



# Pour une généralisation de l'Indemnité Kilométrique Vélo

***1,4 million de salariés cyclistes en 2022 !***



Rapport remis le 20 décembre 2017 à Elisabeth Borne,  
Ministre des Transports

## Contributeurs :

Matthieu Orphelin – Député du Maine-et-Loire

Mathieu Chassignet – Chef de projet Ecobonus Mobilité à la Métropole Européenne de Lille

Marie Chéron – Responsable Mobilité à la Fondation pour la Nature et l’Homme

Yoann Rouillac – Président du groupe de travail vélo de La Fabrique Ecologique

Olivier Schneider – Président de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

Claire Schreiber et Véronique Michaud – Club des Villes et Territoires Cyclables

Eric Vidalenc

Nous remercions vivement Eléonore Cartillier, collaboratrice parlementaire de Matthieu Orphelin qui a assuré la synthèse des contributions, et les autres experts et expertes qui ont participé, contributeurs ou relecteurs et qui souhaitent rester anonymes.

*Dans le cadre des Assises de la mobilité, de la mise en œuvre des plans de déplacements d’entreprises et en préparation de la loi d’orientation des mobilités, de nombreuses discussions émergent autour de la généralisation du dispositif d’indemnité kilométrique vélo (IKV), dans le secteur privé et dans la fonction publique. La mesure a été préconisée par différents groupes de travail des Assises (« Mobilités plus propres » et « Mobilités plus intermodales »). **Si certaines idées reçues circulent sur les coûts d’une telle généralisation de l’IKV, c’est notamment parce ce qu’elle n’avait pour l’instant jamais été étudiée.** C’est l’objet de la présente note qui vise à éclairer les débats autour des conditions de généralisation de l’IKV.*

Version 1.1 du 20/12/17.

Cette note a vocation à être actualisée régulièrement, notamment sur la partie chiffrages.

Vous pouvez envoyer vos observations ou remarques à l’adresse suivante :

matthieu.orphelin@assemblee-nationale.fr

### Principaux enseignements :

- La voiture est encore aujourd'hui le moyen de transport le plus utilisé pour aller travailler, même pour des trajets très courts. **Plus de 70% des personnes ayant moins de 5 kilomètres de parcours domicile-travail utilisent la voiture** comme principal mode de déplacement.<sup>1</sup> Moins de 2% des actifs ont le vélo pour mode principal de transport pour se rendre au travail en 2015<sup>2</sup> (soit moins de 500 000 salariés). En comptant les salariés cyclistes occasionnels, **la part modale du vélo est estimée à 3 %**.
- Là où elle a été mise en place, **l'indemnité kilométrique vélo (IKV) a prouvé son efficacité** sur la hausse du nombre d'utilisateurs du vélo : sa mise en place permet de **doubler la pratique** en moins d'un an, soit de **passer de 3% à 6% de part modale**.
- **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 (**-15%<sup>3</sup> arrêts maladie pour un salarié cycliste**), économies de soins pour la Sécurité Sociale (126€/an/personne), amélioration de la productivité des salariés grâce au bien-être...
- **Pourtant l'IKV est aujourd'hui insuffisamment répandue** : en 2017, le nombre total de salariés dans les structures qui proposent l'IKV était de 150 000 environ au total, soit 0,5% des actifs<sup>4</sup> (moins de 10 000 bénéficiaires). **Seules 85 entreprises ont mis en place une IKV** dont seulement 3 entreprises de plus de 10 000 salariés.  
Sa diffusion est freinée principalement par le fait qu'il s'agit d'un dispositif peu connu, avec un manque de mobilisation des employeurs, des modalités parfois complexes ou inadaptées, ou encore à cause de l'impossibilité de combiner IKV et remboursement d'une partie de l'abonnement transport en commun.
- Ces chiffres montrent que, s'il n'y a pas de caractère obligatoire, le nombre d'entreprises qui mettent en place l'IKV restera beaucoup trop faible. En effet, **2 ans après la mise en place de cette mesure, moins de 1% des actifs français travaillent pour une structure qui propose l'IKV, contre 83% des actifs belges**. Il est temps de changer de braquet !

### Proposition :

Viser la **généralisation de l'IKV en la rendant obligatoire pour tous les employeurs en moins de 4 ans**, changement d'échelle indispensable pour que cette mesure d'intérêt général prenne tout son sens :

- Commencer **dès 2018 par une large opération « 1 000 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<sup>5</sup>**.

<sup>1</sup> Et, de manière étonnante, **58% des personnes pour les trajets de moins d'1 km** (INSEE Première, n°1629, janvier 2017).

<sup>2</sup> INSEE Première, n°1629, janvier 2017.

<sup>3</sup> Ces - 15 % sont l'effet isolé de la pratique du vélo, une fois les différences liées à d'autres critères corrigées (âge, tabagisme, etc.)

<sup>4</sup> 60 000 recensés sur l'Observatoire de l'IKV mis en place par l'ADEME et le CVTC, 40 000 supplémentaires avec l'expérimentation dans les 2 ministères et quelques entreprises non recensées.

<sup>5</sup> Si généralisation d'une IKV à 35€/ mois avec part modale à 7% à toutes les entreprises et toutes les FP.

