

# Evaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos

Janvier 2015

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par INDDIGO  
N° de contrat : 10003790

**Coordination technique :** *Mathieu CHASSIGNET – Service transports et mobilité*  
*Pierre TOULOUSE – Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo*



**SYNTHESE**

## REMERCIEMENTS

Mathieu CHASSIGNET (ADEME)  
Pierre TOULOUSE (CIDUV)  
Dominique LEBRUN (CIDUV)

## CITATION DE CETTE SYNTHÈSE

**Christian GIORIA / Guillaume LUCAS. 2014. EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE EXPERIMENTALE DE L'INDEMNITE KILOMETRIQUE POUR LES VELOS – Synthèse. ADEME. 13 pages.**

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par la caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

## Table des matières

1. Introduction.....	4
1.1. Contexte .....	4
1.2. Méthodologie .....	4
1.2.1. Cadre réglementaire .....	4
1.2.2. Les étapes de l'évaluation.....	5
2. Retours synthétique de l'expérimentation .....	5
2.1. Les partenaires de l'expérimentation .....	5
2.2. Les impacts sur la part modale.....	7
2.2.1. Nouveaux cyclistes et usage du vélo.....	7
2.2.2. Provenance des nouveaux cyclistes.....	8
2.3. Réceptivité de la démarche.....	9
2.3.1. Les freins à l'usage .....	9
2.3.2. Les bienfaits identifiés .....	10
2.4. Les impacts sur la santé.....	11
3. Conclusion .....	12

# 1. Introduction

## 1.1. Contexte

Le ministre des Transports a présenté, dans le cadre de son plan d'actions en faveur des mobilités actives, un projet d'indemnité kilométrique (IK) pour les salariés se rendant à vélo au travail. En 2013, la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) a réalisé une étude sur les enjeux et les impacts d'une telle mesure. Cette étude a démontré son intérêt économique mais aussi son coût immédiat puisqu'il est proposé d'exonérer de cotisations sociales et fiscales les sommes ainsi versées. Dans une période de restriction budgétaire le gouvernement a jugé utile de vérifier préalablement à l'adoption éventuelle de cette mesure les hypothèses d'augmentation de la part modale du vélo qui avaient été prises en compte.

Pour mesurer effectivement ce report, la Coordination et l'ADEME ont lancé en juin 2014 une expérimentation avec 18 entreprises volontaires. Cette expérimentation a pris fin le 30 Novembre 2014. Ces six premiers mois ont permis de faire un certain nombre de constats et de préciser les enjeux. Ces constats et ces enjeux font l'objet de la présente note de synthèse, ainsi que d'un rapport plus complet réalisé en parallèle et qui sera publié au cours du premier trimestre 2015.

Dans le cadre de cette expérimentation, un système de suivi a été mis en place visant à évaluer :

- les impacts sur la pratique du vélo et les effets sur la part modale,
- les impacts sur la santé au travail,
- les conditions de mise en œuvre de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) au sein des entreprises.

## 1.2. Méthodologie

### 1.2.1. Cadre réglementaire

Répondant à l'appel lancé par l'ADEME et la CIDUV, Les 18 entreprises ont fait acte de candidature sur une période allant d'avril à mai 2014. Cette expérimentation a été mise en place dans le cadre réglementaire et fiscal actuel, soit un paiement de l'IK vélo auprès des employés versée au titre d'un complément de revenu donc incluant les cotisations sociales et fiscales pour les entreprises comme pour les bénéficiaires.

Les règles suivantes ont par ailleurs été fixées auprès des entreprises participantes :

- Octroi d'une indemnité kilométrique à hauteur de 25 centimes / km aux employés se déplaçant à vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile – travail (soit entre 40 et 43 centimes pour l'employeur en incluant les cotisations sociales et fiscales). En revanche l'entreprise reste libre d'encadrer financièrement le dispositif. Cet encadrement s'est souvent matérialisé par la mise en place d'un plafond du total des indemnités kilométriques perçues par employé.
- Le remboursement d'une indemnité kilométrique n'est pas cumulable avec le remboursement des abonnements de transports collectifs (TC) utilisés sur le même trajet. A noter toutefois que dans le cadre d'un déplacement intermodal vélo + TC, le cumul des deux devient alors possible pour le salarié.
- Les trajets effectués en vélo libre-service ou un autre service public de location de vélo ne peuvent pas prétendre à l'indemnité. En effet, pour ce type de service, le salarié peut déjà bénéficier d'un remboursement à hauteur de 50% de la part de son employeur.

