



# QUEL(S) BUDGET(S) POUR CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE VÉLO AU TRAVAIL ?

RETOUR SUR L'EXPÉRIENCE DE 6 EMPLOYEURS



## / DES BUDGETS MAÎTRISÉS ET VOLONTARISTES EN FAVEUR DU VÉLO – LES ENSEIGNEMENTS DES EMPLOYEURS PRO-VÉLO

La question du budget et du temps consacré pour une politique vélo sont des enjeux centraux pour tout référent vélo, toute direction qui souhaiterait soutenir cette dynamique. **Plusieurs dimensions peuvent influencer sur les moyens financiers, humains et matériels alloués à une politique vélo** : le type de structure, le nombre de salariés, le volontarisme de la direction, les marges de manœuvre économiques, la présence de salariés moteurs, etc.

Pour vous permettre de matérialiser au mieux les coûts engendrés par une politique vélo, mais également les coûts évités liés aux primes OEPV, nous avons interrogé 6 employeurs pour illustrer des grandes catégories de bénéficiaires dans 5 régions françaises :

- **Très Petites Entreprises (TPE)** – Conquer Your Day (Paris),
- **Petites et Moyennes Entreprises (PME)** – Delia Technologies (Nantes),
- **Association** – ALEC (Monptellier),
- **Collectivité territoriale** – Clermont Auvergne Métropole,
- **Etat** – Direction du Développement des Territoires des Hautes Pyrénées,
- **Grande Entreprise** - Liebherr - Mining Equipment Colmar SAS.

On peut noter certaines dynamiques convergentes à l'échelle des labellisés et des budgets des six employeurs étudiés :

- **Le forfait mobilités durables (FMD), les flottes de vélo et le stationnement** constituent généralement les plus grands postes en termes de budget d'investissement et de fonctionnement.
- **Les primes accordées par le programme OEPV** peuvent apporter un soutien notable dans la mise en place d'un certain nombre d'actions, comme le souligne les exemples de Clermont Auvergne Métropole ou d'acteurs privés comme Nokia Network's France.

• Pour les 6 employeurs étudiés, **le coût de la politique vélo au travail est estimé<sup>1</sup> entre 33 euros et 276 euros par an pour chaque salarié**. Néanmoins, si l'on s'attarde sur le coût par « usager régulier du vélo », il avoisinerait 400 euros/an/usager vélo pour 3 d'entre eux. L'internalisation de certaines tâches et le volontarisme fort de certains employeurs sur le FMD, le stationnement vélo et les flottes de vélos peuvent expliquer certains écarts.

• La présente fiche ne prend pas en compte **les coûts évités pour l'employeur liés à la mise en place d'une politique vélo** (baisse des charges liées à la suppression de stationnements voiture, éventuelle réduction des coûts de flotte de véhicules motorisés, baisse de l'absentéisme chez les salariés, etc.). Cet axe fera l'objet de travaux et d'une fiche ressource à l'avenir.

**Les budgets de ces employeurs ne représentent pas l'ensemble de la diversité des stratégies vélo mobilisées par les 170 employeurs labellisés Employeur Pro-Vélo à ce jour (juillet 2024). Ils restent modérés et raisonnables** face aux ambitions portées par le seuil maximal du FMD (800 euros/an/usager). Ils permettront en revanche à certains employeurs de trouver des bonnes pistes pour bâtir leur budget, en fonction de leur situation financière, le statut de l'employeur et le contexte territorial.



<sup>1</sup> Certains employeurs interrogés incluent dans leur budget un amortissement pour l'achat de vélos et l'installation de consignes, d'autres non. Pour assurer la pertinence de la comparaison, nous avons intégré un coût d'amortissement sur 5 ans pour ces deux postes de dépense. Pour Clermont Auvergne Métropole, le budget lié au stationnement vélo est pensé annuellement pour répondre à l'ampleur des besoins et des volumes à créer dans le futur : nous n'avons donc pas intégré d'amortissement pour cet employeur.

