



# LE PETIT COLIBRI

## Lettre d'information des nouveaux modes de mobilité en entreprise

### 16000 points de charge destinés aux véhicules électriques et hybrides

C'est le nombre de points de recharge que le Groupe Bolloré propose de déployer sur le territoire dans le cadre d'un dossier déposé en décembre auprès du Ministère. L'enjeu pour le projet est d'être reconnu d'utilité nationale et ainsi d'être exempté de redevance d'occupation du domaine public.

D'autres candidats sont sur les rangs. Les Ministères de l'économie et de l'écologie statueront « d'ici fin janvier » sur ce dossier. En cas d'accord, l'industriel lancera dans chaque Région une concertation pour définir les modalités précises d'implantation des stations de recharge.

Pour mémoire, le nombre actuel de points de charge n'est que de 14 000 aujourd'hui, ce qui est identifié comme un frein au développement de la voiture électrique. Le décret d'application de la loi du 4 août 2014 sur la transition énergétique a été publié au Journal officiel du 4 novembre et fixe un objectif de 7 millions de points de charge à l'horizon 2030.

### 450 millions d'Euros,

devraient être investis par l'Etat dans des 99 projets retenus dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » et présentés le 18 décembre dernier. Ils concernent les transports collectifs et vont du métro (4 projets) aux parcs à vélos en passant par les funiculaires, les navettes maritimes et les « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS).

Cet engagement de l'Etat à travers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) représentera 16% de la dépense cumulée correspondante.



### La mobilité individuelle : un sujet qui monte en puissance dans les entreprises

Qui se souciait encore dans les entreprises il y a quelques années des temps de transport à rallonge, de la gestion approximative des flottes de véhicules, du trafic engendré par les déplacements des collaborateurs ? Pas grand monde. C'était le « problème des salariés » ou de la puissance publique en charge des transports ou de la voirie.

Les temps changent, l'entreprise a compris que la mobilité dans et autour de ses activités est un sujet économique et d'organisation avec des impacts immédiats sur ses modes de gestion : qualité de vie au travail, consommations en énergie, maîtrise des budgets. Sans verser dans l'angélisme, on constate que l'entreprise a progressivement intégré un rôle dans l'expérimentation ou la mise en place de solutions alternatives en réponse au problème global, macro économique, environnemental et de santé publique que représente la thématique transports. Rappelons que les études AURIF chiffrent la perte économique due aux embouteillages en Ile-de-France entre 2 et 4 Milliards d'Euros par an, que les DRH savent que l'absentéisme est corrélé aux temps de transport, ou encore que progresse chaque année le nombre de jours de dépassement de seuil de pollution de l'air dans les métropoles.

Au registre des solutions on peut regarder ce qui se passe du côté des entreprises, comme du côté des pouvoirs publics : un zoom sur une synthèse de l'association **epe** (Entreprises pour l'environnement) et un regard sur l'intérêt du **compte mobilité** proposé comme outil de PDiE (Plan de Déplacement inter Entreprises) est de ce point de vue éclairant.



## 70 I-Road,

petits véhicules électriques Toyota sont mis en exploitation pilote d'auto partage à Grenoble depuis le 1er octobre. L'I Road est un petit compact à 3 roues pouvant embarquer 2 passagers en tandem comme la Twizy de Renault et qui se conduit de « manière intuitive » : au dire des utilisateurs pionniers, la sensation de conduite rappelle le ski ou la motoneige. Quelques petites particularités à prendre en compte donc, notamment pour les manœuvres (le volant commande la roue arrière). Les conditions d'accès à ce service Cité Lib : 18 ans, permis B, suivre une initiation, un tarif de 2€ ou 3 € les 15 premières minutes, 5 à 7 € l'heure, 17 à 19 € les 4 heures. L'i-Road est équipé de deux moteurs électriques de 2kW qui se rechargent en 2h.

