

JUIN 2018

L'IKV

l'indemnité kilométrique vélo
deux ans après
sa mise en œuvre

ENQUÊTE QUALITATIVE

L'indemnité kilométrique vélo en bref

L'indemnité kilométrique vélo (IKV) a été créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte publiée le 17 août 2015 (article 50). La loi de finances rectificative pour 2015 a modifié cet article en rendant la mesure facultative. Le décret n° 2016-144 du 11 février 2016 fixe le montant de l'indemnité kilométrique vélo à 0,25 €/km pour le secteur privé. Un plafond de 200 euros est fixé pour l'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics pour les trajets vélo effectués en rabatement.

Dans la fonction publique, le décret n° 2016-1184 du 31 août 2016 institue à titre expérimental pour deux ans une prise en charge de l'indemnité kilométrique vélo pour les trajets des agents relevant des ministères chargés du développement durable et du logement ainsi que de leurs établissements publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Les modalités de mise en œuvre de l'IKV y sont spécifiques.

L'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo

L'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) est animé par le Club des villes et territoires cyclables et l'ADEME depuis février 2016. Il assure plusieurs missions :

- Promouvoir l'indemnité kilométrique vélo auprès des employeurs (entreprises, associations, collectivités...) et des salariés et accompagner sa mise en place via la mise à disposition de ressources, d'un FAQ et d'un formulaire contact.
- Recueillir des données auprès des structures ayant mis en place l'IKV afin de suivre sa mise en œuvre et de valoriser les structures provélo.
- Formuler des propositions pour améliorer le dispositif et le généraliser à l'ensemble des salariés.

EDITO

1,4 million de salariés à vélo... vite!

Les employeurs privés peuvent verser une indemnité kilométrique aux salariés qui se rendent au travail à vélo depuis la publication du décret du 11 février 2016 en application de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015. C'est une avancée importante à laquelle le Club des villes et territoires cyclables a œuvré sans relâche depuis 2005. Dix ans ! Il aura fallu dix ans, avec le concours des parlementaires convaincus de la nécessité de considérer enfin le vélo comme un mode de déplacement à part entière, pour encourager son usage en adoptant ce dispositif qui nous paraît aujourd'hui évident... mais qui, rappelons-le, ne figurait pas dans le projet de loi.

Une généralisation qui se fait attendre, un dispositif qui pourrait être plus incitatif...

Dès la publication du décret, le Club des villes et territoires cyclables et l'ADEME ont lancé l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo afin de recenser les entreprises qui mettent en place cette aide et d'évaluer le dispositif. Ensemble, grâce au soutien de l'ADEME, nous avons également mis à disposition des ressources importantes pour les entreprises : mode d'emploi, foire aux questions, argumentaire sur les bénéfices de la mobilité à vélo en entreprise, modèles de documents pour mettre en place l'IKV, simulateur...

L'Observatoire a permis aussi de recenser les collectivités locales qui, lassées d'attendre la publication du décret généralisant l'IKV à toutes les fonctions publiques promis depuis le printemps 2017, se sont lancées dans l'aventure.

Deux ans après la mise en œuvre de l'indemnité kilométrique vélo en France, nous avons un peu le sentiment d'être au milieu du gué comparé au dispositif qui existe chez nos voisins néerlandais depuis vingt-deux ans et belges depuis dix-huit ans.

Un puissant levier de transfert modal

Le potentiel de la mesure est considérable tant pour l'augmentation de la part modale du vélo que pour la compétitivité des

entreprises. N'oublions pas que plus de 70 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 km sont faits en voiture⁽¹⁾!

L'enquête que le Club vient de réaliser auprès des employeurs référencés dans l'Observatoire de l'IKV est riche d'enseignements et consolide encore davantage les précédentes études et projections.

Le coût pour l'État est raisonnable même si, comme nous l'appelons de nos vœux, le plafond de l'exonération de charges sociales et d'impôt sur le revenu est porté à 385 euros par an au lieu des 200 euros actuels. Ce coût s'élève

Le recul de deux années de mise en œuvre confirme en effet l'impact de l'IKV : on constate une augmentation du nombre de cyclistes dans les entreprises de +69 %!

⁽¹⁾ Étude *L'économie du vélo* – Altermodal – Atout France 2009 2 INSEE Première, n°1629, janvier 2017

à 190 millions d'euros par an, presque aussitôt compensés par les économies de dépenses de santé.

