

Evaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique vélo

EVALUATION A UN AN

Janvier 2016

Étude réalisée pour le compte de l'ADEME par : *INDDIGO*
N° de contrat : 10004218

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



SYNTHESE

1. Contexte

L'ADEME et la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo (CIDUV) ont lancé de Juin 2014 à Novembre 2014 une expérimentation sur le versement d'une indemnité kilométrique vélo (IKV), fixée à 0,25 € / km, aux salariés qui se rendent au travail à vélo. Les conclusions ont permis d'aboutir à un rapport publié en mars 2015. Afin de répondre à des questions complémentaires apparues en cours d'expérimentation et de pouvoir suivre l'effet de la mesure sur une année calendaire complète, une seconde phase d'évaluation a été réalisée sur une période allant de décembre 2014 à juin 2015.

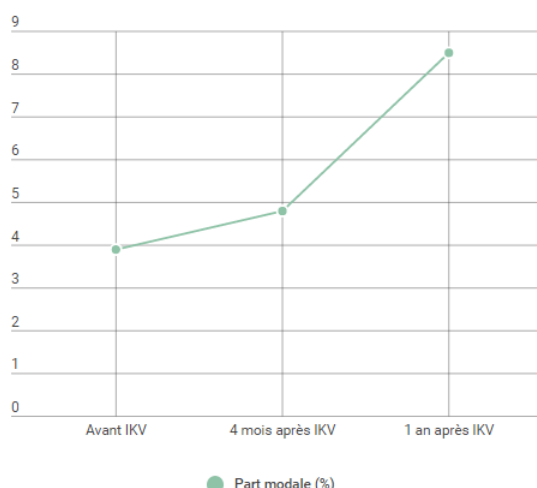
Comme pour la première phase d'évaluation, cette seconde étape s'est structurée autour d'une enquête adressée à l'ensemble des salariés et de trois tables rondes avec les salariés.

11 des 18 structures de la première phase d'expérimentation ont participé à cette seconde évaluation¹.

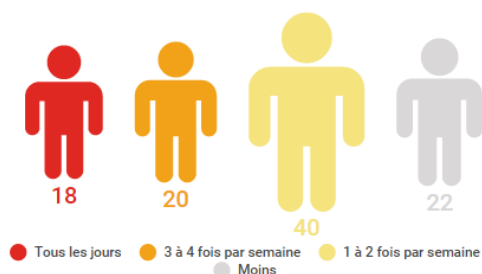
Pour rappel la première phase d'expérimentation (juin à novembre 2014) avait déjà permis de mettre en avant les impacts largement positifs de cette mesure :

- une multiplication par deux du nombre de cyclistes,
- une augmentation du nombre de déplacements faits à vélo (part modale de vélo) de l'ordre de 50%,
- un impact largement positif sur la santé puisque l'IKV a en partie permis de convertir au vélo des salariés étant en carence d'activité physique.

2. Impacts de la mesure à 1 an



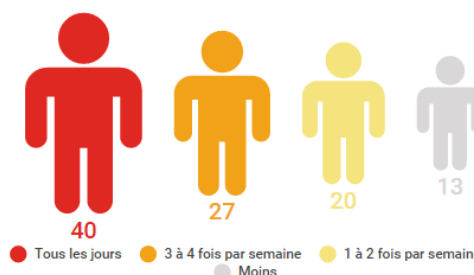
Evolution de la part modale vélo



Fréquence de pratique du vélo au moment de la mise en place de l'IKV (octobre 2014)

Plusieurs conclusions complémentaires ont pu être apportées grâce à cette seconde phase d'enquête.

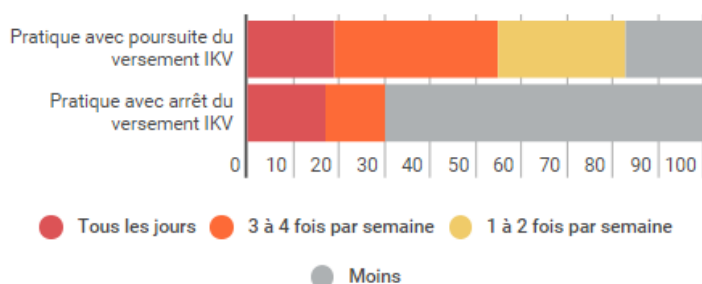
Dans les entreprises constituant l'échantillon d'enquête de cette seconde phase, l'IKV avait eu pour effet immédiat une augmentation de **25% de la part modale² vélo au bout de quelques mois. L'effet à plus long terme, mesuré en juin 2015, est bien supérieur avec une augmentation de l'ordre de 125% de la part modale au bout d'un an.** La part modale continue donc de croître, essentiellement grâce à une augmentation de la fréquence de pratique, ou autrement dit par une **pratique devenant de plus en plus régulière chez les nouveaux cyclistes.**