## 1.2.2. Les étapes de l'évaluation

Plusieurs process et outils ont rythmé l'évaluation au fil des six mois de travail :

- Mise en place de sessions d'échanges et de travail (3) avec les entreprises aux différentes étapes du projet pour évaluer le contexte et les motivations de chaque entreprise à entrer dans la démarche, enclencher une dynamique vélo au sein de chaque entreprise en structurant la phase de communication auprès des employés, faire ressortir les difficultés liées à la mise en œuvre, bénéficier d'un retour d'expérience en fin d'expérimentation.
- Réalisation de deux enquêtes : une première en amont de l'expérimentation auprès de l'ensemble des salariés permettant d'obtenir une première image des habitudes de déplacements, ainsi que du niveau de réceptivité de la démarche et des raisons pouvant pousser les employés à adhérer ou non à l'expérimentation. Une seconde enquête a été conduite à destination des adhérents à l'IK Vélo ayant reçu l'indemnité au moins une fois.
- Des analyses quantitatives complémentaires ont par ailleurs été réalisées afin de comparer les résultats à des données nationales, dont celles de l'ENTD (enquête nationale transport et déplacement), mais aussi à partir des données de suivis interne aux entreprises. Ces derniers éléments seront présentés plus en détail dans le rapport final.

En termes de vocabulaire nous utiliserons les définitions suivantes pour la suite du rapport :

- « personnes intéressées » par l'IKV : les employés ayant répondu à la première enquête comme souhaitant tester ou à minima avoir des informations sur le fonctionnement et les principes de l'expérimentation,
- « adhérents à l'IKV » : les bénéficiaires de la prime liée à l'expérimentation de l'IKV.

## 2. Retours synthétiques de l'expérimentation

### 2.1. Les partenaires de l'expérimentation

La réalisation de l'expérimentation a porté sur plus de 10 000 salariés au total.

La moitié de l'échantillon d'enquête est représenté par MMA, implanté sur les sites du Mans, Lyon, Strasbourg et Chartres. Les autres entreprises sont de taille variée (allant de 10 à plus de 200 salariés), et plutôt tournées vers des activités du secteur tertiaire. Les entreprises sont assez bien réparties sur le territoire et sur des secteurs d'activités assez diversifiés (bien que peu d'industries). Par ailleurs, la part modale de départ reste représentative de la moyenne nationale avec une part modale vélo de l'ordre de 2,1%.

L'expérimentation en interne à chaque structure a démarré entre le 1<sup>er</sup> Juin et le 1<sup>er</sup> Juillet 2014. Les évaluations portent jusqu'à la date du 30/11/2014.

	<u>Adhérents à l'IKV</u>	NB Salariés	Part des salariés adhérents
MMA	<b>174</b>	4928	3,5%
ADEME	<b>61</b>	346	17,6%
INDDIGO	<b>53</b>	187	28,3%
BAIE D'ARMOR TRANSPORT	<b>15</b>	182	8,2%
VALOPHIS	<b>15</b>	900	1,7%
SOTRANASA	<b>13</b>	243	5,3%
MGEN	<b>11</b>	359	3,1%
CREDIT COOPERATIF	<b>10</b>	782	1,3%
NOVELIA	<b>7</b>	45	15,6%
AUXILIA	<b>5</b>	20	25,0%
AGENCE DE DEVELOPPEMENT URBANISME DE LA SAMBRE	<b>4</b>	14	28,6%
VELOGIK	<b>4</b>	10	40,0%
AIR LORRAINE	<b>5</b>	26	19,2%
CAF 89	<b>3</b>	168	1,8%
<b>TOTAL Enquêtés</b>	<b>380</b>	<b>8210</b>	<b>4,6%</b>
CAISSE D'EPARGNE NORMANDIE*	<b>11</b>	1950	0,6%
<b>TOTAL Général</b>	<b>391</b>	<b>10160</b>	<b>3,8%</b>

*Répartition du nombre d'adhérents à l'IK Vélo par entreprise*

\*CAISSE D'EPARGNE NORMANDIE n'a pas participé à l'enquête de suivi.

