

Au travail à vélo. Quelle place pour le cycle dans les entreprises ?

● L'Alsace est bien connue des amateurs de cycle : le territoire se hisse à la première place des régions cyclables de France en termes d'itinéraires vélo. Sont-ils cependant adaptés à un usage domicile-travail ? Quelles mesures incitatives pour les salariés cyclistes ?

Avec 2.000 kilomètres d'itinéraires cyclables recensés dans toute l'Alsace, difficile de passer à côté du vélo, notamment dans la capitale française des cyclistes, Strasbourg. « En 2009, la part modale du vélo représentait 8 % des transports dans l'agglomération de Strasbourg et même 14 % en centre-ville. Sept ans après, il n'existe pas de nouveaux chiffres, nous avons pourtant de bonnes raisons de croire que la part modale cycliste continue de gagner du terrain », estime Pierre Hanauer, chargé de mission management de la mobilité à l'Eurométropole. Alors, l'Alsace, maillot

se rendre sur son lieu de travail pourrait bien changer la donne. Le décret d'application de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) est entré en vigueur en février dernier. Issue de la loi d'août 2015 relative à la transition énergétique, l'IKV, bien que facultative et moyennant un accord d'entreprise, peut être versée aux salariés se rendant au travail à vélo et ainsi inciter au report modal. En Alsace, l'IKV semble faire une percée encore timide au sein des entreprises, celles-ci intégrant davantage la variable cyclable dans les plans de déplacement d'entreprise (PDE), incitant les sociétés à encourager les transports col-



La loi de transition énergétique rend obligatoire l'instauration d'un plan de déplacement entreprise d'ici 2018 dans toute société de plus de cent salariés. Ces plans visent notamment le développement de l'intermodalité pour réduire l'émission de gaz à effet de serre.

« L'IKV peut inciter le salarié à utiliser son vélo pour aller travailler »

jaune de la pratique du vélo ? Certes. Cependant, le ratio de cyclistes se rendant au travail à vélo parmi les adeptes de la petite reine semble difficile à évaluer. En effet, selon Les chiffres clés du transport 2016, publiés en mars dernier par le Commissariat général au développement durable, « les statistiques sur les déplacements à vélo sont encore très fragiles ; ils sont généralement courts et n'engendrent au total que peu de voyageurs-kilomètre. Il n'existe pas encore d'informations statistiques sur les nouveaux types de déplacement ».

Faciliter l'usage du vélo sur le trajet domicile-travail
Pourtant, une mesure en faveur de l'usage du vélo pour

lectifs ou alternatifs auprès de leurs salariés. Selon Jean-Pierre Behaxetguy, ingénieur à l'Ademe Alsace, « il est important que les entreprises soient accompagnées dans la mise en place d'un PDE pour définir les besoins et la dynamique à adopter ». L'un des principaux intérêts à la mise en place d'un PDE dans une entreprise paraît être « lié à l'accidentologie du travail. Les statistiques de la Carsat montrent que 50 % des accidents du travail sont des accidents sur le trajet domicile-travail. Ainsi, inciter le covoiturage et l'usage du vélo pour réduire les accidents fait, entre autres, partie des mesures des PDE. De plus, lorsque les entreprises exercent leurs activités dans le

domaine du développement durable, celles-ci sont sensibilisées aux PDE, notamment dans leur volet réduction des gaz à effet de serre en développant les modes de transport doux. Enfin, dans le cadre d'une démarche RSE, un PDE peut favoriser la dynamique et l'image de l'entreprise » poursuit Jean-Pierre Behaxetguy.

Miser sur la sécurité

La sécurité au travail, c'est bien une des raisons pour lesquelles le site de production du laboratoire pharmaceutique Lilly France (CA 2014: 2, 58 Md € ; 2.321 personnes) à Fegersheim (1.700 salariés et partenaires) s'est penché sur la question. Éric Chivot, DRH chez Lilly France à Fegersheim, explique ainsi que « dans le prolongement de notre politique RSE, notre préoccupation est la sécurité des salariés. Nous voulons ainsi développer le déplacement cycliste. Un accès au site dédié spécifiquement aux cyclistes a été aménagé. De

plus, nous distribuons par exemple des chasubles jaunes de sécurité et nous proposons une à deux fois par an des ateliers mobiles de révision et de réparation des vélos. Enfin, à l'échelle du groupe, des discussions avec les partenaires sociaux sont en cours pour établir les modalités et la prise en charge de l'IKV ».