L'enquête met en évidence la satisfaction des employeurs et des salariés:

60 % des structures identifient spontanément des bénéfices associés pour l'entreprise – impact positif sur la communication, diminution des coûts du stationnement automobile, récupération d'espace confisqué par la voiture, gain de pouvoir d'achat des salariés...

Les bénéfices de l'IKV sont nombreux et quantifiables, notamment sur la santé des salariés: division par deux du nombre de salariés ayant une activité physique insuffisante, réduction des absences (moins 15 % d'arrêts maladie pour un salarié cycliste). Souhaitons que les résultats de cette nouvelle enquête permettent de convaincre non pas la ministre des Transports – nous savons qu'elle est déjà favorable à la généralisation de

l'IKV –, mais ses collègues du gouvernement qu'ils détiennent une solution efficace pour faire pédaler, comme l'a démontré le rapport de Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire, auquel nous avons participé, l'a démontré 1,4 million de salariés en 2022 contre moins de 700 000 aujourd'hui!

Elle établit qu'il y a une dynamique à l'œuvre du côté des employeurs qui ne demande qu'à être amplifiée. Il faut donc l'encourager, il faut voler au secours du succès avec une généralisation à tous les salariés du public et du privé et un dispositif plus incitatif.

Pour atteindre les objectifs qu'il s'est lui-même fixés soit la multiplication par quatre de la part modale vélo d'ici 2025, notre pays n'a d'autre choix que d'activer ce puissant levier qu'est l'indemnité kilométrique vélo. Vite!

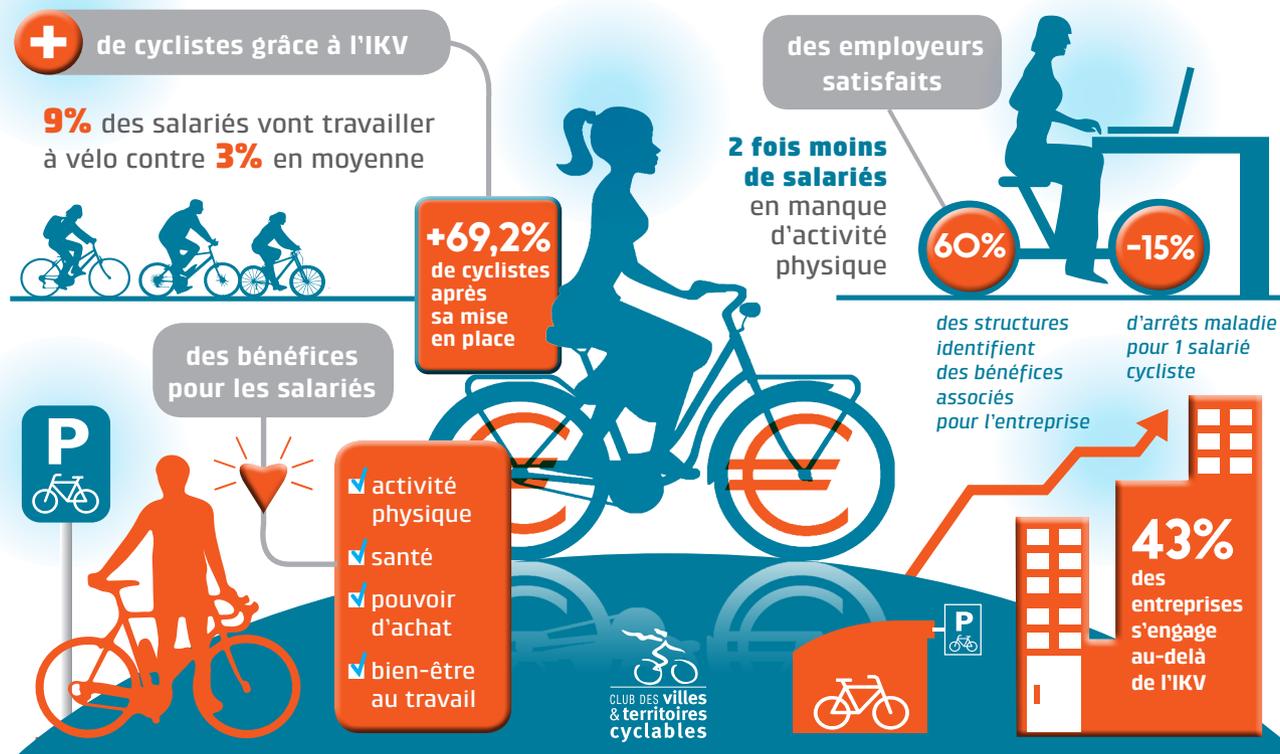
Pierre Serne

Président

Club des villes et territoires cyclables

INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO DEUX ANS APRÈS

Enquête qualitative réalisée par le Club des villes et territoires cyclables auprès de 66 structures ayant mis en place l'IKV, 2018