## 17 Milliards d'Euros : Le coût des embouteillages déraperait-il ?

C'est le coût annuel estimé des embouteillages en France sorti d'une étude réalisée par le fournisseur de données d'info trafic Inrix. L'étude prend en compte l'ensemble des coûts directs (carburants, usage des véhicules) et indirects (pertes de productivité pour les entreprises). Un résultat plutôt plus élevé que les études précédentes, mais c'est assurément l'ordre de grandeur. Et surtout, la tendance est à la dégradation : + 30% dans les quinze prochaines années. Pour s'en convaincre, regardons un indicateur pudiquement dénommé « ralentissements cumulés en Ile-de-France » fourni par Info Trafic : le « nouveau record » (450 km) a été battu en octobre 2014, le précédent dataient de juin 2014 (439 km). Il battait le record de décembre 2010 qui était de 427 km. Décembre 2010... vous vous rappelez ? La brusque chute de neige qui nous a tous surpris.

Epe a publié en novembre 2014 une brochure intitulée « **Stratégie des entreprises pour le climat : La mobilité** » (téléchargeable à : [www.epe-asso.org/pdf\\_rap/EpE\\_rapports\\_et\\_documents146.pdf](http://www.epe-asso.org/pdf_rap/EpE_rapports_et_documents146.pdf)). La brochure est issue des travaux d'un groupe de travail « mobilité et ville durable » de l'association.

Au delà d'un rappel sur les enjeux (climatiques) de la mobilité et d'un aspect catalogue d'initiatives, la 3ème partie du document « inventer les modèles économiques de la mobilité bas carbone » est intéressante. On y voit qu'au delà des postes traditionnels comme la logistique, la mobilité individuelle est désormais bien identifiée comme un sujet à améliorer.

Autres réalisations évoquées dans ce document, les différentes déclinaisons de l'auto partage, les modes de « mobilité douce », la recherche d'offres de « mobilité globale », ou comment passer de la propriété (de véhicules) à la mobilité.

Mesurer pour mieux maîtriser : le **compte mobilité** suggéré par les PDIE (Plans de Déplacement inter Entreprises) est un outil simple et très intéressant pour dresser un état des lieux et suivre une démarche d'amélioration. Il permet de rassembler dans un état comptable global l'ensemble des coûts direct et indirects associés à la mobilité des collaborateurs, ceux supportés par l'entreprise comme ceux supportés par les collaborateurs.

A faire, bien entendu avec un niveau de profondeur adapté. Mais comme souvent lorsque l'on fait ce genre d'exercice, on éclaire des sujets et des points d'amélioration insoupçonnés.

---

## C'EST EN EUROPE

---

**800 mètres de piste cyclable lumineuse** : A Nuenen, aux Pays Bas, une piste cyclable et une portion de route rediffusent la nuit la lumière du soleil absorbée le jour. L'initiative se veut une référence artistique à Van Gogh et sa « nuit étoilée ». Le projet a été mis au point grâce à la collaboration d'un artiste designer Daan Roosegaarde et le groupe de BTP Heijmans. Déjà expérimenté sur des portions d'autoroutes, le



procédé utilise un mélange de diodes électroluminescentes alimentées par l'énergie solaire et de cailloux revêtus de peinture fluorescente.

**140 Kilowatt par heure** - Toujours aux Pays Bas, inauguration de la « piste cyclable solaire ». Sur 70 mètres de piste cyclable, rebaptisée pour l'occasion « Solar Road », ont été insérés des modules en béton de 3,5 m sur 2,5 m intégrant des panneaux solaires. Une production d'électricité modeste donc, aujourd'hui réinjectée dans le réseau de distribution. Au-delà de son aspect image, l'expérience permettra de mesurer la durée de vie de ce mode de déploiement de panneaux solaires.