### Coût d'une telle généralisation :

- **Dans l'hypothèse la plus ambitieuse** de cumul avec l'abonnement Transports en commun (TC) et d'un niveau d'IKV relevé à 35€ /mois, **le coût total pour les employeurs privés et publics serait au maximum de 462 M€/an à horizon 2022**. La montée en puissance du dispositif sur 4 ans (en commençant par exemple par les grands employeurs) minore fortement ces coûts les premières années.
- **Dans des hypothèses moins ambitieuses**, 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).
- **Ramené à l'effectif global**, pour les entreprises comme pour les trois fonctions publiques, **le coût annuel moyen de généralisation de l'IKV est de moins de 23€ par salarié et par an** dans l'hypothèse ambitieuse, et autour de **7 à 18 € par an dans les autres options** <sup>6</sup>. Pourquoi s'en priver?
- **Contrairement aux idées reçues, l'impact de la généralisation pour les comptes publics sera quasi nul!** *L'IKV est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu jusqu'à 200 €/an. Certains craignent que sa généralisation coûte cher aux finances publiques. Notre étude montre qu'il n'en est rien.*
  - ✓ **L'impact pour la Sécurité sociale est positif, grâce aux économies de coûts de santé liées à l'accroissement de la pratique du vélo. Ces économies viennent dépasser le manque à gagner de cotisations sociales:** de +6M€ à +21M€ selon le degré de généralisation aux entreprises et de +2M€ à +8M€ selon le degré de généralisation aux fonctions publiques, pour une IKV à 35€/mois, grâce à :
    - i) A court-terme, un impact positif sur les coûts de soin de santé liés à la santé au travail, notamment avec une fréquence d'arrêts maladie chez les salariés cyclistes moindre de 15% par rapport aux salariés non-cyclistes ;
    - ii) A moyen-terme, un impact positif de santé publique (amélioration de l'état de santé des salariés, par exemple division par deux du nombre de cancers pour les cyclistes réguliers).
  - ✓ **Sur les recettes et dépenses fiscales, l'impact est légèrement positif pour le budget de l'Etat.** Le manque à gagner de recettes d'impôt sur le revenu (dont l'IKV est exonérée) est compensé par une hausse de TVA permise par un surplus de consommation.
  - ✓ **Le coût direct de la mesure** si l'Etat en fait bénéficier ses agents publics **sera limité à 54M€/an à horizon 2022 dans l'hypothèse la plus ambitieuse** (cumul avec l'abonnement TC et un niveau d'IKV relevé à 35€ /mois) et descend à **45M€/an** (non cumul avec l'abonnement TC) ou **16M€/an** (IKV à 20€/mois) dans les autres options.
    - ✓ Même avec des hypothèses prudentes de report modal (1/4 des nouveaux cyclistes utilisaient leur voiture), la mesure permet par ailleurs **de réduire de jusqu'à 37 M€/an les externalités** liées à l'usage de la voiture (bruit, changement climatique, accidents, pollution atmosphérique...).
- **Le coût de la mise en place de la généralisation de l'IKV est donc sans commune mesure avec le coût de la niche fiscale « frais réels » pour les déplacements en voiture, qui coûte 50 à 100 fois plus cher à l'Etat (2Md€/an) !**

<sup>6</sup> 337,3 millions d'euros pour 14,9 millions de salariés dans le secteur privé et 124,4 millions d'euros pour 5,5 millions de fonctionnaires.

## 1. Rappel du dispositif existant

### 1.1. Principe de l'IKV

#### 1.1.1. Définition

- Le régime de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) a été instauré par la loi 2015-992 relative à la transition énergétique du 17 août 2015. Il prévoit la prise en charge par l'employeur de tout ou partie des frais de transport engagés par les salariés pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail en vélo.
- Dispositif mentionné dans 3 codes :
  - Code du travail : Art. L. 3261-3-1.- L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret.
  - Code de la sécurité sociale : Art. L. 131-4-4.- La participation de l'employeur aux frais de déplacements de ses salariés entre leur domicile et le lieu de travail réalisés à vélo ou à vélo à assistance électrique est exonérée de cotisations sociales, dans la limite également d'un montant de 200€ par an.
  - Code général des impôts : 19 ter de l'article 81 fixe à 200€ par an le montant maximal de l'IKV exonérée d'impôt.

#### 1.1.2. Chiffres clés (issus du second rapport de l'ADEME d'évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique vélo de janvier 2016)

- Cette seconde expérimentation menée entre 2014 et juin 2015 montre que l'effet positif de l'IKV sur la pratique du vélo s'amplifie avec le temps. **Le versement d'une IKV de 0,25€/km aux salariés entraîne une augmentation de la part prise par le vélo dans les différents modes de transports de 50% au bout de quelques mois et de 125% après un an.**
- **La part modale du vélo en France est aujourd'hui à 3<sup>7</sup>%, ce versement permettrait de passer de manière réaliste à une part modale à 6% au bout d'un an dans les organisations concernées par l'élargissement de l'IKV.<sup>8</sup>**
- Le nombre de déplacements faits à vélo continue de croître, essentiellement grâce à une augmentation de la fréquence de pratique, la pratique devenant de plus en plus régulière chez les nouveaux cyclistes. L'IKV a également un impact sur la saisonnalité de la pratique (les cyclistes bénéficiant d'une IKV continueraient à avoir une pratique régulière du vélo en hiver).
- On constate enfin que la mesure bénéficie d'une perception très positive parmi l'ensemble des salariés, y compris les non-cyclistes.
- Limites :
  - 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 ;
  - 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 le plafond mensuel de 20€/mois actuel.