# / MONOGRAPHIE DES BUDGETS DE 6 EMPLOYEURS PRO-VÉLO

Très Petite Entreprise (TPE)  
CONQUER YOUR DAY À PARIS - 6 SALARIÉS

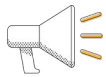


Conquer Your Day (CYD) est une entreprise de 6 salariés, complétée par deux stagiaires, localisée à Paris. Elle accompagne des employeurs sur le déploiement de solutions (espaces, services, digital) pour favoriser le bien-être et la pratique sportive. Les équipes de CYD, investies sur la qualité de vie au travail dans le cadre de leur activité, sont également intéressées à titre individuel par l'usage du vélo et le cyclotourisme. Ces intérêt personnels et professionnels, couplés à une récente labellisation B-Corp sur les performances sociales, sociétales et environnementales de leur entreprise, ont poussé CYD vers la démarche Employeur Pro-Vélo. **L'entreprise est labellisée Or Employeur Pro-Vélo depuis juillet 2024.**

Budget moyen par salarié en 2024	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 250 euros	Budget total : environ 1 500 euros	Coûts évités : 210 euros	1 prestation (formation à la conduite sécurisée à vélo)

## • Les grandes lignes du budget vélo de CYD : matériels et services pour inciter à la pratique

Le budget annuel moyen de l'entreprise est d'environ 1 500 euros par an sur la politique vélo sur les années 2023 et 2024. Cette somme comprend :



**Communication et motivation :** CYD propose un « welcome kit » vélo pour ses salariés. Ce kit comprend du matériel de sécurité et des abonnements. 60 euros par an par salarié sont dédiés à des abonnements individuels à des applications vélo et sports (Strava, Zwift), qui sont perçues par l'employeur comme des leviers pour inciter à une pratique régulière du vélo. Ils peuvent également bénéficier jusqu'à 150 euros par an par salarié pour des achats liés à du matériel vélo, de réparation ou de sécurité (casque, gilet, kit de réparation).



**Services :** CYD a acquis deux vélos de service pliants (Brompton) en 2022 pour une valeur de 3 800 euros, soit un coût d'environ 800 euros par an si on lisse l'acquisition sur 5 années.



**Sécurité :** Le budget sécurité tourne principalement autour d'une prestation de formation aux déplacements sécurisés aux abords du lieu de travail, et la mise à disposition de kits sécurités (gilets, kits de réparation, chambre à air), soit environ 200 euros par an grâce la prime OEPV.

## • Les spécificités : une compétence interne pour limiter les coûts et faciliter l'entretien des vélos des salariés

CYD est une entreprise de petite taille, qui n'est pas propriétaire de ses locaux. Elle a néanmoins des discussions avec son gestionnaire pour voir comment pourrait être amélioré la question du stationnement vélo et ses services de confort (casier, douche) pour l'ensemble des entreprises hébergées. CYD a également la chance d'avoir un salarié avec des compétences en réparation, ce qui permet d'organiser en interne des séances d'autoréparation, une activité fédératrice sans mobiliser de budgets sur ce poste.

## • Le temps dédié à la démarche et envies pour le futur

CYD est une petite entreprise dynamique et volontaire, qui n'a pas rencontré de difficultés pour mobiliser ce budget qui fait écho aux objectifs ambitieux de RSE qu'elle poursuit. Les difficultés rencontrées sont plus liées au processus de labellisation Employeur Pro-Vélo jugé lourd en termes de temps humain pour des très petites entreprises. Dans les mois et années à venir, CYD a décidé d'intensifier sa politique vélo au travail. Elle proposera désormais d'acquérir un vélo pliant ou un autre vélo aux nouveaux salariés qui rejoindraient l'entreprise. Elle veillera également à développer des services et mener de nouvelles actions de formation en lien avec les besoins des équipes.

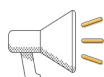


Entreprise à mission dans le secteur du digital, **Delia Technologies** est une PME labellisée Argent Employeur Pro-Vélo depuis février 2024 sur son site de Nantes (35 salariés), et mène également des actions de promotion du vélo sur son 2<sup>ème</sup> site à Rennes (25 salariés). Delia est situé dans des halles rénovées du centre-ville de Nantes qui accueillent plusieurs autres entreprises de petite taille et offre un climat propice au partage d'expériences sur le vélo. Une fiche détaillée sur sa politique vélo est accessible [via ce lien](#).