Bilan de l'IKV au 1^{er} juin 2018

Les principaux enseignements

1 – Plus de cyclistes grâce à la mise en place de l'IKV!

Dans les structures ayant mis en place l'IKV, la proportion d'utilisateurs réguliers du vélo pour se rendre au travail est bien plus élevée que la moyenne française: 9 % contre 3 % environ. Si l'on extrait les entreprises et associations vélo et environnement, la proportion d'utilisateurs du vélo reste tout de même quasi deux fois plus importante que la moyenne nationale – 5,2 % – ce qui témoigne du caractère incitatif de l'IKV.

Dans 22 % des structures de l'échantillon, 100 % de l'effectif utilisent le vélo pour aller travailler. La plupart de ces structures sont de petite taille (moins de 5 salariés) et impliquées dans le domaine du vélo ou de l'environnement.

Parmi les 57 structures ayant renseigné des données exploitables, on constate une augmentation de 31 % du nombre de cyclistes qui passe 8 % des salariés à 10 % après la mise en place de l'IKV. En isolant de l'échantillon les entreprises ou les associations « vélo et environnement », on constate que cette augmentation est encore plus importante: **+69,2 %**. **Le nombre de cyclistes passe de 3 % des salariés à 5 %**. Ce résultat s'explique par le fait que, parmi les entreprises provélo/environnement, un certain nombre étaient déjà à plus de 90 % de cyclistes avant la mise en place de l'IKV. Dans leur cas, la mise en place de la mesure n'avait pas pour but un changement de modes de déplacement, mais la valorisation de la pratique du vélo.

2 – Des employeurs satisfaits de la mise en place de l'IKV, des employés en meilleure forme

• Pour Claudie Tricoire, chargée de mission développement durable à La Roche-sur-Yon, l'IKV représente « *un avantage certain: le cycliste est valorisé: il est passé du statut de*

“le pauvre, il est bien courageux”, à celui de plus malin “qui gagne de l'argent avec son vélo” ».

• L'IKV a permis « *la reconnaissance du vélo comme un moyen de transport au même titre que la voiture* », Élodie Payen, chargée de mission au Comité interprofessionnel du Bois-Énergie.

Les répondants à l'enquête sont satisfaits de la mise en œuvre de l'IKV. 60 % des structures identifient spontanément des avantages supplémentaires pour l'entreprise: impact positif sur la communication de l'entreprise et les salariés, diminution des coûts de parking automobile – une place de parking coûte entre 1000 € et 1500 € par an^[1] –, récupération de places de stationnement automobile, satisfaction des salariés...

En outre, le coût de l'indemnité kilométrique vélo reste modeste pour les employeurs puisque la plupart d'entre eux ont mis en place une indemnité plafonnée à 200 € par an et par salarié. Dans l'expérimentation menée par l'ADEME en 2014, la moitié des bénéficiaires de l'IKV étaient d'anciens utilisateurs des transports en commun. Par conséquent, une partie du budget IKV (jusqu'à 80 %) est déduite de la prise en charge des transports en commun.

La mise en place de l'IKV présente également divers avantages pour le personnel: plusieurs employeurs relèvent que les salariés cyclistes sont en meilleure santé physique et psychique, que le stress lié aux conditions de transport (embouteillages, stationnement) diminue, que les employés sont satisfaits de la mesure, font des économies (frais liés à la voiture) et sont davantage sensibilisés à la réduction des émissions de CO₂.

3. L'IKV est l'atout d'une stratégie plus globale de promotion du vélo

31 % des structures (20 entreprises) ont profité de l'introduction de l'IKV pour mettre en place des actions d'accompagnement et d'encouragement à la pratique du vélo: installation de stationnement vélo, organisation d'ateliers de réparation, mise à disposition de vélos de fonction, avec ou sans assistance électrique, mise à disposition d'accessoires de sécurité...