**En moyenne 4,6% des salariés ont perçu une indemnité kilométrique vélo, au moins une fois au cours des six mois d'expérimentation, soit 380 adhérents au total.**

Les résultats présentés ci-dessous sont issus des deux enquêtes réalisées. Ils ne prennent pas en compte les résultats de la Caisse d'Épargne Normandie, ses salariés n'ayant pas pu répondre aux deux questionnaires. Par ailleurs, trois autres entreprises (PREMICE, Solaire Bois et l'Agence pour le développement et la promotion de l'économie solidaire en Midi-Pyrénées) se sont déclarées intéressées par l'expérimentation mais n'ont pas répondu à la seconde enquête, sans donner d'informations précises sur le nombre de salariés adhérents à l'IK. Elles ne sont, pour l'instant, pas intégrées au présent rapport de synthèse. Elles impacteront peu les résultats, représentant à elles trois moins de 10 salariés.

Concernant la mise en œuvre opérationnelle de l'expérimentation au sein des entreprises, plusieurs mesures assez homogènes d'une structure à l'autre ont été retenues :

- mise en place d'un plafond entre 30 euros et 55 euros net par mois et par employé. Seulement deux entreprises ont choisi de ne fixer aucun plafond. Selon les cas, les entreprises ont choisi un versement mensuel ou en fin d'expérimentation,

- des documents d'engagement / d'inscription en début de démarche devaient être signés par les employés avec un système déclaratif sur des pas de temps pouvant varier de la journée, au mois, au trimestre ou sur l'intégralité de la période,
- divers moyens de communication utilisés tels que : mails, bulletin d'information, stands, affichage dynamique, événementiel vélo, ...

## 2.2. Les impacts sur la part modale

### 2.2.1. Nouveaux cyclistes et usage du vélo

Pour estimer la part modale, il convient dans un premier temps de distinguer l'évolution du nombre de cyclistes et l'usage réel du mode vélo (fréquence d'utilisation).

La seconde enquête réalisée permet de conclure sur une multiplication par plus de deux du nombre d'usagers vélo, en passant de 200 personnes déclarées comme ayant une pratique régulière avant la mise en place de l'IKV à 419 personnes lors de l'expérimentation..

Ces 419 personnes prennent en compte les 380 adhérents à l'IKV et les personnes déjà cyclistes mais ne souhaitant ou ne pouvant pas adhérer à l'expérimentation (39 personnes estimées).

Par ailleurs, concernant l'usage du mode vélo on peut discriminer trois grands types de pratiques :

- les cyclistes réguliers avant IKV ayant adhéré : ils ont un niveau de pratique régulier de l'ordre de 18 jours par mois,
- les cyclistes réguliers avant IKV n'ayant pas choisi de participer : La pratique reste élevée avec en moyenne 16 jours de pratique mensuelle,
- les nouveaux cyclistes : il s'agit d'une nouvelle pratique qui reste moins régulière (de l'ordre de 11 jours par mois).

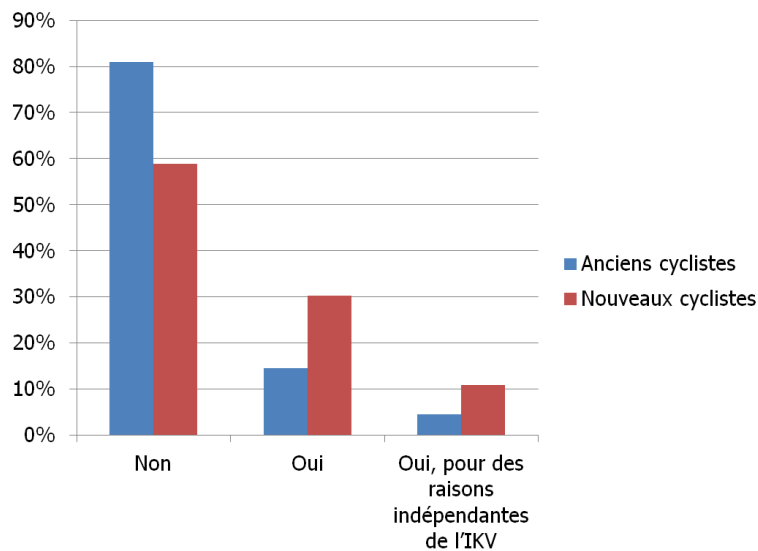
En prenant en compte l'usage réel, on peut plutôt tabler sur une augmentation de la part modale de l'ordre de 70%, comme le montre le tableau ci-dessous.