Budget moyen par salarié en 2023	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 130 euros (300 euros par usager du vélo au sein de l'entreprise)	Budget total : environ 4 520 euros	Coûts évités : 140 euros	1 prestation par an (réparation de vélos personnels)

### • Les grandes lignes du budget vélo de Delia Technologies

Le budget global de la politique vélo de Delia sur le site nantais est de 4 520 euros sur son budget RSE et de fonctionnement de la structure, avec environ 40 % de salariés usagers réguliers du vélo.



**Communication et motivation** : Avec 4 097 euros, le financement du forfait mobilités durables (FMD) associés à des usagers du vélo est le principal poste de dépense de la politique Employeur Pro-Vélo de Delia.



**Services** : Delia met à disposition un espace pour l'entretien de son vélo mutualisé pour tous, avec du matériel permettant aux salariés de réaliser des petites réparations (crevaillon, resserrage, dégraissant) directement sur leur lieu de travail. Ce matériel est enrichi ou renouvelé chaque année avec une base de 50 à 100 euros par an. Le budget services de Delia se matérialise également par l'intervention d'un atelier de réparation de vélo directement à l'agence durant le mois de juin (350 euros en 2023).

Plusieurs autres services ont été proposé aux agents : plateforme avec des conseils et sensibilisation e-learning sur les déplacements à vélo, essai « collaboratif » de VAE, sortie à vélo,... mais sans générer de prestation externe.

### • Les spécificités : un budget FMD maîtrisé et de nombreuses actions vélos internalisées

Delia Technologies dépenserait en moyenne 130 euros par salarié par an. Cette somme atteindrait 300 euros par an si l'on se focalise sur les usagers réguliers du vélo, dans le cadre de son budget RSE et du FMD. Cette somme est raisonnable vu les plafonds du FMD (700 euros) et la diversité d'actions évènementielles réalisées. Elle s'explique par plusieurs facteurs. D'une part, Delia internalise un grand nombre d'activités en interne en s'appuyant sur le volontarisme de ses salariés (journées d'essai de 3 VAE de salariés, sensibilisation, sortie vélo). D'autre part, le FMD est attribué en échange de preuves d'achat et en fonction du nombre de kms parcourus à vélo, selon le système de l'Indemnité Kilométrique Vélo (0,2 euros km/an). Ils bénéficient également d'un forfait pour l'achat de matériel à hauteur de 50 % (équipement, outil, réparation) dans le cadre du FMD, dans la limite de 200 euros pour le matériel. Dans les faits, l'utilisation de ces preuves permet de modérer les coûts pour l'employeur et d'accompagner la progression de la pratique.

### • Le temps dédié à la démarche et envies pour le futur

Il est nécessaire de trouver du temps pour mettre en place la politique vélo et les actions concrètes, mais l'organisation de Delia a permis de surmonter ces difficultés. En termes de temps investi, les équipes de Delia estiment que leur investissement sur le pilotage de la stratégie vélo représente, au niveau du binôme, l'équivalent de 10 jours sur une année, soit environ 0,05 Equivalent Temps Plein (ETP). Cette stratégie vélo se décline en une dizaine d'actions thématiques et un travail de suivi et de mise à jour d'enquêtes et d'indicateurs. Il faudrait également ajouter le temps passé par les autres salariés en dehors des référents vélo pour avoir une vue exhaustive du temps passé.

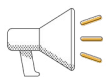
Un de ses souhaits pour le futur serait de continuer à faire murir les actions mises en œuvre et développer de nouveaux chantiers avec les partenaires et employeurs locaux : accueillir de nouveaux espaces de stationnements, coorganiser des actions avec leurs voisins, pérenniser les actions de réparation vélo, etc.

**Agence Locale de l'Energie (ALEC) Montpellier Métropole** est un service gratuit et neutre de conseil en économies d'eau, d'énergie et travaux de rénovation énergétique. Cette association de Loi 1901 accueille 27 salariés, très investis sur l'usage des mobilités alternatives à la voiture. Pour preuve, 70 % des effectifs de l'ALEC pratiquent le vélo quotidiennement ou occasionnellement pour se rendre au travail. Cette pratique est jugée en adéquation avec les valeurs portées par l'ALEC et ses missions en faveur de l'intérêt général. Elle ambitionne la labellisation Employeur Pro-Vélo pour fin 2024.