[1] Plans de mobilité – Définition et aide à la mise en œuvre, FAPM, Gart, sept 2017

CHIFFRES - CLÉS

AU 1^{ER} JUIN 2018, 121 EMPLOYEURS SE SONT DÉCLARÉS VIA L'OBSERVATOIRE DE L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO

- Parmi les 121 employeurs : 9 collectivités - La Rochelle (Ville, agglomération et CCAS), Communauté d'agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire et Ville de Saint-Nazaire, Saint-Herblain, Les Mureaux, La Roche-sur-Yon (Ville, agglomération et CCAS), Montigny-les-Cormeilles - et 112 employeurs du privé.
- 71 structures de moins de 100 salariés
- 34 structures entre 100 et 1000 salariés
- 12 structures entre 1000 et 6000 salariés
- 4 entreprises de plus de 6000 salariés :
Crédit Mutuel ARKEA, RTE, Decathlon et Orange

- 167200 salariés sont concernés par l'IKV
- 7450 bénéficiaires de l'IKV
(sur la base des déclarations des entreprises entre février 2016 et juin 2018)
- 16,5 % des structures répondantes ont mis en place un plafond supérieur à 200€/an soit 20 entreprises
- 48% des entreprises ont mis en place un plan de mobilité soit 58 entreprises

Au 1^{er} juin 2018, 24 collectivités (qui ont déjà mis en place l'IKV ou ont délibéré dans ce sens sans toutes se déclarer sur l'Observatoire de l'IKV) ont été recensées : Allonnes, Angers - métropole, ville et CCAS, La Roche-sur-Yon agglomération, ville et CCAS, La Rochelle - agglomération, ville et CCAS, le département de l'Isère, le département du Maine-et-Loire, Les Mureaux, Lorient - agglomération et ville, Montigny-lès-Cormeilles, Montreuil-Juigné, Nantes, Orvault, Paris, Rennes - métropole, ville et CCAS, Saint-Barthélemy-d'Anjou, Saint-Herblain, Saint-Nazaire - agglomération et ville, Sceaux.

Pour 8 entreprises, l'IKV a permis de poursuivre les démarches déjà initiées en faveur de la promotion des modes actifs. Au total, près de la moitié des entreprises (43 %) s'engage au-delà de l'indemnité kilométrique vélo pour encourager leurs salariés à se déplacer à vélo.

Si la plupart des entreprises n'évoquent pas de difficulté à la mise en place de l'IKV, elles soulignent cependant quelques contraintes « externes » notamment : les conditions de pratique du vélo parfois dangereuses qui rendent complexe son encouragement, le choix demandé aux salariés entre le remboursement transport en commun et l'IKV. Seule une entreprise a signalé un cas de fraude.

Comparaison d'études d'évaluation de l'IKV

1 – 1 Évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique vélo : Évaluation à un an. Étude de l'ADEME, 2016

De juin à novembre 2014, l'ADEME et la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ciduv) ont mené une expérimentation sur le versement d'une indemnité kilométrique vélo (IKV), fixée à 0,25 euro/km, auprès des salariés qui effectuent un trajet domicile-travail à vélo. Un premier rapport a été publié pour rendre compte des résultats de l'expérimentation en mars 2015 et a été complété par une seconde phase d'évaluation, menée de décembre 2014 à juin 2015. En effet, des questions supplémentaires avaient émergé lors de la première expérimentation, nécessitant une évaluation plus longue, courant sur une année complète. On peut retenir de cette expérimentation deux grands enseignements. Tout d'abord, l'impact manifeste de l'IKV sur la pratique du vélo augmente avec le temps. « *L'augmentation de la part modale vélo est de 125 % au bout d'un an. Le nombre de déplacements faits à vélo 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* », précise la synthèse de l'étude.