---

<sup>7</sup> Le calcul exact de part modale actuelle du vélo est délicat : si l'INSEE présente une hypothèse basse de 1,9 % de personnes qui ont « pour mode principal le vélo », en prenant en compte les quelques % de personnes utilisant le vélo de manière plus occasionnelle, il est possible de fixer une part modale actuelle en moyenne un jour donné qui s'élève à 3 %.

<sup>8</sup> Cette hypothèse semble assez solide au regard des expérimentations ADEME, des chiffres de la Belgique ainsi que des retours d'expérience qualitatifs de quelques entreprises.

### 1.1.3. Benchmark

- **En France** : quelques entreprises et établissements publics dont l'effectif dépasse les 1000 salariés mais aussi quelques collectivités ont instauré l'indemnité kilométrique :
  - C'est le cas de Décathlon (18 000 salariés), EGIS et RTE (8 500 salariés chacun), Voies Navigables de France (4 500 salariés), du CEREMA (3 000 salariés) et de l'ADEME (1000 salariés).
  - Des villes et agglomérations aussi l'ont adoptée pour leurs personnels territoriaux, parmi lesquelles: la communauté d'agglomération de La Rochelle, la Roche-sur-Yon agglomération ou encore Orvault ; d'autres le prévoient pour 2018 (Nantes).
- **En Belgique** : Une indemnité pour frais de déplacements à bicyclette existe depuis 1999, elle peut être accordée par tous les employeurs publics et privés à leurs salariés qui viennent travailler à vélo. Elle ne concerne que les trajets domicile-travail mais peut être cumulée avec d'autres indemnités perçues pour le remboursement de frais de transport en commun. Elle n'est pas obligatoire. Elle est exonérée d'impôt sur les revenus à concurrence de 0,22€/km. **83% des actifs belges travaillent dans une structure proposant l'indemnité vélo, contre 1% actuellement en France.**
- **Aux Pays-Bas** : Depuis 1995 les employeurs peuvent verser à leurs salariés une indemnité kilométrique non imposable. Plusieurs autres mesures fiscales encouragent l'utilisation du vélo à des fins professionnelles : tout employeur achetant un « vélo de société » pour un employé peut, sous certaines conditions, déduire le montant de cet achat de ses bénéfices.

## 1.2. Coûts/Bénéfices pour chaque acteur

### 1.2.1. Salarié

- Pour le salarié, l'indemnité kilométrique est exonérée d'impôt sur le revenu, comme c'est déjà le cas pour la contribution de l'employeur aux frais de transport en commun des salariés ou d'abonnement à des services publics de location de vélos. Toutefois, **cette exonération est limitée pour l'IKV à 200 € par an (soit environ 17 € par mois sur 12 mois).**
- **Impact positif** : amélioration de la forme physique, permet de réduire de moitié le nombre de personnes ayant une activité physique insuffisante (en carence d'activité physique) parmi les nouveaux usagers du vélo<sup>9</sup>.

### 1.2.2. Employeur

#### i) Secteur privé

- L'indemnité de **0,25€/km** peut être prise en charge de façon facultative par l'employeur.
- La prise en charge par l'employeur peut être cumulée avec le remboursement des abonnements transports pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public.
- 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.
- Pour l'employeur, **cette participation à l'indemnité vélo est exonérée de cotisations sociales, dans la limite de 200 € par an et par salarié**, et sur la base des kilomètres parcourus par les salariés pour se rendre à leur travail. Si l'employeur verse au-delà de ce plafond annuel, il doit payer des cotisations sociales sur la part dépassant le plafond.
- **Impact positif** : hausse de la productivité des salariés induite par une meilleure forme physique et une réduction des arrêts maladie pouvant aller jusqu'à 15%<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Réduction par deux du nombre de personnes en carence d'activité physique de 34% à 17% (Etude ADEME Evaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos, janvier 2015).

<sup>10</sup> Étude néerlandaise Hendriksen et al. 2010. En France, l'étude du « Comptoir mm » de la Nouvelle Entreprise de 2017 montre que les salariés sont en arrêt en moyenne 11,4 jours par an, l'IKV permettrait d'économiser jusqu'à 1,6 jours d'arrêt maladie par an.

ii) Fonction publique d'Etat

- Le dispositif est, pour le moment, **uniquement applicable aux agents des ministères en charge du développement durable et du logement, et des établissements publics qui en relèvent**, à titre expérimental **entre le 1er septembre 2016 et le 31 août 2018** (sous réserve d'une déclaration annuelle sur l'honneur de l'agent).
- **Les conditions de mise en œuvre de l'IKV définies pour cette expérimentation ne semblent pas adaptées** : l'agent doit s'engager à utiliser le vélo 75% des jours de l'année (seuil très haut et une bonne partie des « cyclistes réguliers » ne l'atteint pas) ; empêche les non-cyclistes (ou cyclistes occasionnels) à en bénéficier car la marche est trop haute.