Réduire l'impact carbone

À Colmar, Vialis (CA 2014 : 83 M€; 220 personnes), la société d'économie mixte distributrice d'électricité et de gaz naturel, « s'est très tôt imprégnée des sujets environnementaux. De par notre activité notamment, 2/3 du parc automobile de Vialis roule au gaz naturel véhicule depuis 1994. Mais notre PDE est vraiment parti d'un constat initié en 2009. Après la réalisation d'un bilan carbone, nous avons découvert que nos déplacements domicile-travail représentaient deux fois le tour de la planète, les chiffres étaient alarmistes ! Il est vrai que notre grand parking à disposition ne favorisait pas l'usage des transports collectifs ou du vélo. Nous avons ainsi acquis une flotte de sept vélos électriques ou traditionnels mis à disposition des salariés pour les rendez-vous pro et les pauses déjeuner. Cela fonctionne bien. En 2014, 2.400 km ont été parcourus avec ces vélos et 1.700 en 2015 », explique Delphine Collin, directrice de la communication chez Vialis. De plus, le week-end, la société prête gratuitement aux salariés les voitures de service électriques pour se familiariser avec cet usage. Le site est équipé de bornes de rechargement électrique pour les véhicules personnels et développe également le covoiturage.

Lucie Dupin

● BOÎTE À OUTIL

Indemnité kilométrique vélo : mode d'emploi



Issue de la loi de transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015, l'indemnité kilométrique vélo (IKV) fait son entrée dans le code du travail. Celle-ci n'est pas obligatoire, cependant, lorsque l'IKV est mise en place au sein d'une entreprise, quelle que soit sa taille, elle doit faire l'objet d'un accord d'entreprise ou d'une décision de l'employeur après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel. Son montant est négocié par chaque entreprise et est cumulable avec une prise en charge de l'abonnement aux réseaux de transports publics pour les trajets vélo de rabattement (hors accès en transports publics). L'IKV est exonérée d'impôt sur le revenu pour le salarié et l'employeur ne verse pas de cotisation patronale et sociale dans la limite de 0,25 € par kilomètre et de 200 euros par an. Au-delà de 200 euros, cette IKV est imposable et soumise à cotisation. En moyenne, le montant de 200 euros par an représente un parcours quotidien de 4 km pour un salarié à temps plein. La distance prise en compte pour calculer l'IKV correspond au trajet le plus court entre le domicile et le lieu de travail du salarié. Le texte de loi n'impose pas de contrôle interne et le salarié ne doit pas fournir de justificatif ou de facture. Le système repose sur une déclaration sur l'honneur du salarié indiquant le nombre de trajets et la distance effectués à vélo. Enfin, le décret d'application de l'IKV paru en février dernier ne concerne que les structures du secteur privé.

Source : Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo lancé par Le Club des villes et territoires cyclables et l'Ademe. Pour en savoir plus : www.villes-cyclables.org

« La priorité : accessibilité et sécurité »



Bénédicte Sèneque, chef de projets au port de Strasbourg

Le Port autonome de Strasbourg (PAS) a engagé la démarche PEPS. De quoi s'agit-il ?

Le PAS constitue la première zone économique d'Alsace avec 10.000 emplois et 320 entreprises. Celles-ci ont exprimé la nécessité de rendre cette zone accessible, d'en améliorer le système de transport et la sécurité. Le Plan de déplacement Entreprise du Port de Strasbourg (PEPS) est lancé depuis 2012 pour répondre à cette demande suite à un diagnostic mené en collaboration avec l'Eurométropole et nos partenaires institutionnels.

Quelles actions visibles ressortent de ce plan ? Suite à un travail avec la CTS, le tracé et le cadencement des lignes 14 et 27 desservant la zone portuaire ont été modifiés. De plus, une convention de partenariat avec l'Eurométropole nous permet de travailler à l'aménagement des arrêts de bus, des chemins piétons et des pistes cyclables. Cette convention s'élève à 2,4 M€ financée à 50-50 par le PAS et l'Eurométropole. Fin 2015, nous avons ouvert 400 m de piste cyclable et en 2016, 2,2 km supplémentaires sont prévus. Enfin, la plateforme Optimix de l'Eurométropole permet de mettre en relation les entreprises des zones d'activité pour proposer des covoiturages à leurs salariés.