## TEMOIGNAGE

### Crédit Agricole SA expérimente le service Colibree sur le campus Skypark

**Depuis juillet dernier, une flotte de vélos à assistance électrique Colibree est à la disposition des salariés du campus Crédit Agricole de Saint Quentin-en-Yvelines**

Le site de Saint Quentin-en-Yvelines de Crédit Agricole S.A. se transforme. Implanté depuis 1978 sur 11 hectares au centre de la ville nouvelle, le campus, rebaptisé **SQY Park**, est le siège d'une profonde recomposition : le nouveau bâtiment « Alsace » de 20.000 m<sup>2</sup> sera livré et investi au premier semestre 2015 ; dans le même temps, l'ensemble des bâtiments existants fait l'objet de rénovation et de réaménagements qui faciliteront une approche collaborative du travail. Comme l'explique Jacques Baume, responsable des relations extérieures et de l'animation du Campus, « la vocation du site est de constituer le pôle technologique et paiement du Groupe Crédit Agricole S.A. En regroupant nos spécialistes sur un même site, nous favorisons les synergies à condition de décloisonner et de favoriser les échanges entre les équipes. Des espaces plus ouverts, plus conviviaux, des services plus nombreux proposés à nos collaborateurs, un campus ouvert et apprenant profitant de la proximité du pôle Paris Saclay, tels sont les objectifs qui accompagnent la montée en puissance du campus ».

Mettre « plus de services » à la disposition des acteurs du campus se lit sous deux aspects ; mettre en place des outils technologiques à l'état de l'art bien sûr, mais aussi proposer des services répondant aux besoins des collaborateurs : restauration, salle de sport, prestations de conciergerie d'entreprise ainsi que services facilitant la mobilité individuelle. C'est dans cette logique que la direction du campus a souhaité faciliter le covoiturage et s'est intéressée au service Colibree. « Le service Colibree nous a intéressé pour plusieurs raisons » nous confie Jacques Baume ; « d'une part, nous apprécions de travailler avec des prestataires locaux<sup>1</sup>, d'autre part nous sommes convaincus que le vélo électrique est une alternative bas carbone intéressante pour les déplacements individuels urbains. L'entreprise veut favoriser les modes de mobilité durable de ses collaborateurs ».

<sup>1</sup> (NDLR) Le service Colibree est ouvert sur différentes zones d'activités d'Ile-de-France mais opéré à partir d'une plate-forme locale

# SQYPARK

Inaugurée en juillet, la flotte de vélos à assistance électrique Colibree est mise à la disposition des collaborateurs du campus pour leurs déplacements personnels essentiellement au moment de la pose méridienne. L'opportunité d'étendre le service aux déplacements domicile-travail est à l'étude mais déjà des « ballons d'essai » permettent de se convaincre de l'intérêt d'une telle alternative aux transports traditionnels pour les collaborateurs habitant sur le territoire de la communauté d'agglomération.

Ainsi, le campus s'est associé à la semaine Européenne de la mobilité en septembre en privatisant un vélo Colibree de sa flotte au service d'une collaboratrice volontaire pour le challenge « 15 jours sans ma voiture ! ». Au final, et même si la météo favorable a contribué au succès de l'opération, un bilan positif.



Crédit photo : Crédit Agricole SA

S'il est trop tôt pour évaluer complètement l'initiative, notamment en matière de modification des habitudes de déplacements, on constate que le service est très bien perçu par les collaborateurs, à tel point que « la survenue d'un petit problème sur notre logiciel de réservation a généré un mini buzz alarmiste, voire une petite inquiétude sur un hypothétique arrêt du service ».

« Jusqu'à l'arrivée du mauvais temps, les vélos ont beaucoup roulé, les retours des utilisateurs sont très bons, et par ailleurs l'entretien des vélos assuré par Colibree est de très bonne qualité » nous dit Jacques Baume.

Est-ce un signe des temps ? Une dizaine de Caisses Régionales de Crédit Agricole ont également lancé en 2014 ce service et un certain nombre de filiales du groupe sont aussi intéressées par ce concept. Une bonne façon d'allier politique de services, qualité de vie au travail et promotion des modes de mobilité durable.



Le groupe Crédit Agricole est le premier financeur de l'économie française et l'un des tout premiers acteurs bancaires en Europe. Groupe mutualiste, c'est 150 000 collaborateurs, 31 000 administrateurs de Caisses locales et régionales qui sont au service de 49 millions de clients, 7,4 millions de sociétaires et 1,2 million d'actionnaires.