1.2.3. Avantages de la généralisation pour la collectivité

**Le développement du vélo apporte de nombreux bénéfices économiques, environnementaux et sanitaires** (aujourd'hui plus de 70 % des trajets domicile-travail de moins de 5km sont réalisés en voiture).

- **L'étude ADEME sur les services vélos chiffre l'externalité positive à 1,16 € / km:**

« En prenant en compte les effets positifs sur l'environnement, sur la santé, ainsi qu'en prenant en compte l'accidentalité et l'exposition à la pollution, le bénéfice pour la collectivité dans son ensemble est de l'ordre de 1,16 € / km parcouru à vélo (source : Economie du vélo – Atout France). »

**Ce ratio prend en compte :**

- les externalités positives sur la santé (environ 1,2 € / km)<sup>11</sup>
- les externalités environnementales dont le bilan est positif pour le vélo (environ 0,04 € / km)
- l'évolution de l'accidentalité (externalité négative de 0,08 € / km)

**Focus : Quelle estimation des économies de santé liées à la généralisation l'IKV ?**

Les gains relatifs à la santé engendrés par la généralisation de l'IKV, chiffrés par des études aux chiffrages très variables, peuvent être classés en deux temporalité :

- i) **A court-terme** : dès la première année, une économie est réalisée pour la Sécurité Sociale grâce à un impact positif sur la santé au travail.
- Il existe une hypothèse haute de chiffrage réalisée par le groupe de travail sur le vélo de La Fabrique Ecologique de gain global à **634€ / an / personne**<sup>12</sup>. Ce chiffrage met en avant 3 coûts de soins de santé évités:
    - . 80€ / an / personne sédentaire de coûts directs de soins de santé
    - . 287€ / an / personne sédentaire de perte économique par les maladies physiques induites
    - . 267€ / an / personne sédentaire de perte économique induite par les maladies psychiques induites.
  - Il existe une hypothèse plus basse de chiffrage estimée par la CIDUV (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo) dans le "Rapport IKV" de Novembre 2013, retient le chiffre de 9 centimes d'euros par kilomètre parcouru. Avec une hypothèse d'une moyenne de 1400km par an par personne<sup>13</sup> utilisant le vélo pour une mobilité domicile-travail, **ceci porte les économies de coûts de soins de santé à 126 € / an / personne**. Ce chiffrage prudent est celui retenu dans nos calculs.

<sup>11</sup> Il s'agit d'un chiffrage d'une externalité positive (et non pas des économies de dépenses de santé). Cela revient à valoriser monétairement des années de vie gagnées grâce à la pratique d'une mobilité active. L'OMS avec son outil HEAT a procédé à une évaluation de la baisse de la mortalité induite par la pratique du vélo (Évaluation économique des infrastructures et politiques de transport, 2011).

<sup>12</sup> S'appuie sur le rapport de l'OMS « Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling » à travers l'outil HEAT de 2011.

<sup>13</sup> 3,5 kilomètres en moyenne par trajet (rapport d'évaluation de l'ADEME janvier 2015), aller-retour, 200 jours par an, par salarié

- On constate une fréquence d'arrêts maladie chez les salariés cyclistes moindre de 15% par rapport aux salariés non-cyclistes<sup>14</sup>.

ii) **A plus long terme** : la hausse de l'activité physique régulière induite par la pratique du vélo permet une économie liée à l'amélioration de l'état physique (réduction du risque d'obésité, de maladie cardiovasculaire, de cancer...) :

- De nombreuses études convergent pour affirmer qu'au niveau macro-sociétal, le bénéfice sanitaire global d'une augmentation de la pratique du vélo est très largement positif par rapport aux « coûts » induits.

Bilan des décès induits ou évités par la pratique du vélo :<sup>15</sup>

	Un décès...	Tous les <i>n</i> millions de km
Amélioration de la santé	...évités	2,9
Effet de la pollution	...créés	83
Accidents créés	...créés	122
Accidents évités	...évités	119

- En matière de soins de santé, la Sécurité Sociale – Branche Maladie porte seule les coûts des Affections de Longue Durée (ALD, remboursées à 100%). Ces ALD sont notamment liées au mode de vie et à la sédentarité: diabète, hypertension, cancers du sein et du côlon. L'étude réalisée par l'International Sport and Culture Association (ISCA)<sup>16</sup> chiffre à 1,2 Mds €/an le coût direct (soins de santé) de la sédentarité en France (et à près de 9,5 Mds €/an le coût total, comprenant les pertes d'années de vie en bonne santé). Toutes les projections indiquent que ces maladies du mode de vie connaîtront une très forte croissance en France (et en Europe) au cours des prochaines décennies, mettant en péril l'équilibre difficilement (et récemment) atteint de la Sécurité Sociale – Branche Maladie.<sup>17</sup>
- Le risque de cancer est quasiment divisé par deux pour les personnes qui se rendent au travail à vélo (quel que soit le type de cancer)<sup>18</sup>.
- Aller à vélo au travail permettrait de réduire le risque de crise cardiaque par 1/4 et le risque de diabète de type 2 et de dépression de 15%.<sup>19</sup>
- Une étude de l'Observatoire régional de santé Ile de France<sup>20</sup> a montré que « les gains engendrés en termes de santé sont vingt fois supérieurs aux risques que subi le cycliste ». L'outil HEAT a permis de calculer que 67 vies pourraient être sauvées chaque année dans la métropole de Nantes si cette dernière atteignait son objectif de 12% de part modale du vélo à l'horizon 2030.<sup>21</sup>