Ensuite, l'expérimentation révèle la perception très positive de l'IKV parmi les salariés, cyclistes et non-cyclistes confondus. Les chiffres de la présente enquête, comparés à ceux issus de l'étude de l'ADEME, sont moins favorables en ce qui concerne l'évolution de la part modale. Au-delà des divergences sur la méthodologie et sur l'échantillon étudié, il faut ici souligner que le montant de l'IKV versé par les entreprises étudiées dans l'étude ADEME 2016 est déplaçonné (et se situe entre 30 et 50 euros/mois/salarié). **Ces résultats permettent de penser que l'indemnité kilométrique vélo serait plus incitative si le montant de sa défiscalisation était déplaçonné.**

Les entreprises et les collectivités ayant mis en place l'IKV au 1^{er} juin 2018



ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO EN ENTREPRISE

L'échantillon analysé pour cette étude représente un panel varié d'entreprises. Il permet de montrer que l'IKV est un outil et un puissant accélérateur de la pratique du vélo dans les entreprises qui n'avaient pas mis en place de programme d'encouragement à la pratique du vélo. L'IKV ne peut néanmoins être la seule démarche en faveur de l'encouragement du vélo au sein de l'entreprise : elle doit être accompagnée par différents services vélos complémentaires. Outre l'IKV, plusieurs outils sont à la disposition des employeurs pour inciter les collaborateurs à se rendre au travail à vélo.

Incitations économiques et évolutions réglementaires :

- Depuis le 1^{er} janvier 2016^[1], une entreprise qui, de façon facultative, met à disposition de ses salariés des vélos pour leurs déplacements domicile-lieu de travail, peut réduire du montant de son impôt sur les sociétés les frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat ou l'entretien de la flotte de vélos, y compris s'ils sont électriques. Sont compris dans les frais ouvrant droit à une réduction d'impôt : l'achat de vélos, l'achat ou la location d'équipement de sécurité (casque, antivol, gilet réfléchissant...), les frais d'assurance contre le vol, l'entretien des vélos, la mise à disposition de stationnement (achat ou location des équipements).

- Depuis le 1^{er} janvier 2017^[2], il est obligatoire, pour tout bâtiment neuf, industriel, commercial ou accueillant un service public et comprenant des places de stationnement destinées aux employés ou à la clientèle, de prévoir des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

- Depuis le 1^{er} janvier 2018^[3], il est obligatoire, pour les entreprises de plus de 100 salariés, de mettre en place un plan de mobilité (PDM), et avec lui, un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements des salariés en entreprise, et à diminuer le trafic routier et les émissions polluantes. La promotion du vélo est un des piliers d'un plan de mobilité, et l'IKV, parmi les mesures possibles à mettre en place, peut en être une des actions phares.

Des exemples de bonnes pratiques :

- le financement de l'achat de vélos par l'entreprise ;
- l'installation d'équipements de stationnement sécurisé ;
- l'entretien des vélos des salariés ;
- la diffusion d'un « kit vélo » pouvant contenir : un gilet jaune, des dispositifs réfléchissants et des lumières, un kit de réparation des crevaisons, un antivol ;
- la mise à disposition d'une flotte de vélos, de vélos à assistance électrique.

[1] Article 39 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LETC) et décret n° 2016-179 du 22 février 2016

[2] Articles L111-5-2 et L111-5-3 du code de la construction et de l'habitation

[3] Article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)

Les collectivités ayant mis en place l'IKV ou délibéré pour sa mise en place prochaine au 1^{er} juin 2018



Les résultats de la présente enquête rejoignent totalement les conclusions de l'ADEME en ce qui concerne la perception positive de l'IKV par tous les salariés.

1-2 Indemnité kilométrique vélo dans la fonction publique: quels impacts sur la mobilité? Cerema, 2018

Le Cerema a mené une évaluation de l'expérimentation menée à compter du 1^{er} septembre 2016 auprès des agents du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires (MCT), ainsi que les agents des établissements publics sous leur tutelle à qui est proposée la prise en charge de tout ou partie des frais engagés pour leurs déplacements domicile-travail à vélo (ou à vélo à assistance électrique).

Deux grands enseignements de cette étude peuvent être mis en exergue. Tout d'abord, la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) « se traduit par une augmentation d'environ 25 % du nombre d'agents utilisant quotidiennement ou quasi quotidiennement le vélo pour se rendre au travail. Cette augmentation atteint 50 % chez les agents qui sollicitent l'attribution d'une indemnité kilométrique vélo dans le cadre de déplacements intermodaux, c'est-à-dire les usagers dont le trajet domicile-travail s'effectue en utilisant plusieurs modes de transport successifs », précise la synthèse de l'étude. Ensuite, autre résultat significatif, l'étude révèle que plus de 60 % des bénéficiaires, initialement non-cyclistes, sont des anciens usagers de la voiture individuelle.