Budget moyen par salarié en 2024	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 276 euros	Budget total : 7 474 euros	Coûts évités : 572 euros	2 prestations (1 sécurité à vélo et 1 réparation de vélos personnels)

### • Les grandes lignes du budget vélo de ALEC

Le budget global de la politique vélo de l'ALEC Montpellier Métropole est de 7 474 euros, soit près de 280 euros par salarié, sur son budget de fonctionnement. Cette somme comprend aussi bien les dépenses d'investissement que de fonctionnement et de prise en charge du FMD. Elle est en hausse de 7 % par rapport à 2023, qui est donc globalement constant, et correspond à 0,5 % du budget total annuel de l'association.



**Communication et motivation** : Avec 5 016 euros, le financement du forfait mobilités durables (FMD) associés à des usagers du vélo et de vélo à assistance électrique (VAE) est également le principal poste de dépense de la politique Employeur-Pro-Vélo. En parallèle, l'ALEC propose une indemnité kilomètre vélo (IKV) de 0,25€ par km pour les trajets professionnels réalisés à vélo. A priori, en 2024, l'IKV devrait coûter 600 euros : elle entraîne un coût financier raisonnable pour l'employeur et une belle incitation à la pratique pour les salariés.



**Services** : ALEC Montpellier a acquis récemment un nouveau vélo électrique mis à disposition des salariés, ainsi qu'une remorque sur un autre vélo de service. Cette petite flotte de 3 vélos, propriété de l'ALEC, coûte 900 euros par an en amortissement et 150 euros de frais d'entretien par an. En plus, l'ALEC met à disposition des salariés des sacoches, antivols et accessoires pour un coût d'environ 100 euros par an.



**Sécurité** : Le budget sécurité de l'ALEC Montpellier se matérialise principalement par des actions événementielles : les ateliers de réparation des vélos de salariés sur site et la session de formation à la sécurité à vélo pour un coût à la charge de la structure d'environ 700 euros par an, grâce aux primes OEPV.

### • Les spécificités

Encore une fois, la politique employeur pro-vélo de l'ALEC Montpellier est bien maîtrisée au niveau budgétaire, s'appuie sur des aides substantielles du programme OEPV. Une des spécificités de la structure réside dans le fait qu'une grande majorité (70 %) des salariés sont des usagers réguliers ou quotidiens du vélo, ce qui limite les besoins de mener des actions longues et coûteuses de sensibilisation ou d'accompagnement vers le changement de comportement.

### • Le temps dédié à la démarche et envies pour le futur

Pour le temps annuel passé sur la démarche Employeur Pro-Vélo, pour le référent et les salariés, il est estimé à une douzaine de jours au total, ce qui est perçu comme acceptable et utile pour les salariés dans une logique d'exemplarité et de qualité de vie au travail.

Faute de place, l'ALEC Montpellier n'a pas pu investir dans l'installation d'un espace de stationnement sécurisé dans ses locaux. Les vélos sont stationnés dans l'espace public, à proximité directe des locaux. L'installation des stationnements sécurisés en extérieur aurait pu représenter un coût significatif pour la structure face à un budget aujourd'hui maîtrisé, inférieur ou égal à 0,5 % du budget annuel de l'association de 2022 à 2024. L'association aurait néanmoins le souhait de pouvoir bénéficier d'un stationnement sécurisé (en lien avec sa collectivité territoriale via une consigne dans l'espace public dans l'espace public ou autre).

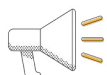


Clermont Auvergne Métropole est une collectivité locale, et l'une des 21 métropoles françaises. Elle est investie sur son territoire sur un développement ambitieux de la place du vélo, notamment sur le dernier mandat post-covid. La métropole emploie environ 2 500 salariés, dont 390 directement rattachés à son siège, labellisé Argent Employeur Pro-Vélo en janvier 2024. Comme certains autres grands employeurs, la démarche Employeur Pro-Vélo est pilotée par la référente du Plan de Mobilité employeur (PDMe), qui est également Responsable du Pôle gestion Administrative et Financière de la Direction des Relations Humaines.