	Avant IKV	Depuis IKV	Taux d'évolution
Nombre de cyclistes déclarés	200	419	110%
Nombre de cyclistes pondérés par niveau de pratique	176	296	-
Nombre de salariés	8210		
<b>Part modales estimées</b>	<b>2%</b>	<b>3.6%</b>	<b>70%</b>

*Evolution de la part modale vélo (pondérée par la fréquence d'utilisation)*

Par ailleurs, Environ 5 à 8% des adhérents disent avoir augmenté leurs pratiques indépendamment de l'IKV (effet de saisonnalité) et 13% d'entre eux ont arrêté l'expérimentation (au moins provisoirement). Une hypothèse plus réaliste serait donc une augmentation de la part modale de l'ordre **de 50%**.

Il convient de noter qu'il s'agit d'une estimation de la part modale vélo sur des trajets domicile-travail. Les résultats de la seconde enquête mettent également en avant une évolution de la pratique sur les autres motifs de déplacements, puisque 30% des nouveaux cyclistes et 15% des anciens déclarent utiliser plus souvent leur vélo pour les autres motifs de déplacements.



*Depuis la mise en place de l'IKV, avez-vous augmenté votre pratique du vélo pour les autres motifs que le travail ?*

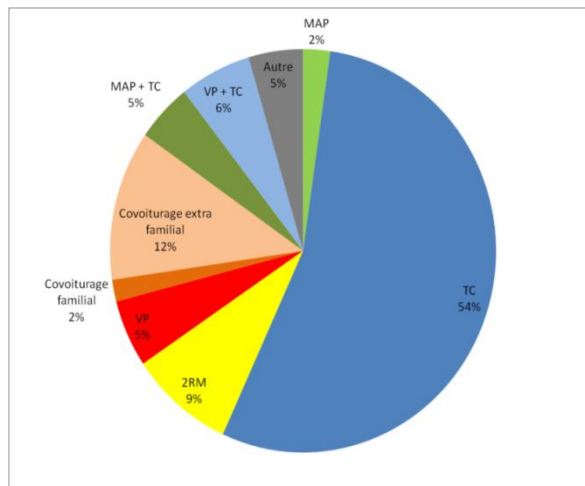
### 2.2.2. Provenance des nouveaux cyclistes

Sur les 550 personnes qui s'étaient déclarées intéressées, 380 ont choisi de tenter l'expérience. Leur profil de répartition modale (mode de déplacement utilisé avant) est représenté sur le graphique ci-dessous.

L'essentiel des nouveaux cyclistes provient des transports collectifs (de l'ordre de 54%). Le second mode concerné est la voiture particulière (VP), avec 19% des nouveaux cyclistes qui se déplaçaient avant en voiture. Pour autant, l'impact sur l'autosolisme reste faible (5%), puisque l'essentiel de la provenance des nouveaux cyclistes depuis le mode VP est le covoiturage.

A première vue, ce constat montre un faible potentiel de l'IK Vélo en termes de report modal depuis la voiture. Pour autant, la première enquête a mis en avant un grand nombre d'automobilistes intéressés par l'IK (200 autosolistes sur 550 personnes intéressées). On peut donc considérer que les leviers du changement en faveur d'un report depuis la VP existent via l'intérêt montré lors de la première enquête, mais que la période d'expérimentation reste trop courte et l'intérêt financier insuffisant pour pouvoir réellement franchir le pas pour de nombreux automobilistes. On peut noter cependant que 9% des nouveaux cyclistes étaient des utilisateurs de 2 roues motorisées.





*Mode de déplacements habituels des nouveaux usagers vélo avant mise en place de l'IKV*

La seconde enquête montre par ailleurs que l'impact sur la pratique est fortement différencié en fonction du milieu urbain, notamment en lien avec l'attractivité du réseau TC :

- en Ile de France, la mise en place de l'IK a permis une augmentation de la pratique de l'ordre de 5%,
- à l'inverse, sur les pôles urbains des agglomérations supérieures à 100 000 habitants, la part modale a été multipliée par 2

Sur les secteurs moins attractifs en termes de desserte en transports collectifs, les salariés peuvent plus facilement renoncer au remboursement de leur abonnement TC.