Un rapprochement des résultats de l'étude du Cerema et de ceux de

la présente enquête n'aurait pas lieu d'être, car les dispositions de mise en œuvre de l'IKV dans la fonction publique sont spécifiques. Il convient ici de le rappeler, car elles peuvent permettre de nuancer les résultats obtenus. **En effet, les conditions de mises en œuvre de l'IKV sont contraignantes pour l'usager: l'agent doit s'engager à utiliser le vélo 75 % des jours de l'année, seuil qui apparaît comme étant très élevé et qui ne permet pas à des non-cyclistes ou cyclistes dits occasionnels de bénéficier du dispositif IKV.**

1 - 3 Proposition du député Matthieu Orphelin sur la généralisation de l'IKV, 2017

En décembre 2017, Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire, a constitué un groupe de travail afin de faire des propositions au gouvernement en faveur de la généralisation de l'IKV. Le rapport se base sur une généralisation de l'IKV d'ici 2022 en deux phases:

- Commencer dès 2018 par une large opération « 1000 employeurs pour l'IKV »; ces premiers lauréats pourraient bénéficier d'un soutien opérationnel.
- Poursuivre de 2019 à 2021 en la rendant obligatoire pour tous les employeurs, en commençant par les plus grandes entreprises, pour atteindre l'objectif de 1,4 million de salariés cyclistes en 2022

En se basant sur des hypothèses modestes d'amélioration de l'IKV, les coûts globaux à horizon 2022 varient de 138 M€/an (IKV à 20 €/mois et non cumulable avec TC) à 208 M€ (20 €/mois cumulable) et 383 M€ (35 €/mois non cumulable avec TC).

Tableau comparatif des résultats des trois études et enquête

Le croisement des résultats de la présente enquête et de ces travaux permet de compléter les enseignements relatifs à la mise en œuvre de l'IKV à ce jour, de mieux comprendre le déploiement du dispositif et ses freins éventuels et, plus largement, d'alimenter la réflexion dans une perspective de généralisation.

Études	% cyclistes avant IKV	% cyclistes après IKV	Augmentation de la proportion de cyclistes en points de pourcentage	Augmentation relative de la proportion de cyclistes	Conditions de mise en œuvre de l'IKV
ADEME, 2014	2,4 %	5,1 %	+ 2,7 points	+ 110 %	Plafond généralement d'environ 35 €/mois
CEREMA, 2018	Non renseigné	Non renseigné	Non renseigné	+ 25%	Expérimentation dans la fonction publique (ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et ministère de la Cohésion des territoires (MCT))
Évaluation Observatoire IKV, 2018	3 %	5 %	+ 2 points	+ 69,2%	Plafond de 200 €/an la plupart du temps

Ce comparatif des études d'évaluation du dispositif IKV permet de faire émerger quelques observations complémentaires:

- Le montant de l'IKV a une influence sur l'augmentation de la proportion de cyclistes. **Augmenter le plafond de l'IKV permettrait donc d'augmenter la pratique du vélo.**
- Les conditions de mise en œuvre ont une influence sur l'augmentation de la proportion de cyclistes. Par exemple, le critère établi dans le cadre de l'expérimentation menée depuis le 1^{er} septembre 2016 auprès des agents du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) et du ministère de la Cohésion des territoires (MCT),

ainsi que les agents des établissements publics sous leur tutelle, qui consiste à imposer aux salariés d'utiliser leur vélo 75 % des jours de l'année, semble contreproductif car il empêche des non-cyclistes ou des cyclistes occasionnels de recevoir l'IKV. L'IKV est aussi une mesure qui doit encourager la pratique du vélo, dans une logique d'augmentation progressive de la pratique. **Ainsi les conditions de mise en œuvre du dispositif IKV doivent, aussi, intégrer les cyclistes occasionnels. Si un seuil est défini, il semblerait pertinent de l'abaisser en dessous des 75 %, ou être conçu comme un engagement d'un nombre de jours de pratique par semaine laissé au choix du salarié (de 1 à 5 jours par semaine).**

Méthodologie

Un questionnaire a été élaboré et envoyé en mars 2018 aux structures ayant renseigné l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo, pour connaître leur retour d'expérience sur le dispositif IKV. Le questionnaire veillait à identifier précisément les structures répondantes : structure privée ou publique, nombre de salariés, date de la mise en œuvre de l'IKV. Il portait sur :

- des données quantitatives : effet de la mise en place de l'IKV sur la pratique du vélo dans la structure, montant consacré à l'IKV ;
- des données qualitatives : retour sur la mise en place du dispositif, mise en place éventuelle d'actions complémentaires pour développer l'usage du vélo, avantages liés à la pratique du vélo par les salariés identifiés, difficultés et freins à la mise en place...