⇒ Dans un souci de réalisme, la présente note ne prend en compte dans son chiffrage des économies de santé que le premier type d'économies, les économies de court-terme pour la Sécurité sociale, le second type d'économies étant plus difficilement chiffrage (car lié à un effet de long-terme d'amélioration de l'état physique de la population).

<sup>14</sup> Ce gisement d'économies dès la première année de mise en œuvre a été mis en valeur par une étude néerlandaise (Hendriksen et al. 2010.).

<sup>15</sup> Rapport L'indemnité kilométrique vélo de la CIDUV (2013).

<sup>16</sup> Etude « The economic cost of physical inactivity in Europe » publiée en juin 2015 par l'ISCA.

<sup>17</sup> Vive le vélo !, Fabrique Ecologique.

<sup>18</sup> Etude British Medical Journal – Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer and mortality : prospective cohort study, 2017.

<sup>19</sup> C40 Cities Climate Leadership Group study, décembre 2017.

<sup>20</sup> Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, septembre 2012.

<sup>21</sup> L'outil HEAT – Réseau Français des Villes-Santé de l'OMS (mars 2015).

## 2. Chiffrage de généralisation de l'IKV avec différents scénarios

### 2.1. Différents scénarios à périmètre variable avec une part modale à 6 ou 7%

#### Hypothèses :

- i) la généralisation se fait à masse salariale constante
- ii) IKV sur 11 mois (exclut des 5 semaines de congés payés)
- iii) Si IKV à 20€/mois, part modale à 6% au bout d'un an ; Si IKV à 35€/mois, part modale à 7% au bout d'un an (effet incitatif plus fort)
- iv) deux scénarios sont présentés :
  - maintien de l'indemnité mensuelle à 20€ versée par les entreprises/employeur public (soit 220€ par an)
  - hausse de l'indemnité mensuelle à 35€ (soit 385€ par an) <sup>22</sup>
- v) économies réalisées par le report modal depuis d'autres moyens de transports (les personnes qui se mettent au vélo grâce à l'IKV quittent d'autres moyens de transport qui eux aussi ont un coût pour l'entreprise et l'Etat):
  - les transports collectifs : 54 % des nouveaux cyclistes utilisaient précédemment les TC (enquête ADEME octobre 2014) et bénéficiaient d'un remboursement de leur abonnement (en moyenne 17,5€ pour un prix d'abonnement moyen de 35€<sup>23</sup>), soit 27 % des bénéficiaires de l'IKV. Si non cumulatif avec l'IKV, l'entreprise évite le remboursement de l'abonnement<sup>24</sup>.
  - la voiture : 25 % des nouveaux cyclistes utilisaient auparavant la voiture (soit 12,5% des bénéficiaires de l'IKV). L'entreprise économise sur les dépenses de location de places de parking ou leur entretien si le parking appartient à l'entreprise, sur le versement de la prime carburant ou les indemnités kilométriques voitures dans le cas où elle en versait. La note prend en compte comme hypothèse basse que 10% des salariés/fonctionnaires bénéficiaires de l'IKV utilisaient la voiture et bénéficiaient de ces avantages. Une estimation haute de ces économies pour l'entreprise peut être faite à 1500 €/an/salarié concerné<sup>25</sup>, la présente note prend une hypothèse beaucoup plus basse de 500 €/an/salarié.

#### Point méthodologique :

La possibilité du cumul du versement de l'IKV avec le remboursement d'une partie de l'abonnement transport en commun est une vraie question. Aussi les chiffrages suivants prennent en compte les deux hypothèses (avec pour hypothèse un montant retenu de remboursement de l'abonnement TC de 17,5€ pour un prix d'abonnement moyen de 35€).

Dans le cas d'un non cumul, on constate que le coût pour les entreprises est quasi nul si IKV à 20€ par mois) ou très limité (si IKV à 35€ par mois).

#### 2.1.1. Par taille d'entreprises (INSEE au 31/12/2015)

243 grandes entreprises (plus de 5000 salariés) : effectif salarié 4 493 000 salariés

5 000 entreprises de taille intermédiaire (ETI) (250 à 4 999 salariés) : effectif salarié 3 363 000 salariés

138 000 petites et moyennes entreprises (PME) hors microentreprises (10 à 249 salariés) : effectif salarié 4 153 000 salariés

3 millions de microentreprises (moins de 10 salariés) : effectif salarié 2 925 000 salariés

<sup>22</sup>Selon le second rapport d'évaluation de l'ADEME, la distance parcourue moyenne est de l'ordre d'environ 7 km par jour, ce qui pour un usage quotidien correspond à 35 euros d'indemnité versés par mois au salarié.