Le campus de Saint Quentin-en-Yvelines à vocation à s'affirmer comme le site de référence « moyens de paiement » de Crédit Agricole SA. Il regroupera au deuxième semestre 2016 entre 4 800 et 5 000 collaborateurs travaillant pour cinq entités : Crédit Agricole SA, LCL, CA CIB et deux entités du pôle paiement (CACP et CA-P).



## QUESTIONS D'EXPERT

### *Ira-t'on vers un reflux des services de vélos en libre service mis en place par les Villes ?*

**Un paradoxe : à l'heure où l'autopartage trouve sa place dans nos pratiques, certaines villes s'interrogent sur la viabilité du service de vélos en libre service (VLS). Pourquoi ?**

Un entretien avec Pierre Moulin, Directeur technique de Colibree



- *Quelle analyse faites-vous des difficultés rencontrées par les Villes dans la gestion de leur service VLS ?*

Effectivement, on voit que les services publics de VLS inaugurés dans l'enthousiasme il y a quelques années ne fonctionnent pas tous de la même façon. La ville de Valence suspend son service et plusieurs autres Villes, notamment Pau, s'interrogent. Et on sait que dans d'autres Villes, je pense à Dijon ou Angers, le parc de VLS est notoirement sous utilisé.

Alors d'où viennent les difficultés ? Pour moi, il y a trois sujets principaux : ce que j'appelle la « masse » du service, qui concerne à la fois la population adressée, la topographie et la géographie, l'ensemble devant avoir une taille critique, le modèle économique et les coûts de gestion. Et bien sur, ces trois paramètres sont inter dépendants.

- *Vous parlez de taille critique. Est-ce-à-dire que les villes petites ou moyennes ne peuvent pas espérer mettre en place un service VLS viable ?*

Non, pas nécessairement. En revanche elles doivent choisir le modèle économique adapté à leur « clientèle » et dimensionner le service en regardant les coûts de gestion correspondants. Certes multiplier les stations, louer à la demie heure augmente la qualité du service et son attractivité, mais à un coût. C'est une question d'équilibre.

Je note d'ailleurs que sur quarantaine de services de VLS lancés en France ceux qui ont fermé ne sont pas ceux des plus petites villes.

- *Quel est votre point de vue sur les coûts de gestion de ces services ?*

Vaste sujet, vous vous en doutez.

Tout d'abord le cout de gestion « facial ». Il oscille en moyenne entre 2.500 € et 3.200 € par an et par vélo. Les trois principaux postes sont la maintenance des vélos, la maintenance des infrastructures et le suivi du service intégrant le jockeyage. J'ai récemment lu qu'un économiste spécialisé l'évalue à 4.000 € par an, en réinjectant les investissements liés aux infrastructures. Vous voyez que l'addition monte très vite, peut facilement friser les 800.000 € pour une ville de taille moyenne. Et d'un point de vue de l'exploitant l'on voit qu'il est illusoire de rentabiliser un service marchand dont le coût opérationnel annuel avoisine 5 à 6 fois le prix d'un vélo.

Bien sur, on sait que ces services s'inscrivent dans une politique transports ou un Agenda 21 et qu'ils sont un coût pour les collectivités, mais selon moi la première erreur des donneurs d'ordre est de penser que le modèle VLS de grandes villes est duplicable.



- *Mais alors, quelle est la solution pour une ville de taille moyenne qui souhaite mettre en oeuvre une politique vélo ?*

Commencer par déterminer la valeur économique de son service de VLS, c'est à dire identifier les niveaux de subvention que la collectivité est prête à supporter dans différentes hypothèses d'utilisation du service. Quelle subvention au kilomètre suis-je prêt à engager ?

Travailler ensuite sur un modèle économique qui ne soit pas un copier-coller du service VLS d'une métropole. La location longue durée peut être une alternative ; la location de vélos à assistance électrique est un service à plus forte valeur ajoutée que le vélo classique. Mais attention, chaque option a ses contraintes qu'il faut prendre en compte : la location longue durée très subventionnée peut induire un « effet d'aubaine » ; les vélos sont réservés à l'année mais roulent très peu. La location de vélos à assistance électrique requiert un professionnalisme.

