



B2B FLOTTE AUTO

LE VÉLO DE FONCTION TROUVE SA PLACE DANS LES FLOTTES

Le « verdissement » des flottes passe aussi par les deux-roues, notamment les vélos dont l'assistance électrique les rend compétitifs en ville. Leurs offres de location longue durée n'ont plus rien à envier à celles des voitures.

L'électrification concerne désormais tous les types de véhicules mais pas avec le même succès. Dans les entreprises, la conversion s'étend progressivement des voitures particulières aux utilitaires et aux deux-roues. Cette dernière catégorie regroupe aujourd'hui des propositions variées allant des scooters aux « engins de déplacement personnels motorisés », regroupant les trottinettes et les monoroues, en passant par les vélos. Tous partagent une agilité qui fait de plus en plus défaut à la voiture lorsqu'il s'agit de se frayer un chemin dans des centres-villes encombrés et de moins en moins accueillants aux véhicules à partir de quatre roues. Parmi ces alternatives, le scooter électrique s'avère le plus polyvalent, notamment pour des trajets périurbains, mais le marché, pourtant prometteur au tournant des années 2020, ne décolle pas. L'offre se concentre en effet sur des prix bas, destinés à capter une clientèle grand public, et peu de modèles haut de gamme paraissent susceptibles de trouver leur place dans un parc de véhicules de fonction. À quelques exceptions près, comme chez BMW Motorrad ou le français Eccity qui fabrique également des trois-roues. Avec son CE04, la marque allemande propose un scooter GT de qualité (12 990 €) qui caracole en tête des ventes avec 2 838 unités écoulées en 2023. Un succès qui est cependant loin d'égaliser celui des deux-roues thermiques puisque ce segment des électriques a représenté 21 547 ventes sur la même période. En outre, les gestionnaires de flotte redoutent d'intégrer des deux-roues motorisés en raison du risque d'accident. Quant aux trajets domicile-travail, l'offre de scooters électriques en libre-service suffit car elle reste peu onéreuse et abondante. À Paris, même après le tri opéré par la mairie l'été dernier, trois opérateurs subsistent : Yego, CityScoot et Cooltra.



UN NOUVEAU VÉHICULE DE FONCTION

En revanche, le vélo à assistance électrique (VAE) tire son épingle du jeu sur ce marché des mobilités décarbonées. Moins rapide que le scooter, il apparaît plus sûr. Quant à ses performances, elles sont souvent meilleures que celles d'autres véhicules motorisés handicapés par leur gabarit. Du moins sur des

circulent hors Île-de-France», assure le dirigeant qui voit dans ses vélos un moyen pour les entreprises de diminuer leur bilan carbone tout en valorisant leur marque employeur. Le VAE ouvre également des perspectives aux RH avec la possibilité d'attribuer un véhicule de fonction à certains collaborateurs, notamment parmi les plus jeunes n'ayant

« Le vélo de fonction répond pour les salariés à des enjeux de pouvoir d'achat, de bien-être et d'environnement »

trajets urbains inférieurs à 15 km. « Nous sommes capables de faire bouger la part modale dans les entreprises avec un taux de pénétration de 5 % à 20 % voire 30 % pour les bons élèves », témoigne Jérôme Blanc, cofondateur de Tim Mobilité. Cette start-up, spécialiste du vélo de fonction, équipe actuellement 130 entreprises publiques (notamment la SNCF) et privées (telles que Caudalie), qui se disséminent dans 61 villes. « 40 % des vélos

pas le permis de conduire. « Généralement, tous les salariés sont éligibles au vélo de fonction à l'exception des CDD en période d'essai et des stagiaires », souligne Jérôme Blanc. D'autant que l'offre de Tim Mobilité prend la forme, attendue par les gestionnaires de flotte, d'un contrat de location longue durée (LLD) d'une durée de 36 mois et incluant des services. L'opérateur insiste sur la différence entre cette LLD et le financement de vélos ▶

► au moyen du forfait mobilité durable (qui permet d'acheter ou de louer un VAE mais pour des trajets domicile-travail) : lorsqu'une entreprise adopte le FMD, elle doit en faire bénéficier tous ses salariés.

