Parisienne du Climat. Quelle place tient la thématique transports-déplacements dans les préoccupations de l'Agence ?

Peut-être est-il utile de rappeler que l'Agence Parisienne du Climat est une association créée en 2011 à l'initiative de la Ville de Paris pour accompagner la transition énergétique et permettre la réalisation des objectifs du Plan Climat de Paris, notamment une réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre en 2020, par rapport au niveau de 2004. L'Agence est indépendante et ouverte aux partenaires, notre objectif est de fédérer les initiatives concrètes pouvant contribuer à « décarbonner » le territoire. Nos missions sont donc de promouvoir la sobriété énergétique, d'inciter aux changements de comportements et de soutenir des expérimentations ou des innovations. Nos modes d'intervention sont variés : fournir de l'information, émettre des avis, des conseils, susciter et animer des initiatives.

Les principaux secteurs concernés sont la consommation, le bâtiment mais aussi les transports qui, en termes d'émissions, sont à peu près équivalents à ceux du bâtiment, avec un fort impact sur la qualité de l'air, sur la qualité de vie des Parisiens et de nos visiteurs. Nous avons bien identifié la mobilité comme un axe d'amélioration, et nous savons que si nous ne faisons rien, la situation ne peut que s'aggraver.

Concrètement quelles sont les pistes d'action de l'Agence ?

Tout d'abord, nous sommes conscients que c'est un sujet de transformation, de modification des habitudes, qu'il est nécessaire de proposer des alternatives concrètes aux personnes.

Ensuite, nous pensons qu'à côté des modes de transport collectifs lourds, trouver des solutions aux petites circulations est important. De ce point de vue, le vélo à assistance électrique est un mode de transport urbain intéressant, moins lourd à mettre en place qu'un parc de voitures électriques.

Enfin, nous sommes conscients que tout le monde est acteur du changement : les citoyens bien sûr,

mais aussi les acteurs du tourisme, les hôtels, les prestataires. Nous animons régulièrement des ateliers sur les nouveaux modes de mobilité où nous accueillons tous les acteurs concernés, y compris les porteurs d'expérimentations. Dans le cycle d'ateliers que nous animons, le prochain en septembre sera d'ailleurs consacré à la mobilité

Selon vous les entreprises peuvent-elles jouer un rôle dans les changements en matière de mobilité ? Quelles pistes voyez-vous pour les mobiliser ?

Les entreprises ont bien sûr un rôle à jouer, les déplacements en semaine ont un impact considérable. C'est à ce jour un levier que nous n'avons pas réellement utilisé, mais nous nous y attelons, en visant des bénéfices tant en matière d'environnement que de santé publique ; je pense en particulier à la diffusion des modes de mobilité active dont on connaît bien désormais les « externalités positives ».

Nous pensons que le PDiE (Plan de Déplacements inter Entreprises) est un outil intéressant car il permet à des PME comme à des grandes entreprises de progresser, d'innover ensemble. Nous allons dès cette année activer différents PDiE, pensons que ces initiatives permettront de faire émerger des offres de mobilité originales.



Le site de l'Agence Parisienne du Climat : <http://www.apc-paris.com/>

ACTUALITES REGLEMENTAIRES

Des nouvelles de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV)

On se souvient que cette mesure, en vigueur dans plusieurs pays d'Europe, avait fait en mars 2014 l'objet d'une annonce du Ministre d'alors. Une mesure qui visait d'une part à corriger une injustice (les salariés se rendant au travail avec leur propre vélo ne bénéficient pas d'une prise en charge de l'entreprise comme leurs collègues utilisant les transports en commun ou les flottes publiques de vélos en libre-service) et d'autre part devait augmenter significativement la « part modale » du vélo sur les trajets domicile travail.

Comme on n'est jamais trop prudent, il avait été jugé nécessaire de lancer une expérimentation de 5 mois en faisant appel à des entreprises volontaires. Le taux de remboursement de l'IKV a été fixé à 0,25 € par kilomètre parcouru, l'entreprise gardant la possibilité de fixer un plafond de remboursement. Rien n'était imposé en matière de procédure de déclaration et de contrôle. L'IKV n'était pas cumulable avec une autre prise en charge transport sauf en cas de trajet « multimodal », par exemple vélo + train. L'expérimentation a eu lieu entre juillet et novembre 2014. Le suivi et le bilan confiés à l'Ademe a été rendu public en janvier 2015. Sur la petite vingtaine d'entreprises qui s'étaient déclarées volontaires, 14 ont pu être complètement évaluées. L'effectif potentiel représentait un peu plus de 8.000 salariés, dont plus la moitié apportés par quatre sites de l'assureur MMA.

Que nous dit l'évaluation ?