Enfin dimensionner ses infrastructures en gardant l'oeil rivé sur les coûts d'exploitation. Au final c'est très vite le juge de paix du service.

Bref, tout ceci s'évalue soigneusement et il existe quelques bureaux d'études spécialisés qui ont une compétence sur le sujet. En résumé, si je n'avais que deux conseils à donner à une Ville en réflexion, ce serait d'éviter le panurgisme et de réfléchir avant de partir dans un modèle qui aura besoin d'être subventionné à plus de 80 %. Aujourd'hui, les services VLS le sont à 95%. A noter que le conseil vaut que la Ville parte en concession ou en régie.

- *Vous êtes le Directeur technique de la société COLIBREE. Comment vous en sortez-vous ?*

Colibree est une société commerciale et nous fonctionnons en effet sans subvention. Mais notre environnement est différent : nous fournissons et opérons des flottes privatives avec lesquelles il est plus facile de prévenir et gérer les dégradations et le vandalisme. Ensuite les flottes Colibree, sont de taille limitée, de 5 à 50 vélos, et surtout nous assurons l'entretien et la maintenance avec un soin particulier. Les vélos nous appartiennent, le client en a la garde juridique, et nous contrôlons leur bon état comme on surveille le lait sur le feu. A nouveau, la maintenance d'une flotte de vélos à assistance électrique requiert de réelles compétences.

Par ailleurs nous privilégions la simplicité dans les modes d'utilisation du libre service ; les outils de gestion que nous fournissons s'adaptent facilement à l'existant de nos clients.

Enfin nous fournissons en standard des services d'accompagnement qui font que les utilisateurs, collaborateurs de l'entreprise ou agents de la Collectivité, font un usage approprié des vélos électriques.

- *Des chiffres sur vos coûts de gestion ?*

Nous faisons construire le vélo à assistance électrique Colibree par une PME Française pour un prix public qui avoisinerait 1.800 € si le vélo était commercialisé. Notre objectif est d'aboutir à un coût de gestion technique annuel qui reste compris entre 50% et 60% de ce prix. Cela nous permet de proposer à nos clients un loyer inférieur au coût de possession du vélo électrique, c'est à dire l'amortissement plus les coûts d'entretien. Nous y parvenons grâce à la qualité de nos procédés de maintenance et une grande proximité avec nos utilisateurs.



## EVENEMENTS



Après Séville en 2011 et Vienne en 2013, c'est Nantes Métropole qui a été choisie par la Fédération des cyclistes européens (ECF) pour accueillir le **congrès Vélo-city** en 2015 à la Cité des congrès.

Rendez-vous du 2 au 5 juin 2015 à la cité des congrès de Nantes. <http://www.velo-city2015.com>



Crédit photo : CG91

Les lauréats 2014 du **Prix de l'innovation sociale** en Essonne ont été dévoilés le 26 novembre dernier en présence de Jérôme Guedj, Président du Conseil général, de Guy Bonneau, Vice-Président et d'Edith Lévy, Chargée de mission Fondation et économie sociale à la MACIF. La deuxième édition de cette opération a distingué quatre initiatives innovantes à valeur économique et sociale :

Act'Essonne (Médecine du travail adaptée au SIAE), Wandercraft (Exosquelette), Le cartable fantastique (Supports scolaires dédiés aux enfants dyspraxiques) et **Colibree** (Nouveaux modes de mobilité pour les entreprises).

### Appel à projets socialement innovants dans le domaine de la mobilité

Ashoka et la Fondation Macif lancent le programme IMPACT Mobilité

Lancé 5 janvier 2015 l'objectif de l'appel à projets est de donner un coup d'accélérateur au développement et à la professionnalisation de projets **socialement innovants** dans le domaine de la **mobilité**. Le concours s'adresse à des structures dont la vocation première est sociale, lancées depuis plus d'un an et ayant un impact sur le territoire français ou européen.

Date limite de dépôt des dossiers : 18 février 2015.

[www.ashoka-impact-mobilite.fr](http://www.ashoka-impact-mobilite.fr)



### 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](http://www.colibree.eu)

Contact : François Rabasse - [francois.rabasse@colibree.eu](mailto: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