DES VÉLOS À UN EURO PAR JOUR

L'autre atout du vélo de fonction est son prix, sans comparaison avec celui d'une voiture. « Il revient souvent à un euro par jour, soit 30 € par mois et répond pour les salariés à des enjeux de pouvoir d'achat, de bien-être et d'environnement », argumente Olivier Issaly, PDG et cofondateur de Zenride, un des principaux acteurs de ce marché, depuis 2018. Chez Saint-Gobain ou Veolia par exemple, un tel loyer a permis d'intégrer dans la flotte des VAE d'une valeur supérieure à 2000 euros ainsi qu'un package comprenant un casque, un antivol, l'assistance, l'assurance, le remorquage et la révision. Un tel niveau, qu'offrent également d'autres acteurs du marché, est compétitif mais pas imbattable. Acheter des VAE en direct coûtera moins cher à l'entreprise mais avec l'inconvénient de lui laisser la charge d'organiser la maintenance dans des réseaux spécialisés avec lesquels elle sera peu familière. Au contraire, le modèle de la LLD, calqué sur celui des voitures de fonction, répond au besoin d'une gestion simplifiée. « Les premiers clients dont les contrats sont arrivés à terme à l'été 2023 ont tous renouvelé et même augmenté leur flotte », se réjouit Jérôme Blanc. **Tim Mobilité** reconnaît cependant que l'adoption du vélo de fonction est un phénomène qu'il faut parfois accompagner en passant par l'étape du vélo-partage. « Certaines entreprises testent des flottes partagées sur site avant de passer



CE04, BMW Motorrad

au vélo de fonction », observe le PDG qui propose par ailleurs une telle offre.

COUP DE POUCE FISCAL ET SOCIAL

Le succès des VAE s'explique également par une fiscalité avantageuse. À condition de respecter les mêmes ratios que pour une voiture de fonction : il convient que le salarié participe financièrement au loyer. « Nous avons instauré une répartition de 70 % pour l'employeur et de 30 % pour le salarié pour que le vélo ne soit pas considéré comme un avantage en nature, ce qui correspond au forfait de l'Urssaf pour un usage personnel d'un bien mis à disposition », explique Olivier Issaly. Depuis 2021, cette administration se montre tolérante en ne réclamant pas de cotisations sociales pour la mise à disposition de VAE, et ce « même si l'employeur prend en charge 100 % du loyer », affirme le PDG de Zenride qui se prévaut d'une preuve écrite après avoir fait un rescrit

auprès de l'Urssaf. Ce régime favorable peut se justifier par l'impact écologique mais aussi sanitaire de la pratique du VAE. Par ailleurs, le vélo de fonction bénéficie d'un avantage fiscal sous la forme d'une réduction d'impôt sur les sociétés (IS) correspondant à 15 % de la part du loyer que règle l'entreprise. Ainsi sur un loyer de 360 € par an, avec une prise en charge à 70 % par l'employeur, l'avantage s'élève à 63 €.

FAIRE JOUER LA CONCURRENCE

En plein essor, le marché du vélo de fonction permet aujourd'hui aux entreprises de faire jouer la concurrence. On retrouve quelques fondamentaux communs : des loyers tout inclus et une application pour que les salariés puissent gérer les vélos. En revanche, il existe des différences de positionnement des opérateurs. Une attention particulière devra être apportée à la maintenance. Chez **Tim Mobilité**, le service de réparation se commande depuis l'application Tim Manager et il se déplace sur site, à la demande. Un service premium mais qui se cantonne aux zones de chalandise de cet opérateur. Autre approche chez Zenride où il faut apporter son vélo à un réparateur agréé. C'est sans doute moins commode si le vélo ne roule plus mais le nombre de points de contact est particulièrement étoffé : 600 réparateurs et boutiques partenaires auxquels s'ajoutent une trentaine de magasins Decathlon. Là encore, comme avant toute diversification des mobilités, le meilleur choix dépendra de la qualité du diagnostic, et avant tout de l'analyse des pratiques de déplacement des collaborateurs.



JEAN-PHILIPPE ARROUET