Que 380 salariés ont bénéficié du dispositif, soit 4,6% de l'effectif potentiel de l'expérimentation, ce qui représente un doublement du nombre de cyclistes sur la période. Donc même si on est loin des recommandations du groupe de travail vélo (qui parlait d'un facteur multiplicateur 10 !), la mesure est incitative, quand bien même l'échantillon et la durée limités de l'expérimentation invitent à la prudence. L'étude fait quelques constats supplémentaires : les cyclistes « réguliers » (i.e. qui étaient déjà cyclistes en amont du dispositif) rouleraient plus souvent que les « nouveaux cyclistes » encouragés par le dispositif : sur l'échantillon, c'est 18j de circulation à vélo par mois pour les « réguliers » contre 11j par mois pour les nouveaux.



Autre constat, qui mériterait d'être validé par un échantillon et une période plus représentatifs, le report modal de la voiture individuelle vers le vélo serait faible : une majorité des « nouveaux cyclistes » sont des usagers des transports publics ou des co-voitureurs.

Quelques commentaires

On peut vraiment regretter, comme nous l'avons fait en son temps, que cette mesure, intéressante indéniablement, n'ait pas été mise en œuvre dans un cadre « plan vélo d'entreprise » coordonné. Inciter à l'usage du vélo, pour les déplacements domicile-travail, mais aussi pour les déplacements professionnels courts, pour une mobilité alternative des collaborateurs lors de la pause méridienne, c'est activer simultanément un ensemble de leviers complémentaires : des abris à vélos dignes de ce nom en capacité suffisante et sécurisés, des vélos en libre-service, une promotion du vélo à assistance électrique, des incitations à l'achat, location longue durée abondée par exemple, etc. Et ce, sans oublier une revalorisation de l'image du vélo en interne, ce qui correspond pour certaines entreprises à une mini révolution culturelle.

Un tel dispositif cohérent et déroulé sur une période un peu plus longue (2 ans par exemple) aurait été intéressant pour permettre aux entreprises de constater elles-mêmes les bénéfices apportés, alors que le sentiment résultant de l'expérimentation IKV est que les entreprises volontaires ont peu profité de leur investissement, voire même se sont senties prises dans une nasse administrative : pourquoi devoir payer des charges sociales sur l'indemnité kilométrique vélo (soit un coût de revient de 40 à 43 centimes/km) alors que les remboursements transport en sont dispensés ?

La mesure qui fait l'objet d'une disposition du projet de loi sur la transition énergétique doit en principe être généralisée en janvier 2016, demeurer facultative pour l'employeur, être exonérée de charges sociales pour l'entreprise et d'impôt sur le revenu pour le salarié, ce dans la limite d'un plafond. On attendra le décret d'application avec intérêt.

RETOUR D'EXPERIENCE

Vélos électriques en libre-service dans les entreprises : Qu'en disent les utilisateurs ?

Entretien avec Laetitia de Gaulle, en charge de la satisfaction client pour Colibree



Que pouvez-vous nous dire de l'utilisation des vélos à assistance électrique Colibree en libre service chez vos clients ?

Les usages sont effectivement un sujet sur lequel nous travaillons puisque nous sommes dans une démarche d'innovation sociale à deux titres : l'effet de nouveauté et de curiosité vis-à-vis du vélo à assistance électrique, et par ailleurs la mise à disposition des salariés de moyens de transport pour leurs déplacements professionnels mais aussi personnels, ce qui n'est pas si courant. C'est donc très intéressant de suivre avec attention les usages, les demandes, les questions qui se posent pour au besoin réajuster le service, puisqu'il s'agit bien d'un « service de site » fourni par l'entreprise.

Pour cela nous regardons les informations d'usage que nous collectons de 3 sources : le logiciel de réservation fourni à nos clients remonte les statistiques de sorties des vélos que nous pouvons consolider dans différentes dimensions : tranches horaires, usages, progression des sorties, etc. Les relevés kilométriques des vélos que nous remontent la maintenance plusieurs fois par mois nous permettent de savoir de quelle façon les vélos roulent. Enfin, les enquêtes de satisfaction auxquelles répondent les collaborateurs nous permettent d'avoir des informations qualitatives, sur la prise en main des vélos, la perception du service, mais aussi sur la « sociologie » de nos utilisateurs.

Premier constat, les **vélos roulent beaucoup**. Sur notre parc de clients 2014 (entreprises de Saint Quentin en Yvelines et du Plateau de Saclay), les vélos roulent en moyenne un peu plus de 1 000 km sur 12 mois, bien sûr avec une saisonnalité marquée. Sans surprise, les entreprises qui ont ouvert l'usage des vélos électriques pour les déplacements domicile-travail sont dans la moyenne haute. C'est encourageant, confirme les qualités du vélo à assistance électrique comme véhicule urbain pour des déplacements de 5 à 10 Km.