Fréquence de pratique du vélo un an après la mise en place de l'IKV (juin 2015)

¹ Parmi les 11 structures de cette seconde expérimentation, 6 avaient continué à verser l'IKV à leurs salariés en 2015, alors que 5 avaient arrêté à la fin de la première expérimentation. Parmi les 7 entreprises n'ayant pas participé à cette seconde évaluation, 2 avaient continué à verser l'IKV en 2015 et 5 avaient arrêté à la fin de la première expérimentation. Les entreprises ayant arrêté l'IKV attendaient pour la plupart la mise en œuvre du cadre réglementaire avant de remettre en place son versement.

² Notons que dans le précédent échantillon d'enquête, auprès des 18 entreprises volontaires, l'augmentation de la part modale vélo était de 50% et non de 25%. L'écart s'explique essentiellement par un changement dans le profil d'entreprises sur cette seconde partie de l'évaluation. La part modale de départ de cet échantillon restreint était de 3,8% avant expérimentation (contre 2,1% sur l'ensemble des 18 entreprises volontaires de la première phase).

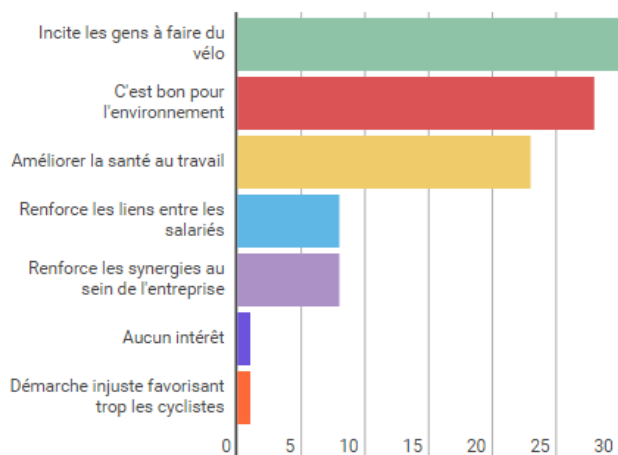


Pratique hivernale du vélo chez les nouveaux cyclistes en fonction du versement d'une IKV

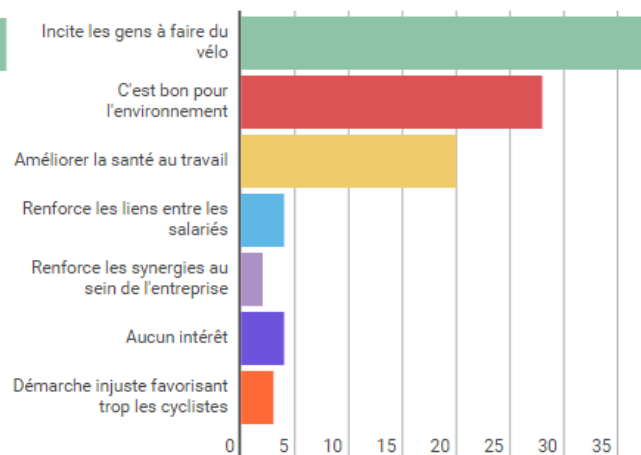
Le fait de disposer d'un échantillon mixte composé de structures poursuivant le versement de l'IKV et d'autres ayant arrêté son versement permet de mettre en avant l'impact relatif de cette mesure dans d'autres domaines, notamment sur l'effet de saisonnalité de la pratique du vélo. **La pratique hivernale du vélo est en effet supérieure au sein des entreprises ayant poursuivi le versement d'une IKV par rapport à celles ayant arrêté la démarche.** Les nouveaux cyclistes y sont près de deux fois plus nombreux à avoir une pratique régulière en hiver (plus de 3 fois par semaine).