Budget moyen par salarié en 2024	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 50 à 55 euros	Budget total : environ 132 000 euros HT	Coûts évités : 9 500 euros	4 prestations (2 réparations de vélos personnels, 1 formation conduite sécurisée, 1 stationnement)

• **Les grandes lignes du budget vélo de Clermont Auvergne Métropole : le FMD supérieur à l'ensemble des autres postes de dépenses**

Le budget prévisionnel en 2024 de la politique Employeur Pro-Vélo de Clermont Auvergne Métropole est estimée aux alentours de 132 000 euros pour les 2 500 salariés de la métropole. Le calcul va donc au-delà des seuls salariés du siège. Les principaux postes de dépenses, comme pour de nombreux employeurs restent le forfait mobilités durables (FMD), la flotte de vélos en location (21 400 euros), le stationnement (20 000 euros), et dans une moindre mesure l'ensemble des coûts évènementiels ou de matériel (16 600 euros).



**Communication et motivation :** Avec un montant estimé à 75 000 euros, le forfait mobilités durables attribué aux usagers du vélo de la métropole est de loin le plus gros poste de dépense.



**Services :** Le budget services et sécurité pro-vélo se matérialise principalement par :

- l'achat du matériel. À titre d'exemple, un casque et un poncho sont distribués aux nouveaux agents pratiquant le vélo.
- les actions de formation aux déplacements sécurisés et de réparation des vélos personnels des agents (3 actions annuelles).
- la location et l'entretien de la flotte de vélos pour une flotte de 20 vélos en 2024 est estimée à 21 400 euros HT pour l'année 2024, avec maintenance et assurance incluse.



**Stationnement :** Cette nouvelle ligne d'action pour 2024 devrait permettre l'installation d'un nouvel espace de stationnement, de casiers et d'une borne de regonflage rapide et de réparation dans la cour intérieure du siège de la métropole.

• **Les spécificités : une politique vélo encore jeune**

La taille et les effectifs de la métropole de Clermont-Ferrand permettent le développement d'une politique liée au vélo ambitieuse mais avec un budget raisonnable d'une cinquantaine d'euros par agent par an aux vues des 2 500 salariés. Si l'on s'attarde sur le nombre d'agents de la métropole usagers réguliers de vélo (environ 300), la politique vélo serait supérieur à 400 euros par utilisateur régulier du vélo, ce qui semble en cohérence avec les montants par « usager du vélo » mobilisés plus haut dans cette fiche par l'ALEC de Montpellier.

La politique de promotion du vélo au travail reste relativement récente pour la métropole de Clermont-Ferrand avec des choix d'action et d'investissement qui se stabiliseront dans le temps. Ce renouveau de l'implication de la métropole de Clermont-Ferrand lui permet de bénéficier d'un appui important du programme OEPV, avec environ 9 500 euros de primes prévues pour 2024.

• **Les difficultés rencontrées et envies pour le futur : la volonté de maintenir voire d'intensifier le budget sur le vélo au travail**

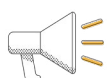
La métropole s'inscrit dans une logique d'investissement progressif et de hiérarchisation des chantiers. Elle a vocation à conserver un budget RH, de fonctionnement et d'investissement sur le sujet vélo. Ainsi, des nouveaux projets d'installations de stationnements vélo vont être menés progressivement sur différents bâtiments dans les années à venir. Même chose pour la flotte de vélos encore modeste (20 vélos) vu les effectifs de la collectivité, elle s'agrandit progressivement avec 10 vélos renouvelés en 2024 sur un format location longue durée. À titre d'exemple, avec 2 800 salariés, la métropole de Lille est propriétaire d'une flotte de 78 vélos, dont 28 VAE et vélos spéciaux.