**Les six premiers mois d'expérience mettent en avant un effet largement positif avec une multiplication par 2 du nombre d'usagers du vélo et une augmentation de la part modale de l'ordre de 50%.**

**Les nouveaux cyclistes ont tendance à avoir une pratique moins régulière que les cyclistes déjà réguliers (11 fois par semaine contre 18) mais sur des distances plus longues**

**Le report modal depuis les TC est très prononcé, excepté sur les réseaux TC les plus attractifs.**

**1/3 des nouveaux cyclistes ont également augmenté leur pratique du vélo pour d'autres motifs de déplacement.**

**Par ailleurs, le vivier de report modal depuis la voiture exprimé lors de la première enquête n'a pas pu encore s'exprimer pleinement à l'échelle de cette expérimentation.**

## 2.3. Réceptivité de la démarche

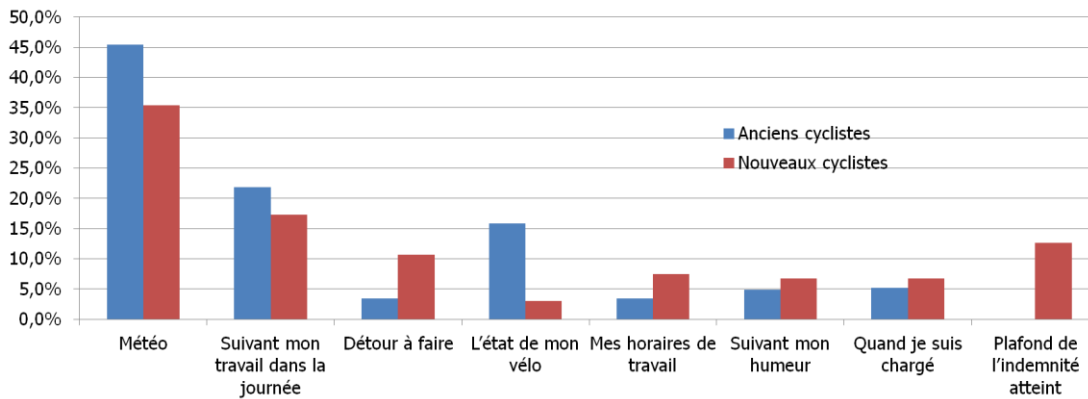
La mise en place de l'IKV renforce le profil type d'usagers du vélo au sein de l'échantillon :

- une clientèle plutôt masculine chez les nouveaux cyclistes : 60% d'hommes et 40% de femmes,
- sur des tranches d'âges entre 35 et 55 ans.

### 2.3.1. Les freins à l'usage

Au-delà de ces différences par genre et tranche d'âge, la seconde enquête fait ressortir également des attentes différentes selon les catégories d'usagers.

Parmi les freins à l'usage, la météo et les impacts sur le temps de travail jouent fortement sur le choix d'utilisation du vélo auprès de l'ensemble des cyclistes. Pour autant, alors que c'est l'état du vélo qui arrive en troisième raison d'utilisation ou non du vélo chez les anciens cyclistes, c'est le fait d'atteindre le plafond de l'IK qui arrive en troisième position chez les nouveaux cyclistes. L'incitation financière est donc un levier fort d'utilisation du vélo pour attirer de nouveaux usagers qui ne sont pas tous des sympathisants du vélo.



*Les raisons de non utilisation du vélo certains jours*

Le caractère financier incitatif se remarque également dans les distances parcourues. La distance moyenne parcourue par déplacement domicile – travail est de l'ordre de 30% à 50% plus importante pour les adhérents à l'IK par rapport aux données de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) de 2008 qui affichent une distance moyenne de l'ordre de 3,6 km par déplacement

