

	<p align="center"><b>Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</b></p>	<p align="center"><b>Fiche N°9</b></p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p align="center"><b>Indemnité kilométrique vélo</b> « Retour sur l'expérimentation nationale »</p>	<p align="center">Orléans le 02/04/15</p> <p align="center">Didier Mérillac</p>

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte, votée le 3 mars 2015 par le Sénat, prévoit la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo. Déjà 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 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 ce report, la Coordination et l'ADEME ont lancé, du 1er juin au 30 novembre 2014, une expérimentation avec 18 entreprises volontaires et 8 200 salariés, le principe étant d'accorder une indemnité de 25 centimes d'euro par kilomètre parcouru.

### **Une part modale vélo de 3 % pour les trajets domicile-travail avec l'indemnité kilométrique:**

Selon les résultats de cette évaluation, l'expérimentation a permis de doubler le nombre de pratiquants du vélo dans les entreprises participantes. Le nombre d'employés qui utilisent ce moyen de transport est passé de 200 à 419, ce qui représente 4,6% des salariés concernés par l'opération.

Au total, 380 personnes ont adhéré au système d'indemnité tandis que 39 salariés se déplaçant antérieurement à l'expérimentation, soit à vélo soit en transport en commun, ont préféré conserver le principe du remboursement de l'abonnement à leur transport collectif.

A partir de la fréquence moyenne d'utilisation du vélo par les nouveaux cyclistes, les responsables ont calculé une augmentation de 50 % des déplacements effectués à vélo dans les déplacements domicile-travail. Selon eux, la part modale du vélo est ainsi passée de 2% à 3,6%. Cependant, la saison choisie pour l'expérimentation étant plus favorable à la pratique du vélo que l'hiver, l'étude tempère à 3% sur l'année la part modale du vélo avec l'indemnité kilométrique.

### **Plus de 50 % des nouveaux cyclistes utilisaient auparavant des transports collectifs**

Il s'avère par ailleurs que les salariés qui ont effectué des déplacements à vélo avec l'indemnité kilométrique ont parcouru des trajets moyens de plus de 5 km, ce qui est supérieur au trajet moyen national domicile-travail (3,4 km). Selon les résultats de l'étude, cela pourrait être lié à l'impact financier de la mesure. Ce que l'on peut retenir également c'est que :

- plus de 30 % des nouveaux cyclistes ont augmenté leur pratique du vélo pour d'autres motifs de déplacement. Une fois le vélo sorti on s'en sert aussi pour autre chose : courses, loisirs... ;
- la météo et l'impact sur le temps de travail jouent fortement sur l'utilisation du vélo.
- 54 % des nouveaux cyclistes utilisaient auparavant des transports collectifs, 19% la voiture (essentiellement en covoiturage).

Enfin, il ressort de l'opération que l'impact sur la pratique est lié à l'attractivité locale des transports en commun. En effet, la part modale du vélo a été multipliée par 2 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants hors Ile-de-France, alors qu'en Ile-de-France elle n'a augmenté que de 5%.

Retrouver sur internet les enjeux de l'indemnité-kilométrique-vélo, les détails de l'expérimentation : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Principaux-enseignements-de-l.html>