<sup>23</sup> Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

<sup>24</sup> Ce remboursement n'est pas non plus soumis à cotisations patronales et salariales ni impôts sur le revenu, d'où une économie pour l'Etat.

<sup>25</sup>Chiffrage du Club villes et territoires cyclables.

Si IKV 20€ / mois  
(en millions d'euros)

Si dispositif limité aux entreprises:	Nombre de salariés	Nombre de salariés concernés (part modale à 6%)	Impact pour les entreprises (220€ d'indemnité/an) si cumul abonnement TC	Economies réalisées pour les entreprises (non remboursement abonnement transport)	Impact pour les entreprises (220€ d'indemnité/an) si non cumul abonnement TC	Economies réalisées pour les entreprises (report modal depuis la voiture)	Impact réel si cumul abonnement TC	Impact réel si non cumul abonnement TC
de + 5000 salariés	4 493 000	269 580	-59,3	15,3	-44,0	13,5	-45,8	-30,5
de + 250 salariés	7 856 000	471 360	-103,7	26,7	-77,0	23,6	-80,1	-53,4
de + 10 salariés	12 009 000	720 540	-158,5	40,9	-117,7	36,0	-122,5	-81,6
Toutes les entreprises	14 934 000	896 040	-197,1	50,8	-146,3	44,8	-152,3	-101,5

Si IKV 35€ / mois  
(en millions d'€)

Si dispositif limité aux entreprises:	Nombre de salariés	Nombre de salariés concernés (part modale à 7%)	Impact pour les entreprises (385€ d'indemnité/an) si cumul abonnement TC	Economies réalisées pour les entreprises (non remboursement abonnement transport)	Impact pour les entreprises (385€ d'indemnité/an) si non cumul abonnement TC	Economies réalisées pour les entreprises (report modal depuis la voiture)	Impact réel si cumul abonnement TC	Impact réel si non cumul abonnement TC
de + 5000 salariés	4 493 000	303 278	-116,8	17,2	-99,6	15,2	-101,6	-84,4
de + 250 salariés	7 856 000	530 280	-204,2	30,1	-174,1	26,5	-177,6	-147,6
de + 10 salariés	12 009 000	810 608	-312,1	46,0	-266,1	40,5	-271,6	-225,6
Toutes les entreprises	14 934 000	1 008 045	-388,1	57,2	-330,9	50,4	-337,7	-280,5

### 2.1.2. Par type de fonction publique

5,5 millions de personnes travaillent dans les trois versants de la fonction publique :

-2,4 millions d'agents travaillent dans la fonction publique de l'État

-1,9 million d'agents travaillent dans la fonction publique territoriale

-1,2 million d'agents travaillent dans la fonction publique hospitalière

Si IKV 20€ / mois  
(en millions d'euros)

Si dispositif limité à :	Nombre d'agents	Nombre d'agents concernés (part modale à 6%)	Impact pour l'employeur public (220€ d'indemnité/an/fonctionnaire) si cumul abonnement TC	Economies réalisées pour l'employeur public (non remboursement abonnement transport)	Impact pour l'employeur public (220€ d'indemnité/an/fonctionnaire) si non cumul abonnement	Economies réalisées par l'employeur public (report modal depuis la voiture)	Impact réel si cumul abonnement TC	Impact réel si non cumul abonnement TC
FPE	2 400 000	144 000	-31,7	8,2	-23,5	7,2	-24,5	-16,3
FPT	1 900 000	114 000	-25,1	6,5	-18,6	5,7	-19,4	-12,9
FPH	1 200 000	72 000	-15,8	4,1	-11,8	3,6	-12,2	-8,2
FPE+FPT	4 300 000	258 000	-56,8	14,6	-42,1	12,9	-43,9	-29,2
FPE+FPT+FPH	5 500 000	330 000	-72,6	18,7	-53,9	16,5	-56,1	-37,4

Si IKV 35€ / mois  
(en millions d'€)

Si dispositif limité à :	Nombre d'agents	Nombre d'agents concernés (part modale à 7%)	Impact pour l'employeur public (385€ d'indemnité/an/fonctionnaire) si cumul abonnement	Economies réalisées pour l'employeur public (non remboursement abonnement transport)	Impact pour l'employeur public (385€ d'indemnité/an/fonctionnaire) si non cumul	Economies réalisées par l'employeur public (report modal depuis la voiture)	Impact réel si cumul abonnement TC	Impact réel si non cumul abonnement TC
FPE	2 400 000	162 000	-62,4	9,2	-53,2	8,1	-54,3	-45,1
FPT	1 900 000	128 250	-49,4	7,3	-42,1	6,4	-43,0	-35,7
FPH	1 200 000	81 000	-31,2	4,6	-26,6	4,1	-27,1	-22,5
FPE+FPT	4 300 000	290 250	-111,7	16,5	-95,3	14,5	-97,2	-80,8
FPE+FPT+FPH	5 500 000	371 250	-142,9	21,0	-121,9	18,6	-124,4	-103,3

### 2.1.3. Impact pour la Sécurité Sociale : manque à gagner de recettes et économies de coûts de santé liées à l'accroissement de la pratique du vélo

i) Perte de cotisations sociales :

La note retient un taux de cotisation employeur de 25% dès 2018 (prenant en compte les baisses de charges prévues au dernier projet de loi de finances), soit un **manque à gagner de cotisations sociales de 0,25€ par euro d'IKV versé**.