La DDT des Hautes-Pyrénées est un service déconcentré de l'Etat sur le département des Hautes-Pyrénées. Sous l'autorité du préfet, elle a la charge de la mise en œuvre des politiques des ministères chargés de la transition écologique, de la cohésion des territoires et de l'agriculture. Depuis 2022, cette DDT fait parti des acteurs modèles et les plus volontaristes à l'échelle nationale pour promouvoir le vélo au travail en son sein et auprès des employeurs du territoire.

Budget moyen par salarié en 2022	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 115 euros	Budget total : environ 15 400 euros	Coûts évités : 1 550 euros	5 prestations (2 réparations de vélos personnels, 2 formations conduite sécurisée, 1 conseil diagnostic mobilité)

• Les grandes lignes du budget vélo de la DDT :



**Communication et motivation** : Avec un montant estimé à 5 000 euros, le forfait mobilités durables est une dépense notable mais raisonnable aux vues de la taille de la structure, avec une vingtaine d'agents bénéficiaires en 2022 et 2023. À cette somme, on peut ajouter 1 600 euros utilisés pour un diagnostic mobilité avec l'appui d'un prestataire externe financé à 60 % par le programme OEPV. Dorénavant, le diagnostic mobilités sera mis à jour tous les deux ans et l'analyse sera faite en interne par les équipes de la DDT.



**Services** : Le budget services et sécurité pro-vélo, qui atteint 6 900 euros, se matérialise par les actions de réparation, formation et l'achat et l'entretien de la flotte. Par exemple, l'agrandissement de la flotte vélo a coûté 4 000 euros en 2022 (achat de 3 nouveaux VAE), auxquels il faut ajouter 1 000 euros par an pour l'entretien des 20 vélos qui composent cette flotte (8 VAE et 12 vélos mécaniques classiques). La mobilisation des moyens généraux sur les petites réparations permet de limiter le coût d'entretien de la flotte. Le reste des dépenses concerne les formations déplacements à vélo, réparation, et l'acquisition de matériel de réparation et d'entretien mis à disposition de l'ensemble agents dans le garage (250 euros par an).



**Stationnement** : L'installation de 37 places de stationnement en 2021 (budget de 5 900 euros pris sur le poste fonctionnement) à laquelle s'ajoute une action de mise en valeur via un artiste et une fresque participative (3 500 euros), détaillé [dans cette fiche ressource page 5](#), ont offert un temps important de mobilisation autour du vélo. Ces actions permettent aux équipes de la DDT de ne plus à avoir à planifier de stationnements vélo dans les années à venir (l'offre de stationnement étant supérieur de 55 % à la part modale actuelle). Si l'on estime l'amortissement de cette installation sur 5 ans, cela reviendrait à un budget d'environ 1 900 euros par an pour le stationnement vélo.

• Les spécificités du budget de la DDT et les perspectives pour le futur

Avec une part modale du vélo estimée à 18 %, la DDT des Hautes-Pyrénées s'inscrit comme un acteur modèle pour la pratique du vélo, dans un territoire où celle-ci est relativement modérée : à l'échelle France, la part modale du vélo est estimée à 3 à 4 %, elle est encore plus faible dans les Hautes-Pyrénées. Cet engouement et ce volontarisme sont appuyés par un budget plus conséquent que les autres employeurs cités dans cette étude (si l'on considère le montant par usager régulier du vélo), mais raisonnable si l'on regarde à l'échelle des 130 agents salariés, avec 100 euros par agent, par an.

En 2021, l'installation de stationnements vélo avec un budget, encore une fois raisonnable, et bénéficiant d'espaces disponibles dans un parking souterrain, la DDT réalise un investissement ponctuel qui apportera des bénéfices pour la pratique du vélo sur le long terme.

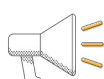
Au-delà du stationnement, des investissements comme ceux réalisés sur la flotte de vélo ont été réalisés avant 2022, ce qui devrait permettre de stabiliser le budget dans les prochaines années. À titre d'exemple, la flotte de la DDT, bien que moins pourvue en VAE, est équivalente à celle de la Métropole de Clermont-Ferrand avec 20 fois moins d'effectifs. L'investissement pour renouveler une partie de la flotte devrait être de 3 000 euros sur les trois prochaines années.