Après une première analyse des résultats, une vague de relance des structures encore non répondantes a été lancée. Parallèlement, un travail d'éclaircissement et de confirmation des résultats incohérents a été mené. Les réponses à l'enquête ont été ensuite analysées et interprétées.

Afin de fournir une analyse la plus exacte possible, plusieurs arbitrages ont été effectués :

- Certains répondants sont des structures spécialisées dans le vélo ou, plus largement, dans les domaines de l'environnement et du développement durable. Ces structures, qui, a priori, ont une sensibilité particulière à la question de l'indemnité kilométrique vélo, font ponctuellement l'objet d'un traitement écarté de l'échantillon général, pour ne pas fausser les conclusions de l'analyse.
- Les moyennes des chiffres de l'analyse ont été pondérées en fonction du nombre de salariés présents dans la structure répondante, afin de fournir des résultats cohérents et fidèles à la réalité.
- Seules les structures dont les données étaient entièrement exploitables ont été gardées dans l'échantillon d'analyse.
- Par ailleurs, certaines structures ont dû être écartées de certains aspects de l'analyse quantitative (évolution de la part modale notamment) car elles n'ont pas pu nous fournir de données sur la pratique du vélo avant la mise en place de l'IKV

Structure de l'échantillon

66 structures ont répondu à l'enquête

- 42 structures entre 1 et 100 salariés
- 17 structures entre 100 et 900 salariés
- 6 entreprises et 1 collectivité de plus de 900 salariés (Néo Soft, ADEME, Voies navigables de France, IFP énergies nouvelles, EGIS, le Cerema et La Roche-sur-Yon)

57 structures ont fourni des données permettant de calculer l'évolution de la part modale.

ANNEXE Liste des répondants

ADC - Groupe Cyclable	Droit au vélo - ADAV
ADEME	Epos
Agence de l'eau Adour Garonne	Electric Dreams - Le Trabendo
Agence de l'eau Loire-Bretagne	Enercoop Ardennes-Champagne
Agence de Mobilité Nord-Isère	ESSCA Business School
Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc	Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)
ALEC 01	Groupe Coopération Forestière
Alterre Bourgogne Franche-Comté	Groupe Egis
Aucame	Groupe ORTHOS
Auxilia	Guesttoquest
Baie d'Armor Transports	HYDRO 3000
BicyclAide	IFP Energies nouvelles
Bicyclopresto.fr	Institut Catholique de Lille
Brest'aim	Jantes du Nord
Bureau de liaison EREP	Mercator Océan
Cadres en mission	NATURA Vélo
Canon CRF	Néo-Soft
Cerema - <i>IKV mise en place à titre expérimentale selon les modalités s'appliquant aux agents des ministères de l'Environnement et du Logement, les chiffres de l'évaluation de l'IKV au Cerema ont été intégrés à l'analyse générale</i>	Nex vision sas
CIBE	Optic 2000 Dijon
Citec	Place Au Vélo (Nantes)
Club des villes et territoires cyclables	Roue Libre (Chambéry)
Collectif Cycliste 37	Roule & Co
Comité d'Entreprise Acodège	Scipio bioscience
CPAM	Shimano france
CPAM de la Sarthe	Sotranasa
CPAM Ille et Vilaine	Tessi
CREPAQ	Tessi Editique
CRT Bretagne	Tessi Services
	Tessi Technologies
	Vélo-Cité (Bordeaux)
	VIF
	Ville de La Roche-sur-Yon
	Ville de Montigny-lès-Cormeilles
	Ville des Mureaux
	Voies navigables de France
	Wizacha
	YASKAWA France
	Ze plombier ze services



CLUB DES villes & territoires cyclables

Le **Club des villes et territoires cyclables** remercie l'ensemble des répondants ainsi que Mathieu Chassignet, chef de projet Écobonus mobilité à la Métropole Européenne de Lille.



33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T +33 (0)1 56 03 92 14 · F +33 (0)1 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org · www.villes-cyclables.org