Si l'IKV est à 20 € / mois, on peut estimer que la quasi-totalité des bénéficiaires touchera le plafond. En revanche avec le plafond de 35 € / mois, certains salariés toucheront le plafond mais une partie va rester en deçà. Le coût sera donc inférieur à ce qui a été calculé. En reprenant les tranches de distance déclarées dans l'expérimentation ADEME, le coût sera en moyenne de 252 € par cycliste pour un plafond à 385 € (30 % des cyclistes atteignent le plafond, 50 % touchent 160 €, 10 % 240 €, 10 % 320 €).

Cela limiterait les **pertes de cotisations à 60€ pour un plafond de 220€ et à 63€ pour un plafond de 385€** (puisque le montant de 252€ en moyenne par cycliste est pris en compte).

ii) Economies coûts de santé :

Comme précisé dans l'encadré ci-dessus, la note ne prend en compte dans le chiffrage que les **économies de coûts de santé de court-terme et retient l'hypothèse la plus basse avec de chiffrage, avec une économie de coûts de soins de santé à 126 € / an / personne (CIDUV)**.

Les économies de dépenses de santé sont calculées en considérant :

-toutes les économies réalisées grâce à la pratique des « nouveaux » cyclistes attirés par la mesure de généralisation, puisque les « anciens » bénéficiaient déjà d'une santé améliorée ;<sup>26</sup>

-les économies réalisées grâce à l'augmentation de la pratique chez les « anciens » cyclistes. Cette hausse de la pratique a été chiffrée à 200 km supplémentaires à vélo pour les anciens cyclistes par an, soit une hausse de 16% du trajet. <sup>27</sup>

<sup>26</sup> Aussi, pour une IKV à 20€/mois avec une part modale à 6%, sont prises en compte les économies réalisées liées à une hausse de la part modale de 3 points ;

Pour une IKV à 35€/mois avec une part modale à 7%, sont prises en compte les économies réalisées liées à une hausse de la part modale de 4 points.

<sup>27</sup> D'après la fréquence de pratique des anciens cyclistes en fonction de la saison fournie par l'expérimentation ADEME, on trouve que les salariés cyclistes font en moyenne 8,54 trajets à vélo par semaine à la belle saison et 7,25 en hiver. Ils font

Il est réaliste de prendre l'hypothèse que les économies sont réalisées dès la première année d'activité.

**Si IKV 20€ / mois**

(en millions d'euros)

Si dispositif limité aux entreprises:	Manque à gagner pour la Sécurité sociale (somme non collectée de cotisations)	Economies de coûts de santé réalisées par la Sécurité sociale (126€/pers/an)	Impact pour la Sécurité sociale (/an)
de + 5000 salariés	-16,2	19,7	3,5
de + 250 salariés	-28,3	34,4	6,2
de + 10 salariés	-43,2	52,7	9,4
Toutes les entreprises	-53,8	65,5	11,7

**Si IKV 20€ / mois**

(en millions d'euros)

Si dispositif limité à :	Manque à gagner pour la Sécurité sociale (somme non collectée de cotisations)	Economies de coûts de santé réalisées par la Sécurité sociale (126€/pers/an)	Impact pour la Sécurité sociale (/an)
FPE	-8,6	10,5	1,9
FPT	-6,8	8,3	1,5
FPH	-4,3	5,3	0,9
FPE+FPT	-15,5	18,9	3,4
FPE+FPT+FPH	-19,8	24,1	4,3

donc plus de trajets à la belle saison par un facteur qui est de 1,18. Or l'indice de saisonnalité est, à l'échelle nationale, de 2 environ. On en déduit que l'IKV a pour effet d'augmenter nettement la pratique du vélo pendant l'hiver chez anciens cyclistes, qui passent d'une pratique de 4,27 trajets par semaine (indice de saisonnalité de 2) à 7,25 trajets par semaine. Sur 5 mois, cette augmentation se traduit par une augmentation, grâce à l'IKV, correspondant à 60 trajets supplémentaires effectués à vélo de novembre à mars. Le trajet moyen étant de 3,3 km, cela correspond à 200 km supplémentaires effectués à vélo.

Si IKV 35€ / mois  
(en millions d'€)

Si dispositif limité aux entreprises:	Manque à gagner pour la Sécurité sociale (somme non collectée de cotisations)	Economies de coûts de santé réalisées par la Sécurité sociale (126€/pers/an)	Impact pour la Sécurité sociale (/an)
de + 5000 salariés	-19,1	25,4	6,3
de + 250 salariés	-33,4	44,3	10,9
de + 10 salariés	-51,1	67,8	16,7
Toutes les entreprises	-63,5	84,3	20,8

Si IKV 35€ / mois  
(en millions d'€)