Liebherr fabrique des pelles hydrauliques sur le site de Colmar, en Alsace, depuis 1961 ainsi que des pelles minières depuis plus de 30 ans. Avec 700 salariés sur son site de Colmar, et 80 vélotaffeurs réguliers (soit 12 % de part modale), les équipes de Liebherr s'inscrivent comme un acteur moteur pour la pratique du vélo sur le territoire (dans l'agglomération de Colmar, la part modale du vélo était estimée à 6,8 % en 2020 pour les trajets domicile-travail).

• **Les grandes lignes du budget vélo : un budget communication et motivation conséquent**

Liebherr-Mining Equipment Colmar a projeté son budget sur deux ans, avec des dépenses anticipées et lissées sur 2021 et 2022 de la politique Employeur Pro-Vélo estimée à 23 000 euros par an pour les 700 salariés.



**Communication et motivation** : Avec un montant estimé à 14 000 euros, le FMD est également le premier poste de dépense pour l'entreprise en 2022. Ce montant du budget devrait augmenter de 3 à 4000 euros dans les années à venir avec un passage de 400 à 500 euros par an par salarié bénéficiaire en 2024. Il est suivi par la somme allouée aux actions de communication et de sensibilisation des salariés via l'application et l'interface intranet Mobili, dont le coût d'animation et de déploiement est estimé à 6 500 euros, sur le budget de fonctionnement de la structure (ce coût tient compte notamment du nombre d'heures passées par un des informaticiens pour sa création).



**Services** : Le budget services et sécurité pro-vélo de 2 200 euros se matérialise principalement par les actions événementielles de réparation, formation (600 euros) et l'achat d'équipements de sécurité (principal poste avec un coût de 1 600 euros par an). Ils sont pointés vers le budget HSE (Hygiène Santé).



**Stationnement** : L'installation d'abris et de supports pour le stationnement vélo est également lissé sur deux années (2021 et 2022) avec un budget de 14 500 euros pour améliorer l'offre existante. Le site est pourvu de 3 espaces de stationnements vélo, qui permettent d'accueillir les 80 usagers réguliers. Si l'on estime l'amortissement de cet investissement sur 5 ans, cela reviendrait à un budget d'environ 2 900 euros par an.

Budget moyen par salarié en 2022	Budget de l'employeur et coûts évités grâce à OEPV		Nombre de prestations OEPV sollicitées
Environ 37 euros	Budget total : environ 26 000 euros	Coûts évités : 1 600 euros	4 prestations (1 réparation de vélos personnels, 2 formation conduite sécurisée, 1 conseil diagnostic mobilité)

• **Les spécificités**

Le budget vélo de Liebherr Mining Colmar se distingue par des prévisions pluriannuelles (en l'occurrence 2021 et 2022), permettant à la structure de lisser certaines dépenses importantes comme les stationnements (14 500 euros), ou l'achat d'équipements de sécurité à vélo (gilets, kits réparations, équipements de sécurité, etc. pour 3 300 euros).

Une autre spécificité réside à comptabiliser le coût du développement des contenus et l'administration de l'application intranet et d'échange Mobili.

• **Les difficultés rencontrées et envies pour le futur**

Le budget vélo de Liebherr Mining Colmar est relativement modeste en comparaison avec d'autres employeurs cités précédemment. Néanmoins, parmi le panel d'employeurs interrogés, c'est de loin l'employeur qui consacre le plus de temps humain d'animation et de suivi de la politique vélo, avec un temps de 30 à 40 jours par an estimé à l'échelle de l'ensemble des équipes mobilisées (stagiaire, correspond HSE, référente vélo, etc.), et une grande richesse d'évènements type challenge et d'animation de la communauté autour de contenus de sensibilisation et de conduite en sécurité.

Le budget vélo de Liebherr est encore aujourd'hui relativement mesuré du fait de l'absence de flottes de vélos de fonction ou de services (que l'on retrouve de plus en plus dans des entreprises de taille similaire investies sur le sujet pro-vélo : Airbus, Veolia, Safran, etc.). L'accueil d'une flotte dans les années à venir pourrait avoir des conséquences sur le dimensionnement du budget de la politique vélo.