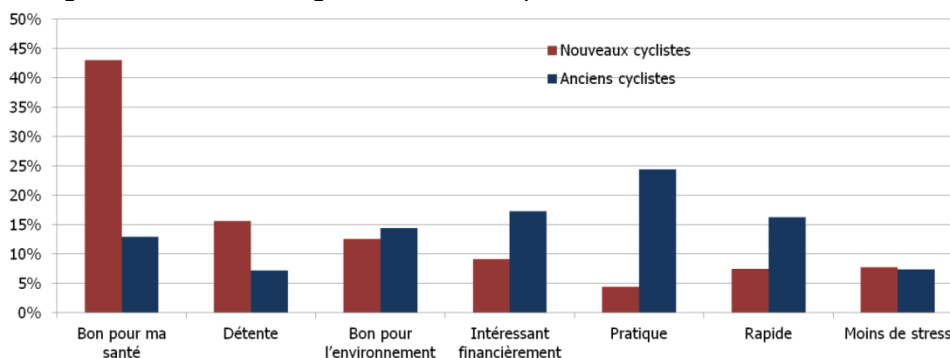
Le niveau d'utilisation du vélo moins élevé pour les nouveaux cyclistes est compensé par une distance moyenne parcourue assez longue permettant d'atteindre une IKV mensuelle de l'ordre de 30 euros net (soit un montant proche du plafond mensuel fixé par de nombreuses entreprises).

### 2.3.2. Les bienfaits identifiés

Là encore, sur les avantages identifiés du vélo, les visions divergent entre nouveaux et anciens cyclistes. Les anciens cyclistes mettent en avant les avantages habituellement reconnus du vélo : le côté pratique, la rapidité et les économies financières réalisées.

A l'inverse pour les nouveaux usagers, les aspects sanitaires ressortent fortement. Dans plus de 40% des cas, le vélo est considéré comme bon pour la santé et dans 15% des cas un aspect détente est mis en avant.

L'IK vélo permet d'amener au vélo des personnes qui ne s'y seraient pas forcément mises de manière spontanée : le côté pratique et rapide de ce mode est peu mis en avant par les nouveaux cyclistes et ils effectuent des trajets plutôt longs. L'incitation financière a une vraie capacité à lever les obstacles auxquels font face les usagers du vélo et à élargir le domaine de pertinence de ce mode.



*Les impacts du positif d'utilisation du vélo*

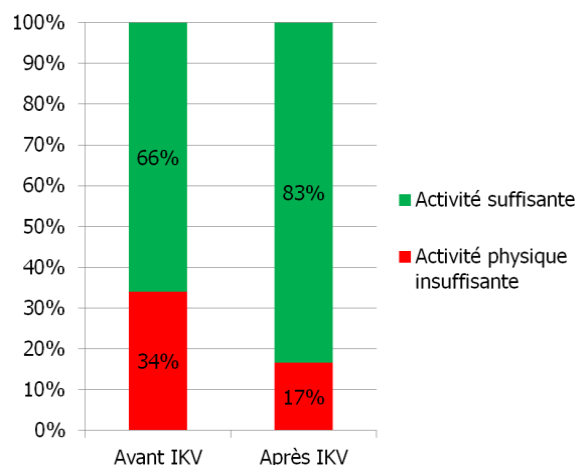
**L'aspect financier constitue un vrai effet levier pour capter des nouveaux usagers, y compris parmi ceux n'étant pas convaincus des avantages du vélo, et pour élargir le domaine de pertinence du vélo.**

**Les bénéfices en termes de santé sont largement mis en avant parmi les nouveaux cyclistes.**

## 2.4. Les impacts sur la santé

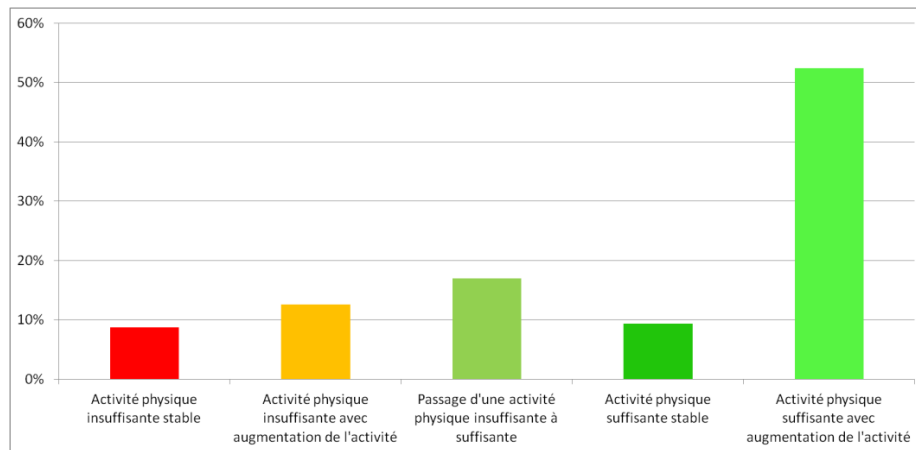
La mesure des impacts santé se base sur une analyse inspirée par les tests d'évaluation de l'activité physique de Ricci et Gagnon de l'université de Montréal. Cet outil de mesure a notamment inspiré le dispositif national « Bouger sur prescription ». Dans le cadre de l'évaluation de l'IK Vélo, ce dispositif a été adapté sous forme de questions afin d'avoir une première approche de l'impact avant / après sur l'activité physique des adhérents.