Si dispositif limité à :	Manque à gagner pour la Sécurité sociale (somme non collectée de cotisations)	Economies de coûts de santé réalisées par la Sécurité sociale (126€/pers/an)	Impact pour la Sécurité sociale (/an)
FPE	-10,2	13,5	3,3
FPT	-8,1	10,7	2,6
FPH	-5,1	6,8	1,7
FPE+FPT	-18,3	24,3	6,0
FPE+FPT+FPH	-23,4	31,0	7,7

2.1.4. Impact pour l'Etat : le manque à gagner d'impôt sur le revenu est compensé par la hausse de recettes de TVA

**Quant aux recettes et dépenses fiscales, la mesure est neutre sur le plan budgétaire pour l'Etat voire légèrement positive : le manque à gagner d'impôt sur le revenu est compensé par la hausse de recettes de TVA.**

- Impact en termes de manque à gagner d'impôt sur le revenu : nous avons considéré que le taux d'imposition marginal auquel sont soumis les salariés est de 17%<sup>28</sup>.
- Impact en termes de hausse de TVA: le revenu disponible des salariés augmentant, la consommation de ces derniers est en hausse (avec l'hypothèse que tout revenu supplémentaire non épargné est consommé).

<sup>28</sup> Hypothèse du CIDUV.

### 2.1.5. Réduction des externalités grâce à une moindre utilisation de la voiture

Encore trop peu de travaux disponibles donnent un chiffrage des externalités liées à l'usage de la voiture. Nous avons utilisé l'étude « Coûts externes de l'automobile - Aperçu des estimations existantes dans l'Union européenne à 27 », réalisée en 2012 par le Technische Universitat Dresden. Cette étude donne, pour la France, une valeur de **0,12 € par km parcouru en voiture pour l'ensemble des externalités** (bruit, changement climatique, accidents, pollution atmosphérique, production et fin de vie du véhicule, ...).

En utilisant ce chiffre, et même avec des hypothèses prudentes de report modal (1/4 des nouveaux cyclistes utilisaient leur voiture, chiffre moyen observé sur l'expérimentation), **la généralisation de l'IKV permet de réduire de jusqu'à 37 M€/an les externalités liées à l'usage de la voiture.**

## 2.2. Identification des freins au développement de l'IKV

- Les modalités administratives entourant l'IKV sont complexes. Le dispositif de contrôle en entreprise repose sur un reporting complexe. Dans le secteur public, le nombre de jours minimal est dissuasif. Une simplification vers un modèle déclaratif plus léger serait souhaitable.
- Il y a une forte perméabilité entre les utilisateurs des TC et ceux du vélo. L'absence de possibilité de cumul avec le remboursement de l'abonnement transport en commun est problématique. Le passage à l'IKV pour les salariés entraîne actuellement une « perte de revenus » pour certains qui bénéficiaient précédemment du remboursement de leur abonnement transport en commun, plus élevé que l'IKV.  
Or le vélo ne va pas nécessairement se substituer aux transports en communs, il s'agit d'un mode de transport complémentaire. Dans 25% des cas le vélo vient remplacer la voiture, dans 54% des cas les transports en communs<sup>29</sup>.
- L'IKV n'est pas seulement un enjeu financier pour les entreprises mais également un enjeu de dialogue social: il s'agit d'un sujet revenant régulièrement à la table des négociations.
- L'absence d'actions complémentaires au sein de l'entreprise adaptées à la pratique du vélo (stationnement vélo sécurisé, douches et vestiaires...) est un frein à la généralisation de l'IKV.
- Le seuil d'exonération de cotisations pour les entreprises fixé aujourd'hui à 200€/an est trop faible. Un relèvement de son seuil le rendrait plus attractif pour les entreprises.
- Le dispositif est insuffisamment connu, une promotion de l'IKV par l'Etat pour le faire connaître de tous les salariés serait nécessaire.
- Il manque une réflexion globale de cohérence de dispositifs entre IKV, transports en commun et nouvelles offres de mobilité.

---

<sup>29</sup> Enquête ADEME octobre 2014, présentée dans le rapport d'évaluation de la mise en œuvre expérimentale de l'indemnité kilométrique pour les vélos.

**Sources :**

ADEME – Evaluation de la mise en œuvre expérimentale de l’indemnité kilométrique pour les vélos (janvier 2015 et janvier 2016)

ADEME – Etude d’évaluation sur les services vélos (septembre 2016)

Coordination Interministérielle pour le Développement de l’Usage du Vélo – Rapport IKV (novembre 2013)

Atout France – Economie du vélo (octobre 2009)

Fabrique écologique – Vive le vélo ! Une politique publique ambitieuse pour la petite reine (mars 2017)

Club des villes et territoires cyclables [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org) - Observatoire des mobilités actives - Observatoire de l’IKV

Comptoir mm de la Nouvelle Entreprise de Malakoff Mederic – Résultats 2017 de ses études sur les arrêts maladies (2017)

Etude British Medical Journal – Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer and mortality : prospective cohort study (2017)

L’outil HEAT – Réseau Français des Villes-Santé de l’OMS (mars 2015)

Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, Observatoire Régional de Santé Ile de France (septembre 2012)

INSEE Première, n°1629, janvier 2017

Coûts externes de l’automobile - Aperçu des estimations existantes dans l’Union européenne à 27 , Technische Universitat Dresden (2012)