



Communiqué

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Paris, le vendredi 23 janvier 2015

Ségolène Royal et Alain Vidalies présentent les résultats de l'expérimentation « Indemnité kilométrique vélo »

L'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, qui était l'une des 25 mesures du Plan d'action « mobilités actives » présenté en mars 2014 s'est déroulée du 1^{er} juin au 1^{er} novembre. Elle a porté sur plus de 8 000 salariés répartis dans 18 entreprises volontaires.

Au moment où l'on cherche à développer des modes de déplacements non polluants, économiques et bons pour la santé et où cette mesure, qui figure dans le projet de loi sur la transition énergétique et la croissance verte adopté en première lecture par l'Assemblée nationale, va être examinée par le Sénat, il est utile de livrer les principaux résultats de cette étude.

L'évaluation a été financée par l'ADEME et copilotée par la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) qui s'est appuyée sur un bureau d'études.

Les résultats de cette expérimentation valident les hypothèses qui avaient été formulées par la CIDUV dans le rapport publié en novembre 2013. Le principal enseignement de cette expérimentation est la **hausse de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail**, dans les entreprises qui ont participé à l'expérimentation.

Les ministres remercient les entreprises ayant participé à cette expérimentation en acceptant d'accorder à leurs employés se rendant au travail à vélo une indemnité kilométrique de 25 centimes net par kilomètre parcouru.

Les principaux enseignements tirés de cette expérimentation figurent dans le dossier de presse en annexe.

La synthèse de cette étude est également disponible sur les sites de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Les principaux enseignements de l'expérimentation sur l'indemnité kilométrique vélo

L'expérimentation qui s'est déroulée du 1^{er} juin au 1^{er} novembre 2014 a concerné 8000 salariés répartis dans 18 entreprises volontaires.

Cette expérimentation a permis de **doubler le nombre de pratiquants** du vélo dans les entreprises participantes.

Le nombre total d'employés utilisant plus ou moins régulièrement le vélo pour se rendre au travail est passé de 200 à 419.

4,6 % des salariés concernés (soit 380), ont adhéré au système proposé et ont perçu une indemnité kilométrique vélo, au moins une fois au cours des six mois d'expérimentation. A ces 380 « adhérents » il convient d'ajouter 39 salariés se déplaçant antérieurement à l'expérimentation soit à vélo soit en transports collectifs et ayant préféré garder le bénéfice du remboursement de l'abonnement TC plutôt que d'adhérer à l'indemnité kilométrique vélo.

Compte tenu de la fréquence moyenne d'utilisation du vélo par les nouveaux cyclistes ceci se traduit par une **augmentation de 50 % de la part modale** du vélo pour les déplacements domicile-travail.

Les cyclistes réguliers avant l'indemnité kilométrique vélo ont un niveau de pratique régulier de l'ordre de 16 à 18 jours par mois alors que la pratique des nouveaux cyclistes est de l'ordre de 11 jours par mois. La part modale du vélo (proportion des déplacements effectués à vélo) est passée de 2 % à 3,6 %, mais il faut tenir compte des biais liés à la saison qui était favorable à la pratique du vélo. Projetés sur l'année les résultats donnent une part modale vélo avec l'indemnité kilométrique vélo de l'ordre de 3 %.

Les **distances quotidiennes parcourues sont au dessus de la moyenne** nationale. Ce résultat est très positif en termes de santé de la population, puisque le risque de maladie est d'autant plus réduit que les distances parcourues sont grandes.

Le trajet domicile travail moyen à vélo mesuré dans l'ENTD (enquête nationale transports déplacements. 2008) est de 3,4 km : les adhérents à l'indemnité kilométrique vélo déclarent des distances plus importantes soit plus de 5km. Cette donnée reste à affiner mais il semble bien qu'elle soit notamment liée à l'impact financier.

A noter que 1/3 des nouveaux cyclistes ont également augmenté leur pratique du vélo pour d'autres motifs de déplacement : une fois le vélo sorti on s'en sert également pour aller faire autre chose : courses, loisirs...

L'enjeu **financier est important pour les bénéficiaires.**

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.

Il y a une **forte perméabilité** entre les utilisateurs des TC et ceux du vélo.

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. L'enquête montre par ailleurs que l'impact sur la pratique est fortement différencié en lien avec l'attractivité du réseau TC: en Île-de-France, la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo 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.

On note **une division par 2 du nombre de personnes en situation d'insuffisance d'activité physique** parmi les bénéficiaires de l'indemnité kilométrique vélo.