Premièrement, la mise en place de l'indemnité kilométrique permet de réduire de moitié le nombre de personnes ayant une activité physique insuffisante parmi les nouveaux usagers du vélo. Autrement dit, l'expérimentation a permis de remettre en selle des personnes en carence d'activité physique, ce qui contribue fortement à la réduction du risque de maladie.



*Évolution de l'activité physique parmi les nouveaux usagers adhérents à l'IK*

Par ailleurs, la mise en place de l'IK Vélo permet aussi de nombreux gains d'activités supplémentaires sur l'ensemble du panel. Ainsi, plus de 80% de l'échantillon enregistre une activité physique supplémentaire, y compris chez les anciens cyclistes puisque le dispositif d'indemnisation sur les trajets domicile travail a également eu un impact sur l'augmentation de la pratique de vélo pour les autres motifs. En effet, d'après la seconde enquête 30% des nouveaux cyclistes et 15% des anciens ont augmenté leur pratique en dehors des déplacements domicile travail.



*Evolution du niveau d'activité physique tous adhérents à l'IK confondus*

**Le nombre d'adhérents en situation de carence d'activité physique a été divisé par 2.**

**Par ailleurs, l'augmentation de la pratique pour les autres motifs permet d'accroître le niveau d'activité physique pour 80% des adhérents.**

### 3. Conclusion

Plusieurs éléments de synthèse peuvent être dégagés. Parmi les points positifs, il convient de noter l'effet d'entraînement sur la pratique par l'approche financière. La mise en place de l'expérimentation sur six mois a permis de doubler le nombre d'usagers du vélo et d'augmenter de 50% à 70% la part modale du vélo. Les nouveaux cyclistes ne sont à priori pas seulement des sympathisants du vélo au regard des points négatifs mis en avant, ainsi que des avantages exposés différents de ceux évoqués par les cyclistes déjà réguliers. Ils effectuent des trajets assez longs en moyenne.

Enfin, le dernier avantage réside dans l'impact largement positif sur la santé.

Quelques points d'interrogation restent malgré tout à souligner.

L'efficacité du report modal depuis la voiture particulière reste à démontrer. En effet, alors que la première enquête évoquait un nombre important d'autosolistes intéressés par l'IK, ces derniers n'ont pas été retrouvés parmi les adhérents.

Par ailleurs, l'IK qui est une mesure spécifique au vélo, entre en concurrence avec le système de remboursement des abonnements TC. En Ile de France et sur les réseaux urbains attractifs, y compris pour un ensemble d'autres motifs de déplacements, le renoncement à l'abonnement TC au profit d'une indemnité kilométrique vélo est peu intéressant, bien que le plafond fixé par les entreprises corresponde, dans tous les cas, a minima à 50% de l'abonnement TC de ces réseaux.

Côté entreprises volontaires, elles précisent qu'aucun abus n'a été recensé dans les déclarations, que ce soit dans le nombre de journées de pratiques ou sur les distances réalisées. En revanche, de nombreuses structures ont souligné des lourdeurs administratives dans les processus d'attribution de la prime puisqu'elle devait être intégrée au système de rémunération de chaque salarié adhérent. Une exonération des cotisations sociales et fiscales et un versement au même titre que pour le soutien à l'abonnement transport permettrait de réduire en partie ces contraintes auprès des structures. Au-delà des aspects administratifs, de nombreuses entreprises émettent des réserves sur la poursuite de l'expérimentation au regard du poids financier de la mesure (40 à 43 centimes / km en intégrant les charges).

## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.



ADEME  
20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)