Deuxième constat, 85% des sorties effectuées avec un vélo électrique Colibree se font **en substitution**

d'un déplacement en auto/moto ou bus, les 15% restant étant des déplacements récréatifs. La flotte de vélos électriques de l'entreprise correctement utilisée peut donc réellement contribuer à décongestionner les voies de circulation, notamment au moment de la pause déjeuner, et ainsi participer à la diminution des nuisances et pollutions associées au trafic routier. C'est intéressant pour l'entreprise de savoir que la mise à disposition d'une flotte Colibree incite les collaborateurs à laisser leur voiture au parking. Un indicateur : en fin d'année, nos clients sont en mesure d'évaluer l'« économie carbone » attribuée à sa flotte de vélos Colibree.

Troisième constat, notre enquête 2014 confirme que le vélo à assistance électrique est **largement adopté par les non cyclistes**. Seulement 15% des utilisateurs de vélos Colibree sont des cyclistes réguliers, 22 % nous disent ne pas être montés sur un vélo depuis au moins 3 ans, le reste de l'échantillon se définit comme « cycliste occasionnel ». Le vélo à assistance électrique mis à disposition par l'employeur créé bien une incitation à se remettre en selle.

Je pense qu'il y a là pour les entreprises qui travaillent sur la santé de leurs collaborateurs et/ou la qualité de vie au travail un sujet de réflexion et d'action très concret.



Vous souhaitez recevoir l'enquête multiclients Colibree 2014 ? Vous pouvez nous la demander : contact@colibree.eu

ACTUALITES

Mobilisation COP21 : Colibree s'implique avec ses clients

La France organise du 30 novembre au 11 décembre 2015 la 21^{ème} conférence climat. Ce rendez-vous, dit COP21 (Conférence des Parties) doit aboutir à un accord international sur le climat et des solutions permettant d'espérer contenir le réchauffement global en deçà de 2°C.

Afin d'amplifier la mobilisation nécessaire à cette COP21, la France veut promouvoir un **agenda des solutions** ; sont concernées toutes les initiatives prises par des acteurs non étatiques : **entreprises, acteurs publics, territoires**.

La motivation des négociateurs de la COP21 à aboutir à des solutions concrètes sera d'autant plus importante que la mobilisation sociétale aura été consistante, dynamique, créative.

A la mesure de ses moyens, Colibree prend part à la mobilisation en y associant les clients qui le souhaitent.

Entre le 1er mars et le 30 novembre 2015, Colibree reversera à l'initiative **Place To B** que nous soutenons :



- 10 € pour chaque nouveau vélo à assistance électrique Colibree mis en service dans une flotte, nouvelle ou existante
- 10 € par tranche de 100 km parcourus dans les flottes entreprises en service

Les entreprises et les collectivités participant à l'opération seront associées à la couverture media pendant toute la durée de l'initiative.

L'opération se terminera par un grand évènement « **Entreprise, mobilité et climat** » prévu le mardi 24 novembre, soit une semaine avant le début de la COP. Au menu : des ateliers, une table ronde, des essais de véhicules et une soirée festive.

Retrouvez COLIBREE

Sur FRANCE INTER : Dans l'émission de Philippe Bertrand « Carnets de campagne » diffusée le 7 mai à 12:30. A écouter ou ré écouter sur le site de l'émission.



Colibree sera présent à **VELO-CITY 2015**, l'évènement de référence dédié aux développements du vélo urbain et des politiques cyclables. Après Séville 2011, Vancouver 2012, Vienne 2013 et Adélaïde 2014, c'est Nantes Métropole qui accueille Velo-City en 2015. C'est au centre des congrès de Nantes, du 2 au 5 juin. Si vous y allez, venez nous rencontrer - Stand M5.



A propos de Colibree

COLIBREE propose aux entreprises d'Ile-de-France un service clés en mains de gestion de flottes de véhicules à assistance électrique en auto partage privatif. Nous assurons l'entretien et la maintenance sur vos sites avec des engagements de service garantis. Nous fournissons les outils de gestion, de communication et de suivi vous permettant de piloter votre flotte et d'en suivre les indicateurs d'usage et de fréquentation.

www.colibree.eu

Contact : François Rabasse - francois.rabasse@colibree.eu - 06 17 65 70 81

COLIBREE est une société Coopérative et Participative (SCOP) immatriculée au RCS d'Evry (91) sous le n° 800 012 627
FRANCE ACTIVE soutient COLIBREE - COLIBREE est agréé Entreprise Solidaire