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'indemnité kilométrique 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.

Les entreprises n'ont pas connu de difficulté particulière pour la vérification des distances parcourues et **n'ont pas constaté d'abus.**

L'adhésion au système se faisait le plus souvent par un formulaire d'engagement du salarié et un décompte déclaratif mensuel du nombre de trajets effectués à vélo ; le règlement intervenait soit de façon périodique soit en une seule fois à la fin de l'expérimentation.

L'absence de stationnement dans les petites agences d'entreprises réparties en de très nombreuses implantations a été évoquée comme un des obstacles probable.

Pour toute information complémentaire, contacts :

Service de presse de Mme Ségolène Royal : 01 40 81 78 31

Service de presse de M. Alain Vidalies: 01 40 81 19 52



SEGOLENE ROYAL
MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

ALAIN VIDALIES
SECRETARE D'ÉTAT CHARGE DES TRANSPORTS,
DE LA MER ET DE PECHE

Communiqué de Presse

Communiqué de Presse

Paris, le mardi 15 septembre 2015

**Premier Plan d'action national pour la pratique du vélo et de la marche :
Ségolène Royal et Alain Vidalies dressent un bilan positif de sa mise en œuvre
et annoncent une deuxième série de mesures**

Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont réuni le 15 septembre le comité de pilotage « Plan d'actions mobilités actives » (PAMA).

Près de 18 mois après la présentation des 25 mesures du PAMA, annoncé en mars 2014, Ségolène Royal et Alain Vidalies ont dressé un bilan positif de leur mise en œuvre : plus de 80 % s'appliquent d'ores et déjà ou sont engagées.

Parmi ces mesures mises en œuvre, plusieurs marquent l'impulsion forte donnée par l'État pour inciter à l'usage du vélo, simplifier la vie des cyclistes, et favoriser l'intermodalité :

- **la modification du code de la route**, avec la publication en juillet 2015 du décret « partage de la voirie » destiné à faciliter la circulation des piétons et des cyclistes. Un arrêté interministériel publié dans les tous prochains jours permettra également aux collectivités territoriales d'introduire des nouvelles règles de signalisation routière : utilisation élargie du cédez le passage au feu rouge, ou encore marquage au sol de zones à circulation apaisée,
- **l'adoption de l'indemnité kilométrique vélo**, dans la loi pour la transition énergétique et la croissance verte. Une expérimentation réussie de 6 mois auprès de 18 entreprises a permis d'observer une hausse de 50 % de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail. Des décrets prévus pour cet automne viendront préciser les modalités d'application de cette mesure,
- **la possibilité de réserver une place pour un vélo lors de l'achat en ligne de tout billet de train** à réservation obligatoire, rendue possible depuis septembre 2014,
- **l'obligation de définir des plans de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares**, prévue dans la loi sur la réforme ferroviaire,
- **l'essor de la semaine du vélo à l'école et au collège**, et des initiatives prises pour l'apprentissage et la promotion du vélo, en particulier à travers les vélos-écoles,
- **la création d'outils pédagogiques sur les risques liés à la cohabitation des piétons et des cyclistes avec les véhicules lourds** à l'intention des apprentis conducteurs de poids-lourds. Ces outils ont été financés et pilotés par le MEDDE et réalisés avec le concours de l'Éducation Nationale et des formateurs de la profession.

Ségolène Royal et Alain Vidalies ont salué l'engagement des représentants associatifs et du club des parlementaires pour le vélo, pour faire avancer ce plan d'action national.

Le vélo est un mode de transport efficace, économique, bénéfique pour la santé et l'environnement, et offrant un potentiel touristique exceptionnel. En cette année où la France accueille la COP21, il est plus que jamais nécessaire d'aller encore plus loin, et d'inventer de nouveaux outils pour ancrer de façon durable la marche et le vélo dans le quotidien des français.

Les modes actifs doivent être une alternative crédible à la voiture, en particulier en combinant le vélo et les transports collectifs.

Ainsi, Ségolène Royal et Alain Vidalies annoncent ce jour le lancement d'un PAMA 2, avec l'élaboration de nouvelles mesures d'ici le début de l'année 2016. Deux groupes de travail seront placés sous la présidence de parlementaires : l'un sur les enjeux de mobilité et l'autre sur ceux de l'économie.

Contacts presse :

Cabinet de Ségolène Royal: 01 40 81 78 31

Cabinet d'Alain Vidalies : 01 40 81 77 57