3. Approche par l'utilisateur

Cette évaluation permet également de mettre en avant la **perception positive de la mesure parmi les salariés** qu'ils soient cyclistes ou non-cyclistes. Cet aspect positif se matérialise à la fois au niveau individuel par une valorisation du salarié adoptant des habitudes de déplacements vertueuses, mais aussi à l'échelle de l'entreprise en lien avec l'image positive que peut renvoyer cette mesure. Il est à noter que seulement 3 % des non-cyclistes trouvent que c'est une démarche injuste. **C'est donc une mesure très bien perçue dans les entreprises, y compris par des personnes qui n'en bénéficient pas.**



Avis sur l'IKV parmi les cyclistes

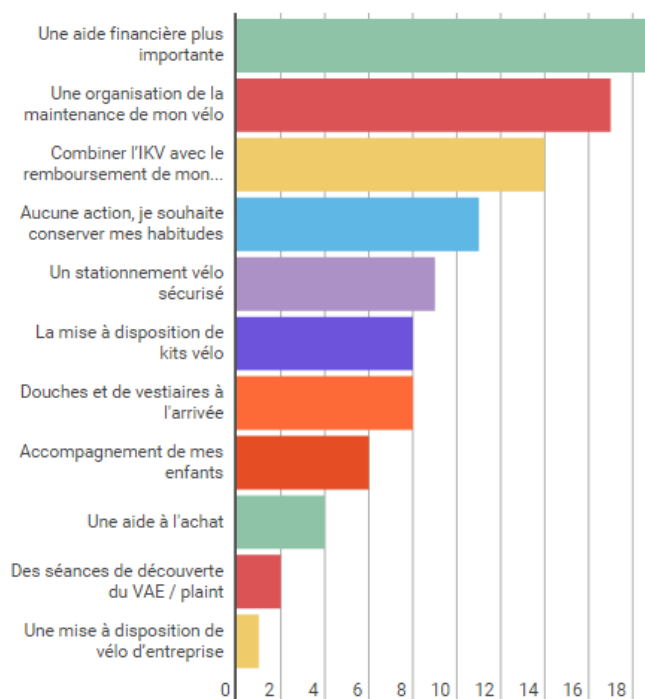


Avis sur l'IKV parmi les non-cyclistes

Le principal frein identifié concerne l'approche financière trop centrée sur le vélo avec l'impossibilité de combiner l'IKV avec un remboursement d'une partie de l'abonnement aux transports en commun. L'autre limite financière qui sera certainement plus prégnante à terme dans le cas d'une généralisation de la mesure vient des plafonds mensuels versés. Il s'agit d'une variable forte permettant aux entreprises de maîtriser les coûts de la mesure, mais les premiers retours sur l'analyse des distances parcourues et des fréquences de pratique soulignent qu'à la belle saison environ **30% des bénéficiaires pourraient dépasser les plafonds mensuels s'ils restaient identiques à ceux fixés dans le cadre de cette expérimentation (35 à 50 € par mois en général)**. La loi de finance rectificative 2015 prévoit que l'IKV sera exonérée de cotisations sociales pour l'entreprise et le salarié, et fiscales pour le salarié, jusqu'à un plafond de 200 € par an. Dans ces conditions, environ **60% des bénéficiaires pourraient dépasser ce seuil** qui correspond à peu près à une pratique quotidienne sur un trajet de 4 km aller-retour.

4. Les attentes complémentaires des nouveaux cyclistes

Au-delà des actions d'incitations financières, de nombreuses attentes émergent parmi les cyclistes, notamment les nouveaux cyclistes pour la **mise en place de services additionnels venant conforter la pratique**. Ces attentes portent surtout sur les questions de stationnement vélo sécurisé, ainsi que la mise en place de vestiaires ou les possibilités d'entretien (mise à disposition de kits ou opérations d'entretiens des vélos organisées au sein de l'entreprise).



Attentes des cyclistes (%)

5. Conclusion

Cette seconde expérimentation montre que **l'effet positif de l'IKV sur la pratique du vélo s'amplifie avec le temps**. En effet, dans le présent échantillon d'enquête, l'IKV a eu pour effet une augmentation de 25% de la part modale vélo au bout de quelques mois et de 125% au bout d'un an. Cette progression s'explique essentiellement par l'augmentation de la fréquence de pratique, en particulier chez les nouveaux cyclistes. Cette évaluation à un an permet également de mettre en avant la **perception positive de la mesure parmi l'ensemble des salariés, y compris les non-cyclistes**.

Enfin, si l'IKV génère un véritable effet d'entraînement sur la pratique du vélo, la réponse aux besoins des salariés pour une pratique cyclable de plus grande ampleur doit nécessairement **s'accompagner de mesures complémentaires, en particulier la mise en place de services additionnels autour du vélo**.

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