



## CFE-CGC Orange

Adresse postale : 10/12, rue Saint Amand - 75015 Paris

Tél : 01 46 79 28 74 - Fax : 01 40 45 51 57

E-mail : [secretariat@cfecgc-orange.org](mailto:secretariat@cfecgc-orange.org)

Réf. : SC/JC/NM/26-02-2018

Orange SA  
78 rue Olivier de Serres  
75015 PARIS

A l'attention de Monsieur Jean-Paul Portron

Paris, le 26 février 2018

### Objet : PDE National

Monsieur,

Mal connus, peu utilisés par les salariés, les accords de PDE, signés en 2014, mis en place dans chacune des DO, et fruits des négociations locales parfois hétérogènes, présentaient à leur corps défendant des mesures adaptées aux territoires (jusqu'à une prime de marche pour la DO Est).

Les négociations en cours pour mettre en place un PDE national unique sont une occasion pour Orange de mettre en œuvre une politique de développement durable au quotidien, aux bénéfices tant sociaux qu'économiques et environnementaux.

Par ailleurs, outre les mesures classiques de co-voiturage, et d'autopartage, ce PDE contient un chapitre sur les transports domicile - travail à vélo, avec pour objectif, l'intégration de l'Indemnité Kilométrique Vélo.

C'est sur cette mesure que la CFE-CGC, convaincue par les retours d'expériences de nos voisins du Nord de l'Europe, comme les contacts qu'elle a noués avec les prescripteurs du domaine et les auteurs du Rapport Ministériel sur l'IKV remis à la Ministre des Transports en décembre 2017, souhaite attirer votre attention...

### **L'IKV est LA mesure contributrice au succès d'un PDE national...**

Mesure phare de la loi sur la transition énergétique, les conditions d'application de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) ont été précisées par décret en février 2016. Depuis cette date, les salariés qui se déplacent à vélo ou à vélo à assistance électrique (VAE) peuvent bénéficier d'une IKV fixée à 0,25 € par kilomètre parcouru, cumulable, de plus, avec le remboursement des abonnements transports pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public.

Dans l'attente de la Loi sur les Mobilités qui renforcera ses modalités d'application, l'IKV reste aujourd'hui optionnelle et doit faire l'objet d'un Accord d'entreprise.

### **... mais pas à n'importe quelles conditions**

Pour la CFE-CGC, les « conditions nécessaires » pour passer la part des salariés effectuant le trajet domicile - travail à vélo des 2% actuels aux 6% cible (l'objectif d'Orange) sont :

.../...

.../...

- Une IKV sans limitation.

L'IKV n'est pas pensée pour être une indemnité plafonnée. Ce qui est plafonné, c'est son montant d'exonération de charges sociales (CS) et d'impôts (IR). En clair, au-delà de 200€/an, entreprise et salarié devront s'acquitter de charges sociales et fiscales, et les employeurs qui décideraient de faire l'amalgame entre le plafond de l'indemnité Vs le plafond de son exonération, questionneraient obligatoirement sur leurs objectifs. Bercy reste très attentif à ce que l'IKV ne soit pas une niche fiscale et si les entreprises se calent sur le montant d'exonération IR et CS des 200€, il y en aura présomption.

- Une IKV qui récompense des distances du domaine d'action du vélo, soit en moyenne 6km par trajet

Une IKV à 200€/an/salarié, c'est un trajet max de 2km/jour quand le domaine d'action du vélo se situe au-delà de 6km car en économie de temps, en dessous des 6km, l'"overhead" en termes de temps de désaccroche, sortie en chaussée, réaccroche, remisage, mange le temps gagné sur les autres transports. En fait, en-dessous de 2km, on est dans le périmètre d'action de la marche.

- Un niveau d'IKV qui permette aux salariés basculer pleinement vers le vélo

Une IKV à 200€/an/salarié, c'est 1€/j, les salariés qui pourraient faire la bascule totale transports en commun -> vélo ne lâcheront clairement pas leur quelque 35€/mois utilisables également le WE, pour seulement 1€/j...

- Une IKV qui soit une véritable motivation pour les nouveaux salariés à vélo

Dans les faits, ces 200€ peuvent avoir valeur de seuil/plafond. Les entreprises qui ont limité l'indemnité à 200€ ont vu leurs salariés épuiser l'indemnité et s'arrêter à l'atteinte de ce seuil : en clair : les « néovélotaffeurs » pédalent pour atteindre le plafond et s'arrêtent après, empêchant une vraie bascule vers le vélo et les gains que les entreprises attendent sur la santé et la productivité de leurs salariés, ainsi que sur les économies sur les arrêts-maladie.

- Une IKV qui ne dégoûte pas les salariés qui roulent déjà

Il est attendu que les « vélotaffeurs » actuels (sans parler des rouleurs et des gros rouleurs) vont être déçus d'un PDE national moins-disant que les PDE de DO actuels. La tentation de l'entreprise pourrait être de substituer toutes les autres mesures actuelles des PDE sur le vélo (aide à l'achat, entretien, kit sécurité) par le versement d'une IKV de 200€ max. Il n'y a qu'à aller faire un tour sur Piazza pour sentir la gentille bronca qui monte, car les salariés savent bien que cette indemnité unique est bien loin de couvrir le début du commencement des frais d'entretien.

## **Les autres clés de succès du PDE**

Si l'IKV est centrale dans le dispositif, Orange doit également y intégrer les réponses liées :

- au vol dans ou à l'extérieur de l'entreprise,
- aux assurances, notamment sur les trajets inter-sites. À date, Orange incite à venir à vélo sur les trajets domicile -travail, mais pas sur les déplacements entre deux sites professionnels !
- aux conseils aux salariés notamment les formations dans le cadre des vélo-écoles,
- aux mesures d'accueil du salarié (normes héritées du Code de la Construction et de l'Habitat sur le nombre et les espaces de stationnement vélo, les modes d'attaches, les vestiaires, douches, casiers)

.../...

.../...

## Un petit pas pour Orange, un grand pas pour la RSE

Conjoncturellement, la loi sur les Mobilités de 2018 prévoit de rendre obligatoire l'IKV, et de la monter à 385€/an. Ce montant est totalement dans l'esprit de la loi assurant le remboursement de 50% des coûts de transport, quelle que soit leur nature, sur la base de 11\*35€/mois ex du Navigo).

De façon pratique, ces 385€/mois représentent 7.8 km/jour, soit des allers d'un peu moins de 4km/jour, proche du périmètre d'action efficace du vélo et permet d'accroître le rayon des salariés vivant dans l'immédiate proximité de leur travail.

Ainsi, si Orange veut s'inscrire parmi les 1ères entreprises du CAC40 à mettre en place l'IKV dans le cadre plus global des PDE et de sa Responsabilité Sociale d'Entreprise, elle doit le faire lorsque c'est optionnel ! Quand la loi sur les Mobilités rendra l'IKV obligatoire, il n'y aura plus de bons points à récolter.

Certains que ces propositions obtiendront un retour favorable de votre part, nous vous prions de croire, Monsieur, en l'expression de nos salutations respectueuses.



Jérôme Coullaré  
Commission interne CFE-CGC Orange  
Conditions de Travail et Santé



Sébastien Crozier  
Président de la CFE-CGC Orange